

# CONOSCERE la tramvia la linea Scandicci - Santa Maria Novella



## Un traguardo importante

I lavori per la realizzazione della linea tranviaria Scandicci – Santa Maria Novella, iniziati nel dicembre 2004, volgono al termine. L'entrata in esercizio è prevista per la fine dell'estate, al termine delle prove e delle verifiche di sicurezza.

Un ulteriore passo verso una mobilità fiorentina diversa e ambientalmente più sostenibile, basata su un sistema di trasporto pubblico su rotaia che interscambia con gli altri modi di spostarsi in città e sul territorio: in autobus, in auto e in moto, in bicicletta, a piedi.

La linea, costata complessivamente circa 244 milioni di euro (includendo le spese complementari all'appalto e le opere connesse), è stata finanziata interamente con fondi pubblici dello Stato, di RFI – Rete Ferroviaria Italiana, dei Comuni di Firenze e di Scandicci, della Regione Toscana.

La realizzazione è opera di un'Associazione temporanea di imprese costituita da Consorzio Cooperative Costruzioni, AnsaldoBreda, Ansaldo STS, CIET, Consorzio Toscano Costruzioni e DICOS.

## Il deposito-officina di Scandicci

A Scandicci è stato realizzato un nuovo complesso di fabbricati che ospita il rimessaggio dei tram, la stazione di servizio, le officine per la manutenzione di materiale rotabile e impianti fissi, uffici e una sottostazione elettrica. Presso il deposito-officina si trova anche il Posto Centrale di Controllo (PCC) di tutta la linea, basato sul Sistema di Comando e Controllo (SCC), uno dei più avanzati sistemi di gestione integrata della circolazione in campo tranviario. Qui convergono tutte le linee di trasmissione dati e audio-video per le comunicazioni con le fermate e le vetture tranviarie. Il sistema gestisce le sottostazioni elettriche, le linee di alimentazione distribuite lungo la linea e tutti gli impianti fissi. Inoltre esegue il monitoraggio della circolazione dei tram, acquisendo dati dalle singole vetture, e diffonde alle fermate informazioni sull'andamento del servizio. Un tratto di linea, separato dalla sede stradale e con finitura superficiale in erba, collega il deposito con il capolinea di Villa Costanza.

## Piazza Paolo Uccello e il nuovo ponte sull'Arno

**1 fermata: Paolo Uccello**  
La piazza, punto di snodo dei nuovi percorsi pedonali e ciclabili che attraversano l'Arno, è riqualificata, con un'isola centrale dove è collocata la fermata della tramvia. Nel nuovo sottopasso carrabile transitano i veicoli provenienti da Ponte alla Vittoria e diretti verso via del Sansovino, via dell'Argin Grosso e l'Isolotto, la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno e le autostrade. In occasione dei lavori sulla piazza sono stati ritrovati i resti del cosiddetto "porto leopoldino", un attracco risalente al '700 destinato al trasporto del carbone. Il rimontaggio avverrà sulla riva dell'Arno in posizione un po' spostata rispetto a quella originaria, nell'ambito di un ampio progetto di risistemazione paesaggistica delle rive. Il nuovo ponte sull'Arno, che crea un collegamento ciclopedonale fra il Parco delle Cascine e i quartieri dall'altra parte del fiume, è riservato esclusivamente al tram, ai pedoni e alle biciclette; lungo 124 metri, l'impalcato in acciaio poggia su due pile in cemento armato.

## La tramvia e il tessuto urbano

Lungo tutto il percorso il tram marcia in sede riservata a doppio binario, che in caso di necessità può essere percorsa dai mezzi di emergenza. È in genere delimitata, rispetto alla carreggiata della viabilità ordinaria, da cordoli che proteggono il tram dai mezzi su gomma senza costituire una barriera. In tutte le tratte nelle quali gli edifici sono vicini alla linea tranviaria, è stata utilizzata la tecnologia di armamento a "platea flottante", che garantisce un'elevata attenuazione delle vibrazioni. Su circa 3,8 km dei 7,5 totali, inoltre, la sede tranviaria è ricoperta con erba *sedum*, una finitura che contribuisce alla riqualificazione ambientale e alla riduzione del rumore richiedendo minima manutenzione. Tutti gli incroci sono semaforizzati, con precedenza al tram; inoltre anche gli attraversamenti solo pedonali, mantenuti ad idonee interdistanze, sono tutti semaforizzati, per garantire sicurezza ai pedoni e regolarità di esercizio al tram.

