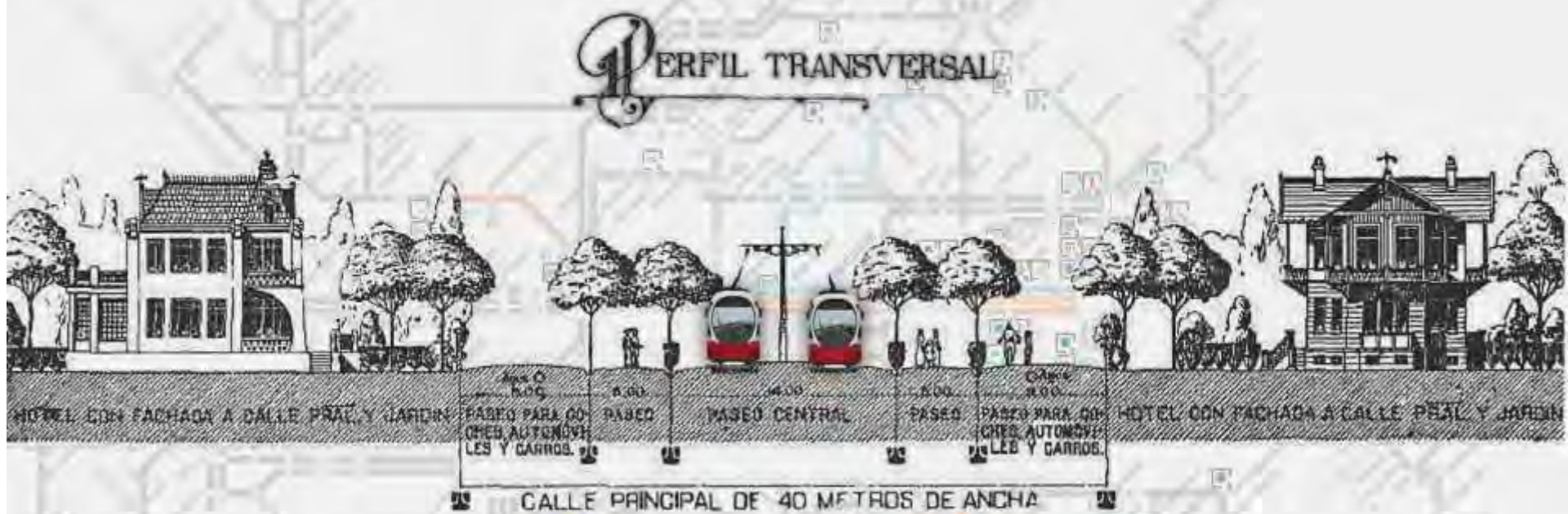
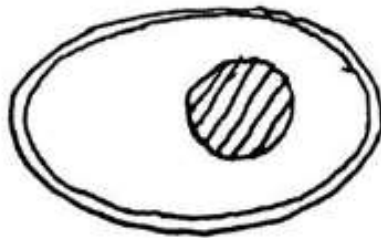


Transit-scape



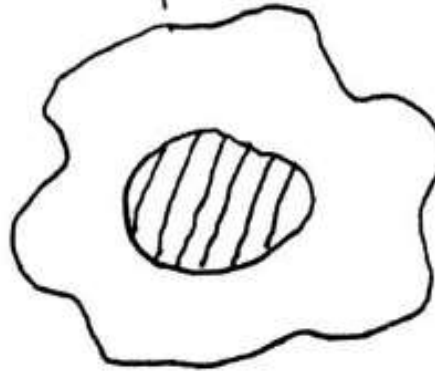
THE CITY AS AN EGG

boiled



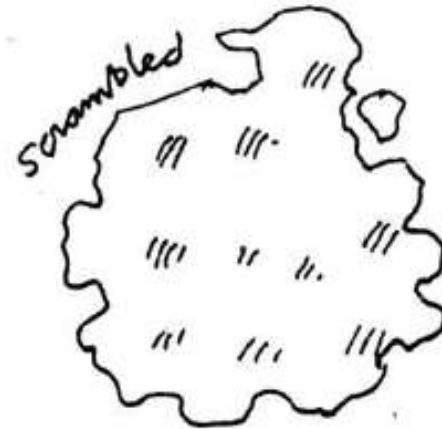
ANCIENT

fried



17-19 CENT.

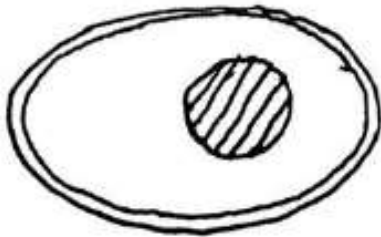
scrambled



MODERN

THE CITY AS AN EGG

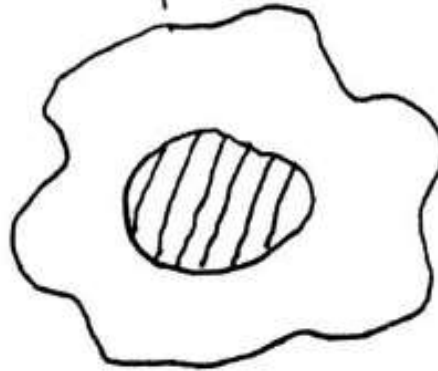
boiled



ANCIENT

WALKING CITY

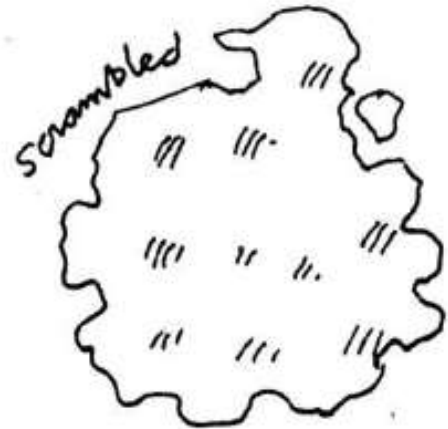
fried



17-19 CENT.

TRANSIT CITY

scrambled

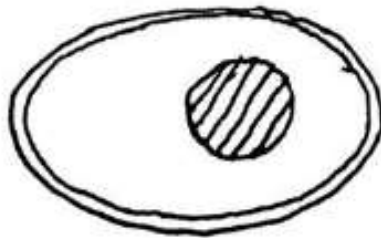


MODERN

AUTOMOBILE CITY

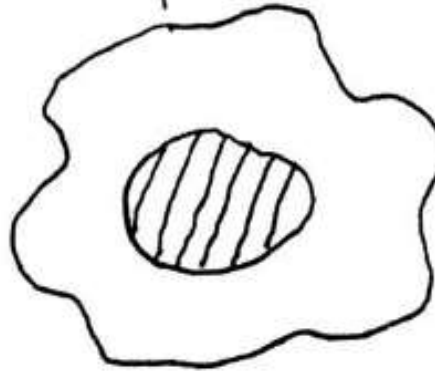
THE CITY AS AN EGG

boiled

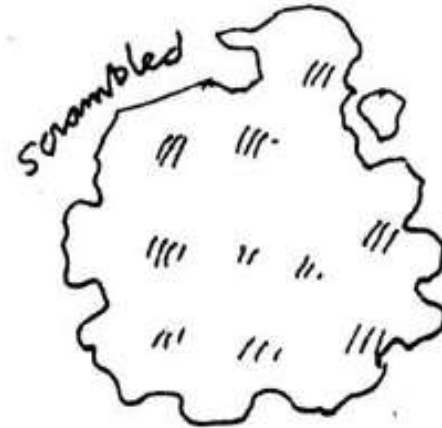


ANCIENT

fried



17-19 CENT.



MODERN

WALKING CITY

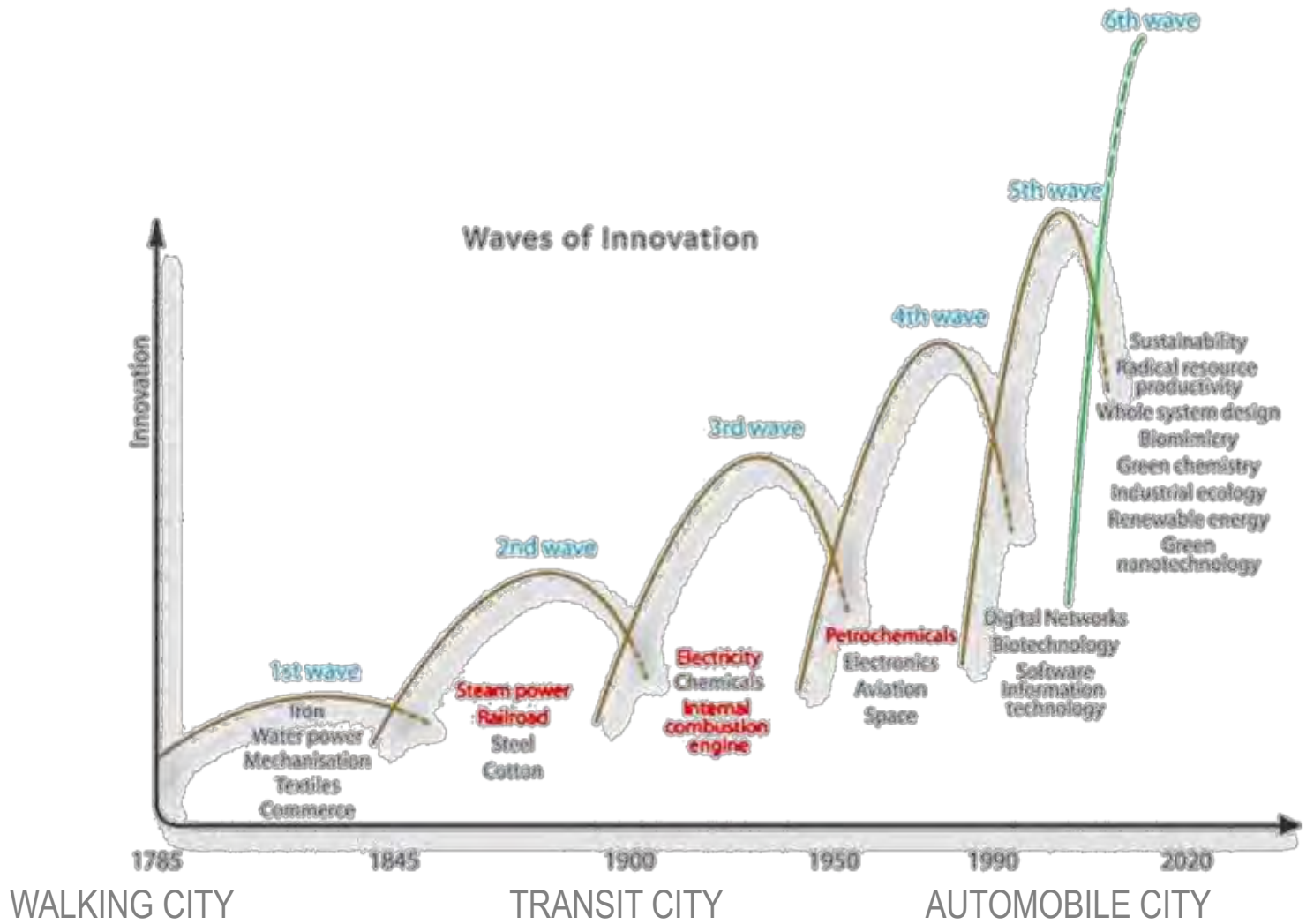


TRANSIT CITY



AUTOMOBILE CITY







I pionieri del trasporto pubblico: *fiacres*, omnibus e tram a cavalli

Londra

1800 – 900.000 ab.

1850 – 2,4 mln ab.

1900 – 6,5 mln ab.

Parigi

1800 – 600.000 ab.

1850 – 1 mln ab.

1900 – 2,7 mln ab.

Vienna

1800 – 230.000 ab.

1850 – 440.000 ab.

1900 – 1,6 mln ab.

Berlino

1800 – 170.000 ab.

1850 – 430.000 ab.

1900 – 1,9 mln ab.



Parigi, seconda metà del XIX secolo



Londra, seconda metà del XIX secolo



Inaugurazione del primo servizio pubblico su ferro tra Stockton e Darlington (UK), 1825



C. Monet, La Gare de St-Lazare, 1873

CHRONOLOGIE

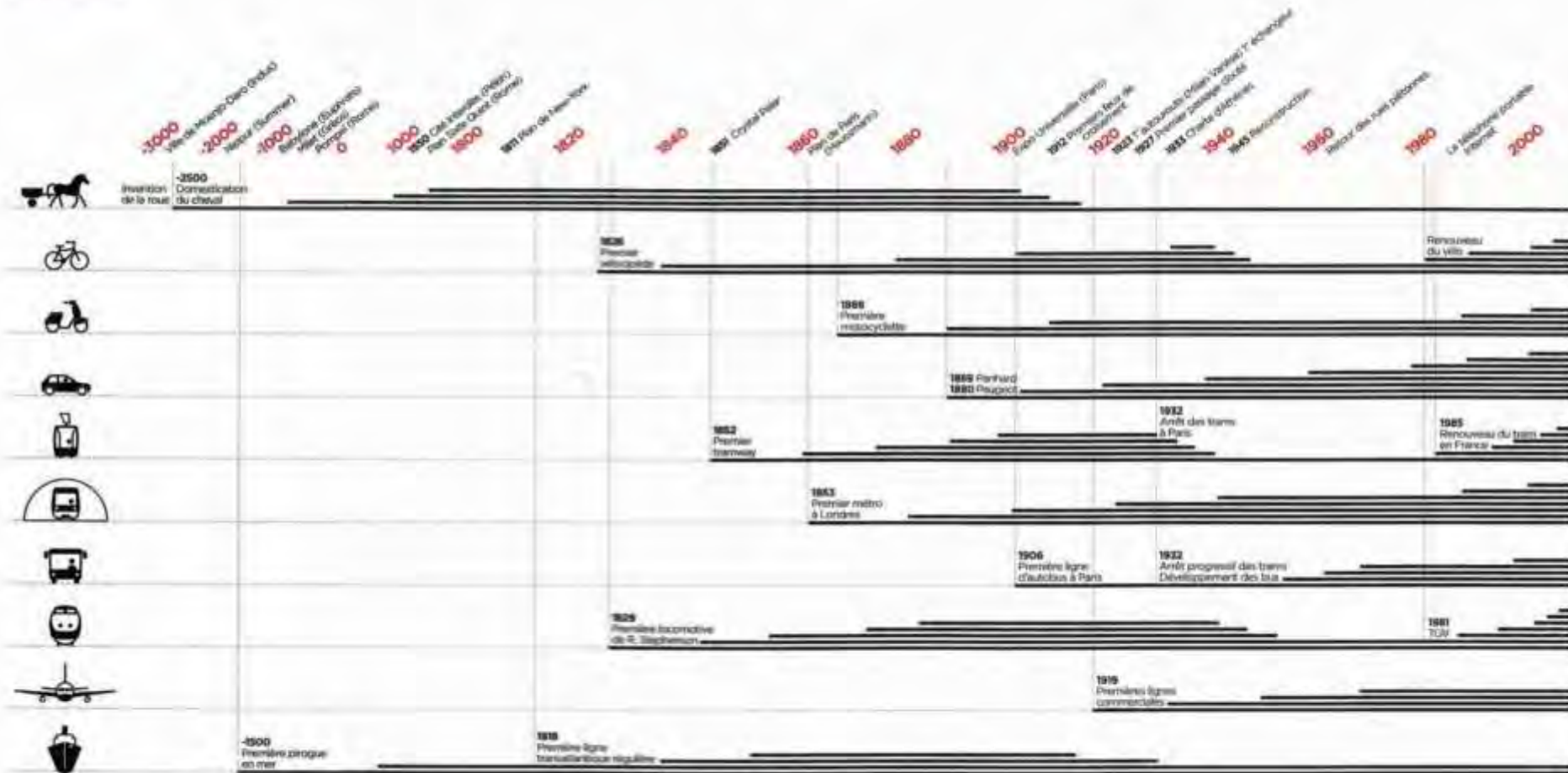
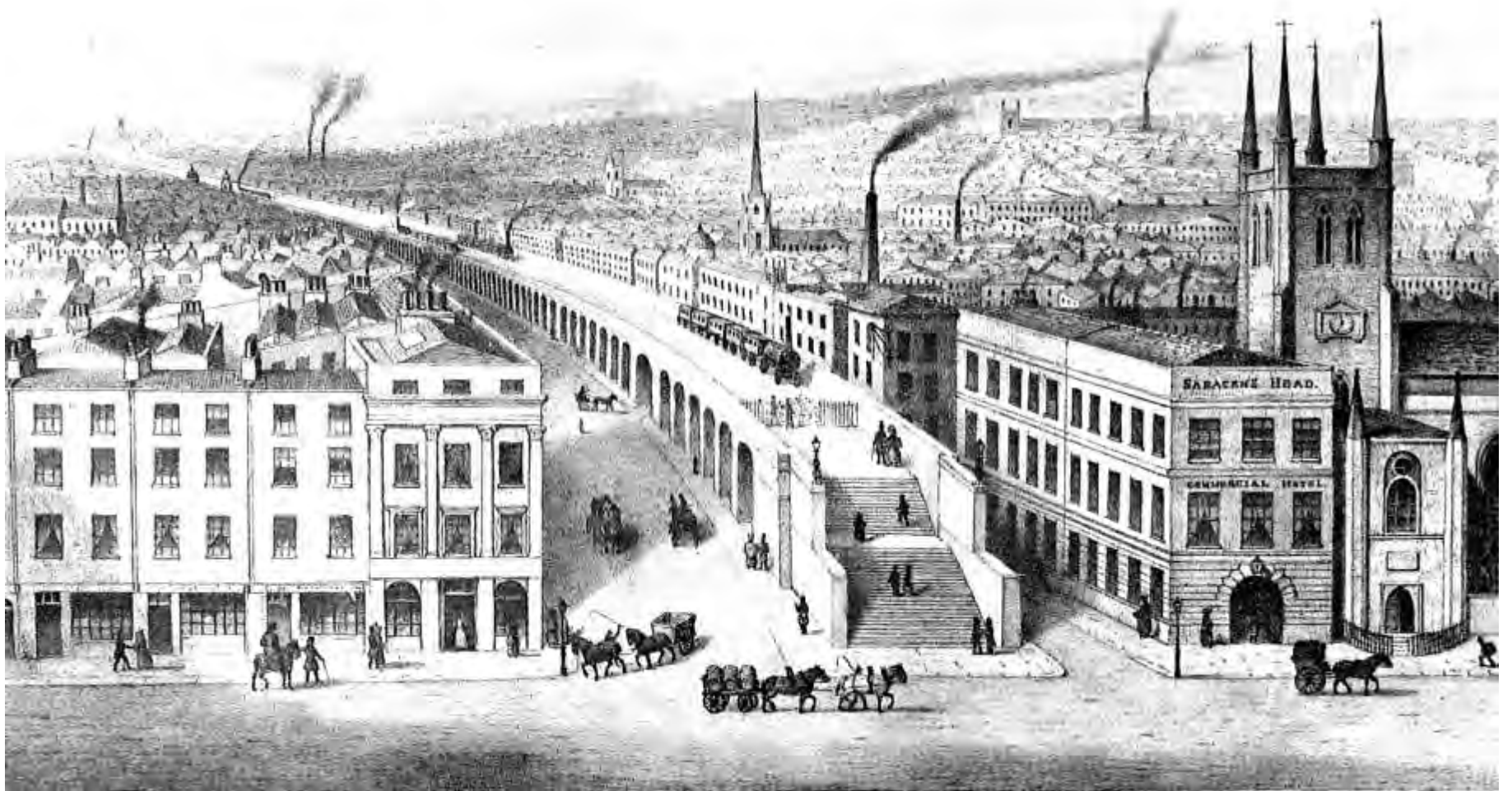
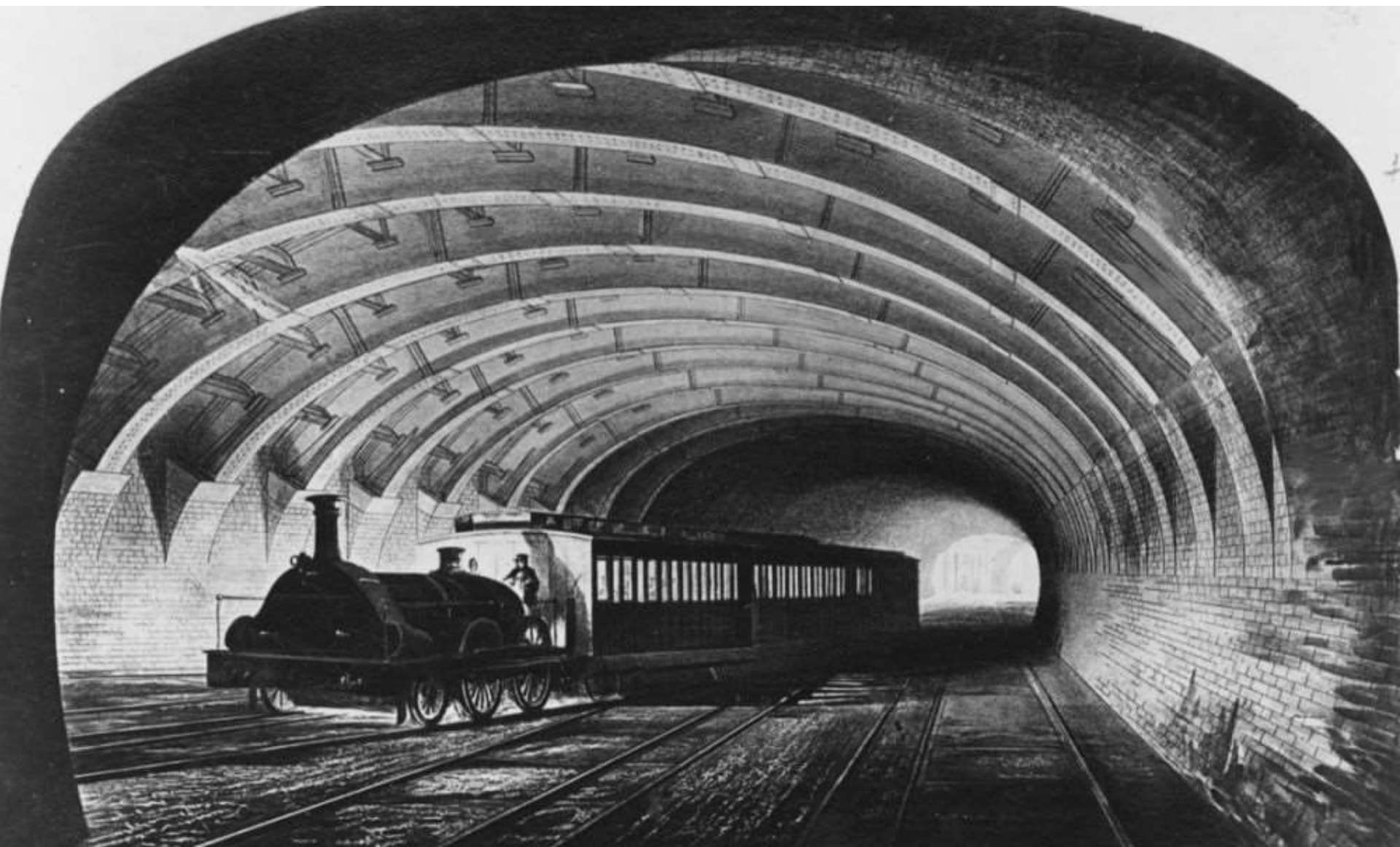


Tableau chronologique conçu par Jean-Marie Dubénil pour l'exposition.

