



### LEGENDA

- Ipotesi Studio di Fattibilità**
- Percorso T4.2 Studio di Campi 2017
  - - Migliore al percorso dello Studio di Campi 2017
  - Aree previste per il deposito
  - Parcheggio scambiatore Studio di Fattibilità Campi Bisenzio
  - Fermata tranviaria
  - Linea aerea Alta tensione
  - Linea elettrica
  - Sezioni
- STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI CAMPI BISENZIO**
- Ambiente**
- Verde privato vincolato
  - Orti urbani
  - Casse di espansione
  - Area naturalistica protetta di interesse locale (ANPL zona F)
  - Stagni della Piana fiorentina e pratese
- Standard urbanistici**
- Verde pubblico attrezzato
  - Parcheggi pubblici
  - Aree per l'istruzione
  - Aree per attrezzature di interesse comune
  - Impianti per reti di adduzione e scarico
  - Aree servizio di distribuzione carburante
- Zone edificate o da edificare**
- Aree residenziali da consolidare
  - Aree residenziali di nuova destinazione
  - Aree a prevalente destinazione terziaria
  - Aree produttive da consolidare nelle aree e volumetri esistenti
  - Zone per le residenze sociali
  - Zone di completamento residenziale complesse
  - Aree produttive da consolidare
- STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI FIRENZE**
- Verde di Permeabilità ecologica
  - Aree per servizi pubblici e privati di uso pubblico - Servizi collettivi
  - Aree per i depositi a cielo aperto
  - Infrastrutture per la mobilità: rete tranviaria di progetto e opere connesse
  - Aree di trasformazione - Via Campania
  - Aree per servizi pubblici e privati di uso pubblico - Spazi e servizi pubblici
  - Aree di trasformazione - Via Pistoiese
- STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI SESTO FIORENTINO**
- Aree Agricole di Pianura

### SEZIONI RILEVATE E CRITICITA' CONNESSE

<p><b>SEZIONE 1: Via Campania</b> scala 1:200</p>		<p>L'inserimento del tracciato tranviario, non permette il mantenimento in contemporanea di due corsie veicolari.</p>
<p><b>SEZIONE 2: Via Pistoiese</b> scala 1:200</p>		<p>L'inserimento del tracciato tranviario, non permette il mantenimento in contemporanea dei filari di alberi e di due corsie veicolari. Data l'importanza di questa via di comunicazione, è necessario studiare attentamente gli effetti sulla circolazione in questa area.</p>
<p><b>SEZIONE 3a: Sottopasso Via Pistoiese nuova</b> scala 1:200</p>		<p>L'inserimento del tracciato tranviario attraverso questo sottopasso semplifica notevolmente il percorso, permettendo di evitare alcune problematiche del territorio (Criticità A). Tuttavia l'esigua sezione del sottopasso non permette l'insediamento di due binari tranviari ed il contemporaneo mantenimento di due corsie veicolari. L'importanza strategica di questa via di comunicazione è tale da richiedere questa configurazione.</p>
<p><b>SEZIONE 3b: Sottopasso Via Pistoiese</b> scala 1:200</p>		<p>Questo sottopasso ha una larghezza maggiore rispetto a quello analizzato al punto 3a, più che sufficiente per il mantenimento di due corsie veicolari e del tracciato tranviario. Con il passaggio attraverso questo tunnel, tuttavia, si incontrano alcuni ostacoli fisici riportati al punto Criticità A.</p>
<p><b>SEZIONE 4: Via Pistoiese nuova</b> scala 1:200</p>		<p>La sezione stradale è tale da non permettere l'insediamento di due binari tranviari senza la completa rimozione del traffico veicolare. Questa criticità è risolvibile con l'allargamento del rilevato stradale. Questo comporta l'insorgenza di alcune problematiche legate all'abitato di San Donnino e dal territorio circostante, riportate ai punti B, C, D ed E.</p>
<p><b>SEZIONE 5: Via Pistoiese nuova</b> scala 1:200</p>		<p>La sezione stradale è tale da non permettere l'insediamento di due binari tranviari senza la completa rimozione del traffico veicolare. Questa criticità è risolvibile con l'allargamento del rilevato stradale. Questo comporta l'insorgenza di alcune problematiche legate all'abitato di San Donnino e dal territorio circostante, riportate ai punti B, C, D ed E.</p>
<p><b>SEZIONE 6: Via Botticelli</b> scala 1:200</p>		<p>La sezione stradale è tale da non permettere l'insediamento di due binari senza la completa rimozione del traffico veicolare. Data la presenza di numerosi accessi privati, si dovrà prevedere ad una sede tranviaria di tipo promiscuo (con accesso consentito ai soli residenti) oppure ad un tratto a singolo binario.</p>

## COMUNE DI FIRENZE

### Sistema Tramviario Fiorentino

RTI Progettisti:

**SYSTRA SOTECNI**

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA PER L'ESTENSIONE DEL SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO NEI COMUNI DI FIRENZE, CAMPI BISENZIO E SESTO FIORENTINO - FASE C**

**LINEA 4.2 - ESTENSIONE PER CAMPI BISENZIO**

**PARTE GENERALE**  
Studio delle criticità del tracciato a base di gara  
Inquadramento degli Strumenti Urbanistici Comunali

<p>COMUNE DI FIRENZE SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO</p> <p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO ING. FILIPPO MARTINELLI</p> <p>IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO ING. CHIARA BERSIANI</p>	<p>Gruppo di Progettazione:</p> <p>Ing. A. Piazza (Coordinatore Tecnico) Ing. G. F. Vannucci (Progettazione Geometrica) Ing. A. Benvenuti (Progetto Opere Idrauliche) Ing. G. B. Sassi (Ingegneria Progettazione Acustica) Ing. F. Tamburini (Studi di carattere Ambientale) Ing. M. Argenti (Soluzione Progettazione di Impianti Acustici) Ing. S. Casarini (Prog. Funzionamento Bus Trasportati) Ing. J. Sava (Progetto Impianti Termici) Ing. G. D'Alagni (Progetto Strutturale) Ing. S. Biondi (Piani di Sicurezza e di Evacuazione) Ing. F. Conti (Sicurezza - Prima Dispersione) Ing. S. Biondi (Piani di Sicurezza e di Evacuazione) Ing. G. Conti (Progettazione Funzionale Depositi Tramviari) Ing. S. Biondi (Piani di Sicurezza e di Evacuazione) Ing. F. Accornero (Impianti Meccanici) Ing. V. Anselmi (Caratterizzazione) Ing. V. Anselmi (Caratterizzazione) Arch. A. Marchetti (PP.SS. Interferenze) Ing. A. Luciani (CMA) Ing. G. Ruani (Sema, Capotassi)</p>
---	--

COMMESSA	LINEA	FASE	DISCIPLINA	TITOLO/NUMERO	REV.	SCALA	NOME FILE
B382	4.2	SF	GEN	PF001	B	1:5000	B382-4.2-SF-GEN-PF001-B

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	Dicembre 2019	EMISSIONE - FASE A	TACCHI	SALVO	MARCHETTI
1	Dicembre 2020	EMISSIONE A SEGUITO ISTRUTTORIE DI VALIDAZIONE	TACCHI	SALVO	MARCHETTI
2					