Parte delle fermate sono coperte da pensiline e sono attrezzate con panchine, illuminazione, display che segnalano arrivi e tempi di attesa, altoparlanti, emettitori di biglietti, telecamere di sorveglianza collegate al Posto Centrale di Controllo e telefoni di servizio.

## Scandicci, dal capolinea di Villa Costanza al ponte sulla Greve

**4 fermate: Villa Costanza, De André, Resistenza, Moro**  
La fermata Resistenza rientra nel progetto guida per il nuovo Centro cittadino elaborato dall'architetto inglese Richard Rogers autore tra l'altro, insieme a Renzo Piano, del Beaubourg a Parigi. I lavori di costruzione del nuovo Centro partiranno entro metà 2009, ad opera del soggetto aggiudicatario della gara di project financing. Un'operazione che consentirà di realizzare nel giro di quattro anni 280mila mq di superficie destinati a funzioni culturali, commerciali, ricettive, residenziali, direzionali, produttive, artigianali, ricreative e per la formazione. Tra Villa Costanza ed il ponte sulla Greve, che è stato allargato, la sede tranviaria è in parte pavimentata ed in parte inerbata; su tutto il viale Moro corre al centro della strada. Grazie al nuovo viadotto Moro, riservato alla tramvia, essa si svincola dalla rotonda all'altezza di via Don Facibeni.

## Dal parco delle Cascine a piazza Vittorio Veneto

**1 fermata: Olmi**  
Superato l'Arno la tramvia entra nella parte più orientale del Parco delle Cascine, percorrendo per circa 350 metri viale Stendhal e viale degli Olmi, strade che vengono pedonalizzate. Essendo un tratto molto delicato dal punto di vista ambientale, il Provveditorato alle Opere Pubbliche e la Soprintendenza hanno dettato una serie di scelte progettuali, fra cui:

- il passaggio lungo viale degli Olmi, anziché su viale Lincoln, per non interferire con le quote idrauliche della riva destra dell'Arno,
- la tipologia delle protezioni per i pedoni e gli altri elementi di arredo da porre in opera lungo la sede tranviaria,
- lungo il viale degli Olmi, il posizionamento dei pali che sostengono la linea di contatto ai lati della sede tranviaria, lungo il profilo delle alberature, per renderli meno visibili,
- la curva per attraversare piazza Vittorio Veneto, al fine di rispettare il disegno a forma di ovale concepito da Giuseppe Poggi, il progettista dei viali alberati ottocenteschi.

La nuova piazza Vittorio Veneto, circondata da alberi e attrezzata con sedute e spazi per la sosta, è completamente pedonale.



La prima parte del tracciato, nel Comune di Scandicci, ha l'obiettivo di riequilibrare il sistema della mobilità nell'area a sud di Firenze, dove non sono mai state costruite linee ferroviarie. Da Scandicci, dove è ubicata anche il deposito-officina, la linea percorre via Sette Regole, via De André e viale Aldo Moro. Poco dopo l'attraversamento del fiume Greve entra nel Comune di Firenze e percorre viale Nenni, via Foggini, viale Talenti e via del Sansovino. Dopo piazza Paolo Uccello la tramvia oltrepassa il fiume Arno con un nuovo ponte ed entra nel Parco delle Cascine lungo viale Stendhal e viale degli Olmi. Da piazza Vittorio Veneto prosegue lungo viale Fratelli Rosselli, via Jacopo da Diacceto e via Alamanni, fino alla stazione ferroviaria di Santa Maria Novella. Il sistema di alimentazione della linea tranviaria si basa su cinque sottostazioni di trasformazione e conversione dell'energia distribuite lungo la linea, di cui tre pronte e funzionanti (deposito Vingone, Moro e Arcipressi) e le altre due in fase di ultimazione (Paolo Uccello e SMN).