La "meccanizzazione" dei trasporti urbani - cronologia



Londra, Grand Junction Railway, 1833-1846

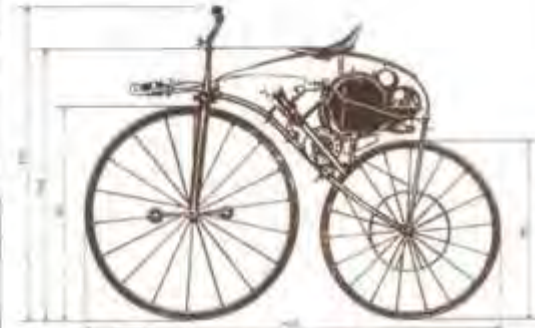


Londra, la prima metropolitana (1863)

VELOCIPEDE.



1817
Les Mille et une Machines
 de
 Freiherrn Carl von Dras.
 1817



La Bicyclette PERREAU 1870 - 1880
 Invention et construction de L. Perreau à Paris de 1871 à 1885



1817-1867: "Dandy-horse", velocipedi, velocipedi a vapore



Berlino, 1840



Berlino, 1890

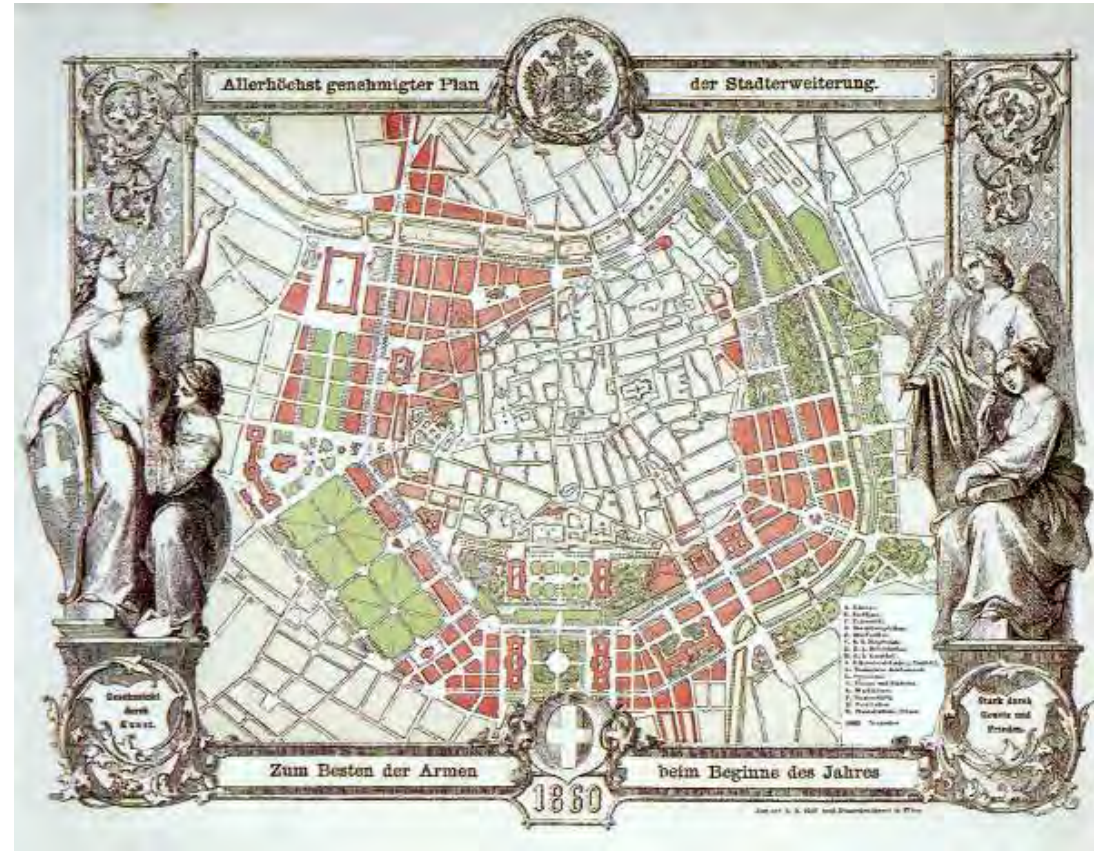
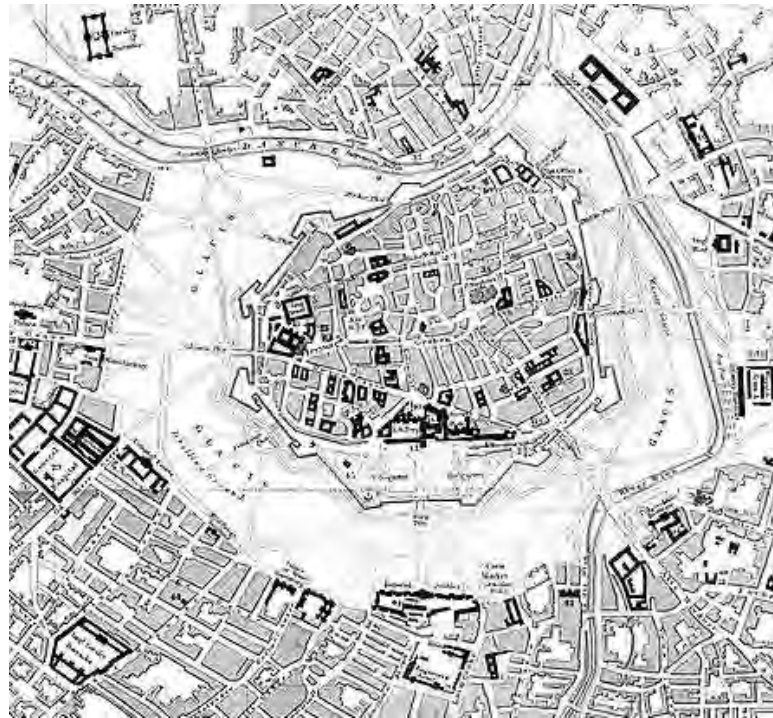
"S-Bahn" (Ferrovia urbana), 1850-1896



La città industriale, 1899



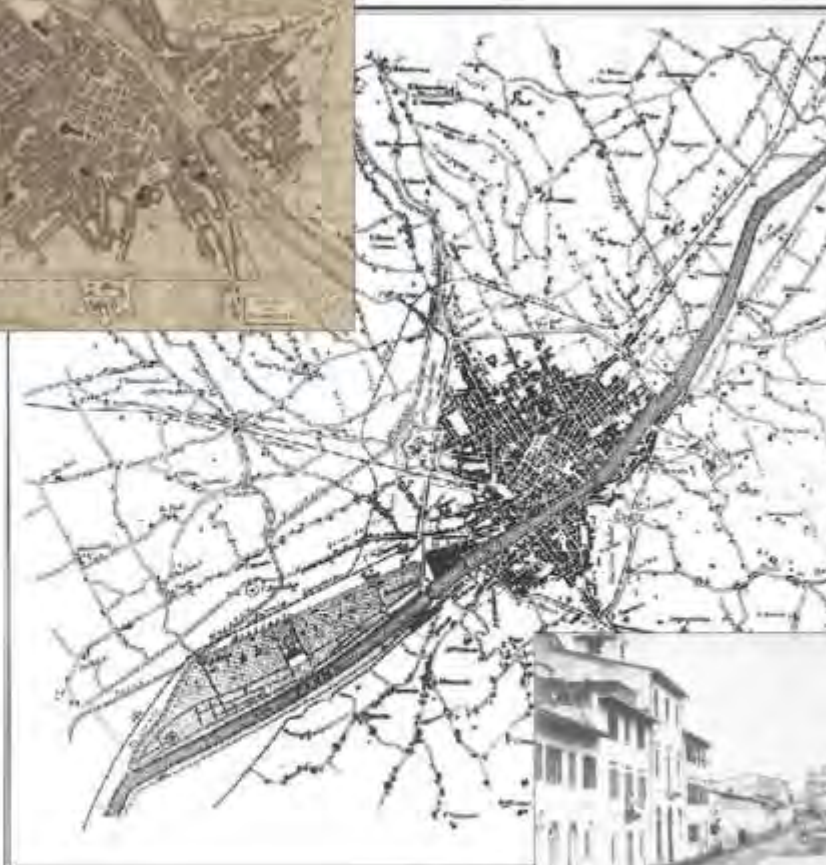
Berlino: il paesaggio delle nuove infrastrutture, 1900 ca.



Vienna, 1850-1860



Vienna, 1850-1860



Firenze 1865-1900: demolizione delle mura, nuovi viali e arrivo del tramway



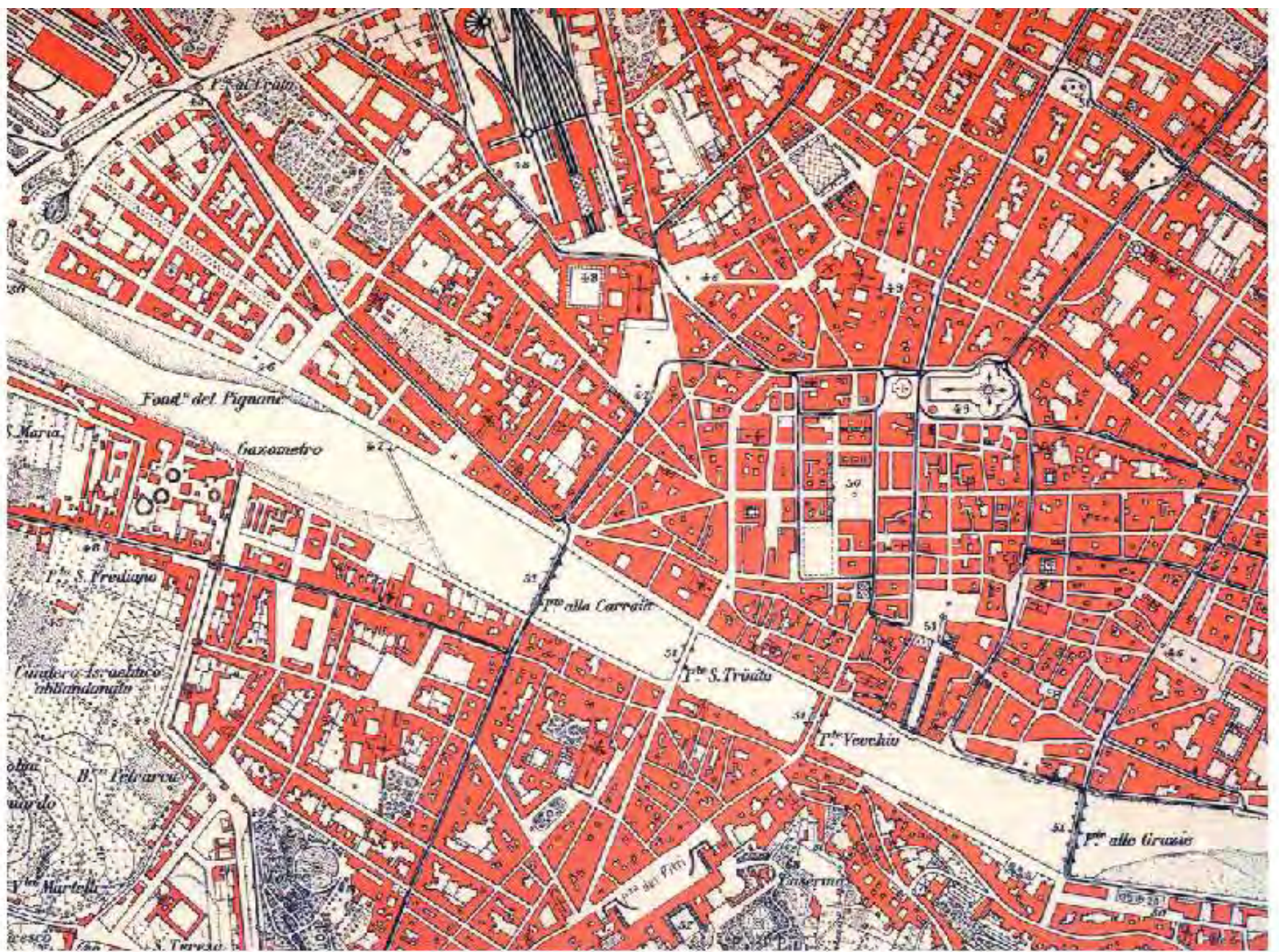
Firenze, 1900 ca.



1890 | Firenze-Fiesole: la prima tramvia elettrica d'Europa



La tramvia di Firenze (1900 ca.)



Firenze, la rete tramviaria nel centro di Firenze, 1910 ca.

1865-1922
Omnibus – Tram a cavalli



1879-1938
Tram a vapore



1890-1958
Tram elettrici



Il gioco si vince il primo tramway che arriva alla fine della pista. La pista è divisa in 62 caselle numerate da 1 a 62. Il tramway parte dalla casella 1 e si muove in avanti o indietro a seconda del numero uscito sul dado. Il gioco si vince quando il tramway arriva alla casella 62. Il gioco si vince anche se il tramway arriva alla casella 62 e si muove in avanti o indietro a seconda del numero uscito sul dado. Il gioco si vince anche se il tramway arriva alla casella 62 e si muove in avanti o indietro a seconda del numero uscito sul dado.



Il gioco si vince il primo tramway che arriva alla fine della pista. La pista è divisa in 62 caselle numerate da 1 a 62. Il tramway parte dalla casella 1 e si muove in avanti o indietro a seconda del numero uscito sul dado. Il gioco si vince quando il tramway arriva alla casella 62. Il gioco si vince anche se il tramway arriva alla casella 62 e si muove in avanti o indietro a seconda del numero uscito sul dado. Il gioco si vince anche se il tramway arriva alla casella 62 e si muove in avanti o indietro a seconda del numero uscito sul dado.

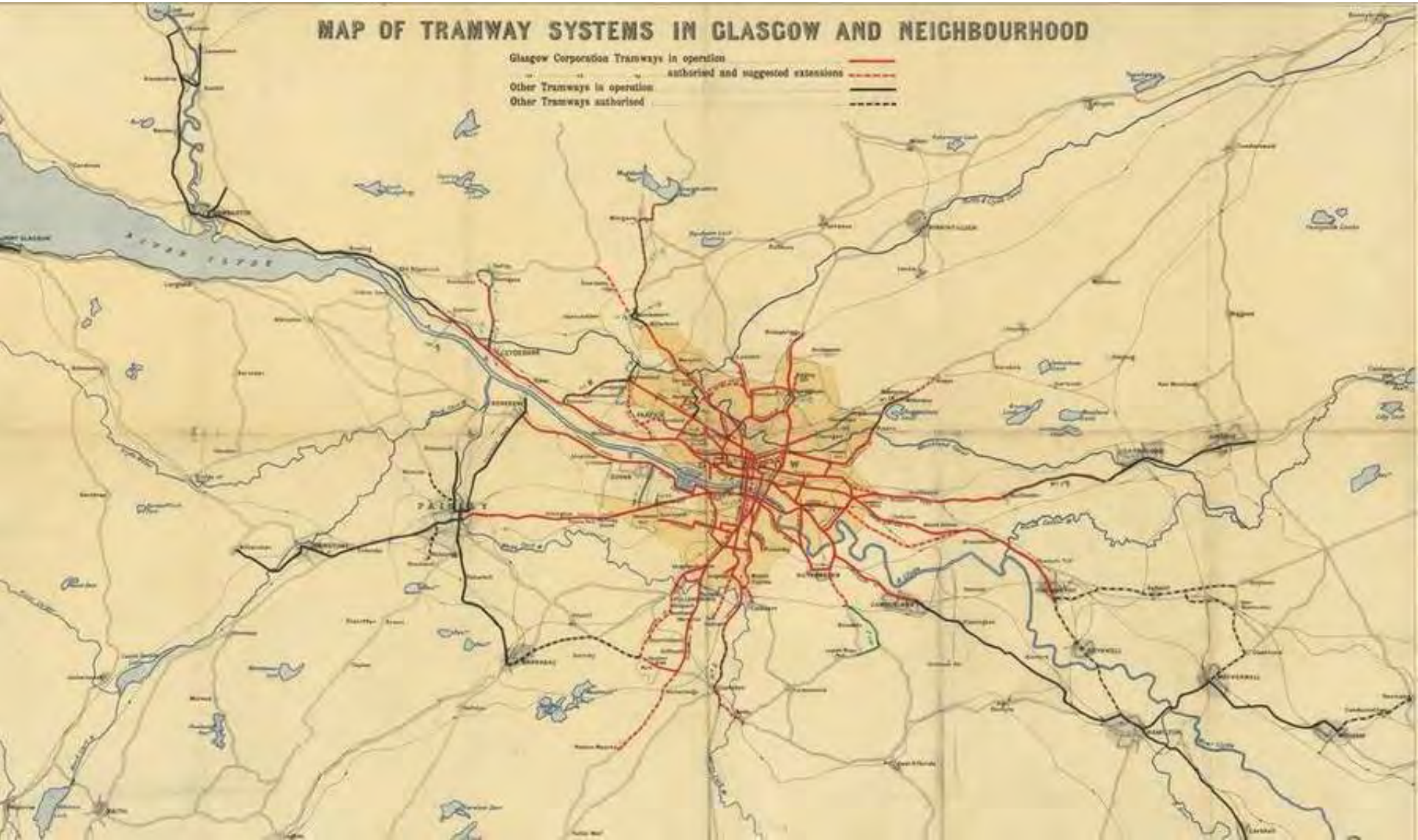
L'età del tram, 1880-1930



Vienna, 1897

MAP OF TRAMWAY SYSTEMS IN GLASGOW AND NEIGHBOURHOOD

Glasgow Corporation Tramways in operation
authorised and suggested extensions
Other Tramways in operation
Other Tramways authorised



Glasgow, 1900 ca.



24317. Jamaica Bridge, Glasgow.

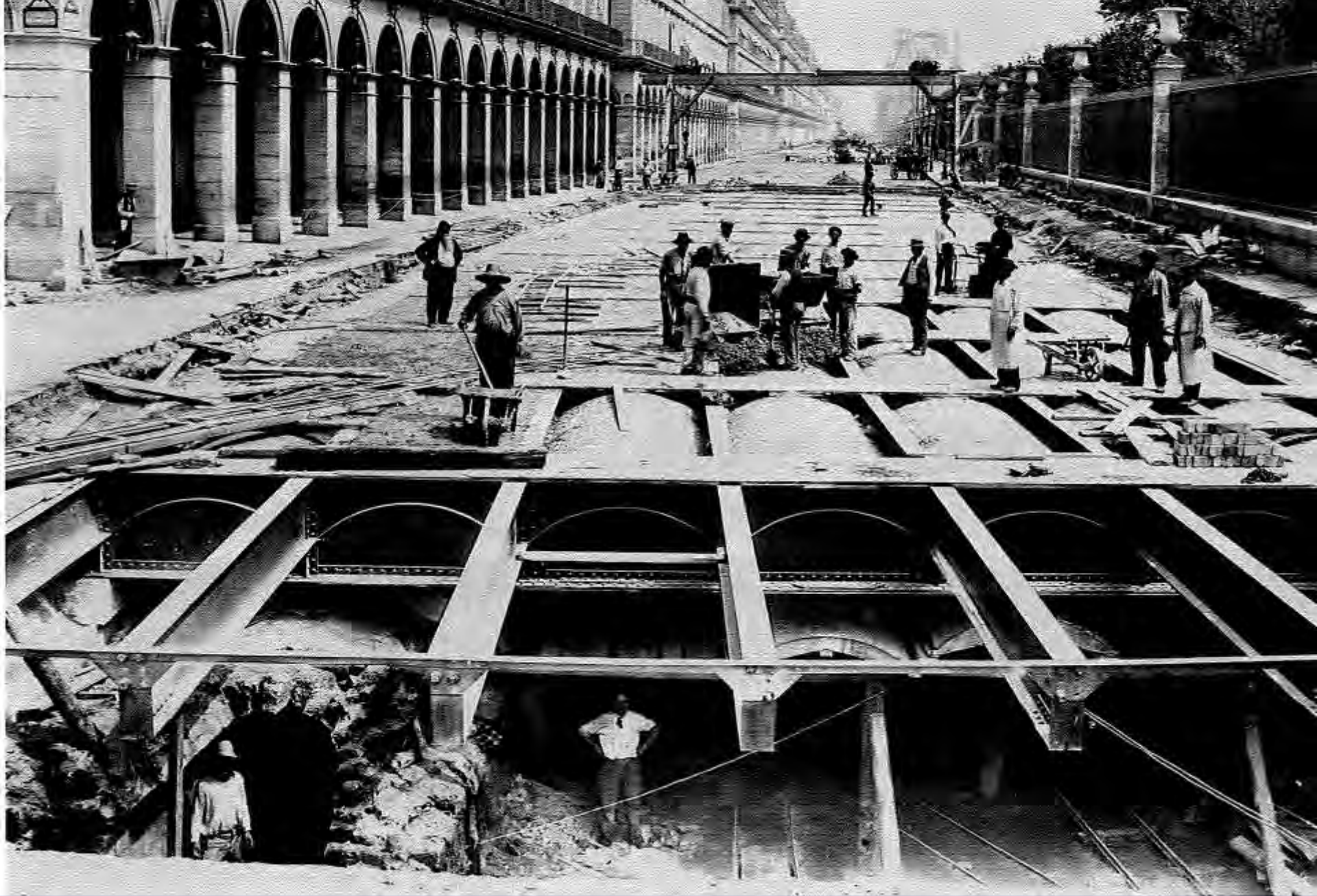
Glasgow, 1900 ca.



Milano, pianificazione urbana e servizi pubblici a cavallo tra il XIX e il XX secolo



Milano, pianificazione urbana e servizi pubblici a cavallo tra il XIX e il XX secolo



Cantiere della metropolitana parigina, 1899



H. Guimard, stazione del metrò, Parigi 1900

“Monumenti” del trasporto pubblico nella città industriale

Vienna: stazioni della “S-Bahn”



Parigi: stazioni del métro



Mosca: metropolitana, 1935



Londra:
“the Tube”
e il Red
“Roadstar” Bus



Wuppertal, Germania:
“Schwebebahn”

Lisbona:
Tramway

“Monumenti” del trasporto pubblico nella città industriale

San Sebastian (E): tranvia “aerea” (1907)



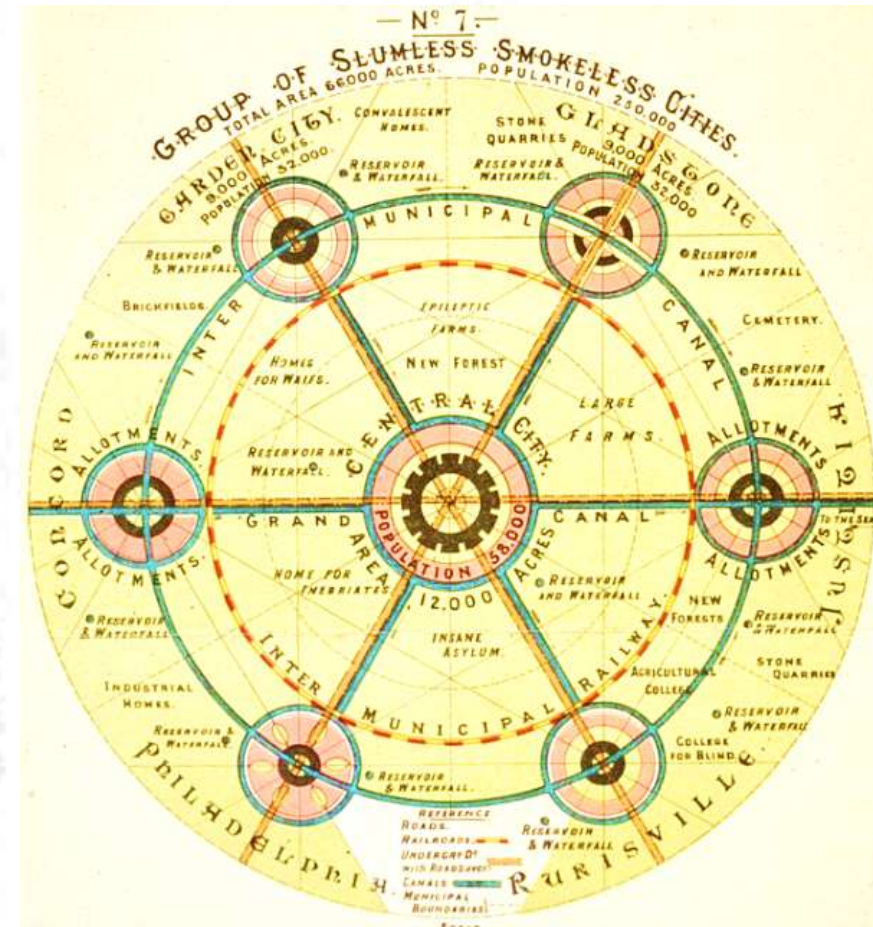
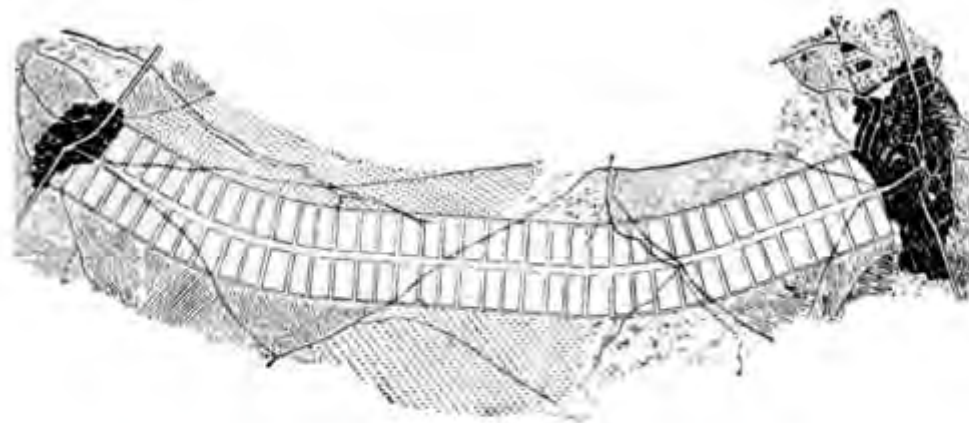
Bruxelles dans l'avenir

Place Royale



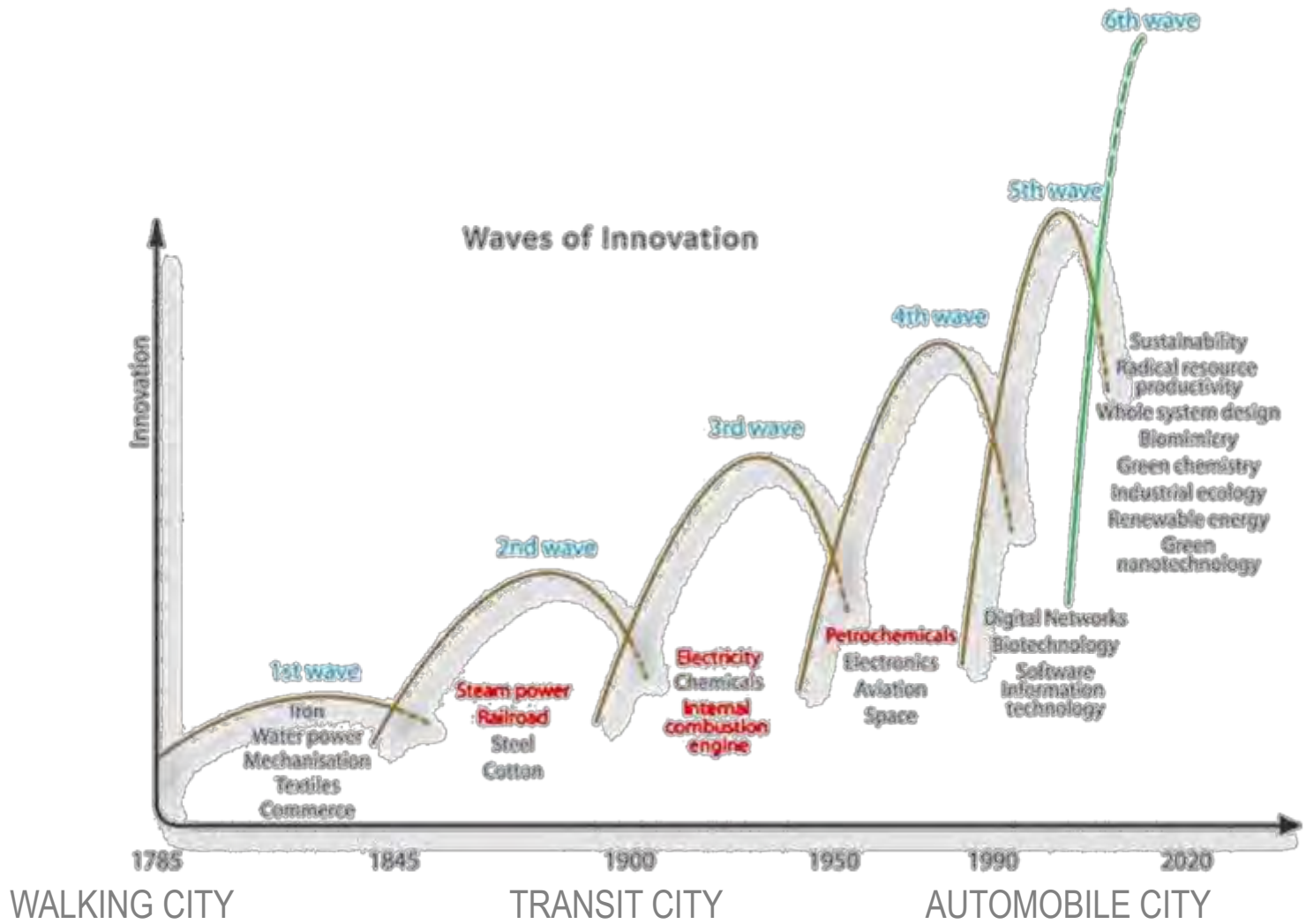
Bruxelles, cartolina d'epoca, 1910

Modelli alternativi alla città industriale basati sul trasporto pubblico

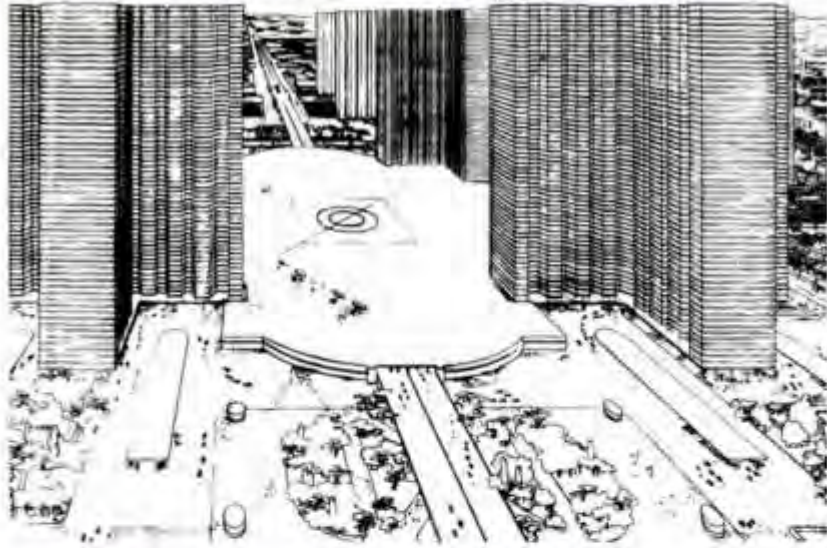


A. Soria y Mata, Ciudad lineal, 1882

E. Howard, la rete delle Garden Cities, 1898



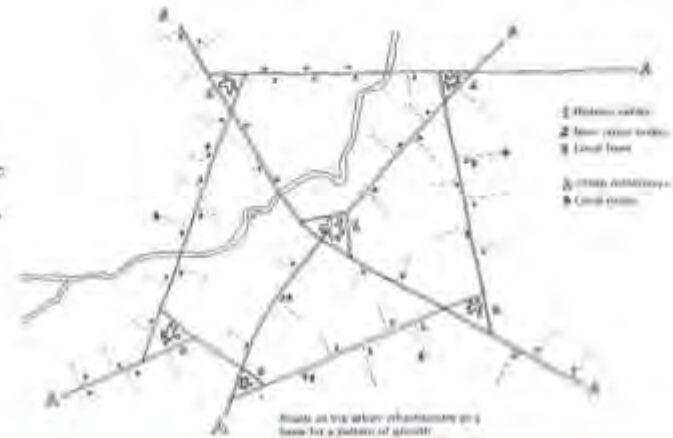
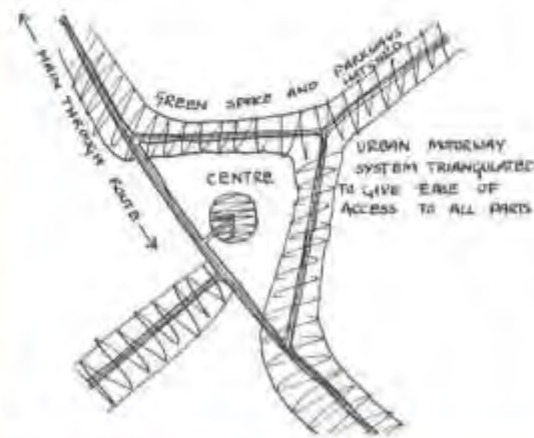
Modelli di città moderna "car-oriented"



L. Hilberseimer, 1943



Le Corbusier, 1922-1925



A. & P. Smithson, 1967



PLANNED IDEAL METROPOLIS 25 YEARS FROM NOW



OPEN SPACES IN CITIES WILL PROVIDE HEALTHIER LIVING

Norman Bel Geddes, "Futurama", General Motor Building, Esposizione universale di New York (1936)

1950



1980

"Urban renewal": la Central Artery di Boston



Saul Steinberg, 1969



"Chicagoland"

1950-1980: Motorizzazione di massa e crisi del trasporto pubblico





Anno

1960

1965

2015



Auto /1000 abitanti

39

105

610

Media europea
480



Numero di auto circolanti

1.976.000

5.473.000

38.000.000



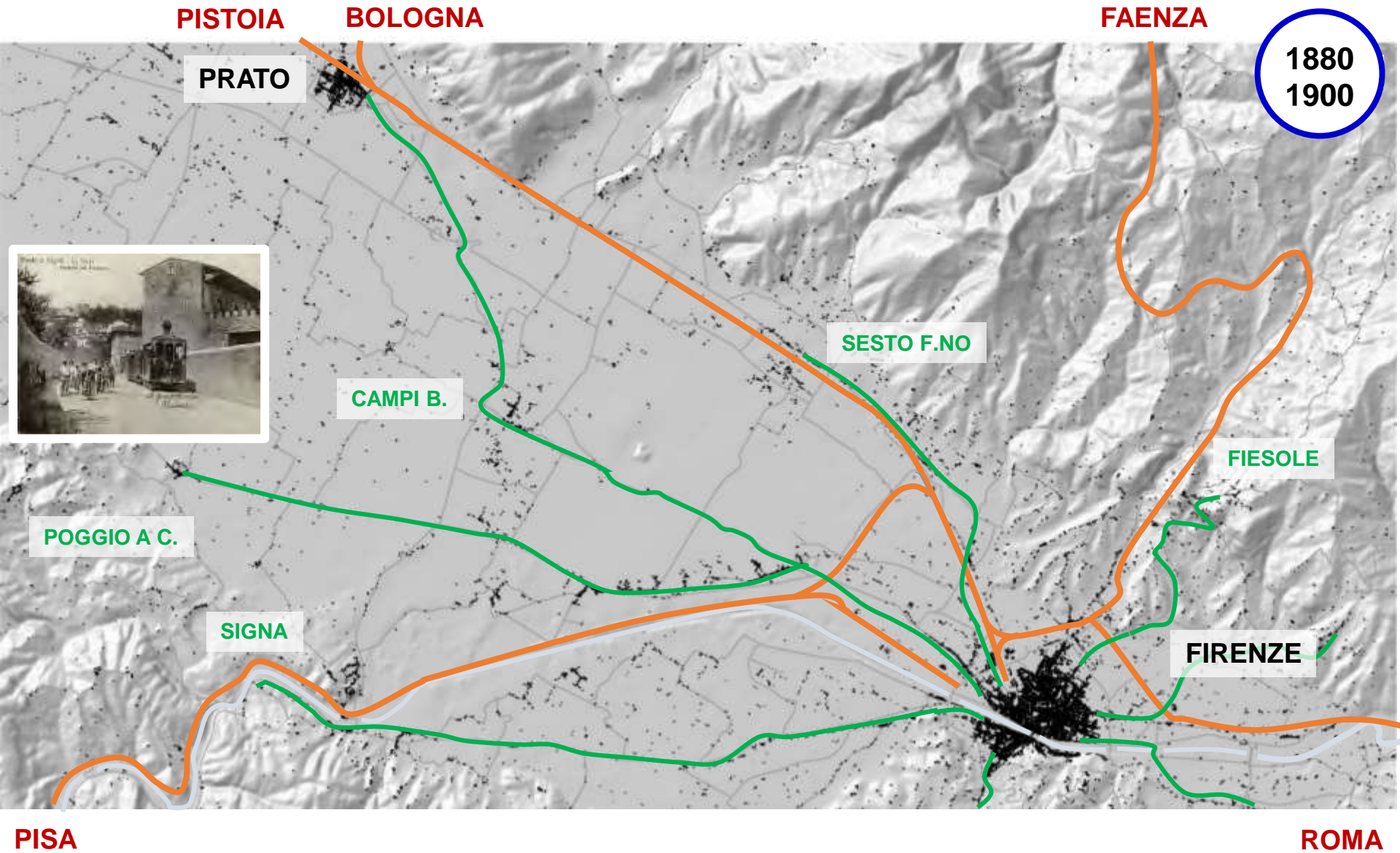
PRATO

1825

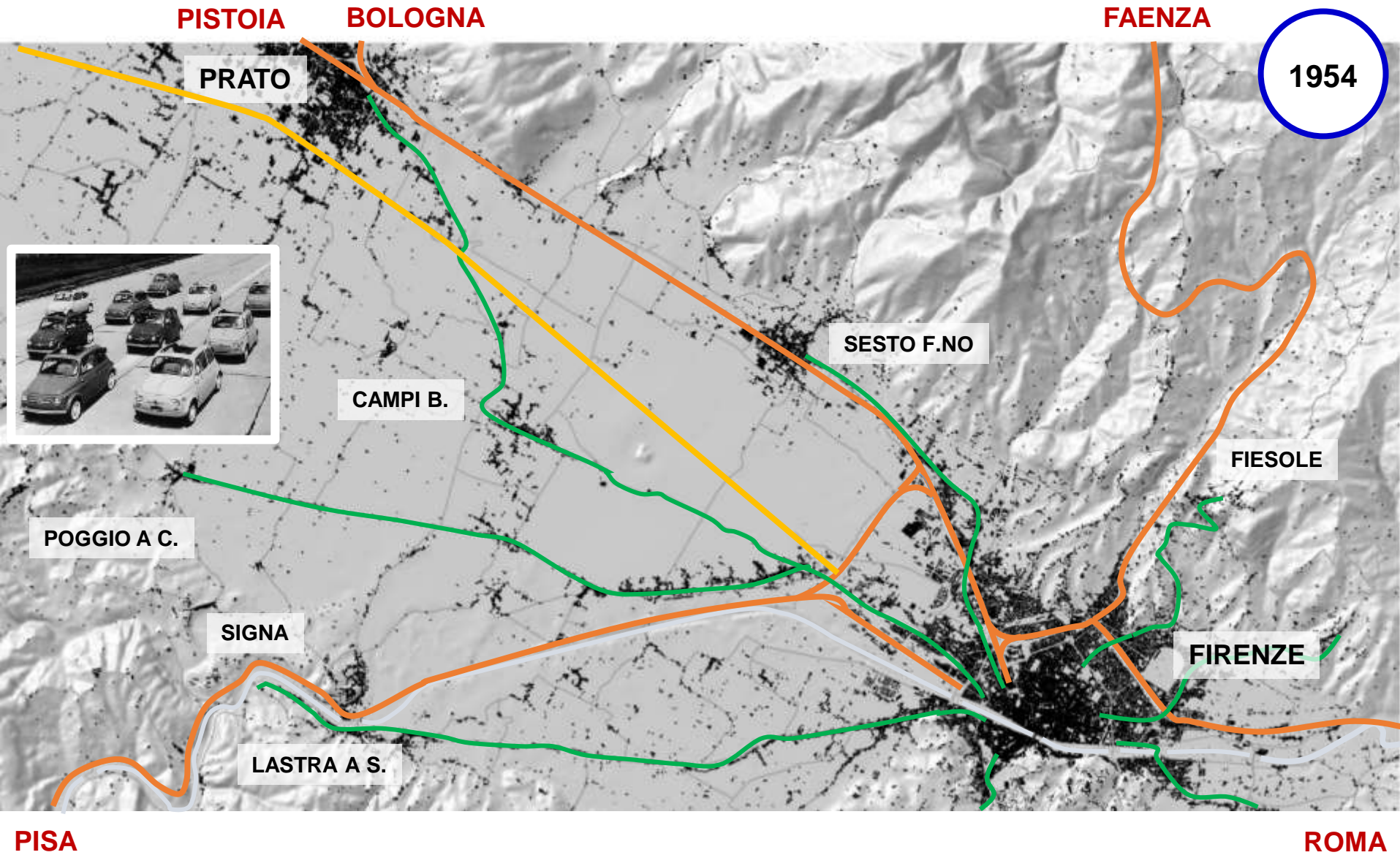
FIRENZE



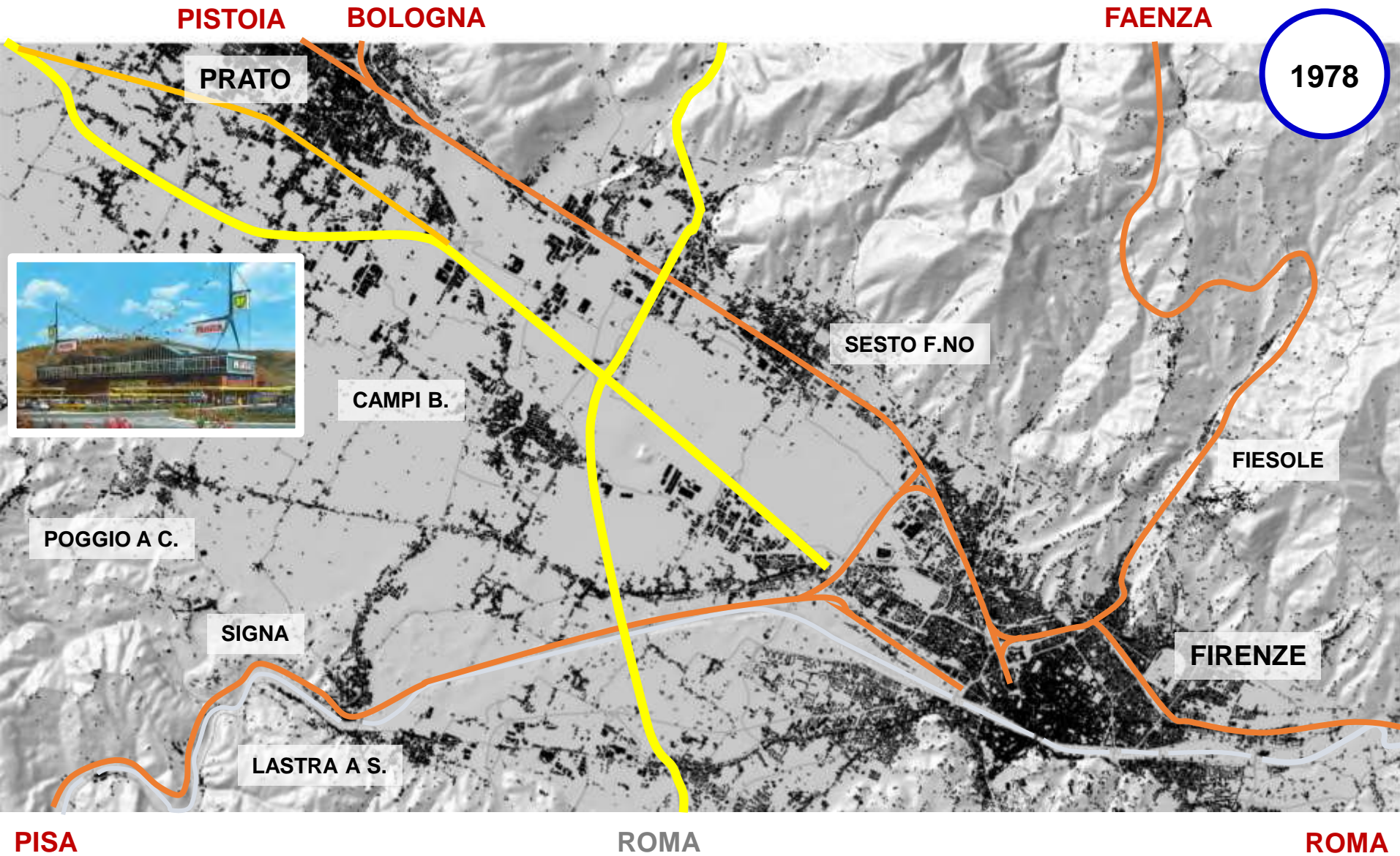
La Piana tra Firenze e Prato prima della meccanizzazione dei trasporti (the “walking city”)