## Da Scandicci a Santa Maria Novella, 7,5 km e 14 fermate

## Nuovo verde per la città

La realizzazione della linea Scandicci - SMN ha richiesto di ridisegnare alcuni viali per riorganizzare lo spazio destinato a tram, auto, bici e pedoni. Un'occasione per effettuare un intervento sistematico di riqualificazione delle alberature esistenti e di realizzazione di nuove su alcuni importanti assi stradali. Per le piantagioni arboree sono state scelte piante di vivaio già sviluppate, giovani e sane, in grado di raggiungere in pochi anni un buon livello di crescita; l'età varia tra i 6-8 e i 10-12 anni e la circonferenza del tronco va da 20 a 40 centimetri, dimensioni massime per garantire al trapianto una buona percentuale di successo. Attualmente sono già stati messi a dimora 169 alberi (tigli, frassini, aceri campestri, aceri rossi, jacarande, pyrus calleryana, cercis) e nelle aiuole sono state piantate quasi 10.000 piante cespugliose. L'intervento sul verde – in particolare su piazza Paolo Uccello, piazza Batoni e viale Nenni – sarà completato il prossimo autunno. Complessivamente saranno reimpiantati oltre 500 nuovi alberi, a fronte dei 214 abbattuti durante i lavori, di cui 198 a Firenze e 16 a Scandicci.



## Viale Nenni, via Foggini, viale Talenti e via del Sansovino

**6 fermate: Nenni Torregalli, Arcipressi, Federiga, Talenti, Batoni, Sansovino**  
Dopo aver attraversato la Greve la tramvia entra nel Comune di Firenze e percorre viale Nenni, dove sono stati eseguiti interventi di ampliamento della sede stradale. Servire direttamente l'ospedale di Torregalli non è stato tecnicamente possibile perché la via di Scandicci e la viabilità limitrofa erano inadeguate ad ospitare il passaggio del tram. Questo è il tratto che ha visto l'intervento più consistente sul sistema delle alberature, completamente riqualificato. Inoltre una nuova pista ciclabile costeggia la tramvia in viale Talenti ed è collegata alla Ciclopista dell'Arno (C1C) e al sistema di mobilità ciclabile del quartiere Isolotto. È stato ristrutturato il sottovia Etruria-Talenti, con un ramo aggiuntivo verso via Foggini, utilizzato dalla tramvia. In questo tratto la sede tranviaria corre sempre al centro della carreggiata e ha quasi sempre finitura superficiale in erba.

## Da piazza Vittorio Veneto a Santa Maria Novella

**2 fermate: Leopolda Parco della Musica, SMN**  
Dopo piazza Vittorio Veneto la linea si innesta su viale Fratelli Rosselli e in corrispondenza della fermata Leopolda interscambia con la linea ferroviaria Firenze-Empoli, grazie alla nuova stazione Porta al Prato. La sede tranviaria corre poi lungo via Jacopo da Diacceto e via Alamanni, in posizione laterale; la linea di contatto è sostenuta in parte da pali laterali e in parte da attacchi agli edifici. La tramvia termina al capolinea di via Alamanni, interscambio con le linee ferroviarie che fanno capo alla stazione di Santa Maria Novella e con le future altre linee tranviarie. La fermata è stata ubicata qui sia perché vicina all'accesso alla stazione più frequentato, sia per ridurre l'interferenza visiva con il prospetto dell'edificio, inaugurato nel 1935 su disegno dell'architetto Giovanni Michelucci e vincolato dalla Soprintendenza.



a cura di Comune di Firenze Area Comunicazione  
Dati aggiornati al 06/03/09

Comune di Firenze  
Area Comunicazione  
Dati aggiornati al 06/03/09

Per info:  
www.tramvia.fi.it