La prima fase della meccanizzazione dei trasporti (the “transit city”)



Il tramonto della "transit city"

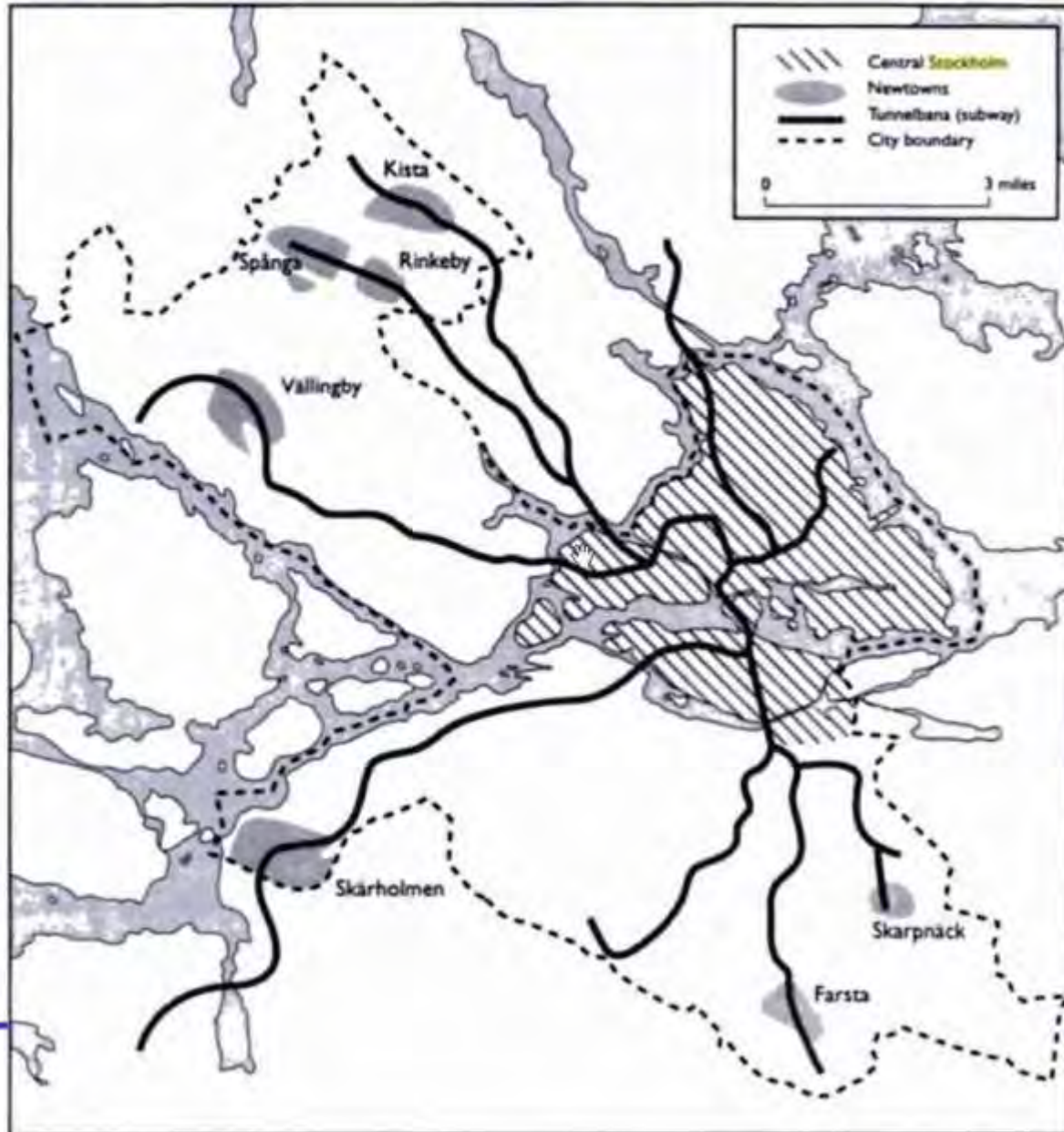


Gli effetti della motorizzazione di massa (the “automobile city”)



Firenze, 1970

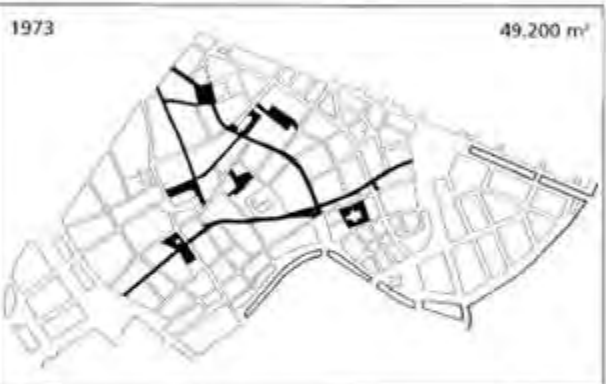
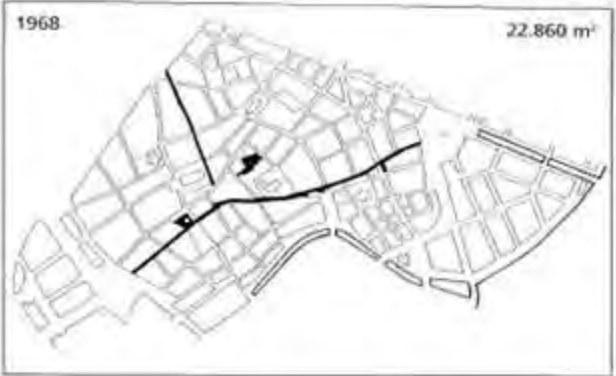
Esperienze in controtendenza negli anni della motorizzazione di massa



Stoccolma, "Tunnelbana", 1952-1975



La rete di Friburgo



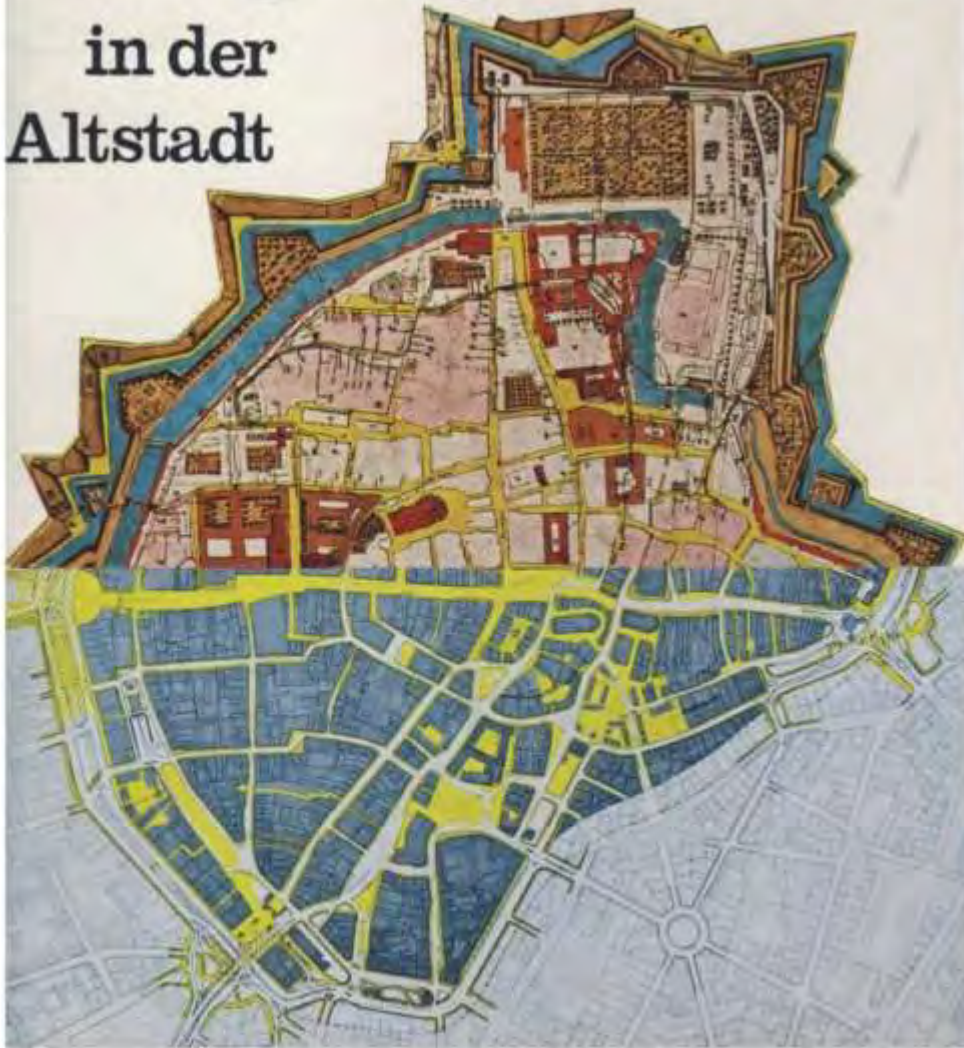
Pedonalizzazioni a Copenaghen, 1962-1996



Piazza del Campo a Siena prima della pedonalizzazione, 1962-1965

Fussgängerbereich

in der
Altstadt



Monaco di Baviera, pedonalizzazione del centro storico, 1972



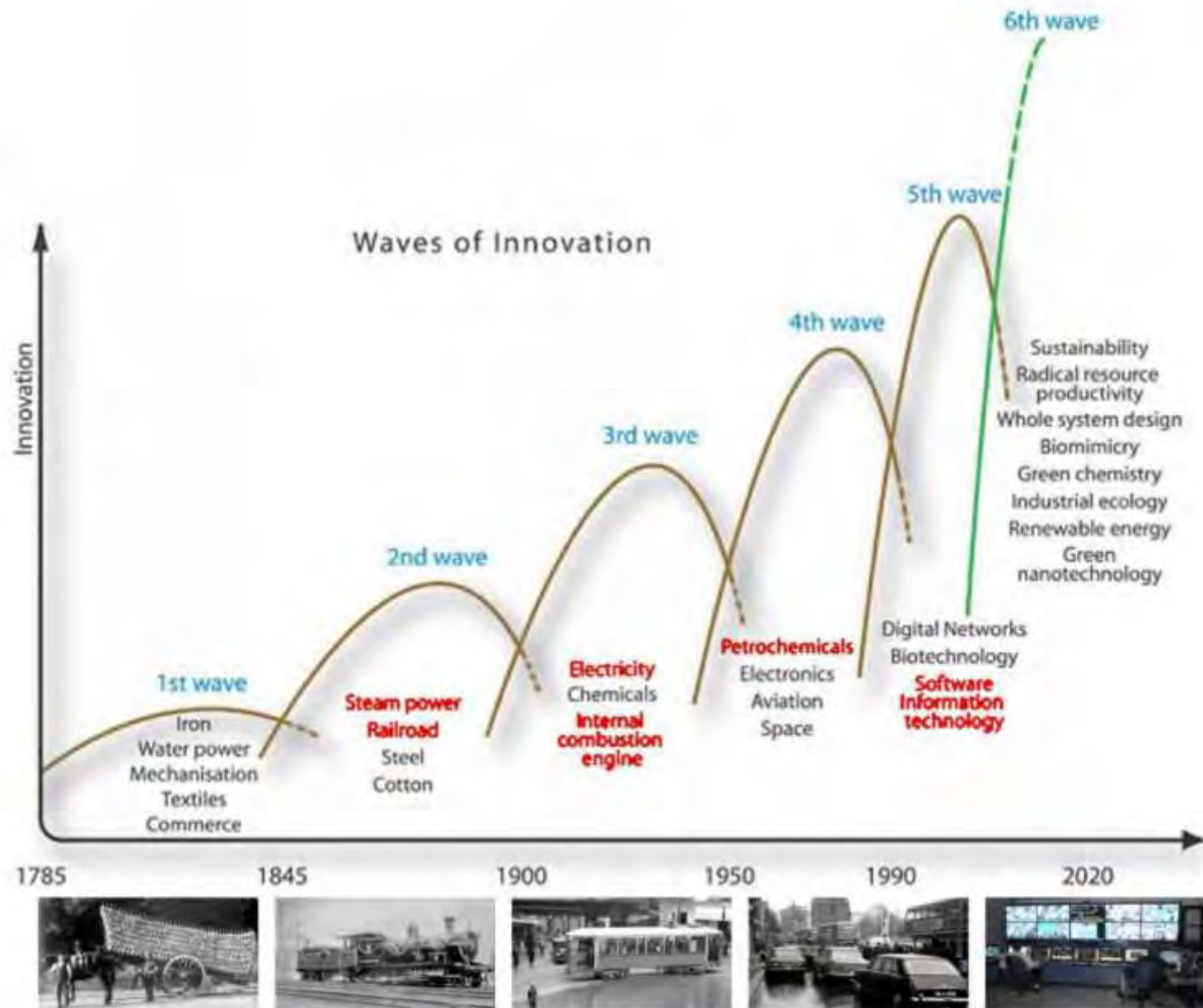
Monaco di Baviera, pedonalizzazione del centro storico, 1972. Progetto di B. Winkler



Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile, Aalborg, 27 maggio 1994

I.8 Modelli sostenibili di uso del territorio

Le città riconoscono l'importanza dell'adozione da parte degli enti locali di efficienti politiche di pianificazione dello sviluppo degli usi territoriali che comprendano una valutazione ambientale strategica di tutti i progetti. **Esse approfitteranno dei vantaggi di scala per fornire trasporti pubblici ed energia in modo efficiente grazie all'elevata densità, mantenendo al tempo stesso una dimensione umana dello sviluppo. Sia nell'attuazione di programmi di restauro urbano nelle aree cittadine, sia nella pianificazione di nuovi quartieri si punterà a sviluppare molteplici funzioni in modo da ridurre il bisogno di mobilità. Il concetto di equa interdipendenza regionale dovrebbe consentire di equilibrare i flussi tra città e campagna e impedire alle città il puro sfruttamento delle risorse delle aree circostanti.**



Innovazioni tecnologiche nel campo dei trasporti urbani



Lione: metrotram



Parigi: metro "Eole"



Brescia: metro



Innsbruck:
funicolare



Perugia: people mover

Parigi: bike e car sharing



Innovazioni tecnologiche nel campo dei trasporti urbani



informazione e segnalazione



app



controllo



gestione



multimodalità

tempo totale
del viaggio
min

60

30

0

5

10

km

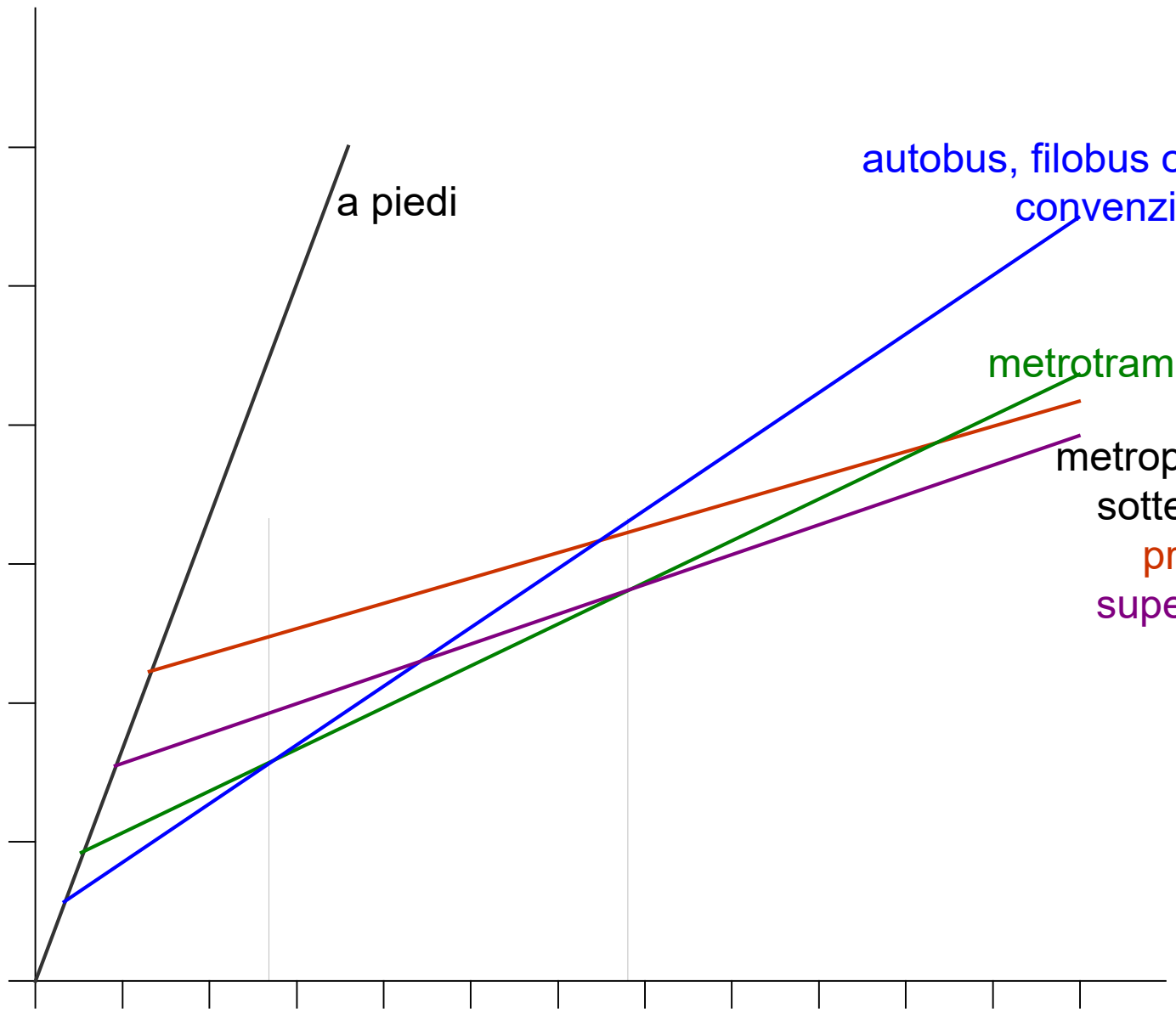
a piedi

autobus, filobus o tram
convenzionale

metrotram

metropolitana
sotterranea
profonda
superficiale

lunghezza totale
del viaggio



Tempo totale di viaggio in funzione della distanza da porta a porta (Ing. Giovanni Mantovani)

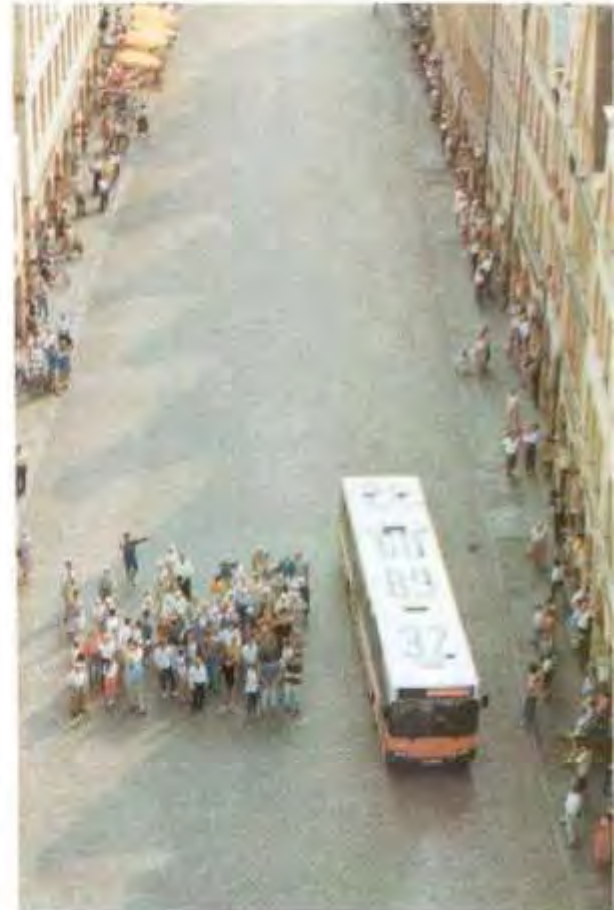


No ridiculous car trips



Malmö (Svezia), campagna "Inga löjligna bilresor - No ridiculous car trips", dal 2007

...un altro fattore da non trascurare: l'occupazione di suolo



Spazio richiesto per trasportare 72 persone con diversi mezzi: bicicletta, automobile, autobus (Münster, 2001)

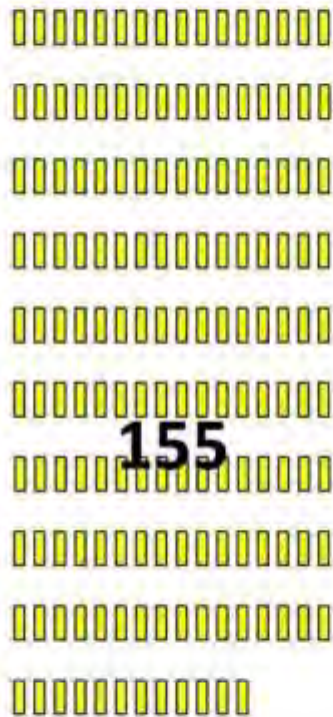
...un altro fattore da non trascurare: l'occupazione di suolo



177 automobili = 3 autobus = 1 tram (Strasburgo, 1995)

Per trasportare 200 persone

AUTO
con 1,3 persone a bordo
(occupazione media)



≥ 1700 metri
di carreggiata a 2 corsie

BUS STANDARD da 12 m
con carico a 4 pax/m²
(affollamento accettabile in punta)



≥ 110 metri
di una corsia

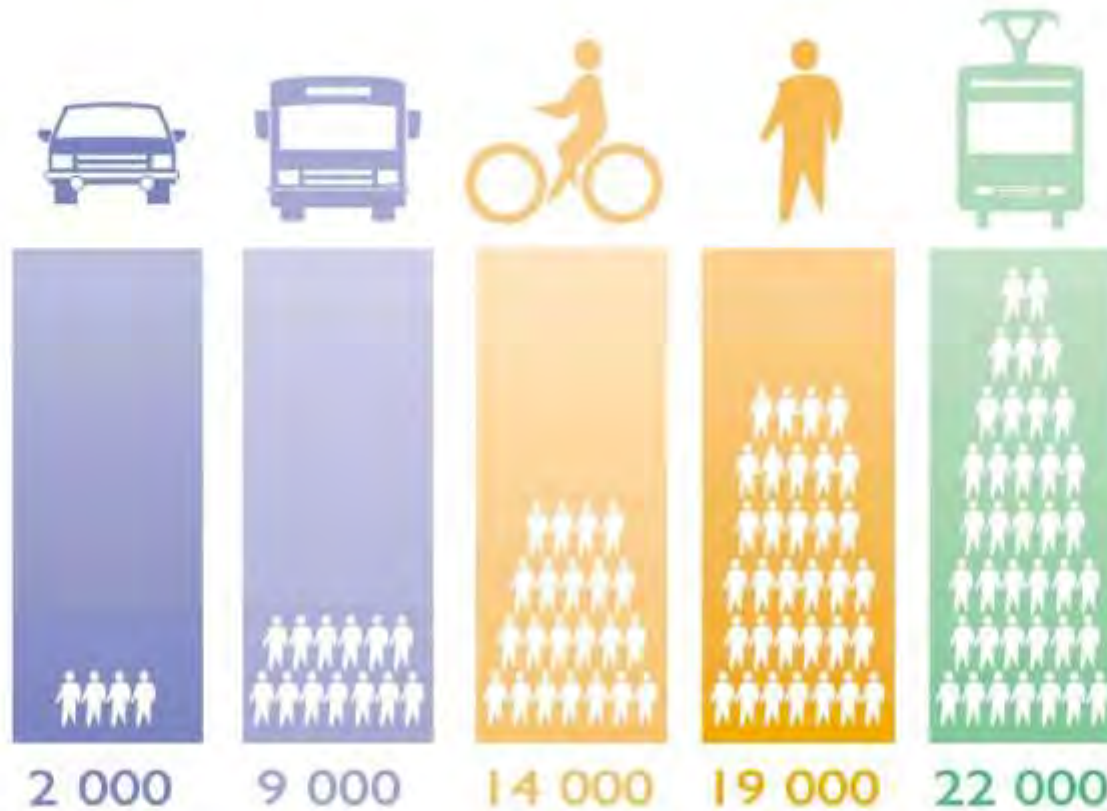
TRAM da 32 m
con carico a 4 pax/m²
(affollamento accettabile in punta)



≥ 90 metri
di una corsia

spazio stradale indicativamente necessario a 30 km/h

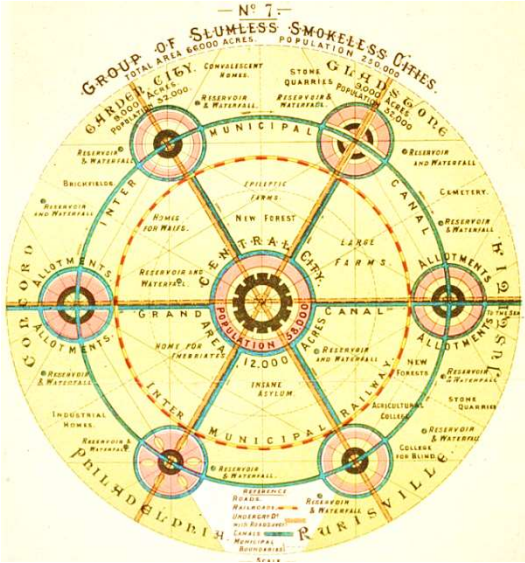
Person Capacity per Lane-Equivalent



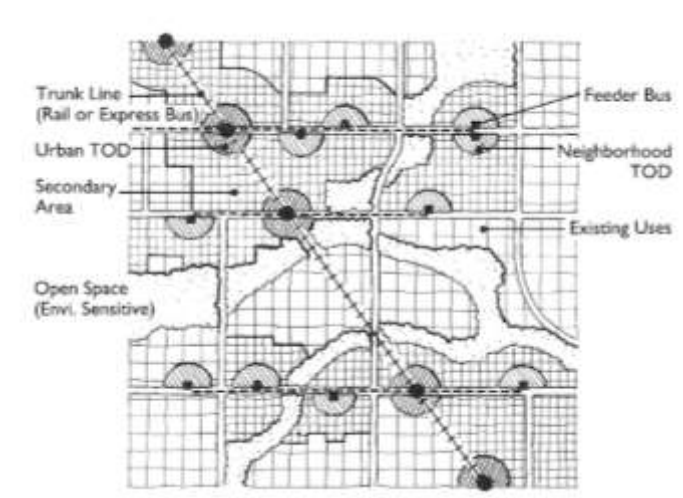
Number of people crossing a 3.5-meter-wide space in an urban environment during a one-hour period.

Source: *Ticket to the future: 3 Stops to Sustainable Mobility*. UITP, International Association of Public Transport, Brussels, 2003, based on Botma & Pependrecht, *Traffic operation of bicycle traffic*, TU Delft, 1991.

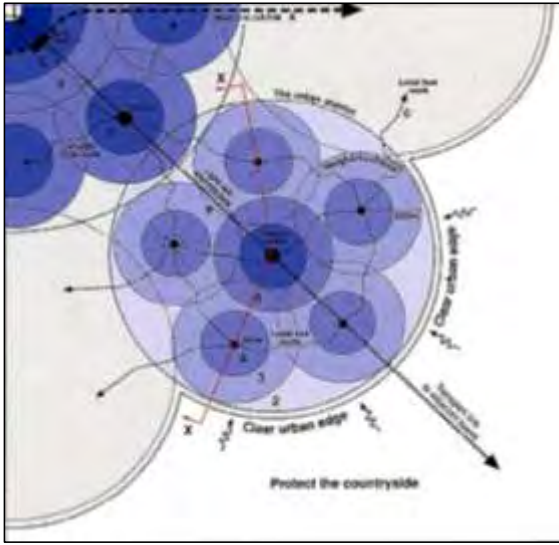
Howard



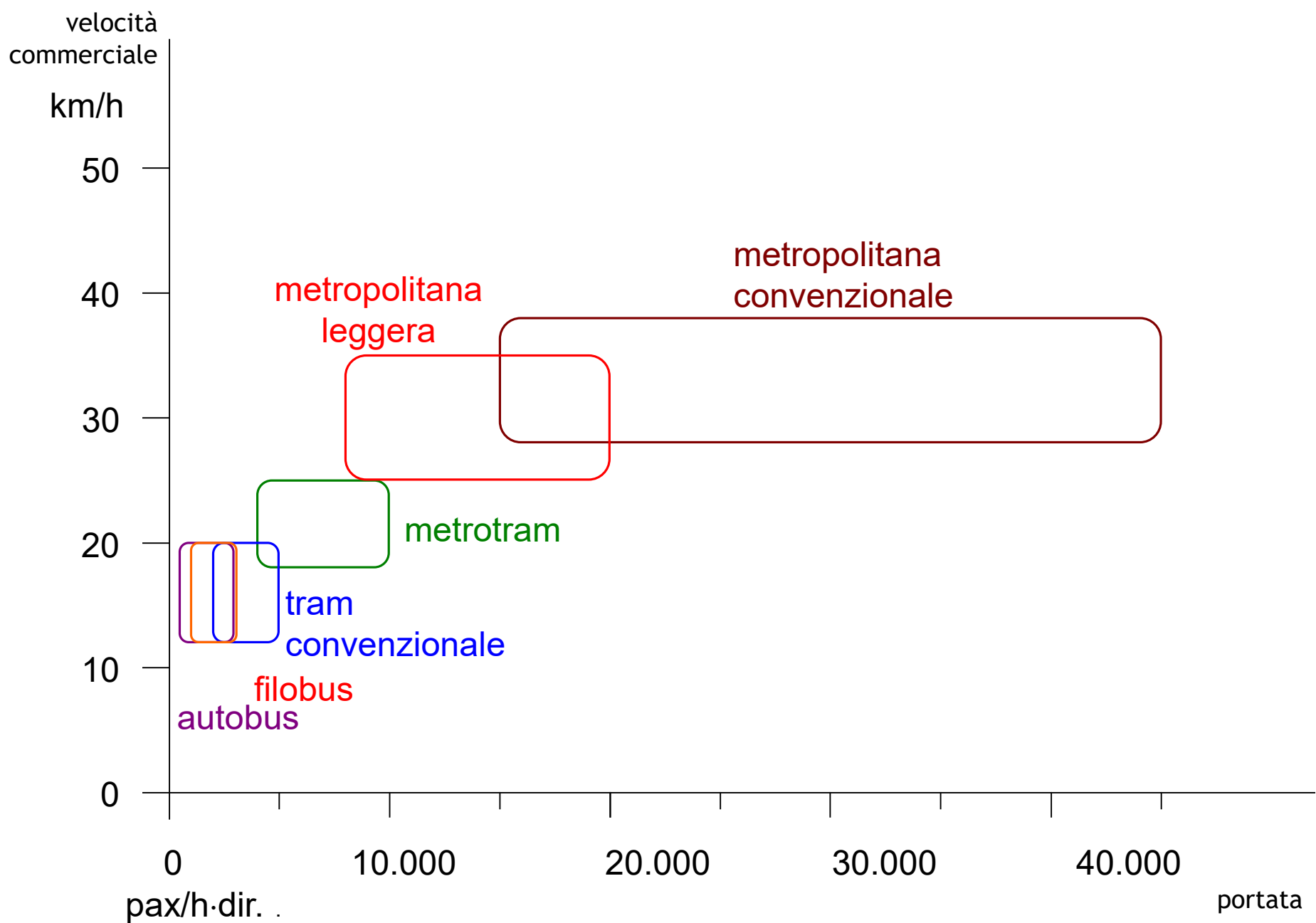
Calthorpe



Rogers



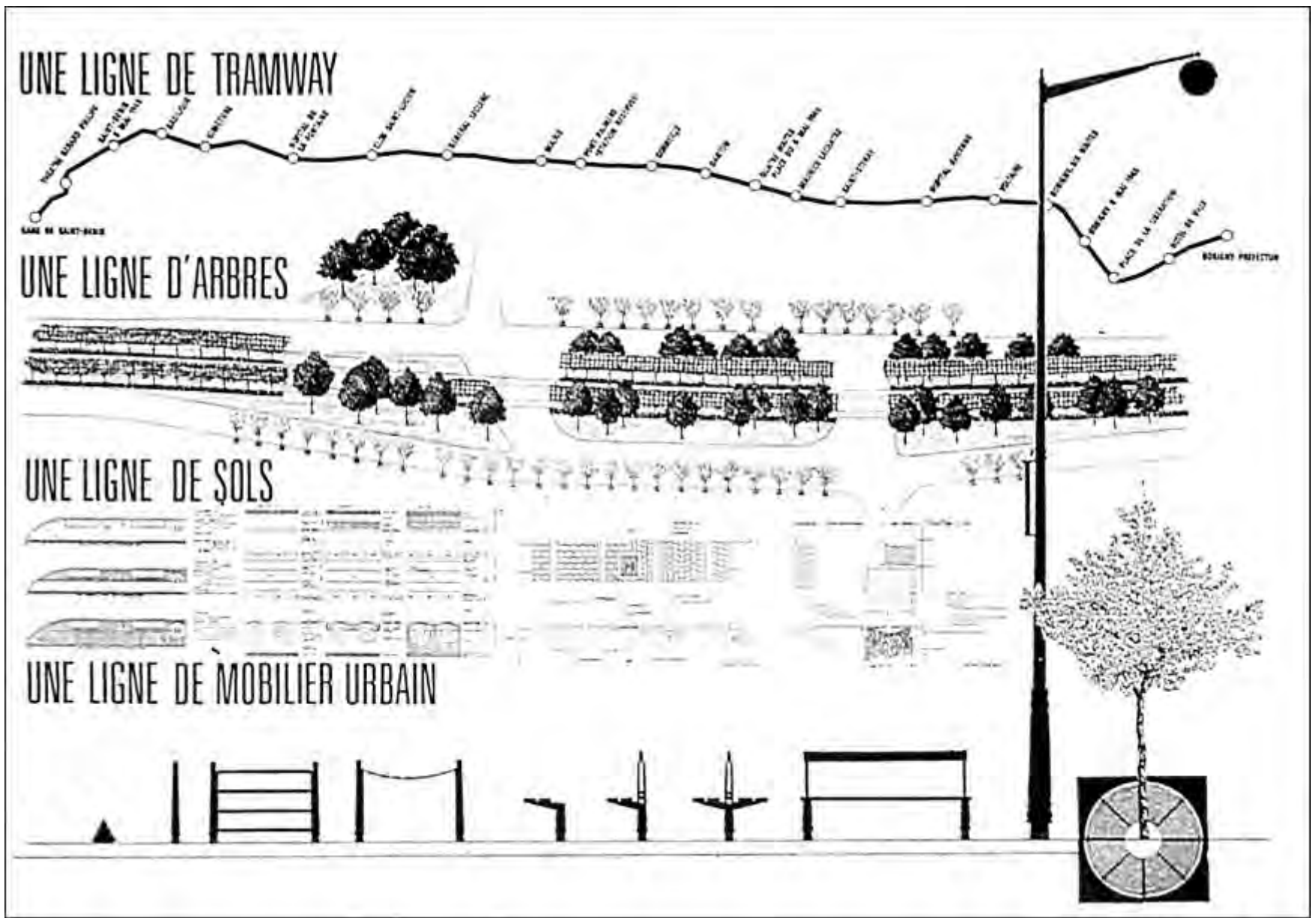
> Dalla rete delle Garden cities ai TODs



Campi tipici di velocità commerciale e portata dei mezzi di trasporto pubblico (Ing. Giovanni Mantovani)



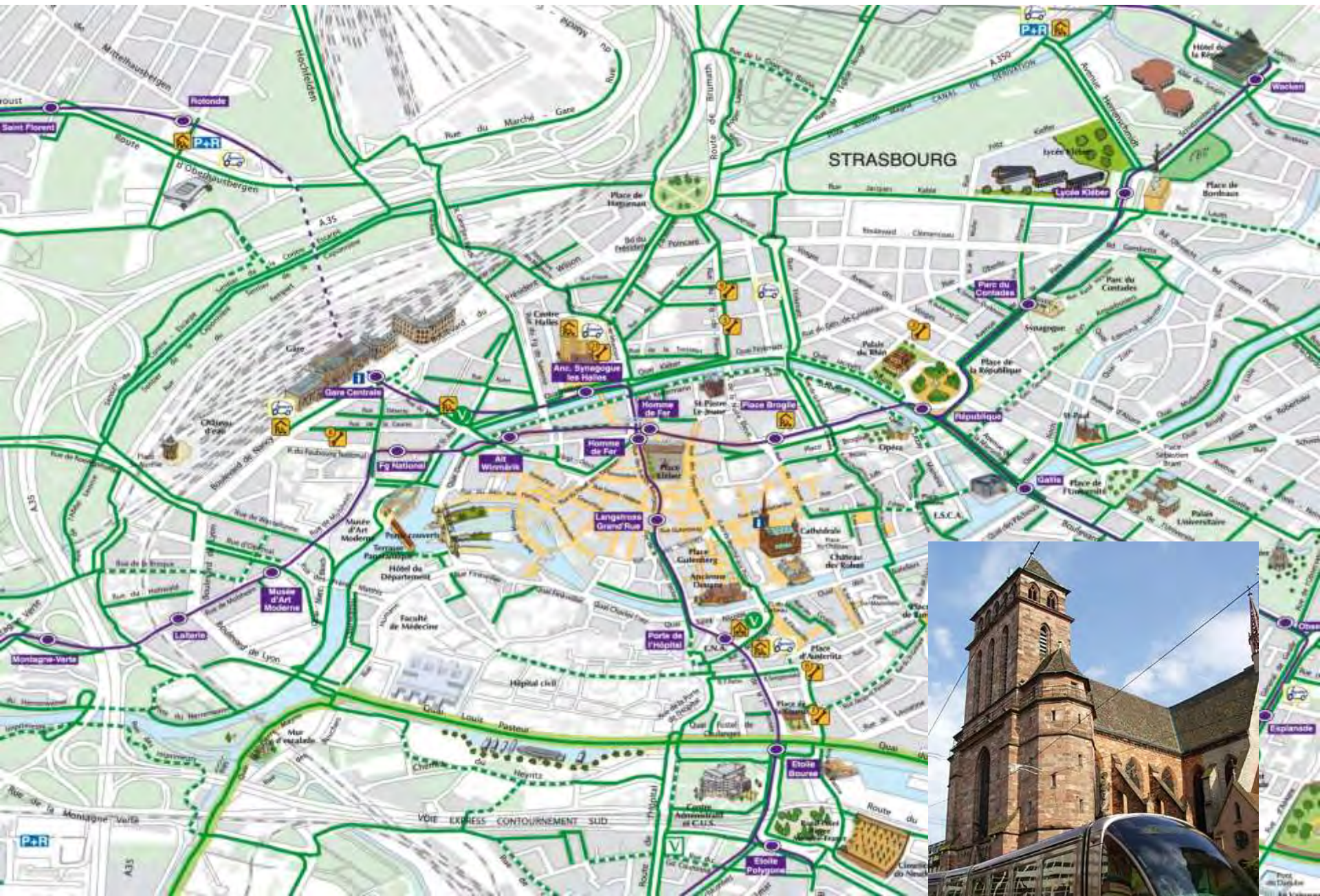
Grenoble, tranvia moderna (dal 1985)



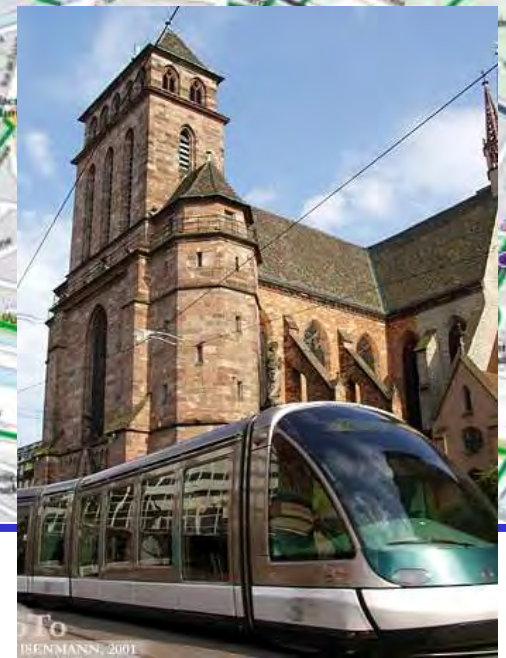
A. Chemetoff, paysagement della tranvia Bobigny-St. Denis, 1993



A. Chemetoff, paysagément della tranvia Bobigny-St. Denis, 1993



Strasburgo: rete tranviaria, parcheggi scambiatori, zona pedonale

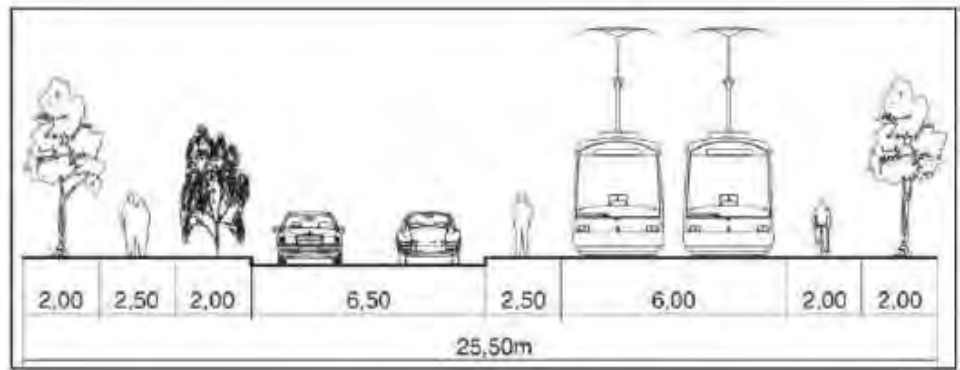
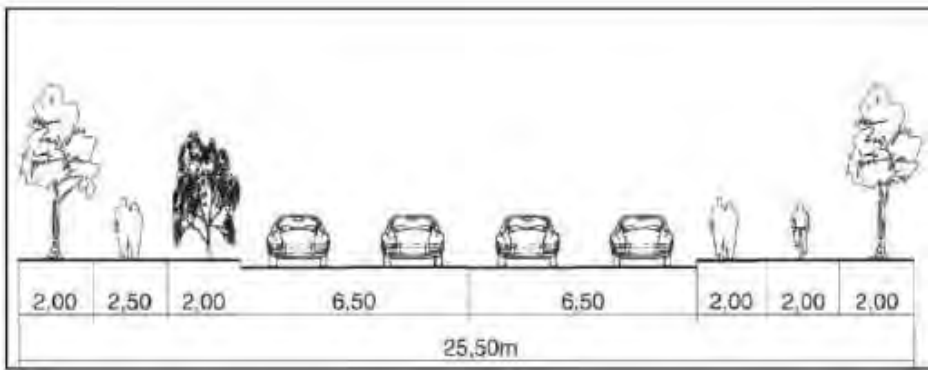




prima



dopo



Strasburgo: sistemazioni urbanistiche lungo le linee della tranvia

La constatazione dello slittamento d'un progetto tecnico verso un **progetto urbano** adattato alla situazione particolare d'una città è una presa d'atto che si può fare per tutti i progetti recenti (...) A tal punto che questo parametro dell'inserimento diventa spesso la premessa alla scelta del modo di trasporto. (Bernard Reichen)

Strasburgo, Linea A: prima e dopo l'intervento



L'inserimento urbano

La tramvia obbliga i suoi ideatori a prendere in considerazione la città. Un tavolo di lavoro comune si stabilisce fra **trasportisti e urbanisti**. (Aleth Picard)

Strasburgo, Linea A: prima e dopo l'intervento



L'inserimento urbano

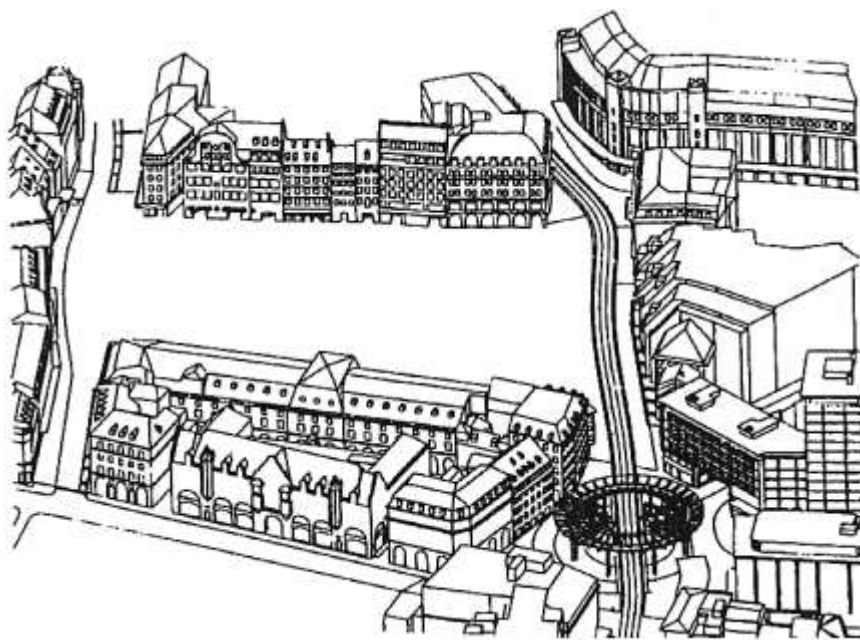
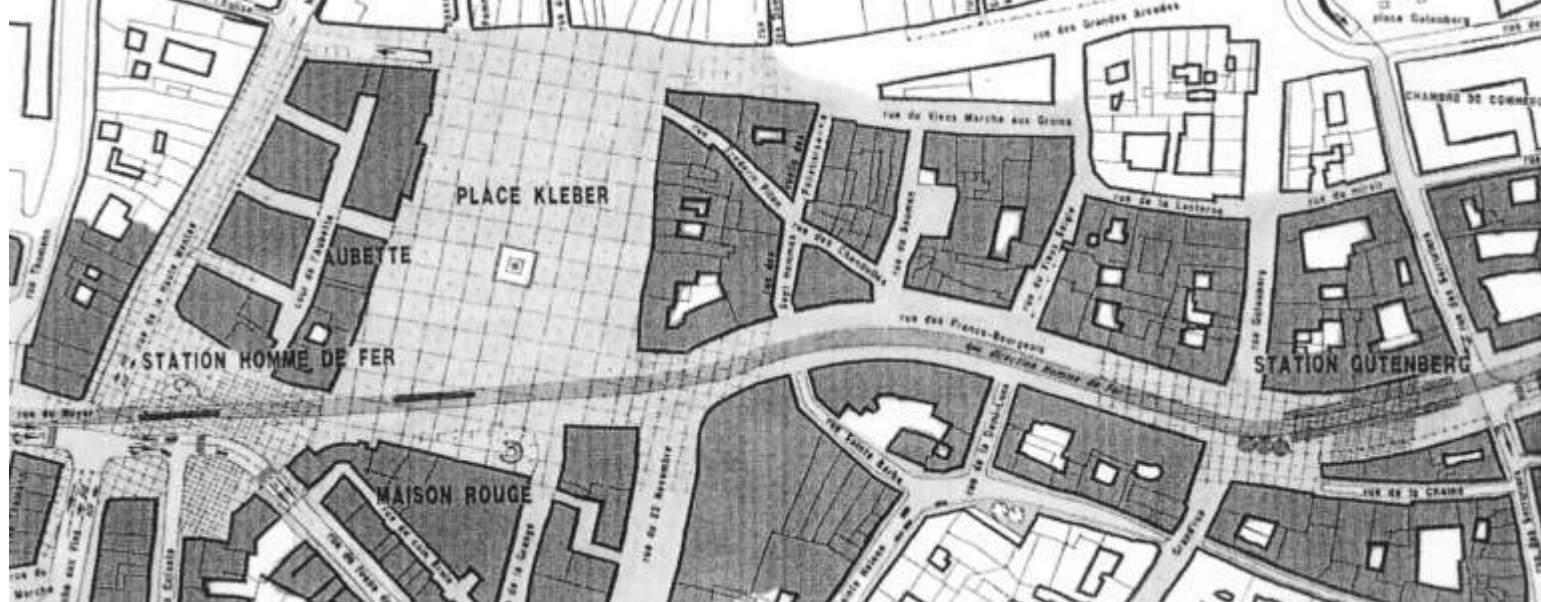
La piattaforma del tram, i binari, le stazioni e le linee aeree dispiegano un filo continuo sul territorio attraversato e prolungano così **i segni e la qualità della città** fin dentro la periferia.

(Aleth Picard)

Strasburgo, Linea A: prima e dopo l'intervento



L'inserimento urbano



G. Clapot, Place de l'Homme de Fer, Stasburgo



1980



1994 (progetto G. Clapot)



2007 (progetto G. Clément)

Place Kléber, Stasburgo (1994-2007)



Strasburgo, terminal a Hoenheim della linea B (progetto Zaha Hadid)

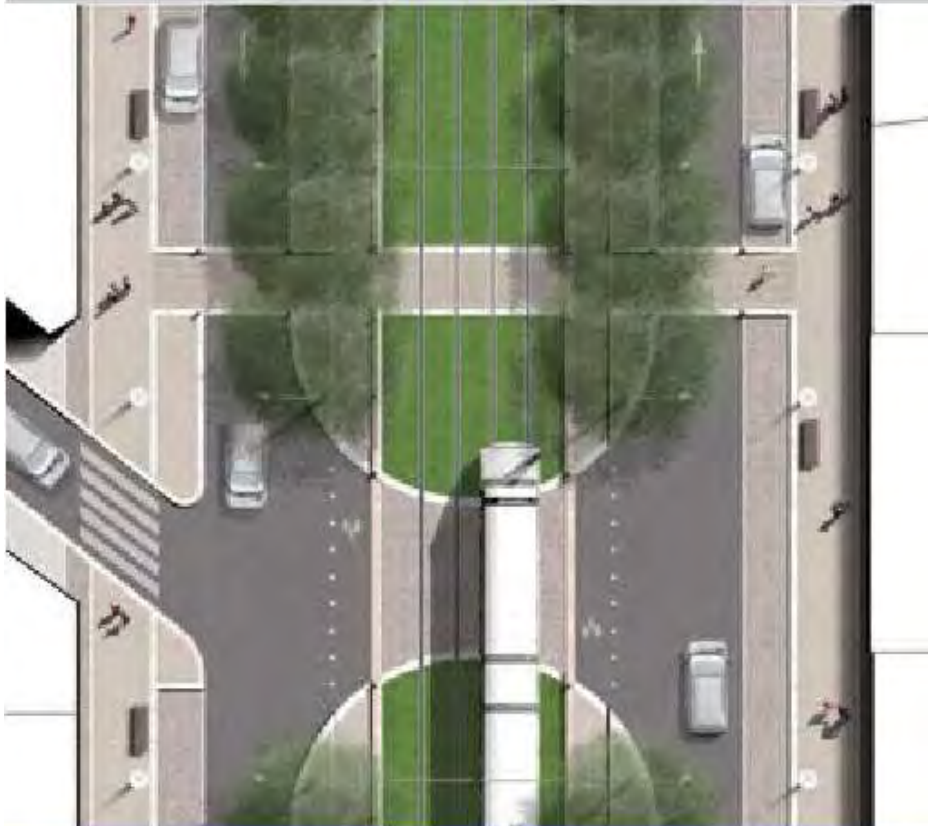


Inserimento urbano della tranvia di Strasburgo e Bordeaux



La constatazione dello slittamento d'un progetto tecnico verso un progetto urbano adattato alla situazione particolare d'una città è una presa d'atto che si può fare per tutti i progetti recenti (...) A tal punto che questo parametro dell'inserimento diventa spesso la premessa alla scelta del modo di trasporto. (Bruno Reichen)

M. Desvigne, paysagément della tranvia "des Marechaux", Parigi 2006

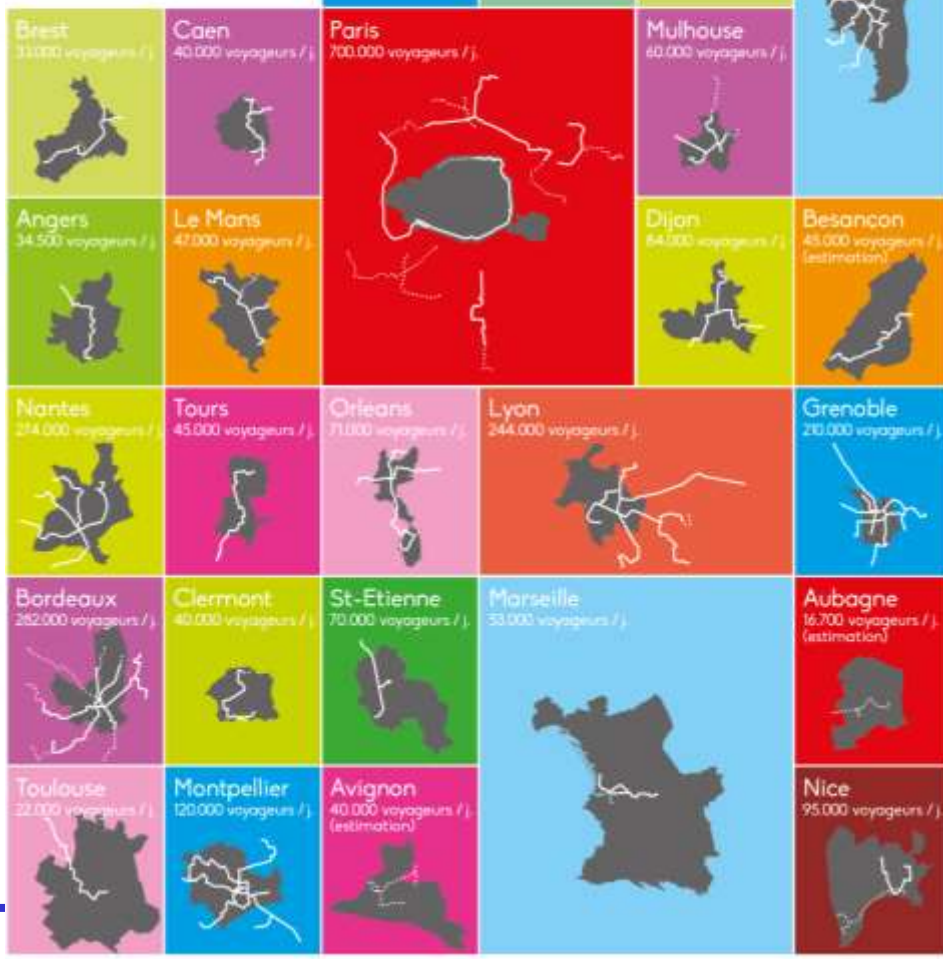
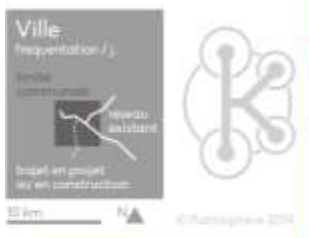


Le Mans, progetto di suolo lungo I tracciati della tranvia (2007)

Transports urbains en France



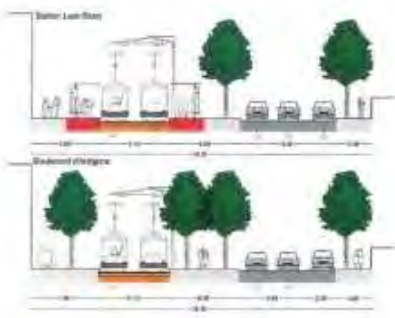
LES RESEAUX DE TRAMWAY EN FRANCE



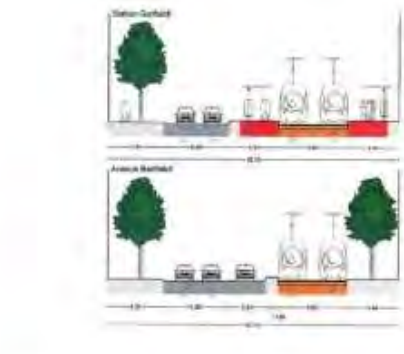
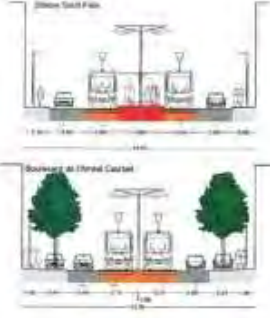
Reti di TPL in sede propria in Francia (2014)

ALBUM DES COUPES

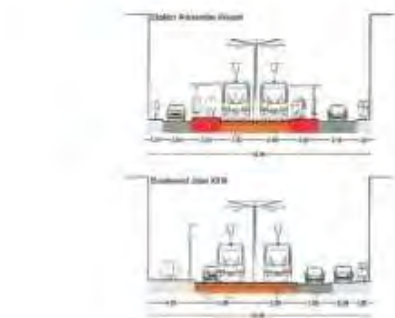
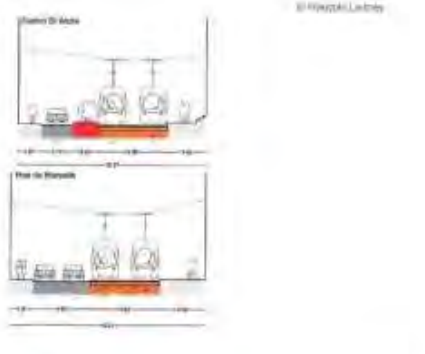
© Météo-Lesly



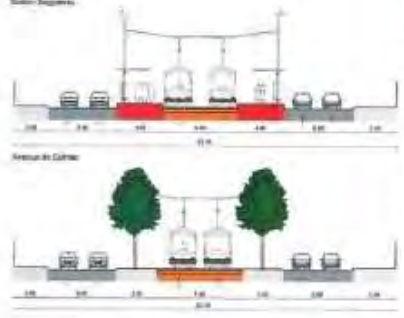
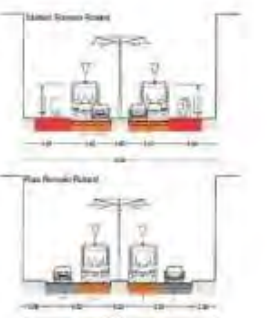
à guérite
Montpellier.
 Voie de 30 m, implantation franco-germaine. Deux files dans le même sens. Le terre-plein central accueille stationnement et station. Côté trottoir, rétroéclairage important au droit de la station.
à guérite
Nantes.
 Voie de 20 m, implantation axiale, station axiale. L'effet "à-à" se fait au droit des arbres et du stationnement.



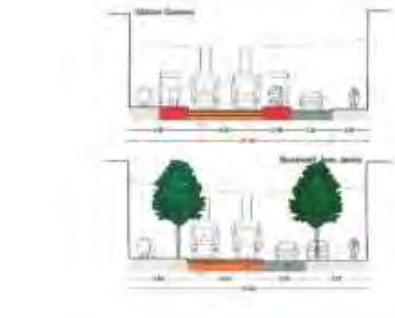
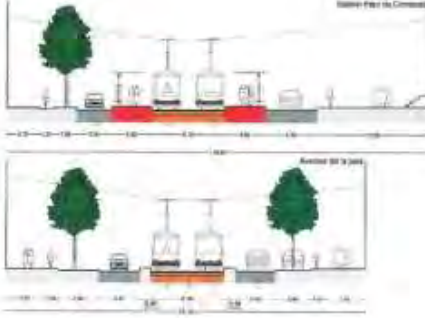
à guérite
Lyon.
 Voie de 25 m, implantation latérale. Deux files dans le même sens. Le terre-plein central accueille stationnement et station. Côté trottoir, rétroéclairage important au droit de la station.
à guérite
Lyon.
 Voie de 16 m, implantation latérale laissant passer une file de circulation avec une bande pour le stationnement de correspondance. Pas d'arbre, le parking de l'après devant le trottoir.



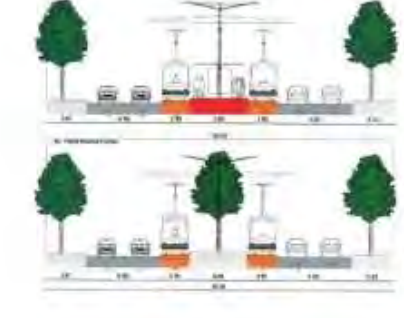
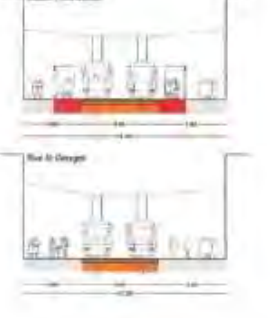
à guérite
Nantes.
 Voie de 29 m, site semi-enterré sur le boulevard dans le sens axial. Cette file automobile empêche la photo-face.
à guérite
Nantes.
 Voie de 20 m, site semi-enterré dans chaque sens. La station est latérale, l'automobile est autorisée à utiliser la plateforme au droit de la station.



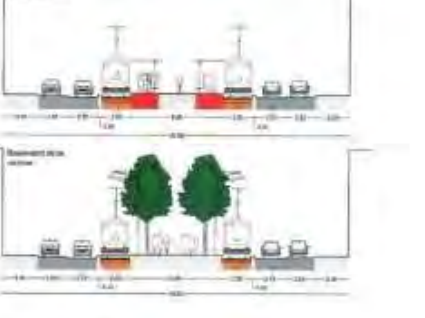
à guérite
Strasbourg.
 Voie de 32 m, implantation axiale. Nombre de deux files d'arbres, 2 fois 2 files, sur une chaussée de 6 m. Au droit des stations, les lignes d'arbres sont interrompues.
à guérite
Strasbourg.
 Voie de 17 m, trois arbres plantés latéralement, implantation axiale sur un terre-plein. La circulation latérale est réduite à une voie dans chaque sens. Place cyclable sur trottoir.



à guérite
Nancy.
 Voie de 20 m, implantation latérale avec une file de circulation automobile et stationnement sur les trottoirs. La présence de la chaussée réduit les trottoirs.
à guérite
Nancy.
 Voie de 17 m et une partie principal de la voie. Elle est entièrement piétonne avec implantation axiale.



à guérite
Strasbourg.
 Voie de 30 m, implantation axiale et station axiale. Un alignement d'arbres sur le terre-plein central et deux files dans chaque sens.
à guérite
Strasbourg.
 Voie de 30 m, implantation axiale de part et d'autre d'une promenade centrale exclusive séparée d'une double rangée d'arbres. La circulation latérale est réduite à une file dans chaque sens et le stationnement est latéral.





B. Fortier, I. Rota, Cours des Cinquante Otages, Nantes 1994-1999



B. Fortier, I. Rota, Cours des Cinquante Otages, Nantes 1994-1999



prima



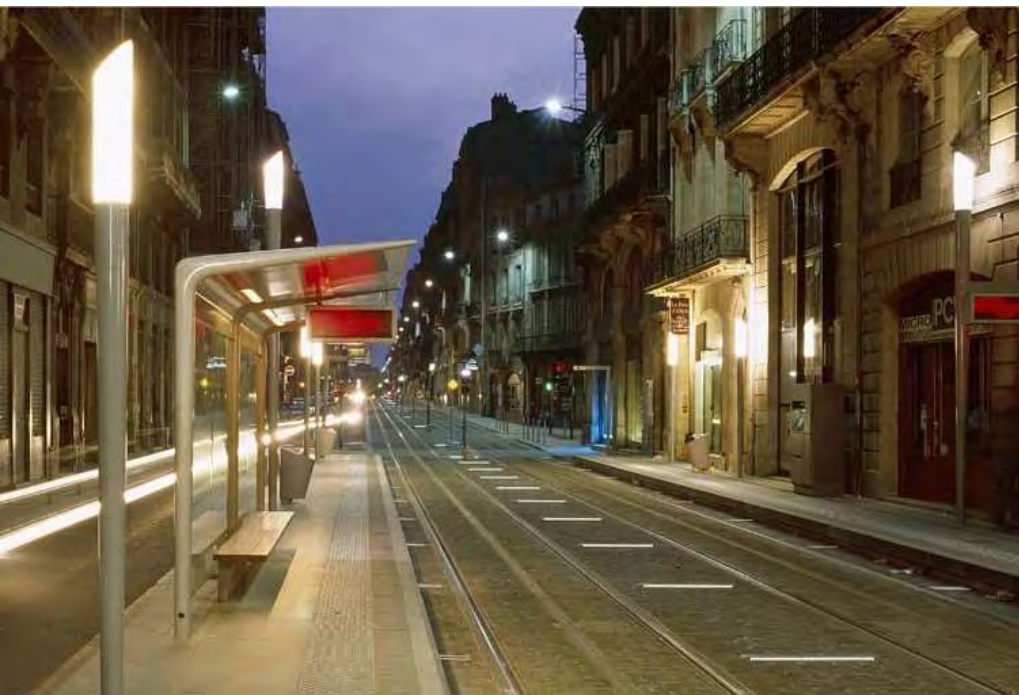
dopo



B. Fortier, I. Rota, Cours des Cinquante Otages, Nantes 1994-1999



Tram senza fili a batteria (Bordeaux, 2006)



E. de Portzamparc, mobilier urbain, tranvia di Bordeaux, 2004



Tram su gomma (Clermont Ferrand, 2006)

prima



dopo



Clermont-Ferrand: tranvia su gomma e nuova sistemazione di Place de Jaude (A. Marguerit, 2005)



Clermont-Ferrand: tranvia su gomma e nuova sistemazione di Place de Jaude (A. Marguerit, 2005)



Place Saint Charles 1/500



Place Gabriel Péri | Saint-Baudille | Place des Carrosses 1/500



Place Quastel - Place Marcelino | Saint-Paul 1/500



Square de la Couronne 1/500





Euskotran, Bilbao



Tranvia a Barcellona, 2003

2007



2011



Tram senza fili con supercapacitore (Saviglia, 2011)



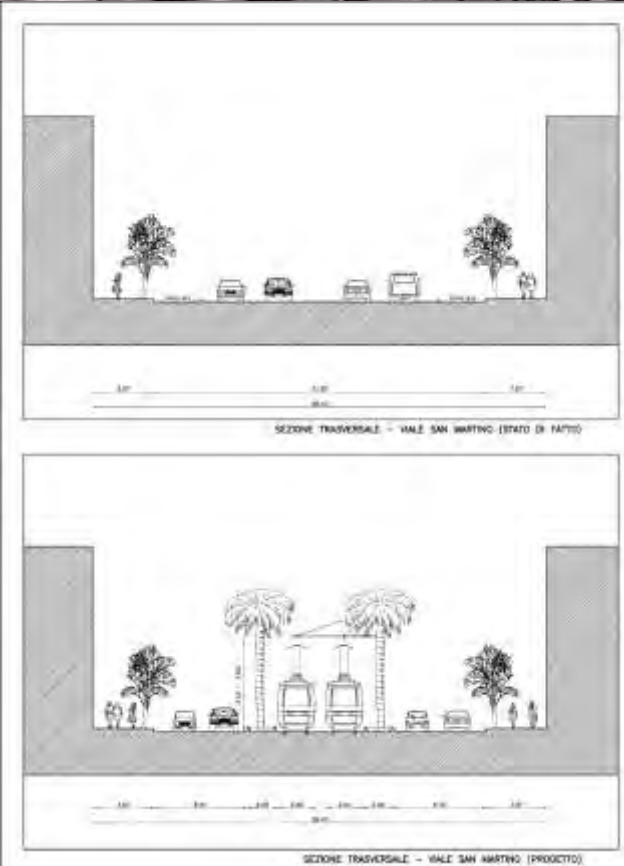
Tram su gomma senza fili (Douai, 2004)



Treno-tram (Karlsruhe, 1994)



prima

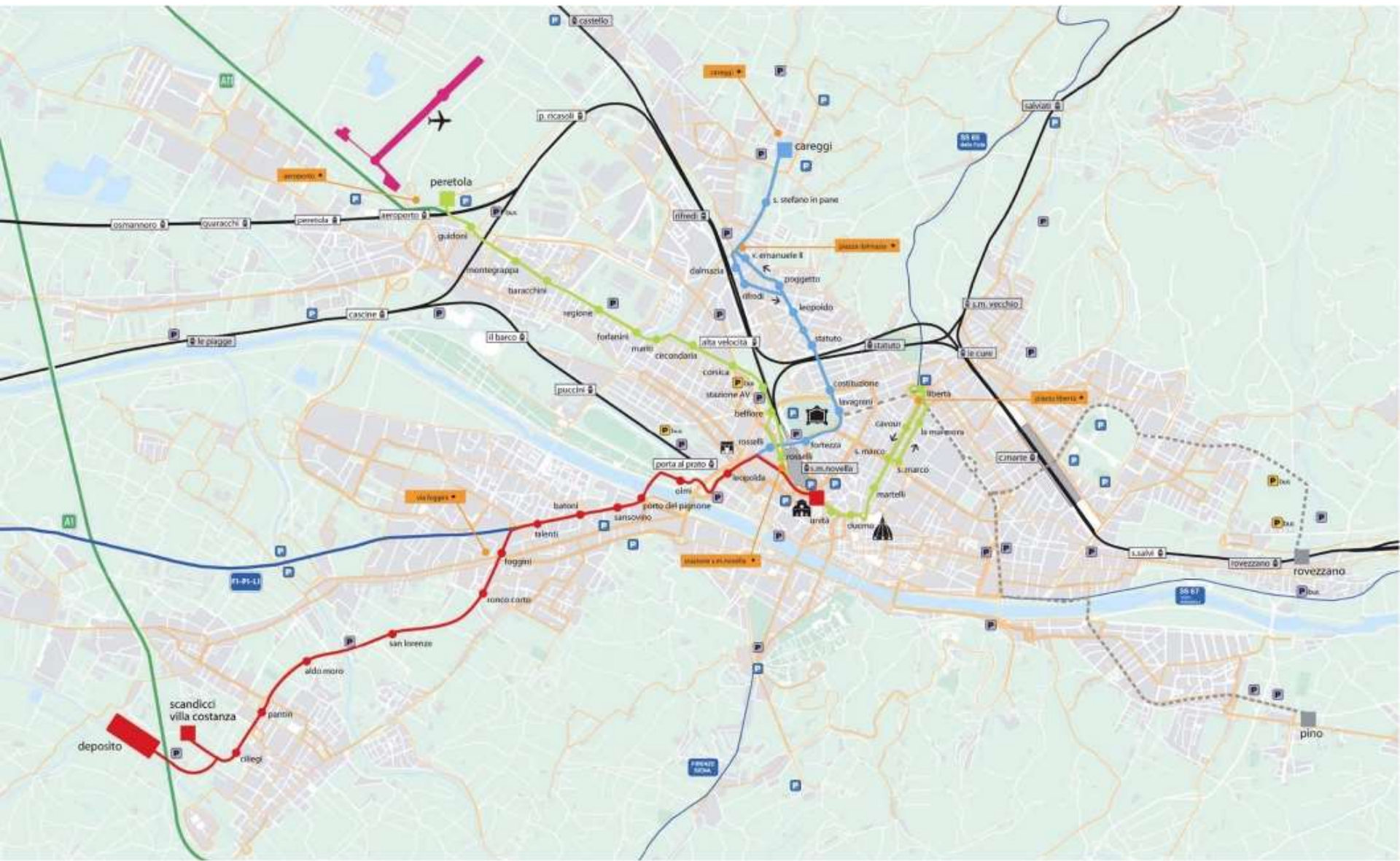


dopo

Messina: tranvia e risistemazione di Via San Martino (Architecna, 2003)



Metrotramvia (Firenze, 2011)



Il sistema integrato della mobilità (2007)

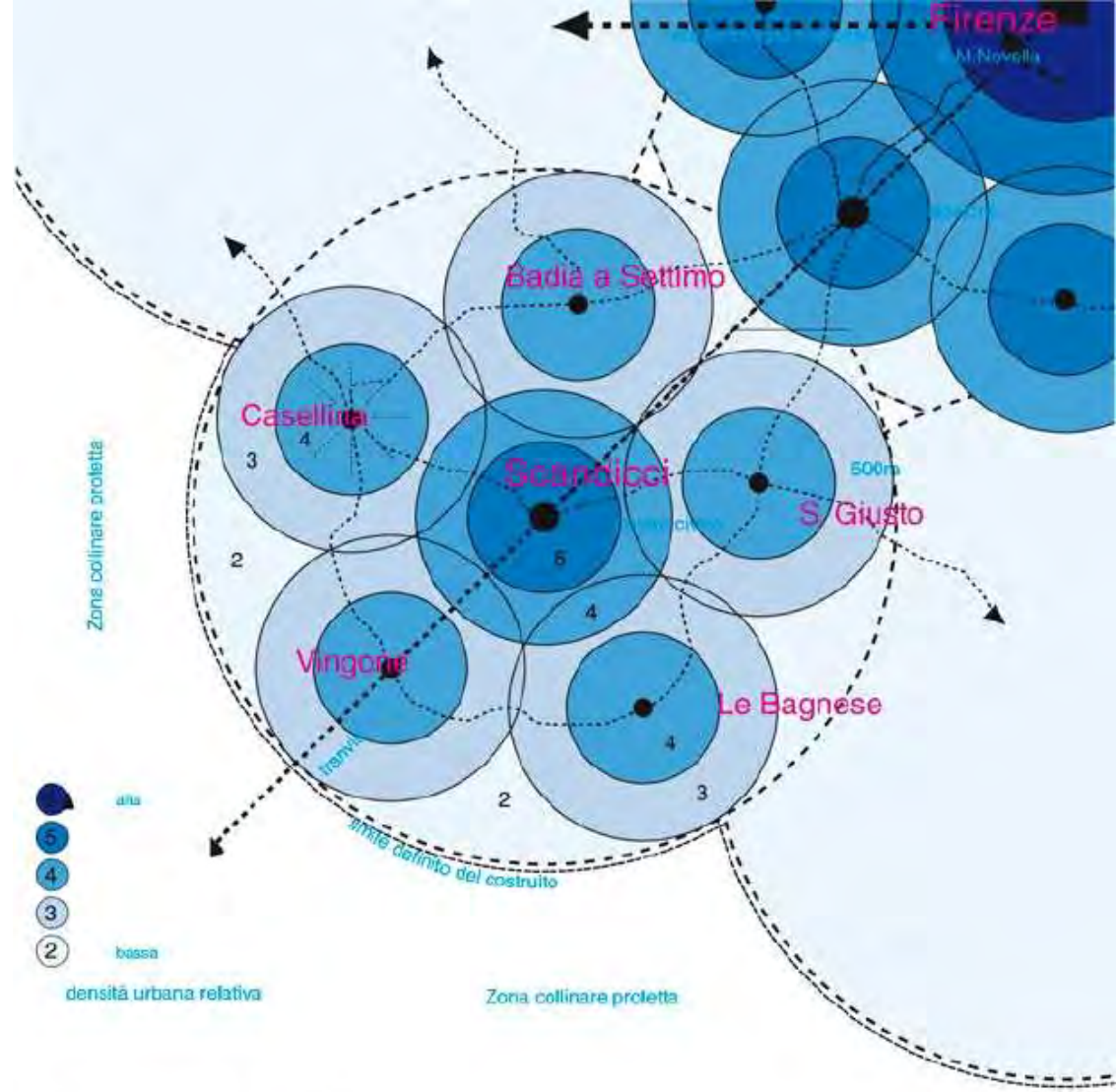
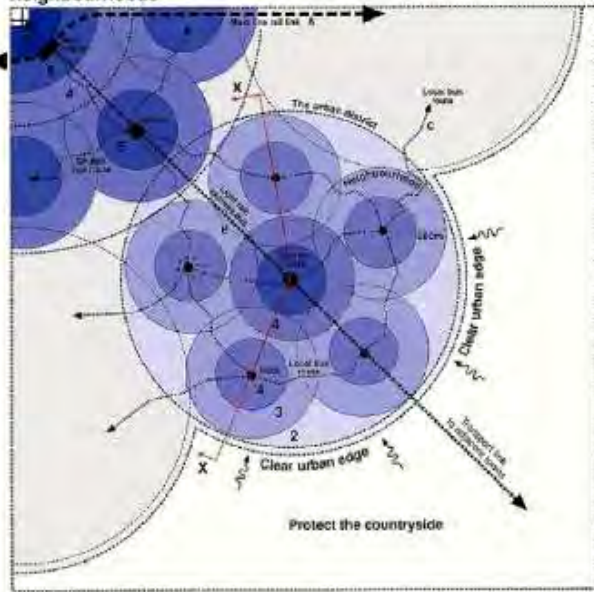


T1) Firenze S.M.N.– Scandicci Villa Costanza | 7,4 km, 14 fermate, capacità max: 4600 pax/h



Il parcheggio scambiatore al capolinea "Villa Costanza" della T1 (foto L. Pagnini, 07/2017)

Compact urban area: clear urban districts and distinct neighbourhoods



Compact city

A compact city which is easily accessible offering opportunities to live, work and play.

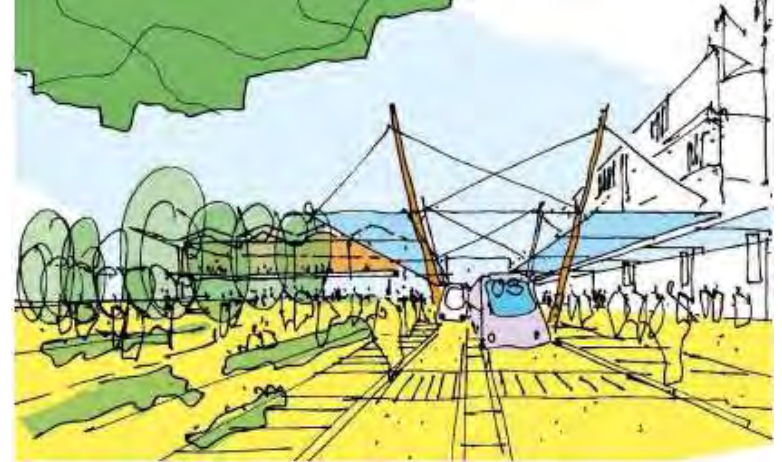


Tabella riepilogativa dei dimensionamenti

	Funzioni	Sup. Totale	S.M.L.
Centro civico			
1	Edificio amministrativo, centro culturale e centro civico	25421 mq	32000 mq
2	Spazi pubblici, centri, servizi pubblici	12026 mq	11000 mq
Centro regionale per la formazione			
3	Azienda per la formazione, spazio, struttura scolastica, pubblica, privata	21525 mq	67000 mq
4	Edificio, centro, servizi pubblici	16504 mq	30000 mq
Centro di attrazione a scala regionale			
5	Azienda per il turismo, di servizio, pubblico, privato	70250 mq	14000 mq
6	Edificio, centro, servizi pubblici, struttura scolastica, pubblica, privata	35866 mq	30000 mq
7	Spazio pubblico, servizi pubblici	11450 mq	40000 mq
Parco dell'Acciaio			
8	Edificio, centro, servizi pubblici, struttura scolastica, pubblica, privata	17062 mq	80000 mq
9	Spazio pubblico, servizi	10275 mq	10000 mq
10	Azienda per il turismo, di servizio, pubblico, privato	40740 mq	10000 mq
		290006 mq	430000 mq



Progetto per il nuovo centro di Scandicci e realizzazione del primo comparto (R. Rogers)



La nuova piazza e l'auditorium alla fermata "Resistenza" di Scandicci (progetto: R. Rogers)



Linea 1: viadotto Aldo Moro



Linea 1: viale Nenni



Linea 1: sistemazioni urbane lungo Viale Talenti



Linea 1: sistemazioni urbane lungo Viale Talenti



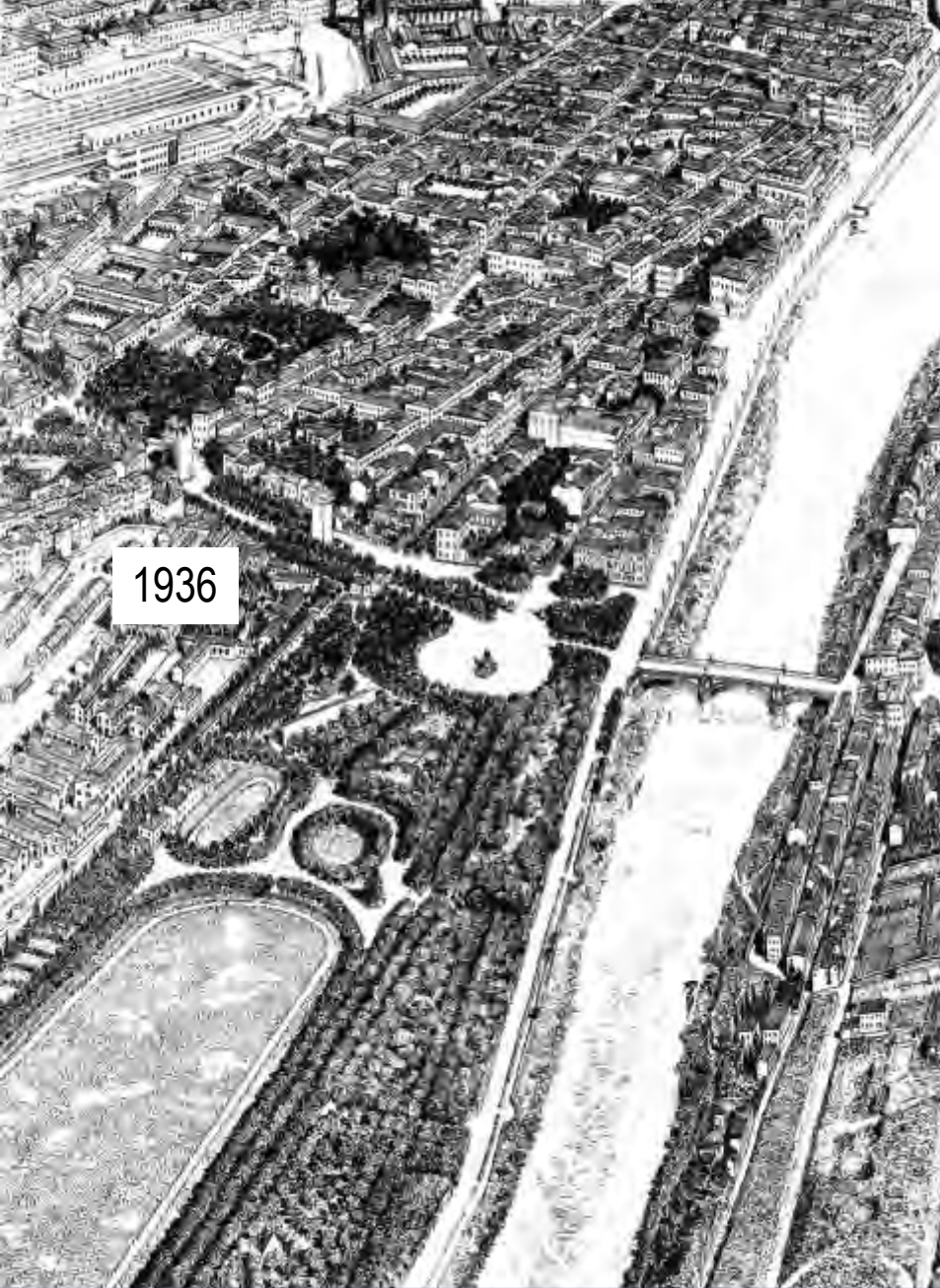
Linea 1: sistemazioni urbane lungo Viale Talenti



Linea 1: sistemazioni urbane lungo Viale Talenti



Linea 1: ponte sull'Arno



Il passaggio del tram a Piazza Vittorio Veneto



L'impatto delle nuove infrastrutture in Piazza Vittorio Veneto



Il passaggio del tram a Piazza Vittorio Veneto

seconda metà '800



oggi

Il passaggio del tram a Piazza Vittorio Veneto



Il passaggio del tram a Piazza Vittorio Veneto



36.000.000

PASSEGGERI ALL'ANNO (STIMA)



4' 30"

MINUTI DI ATTESA TRA UN TRAM E L'ALTRO



36

FERMATE PRESENTI SULLA LINEA



16,8

KILOMETRI DI LINEE



14.000

TONNELLATE DI CO2 IN MENO PRODOTTA



15-20.000

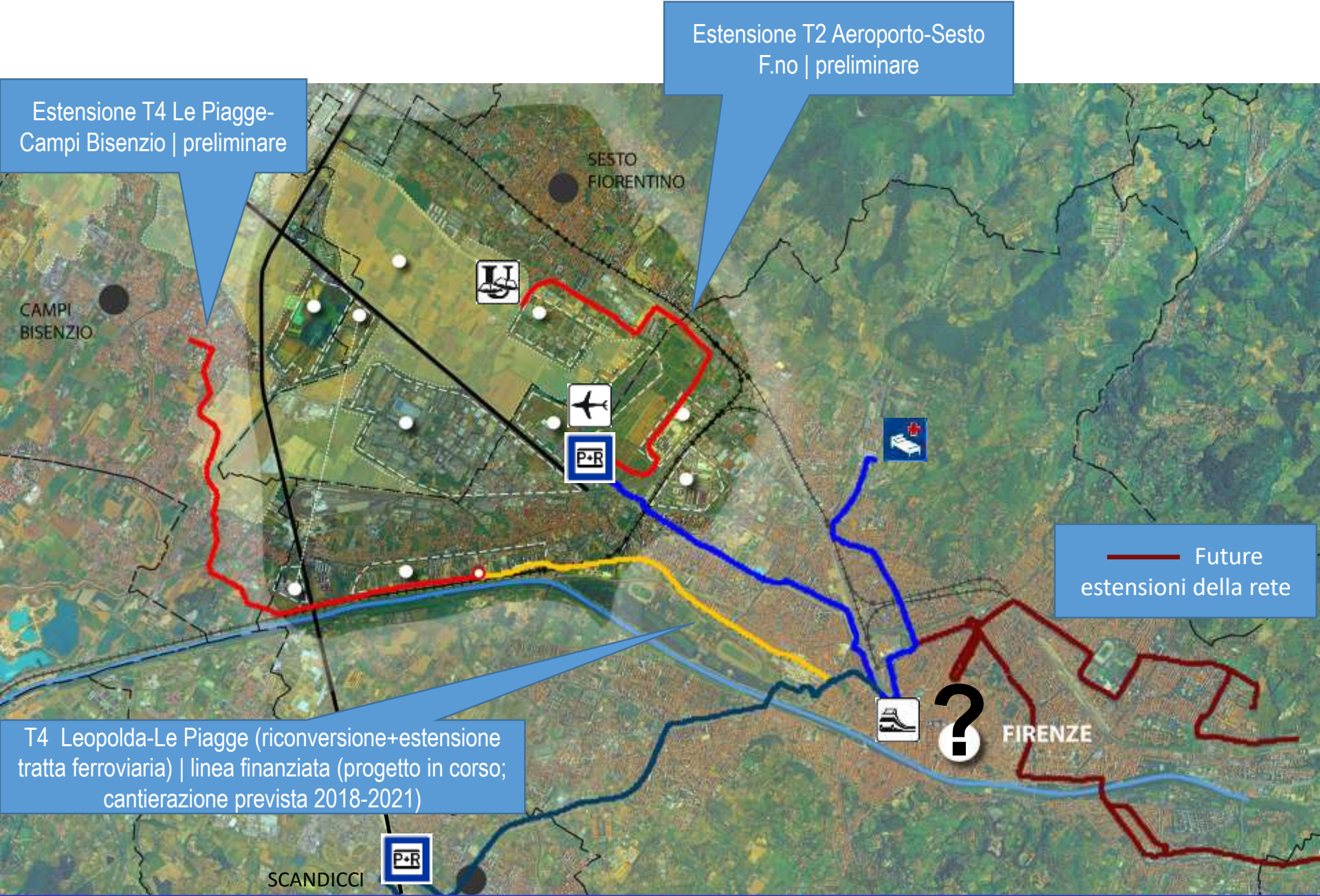
AUTO IN MENO OGNI GIORNO



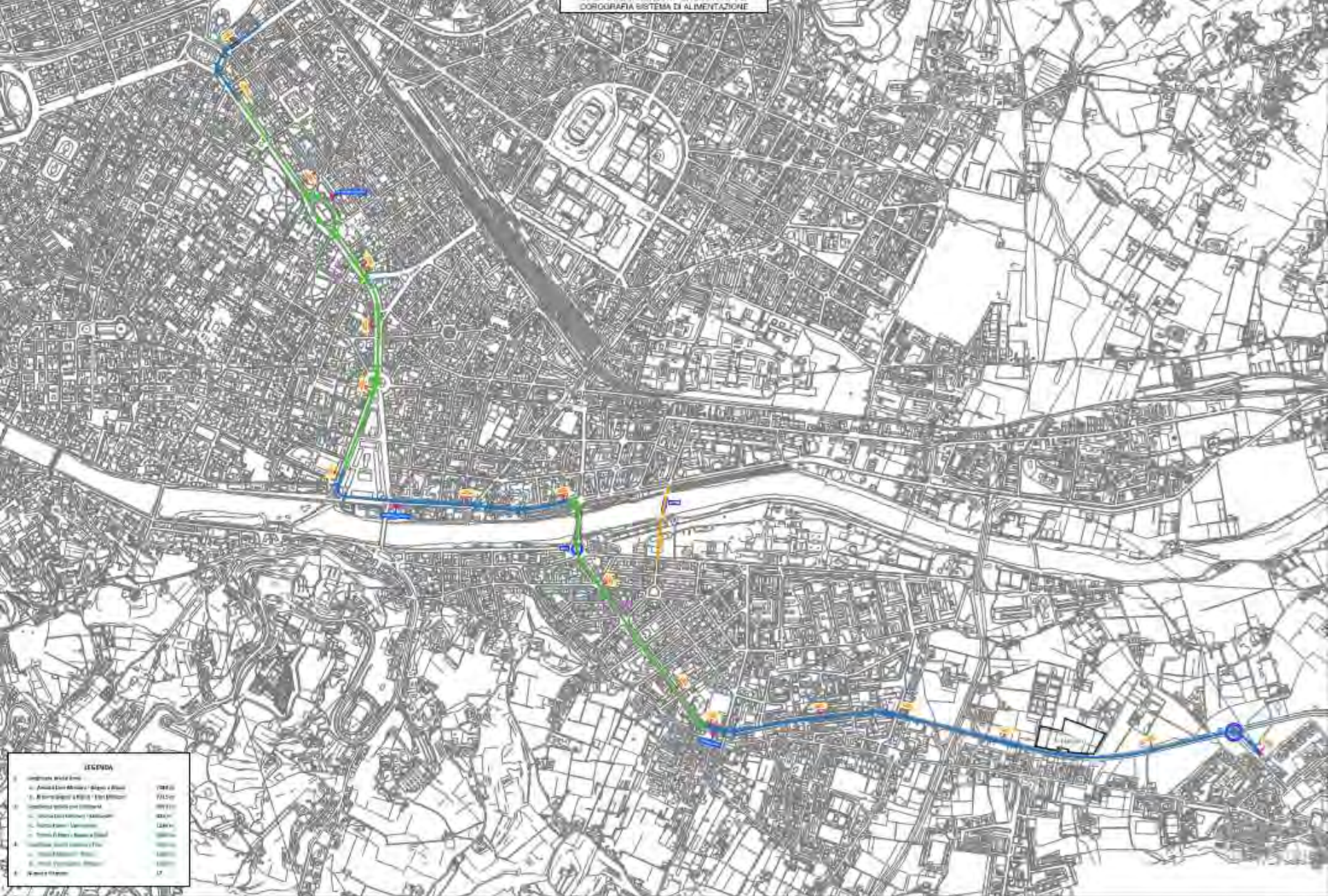
Le line attualmente in esercizio



Il terminal della T3 in completamento presso il Policlinico di Careggi (foto L. Pagnini, 07/2017)



Lo sviluppo della rete tramviaria di Firenze – orizzonte: 2030 (?)



LEGENDA

1. Indirizzo World Area	
2. Area Libera Abitativa - Bagno a Ripoli	10000
3. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
4. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
5. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
6. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
7. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
8. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
9. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
10. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
11. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
12. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
13. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
14. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
15. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
16. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000
17. Monumenti e Piazze - Bagno a Ripoli	10000

La linea tramviaria Piazza Libert -Bagno a Ripoli



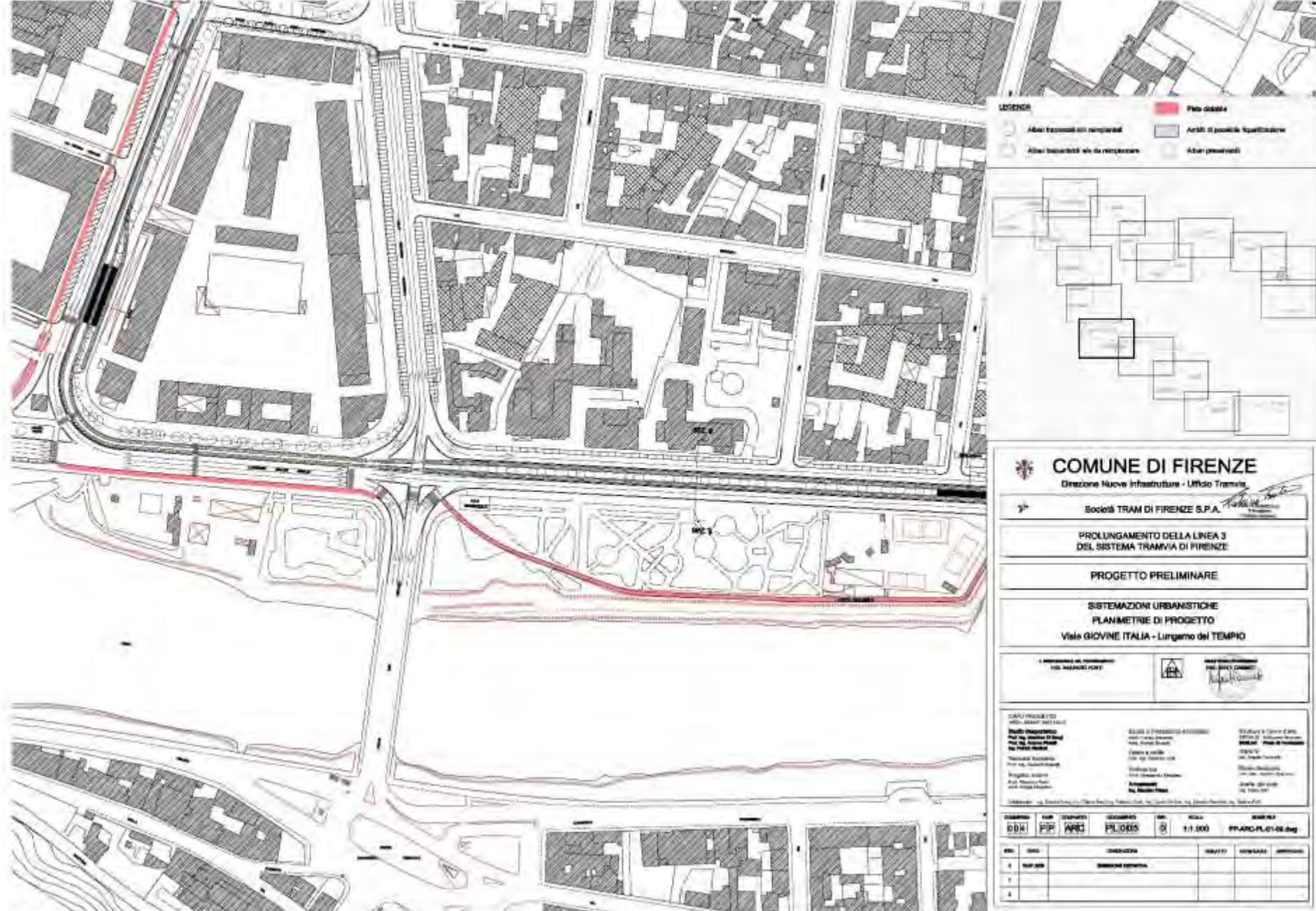
La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



FIRENZETODAY

Beccaria | fotoinserimento di progetto

La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



FIRENZETODAY

Piave | fotoinserimento di progetto

La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



LEGENDA

- Pista adibita
- Aree di possibile squallorazione
- Aree impiantistiche da rispettare
- Aree impiantistiche da rispettare
- Aree protette



COMUNE DI FIRENZE
 Direzione Nuove Infrastrutture - Ufficio Tramvie

Società **TRAM DI FIRENZE S.P.A.**

PROLUNGAMENTO DELLA LINEA 3 DEL SISTEMA TRAMVIA DI FIRENZE

PROGETTO PRELIMINARE

SISTEMAZIONI URBANISTICHE PLANIMETRICHE DI PROGETTO

Lungoro del TEMPO - Via POGGIO BRACCIOLINI

IN STRUTTURA DEL PROGETTO
 DEL SERVIZIO PONTI

IN STRUTTURA DEL PROGETTO
 DEL SERVIZIO PONTI

CARLO PIZZOLI & C.
 ARCHITETTI ASSOCIATI
 Via del Sestiere Di Santo Spirito, 10
 50135 Firenze (Firenze)

Studio di Piano di Assetto
 Art. 48, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 46/2001
 Art. 10, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 46/2001

Studio di Piano di Assetto
 Art. 48, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 46/2001
 Art. 10, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 46/2001

Studio di Piano di Assetto
 Art. 48, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 46/2001
 Art. 10, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 46/2001

COMUNE	PROV.	STABILIMENTO	SCADENZA	IMP.	SCALA	PROGETTO
BDN	FP	ARC	PL006	0	1:1.000	PPARC-PL-01-09.dwg

NO.	DATA	OPERAZIONE	STATO	APP. DATA	APP. DATA
1	10/01/2009	REVISIONE DEFINITIVA			
2					

La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



FIRENZETODAY

Ghirlandaio | fotoiriserimento di progetto

La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



FIRENZETODAY

Verrazzano | fotoinserimento di progetto

La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli

Ordine degli Architetti di Firenze e Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali di Firenze, workshop e contest (2015-2016)

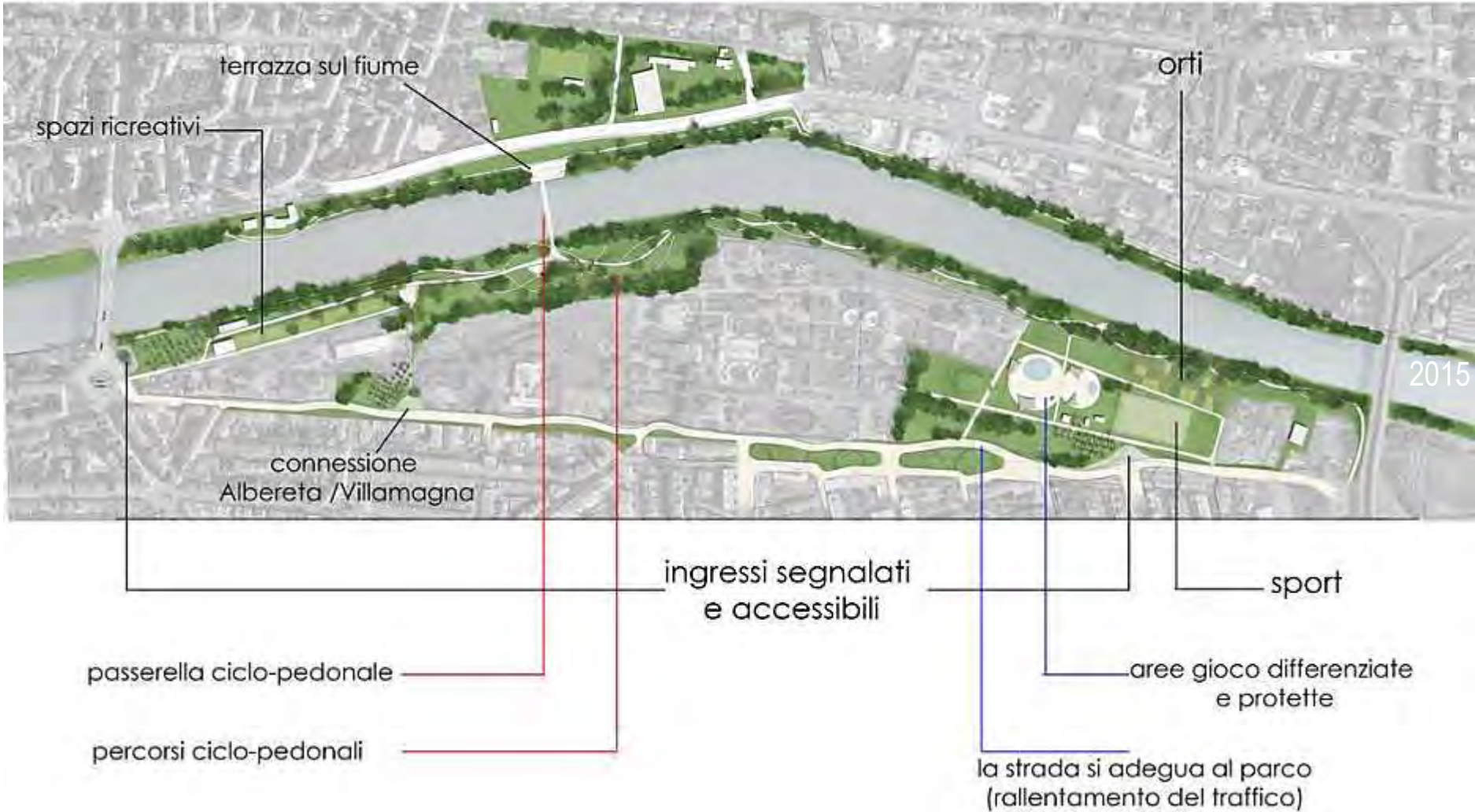


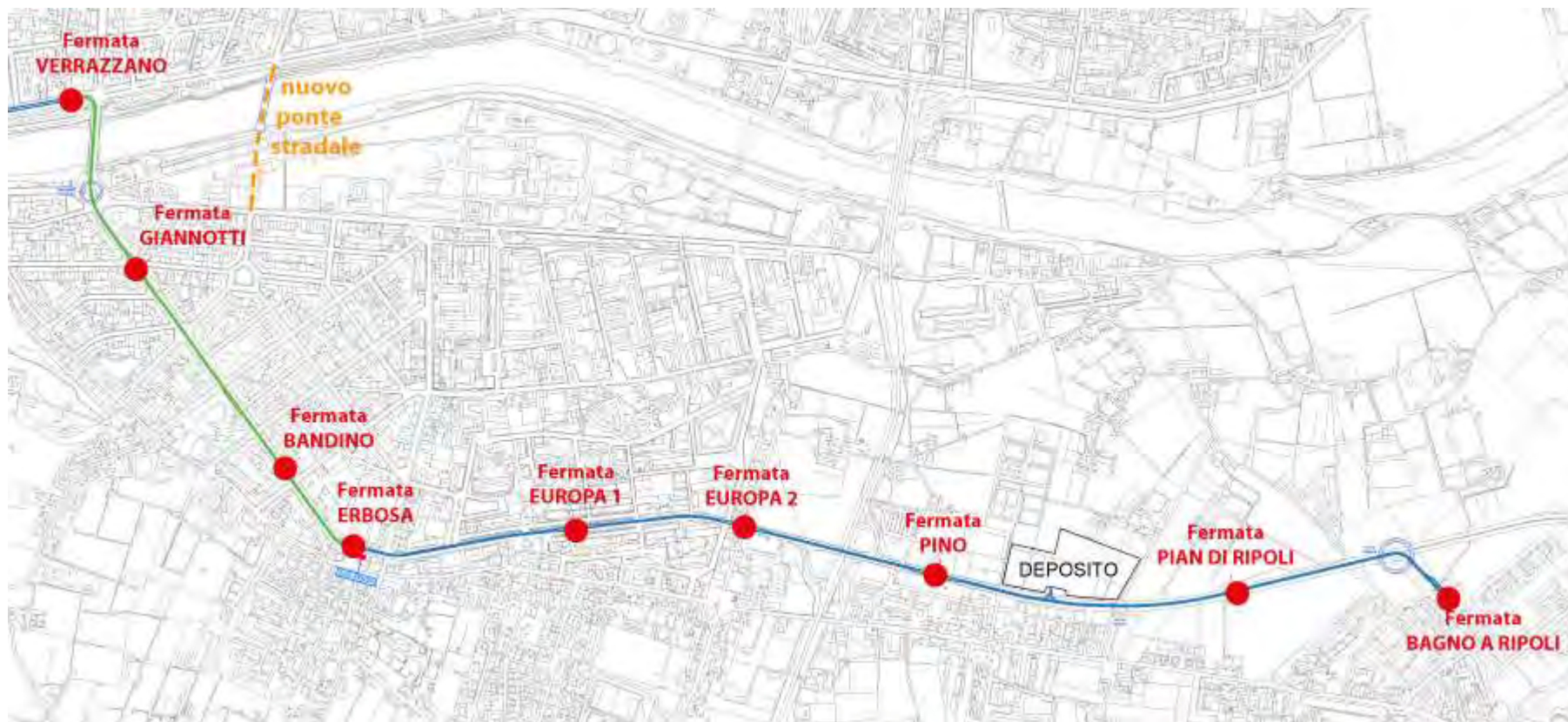
Progetti per le aree di Bellariva-Anconella

Ordine degli Architetti di Firenze e Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali di Firenze, workshop e contest (2015-2016)



MASTERPLAN : Paolo Abalsamo, Ilaria Fabbroni, Giuliano Foti, Gianluca Galli, Giulia Guerini, Paolo Malnardi, Ambra Margheri, Giovanni Masca, Chiara Masini, Roberta Massalini, Lorenzo Venturini, Giordano Fossi, Matteo Vallauri, Riccardo Ciocca, Laura Roberto, Contaloneri, Michele Tafani, Sabrina Rossi, Alessandro Viliani, Ana Tepina, Elena Tacceffi, Mijana Primorac, Monica Caporaso, Paola Pacini, Saverio Istrucchi, Vito Moreni, Andrea Degl'Innocenti, Lorenzo Pieratti, Antonio Luigi Stefano, Marica Pancrazi, Michele Tafani, Stefano Nutini, Geraldina Feltonici, Tommaso Tarassi, Tommaso Vecchi, Bianca Maria Adame, Paolo Troiano, Giacomo Dalaforte, Gloria DeRuggiero, Silvia Martelli, Carlotta Mannucci, Marta Parenti, Agnese Pero





La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli



La linea tramviaria Piazza Libertà-Bagno a Ripoli

- Valorizzare gli **elementi di identità e qualità** presenti nel tessuto urbano
- ▶ **Mantenere i filari di alberi esistenti**
- ▶ **Rafforzare la vocazione commerciale del quartiere**



Firenze: filare di lecci in Via dello Statuto

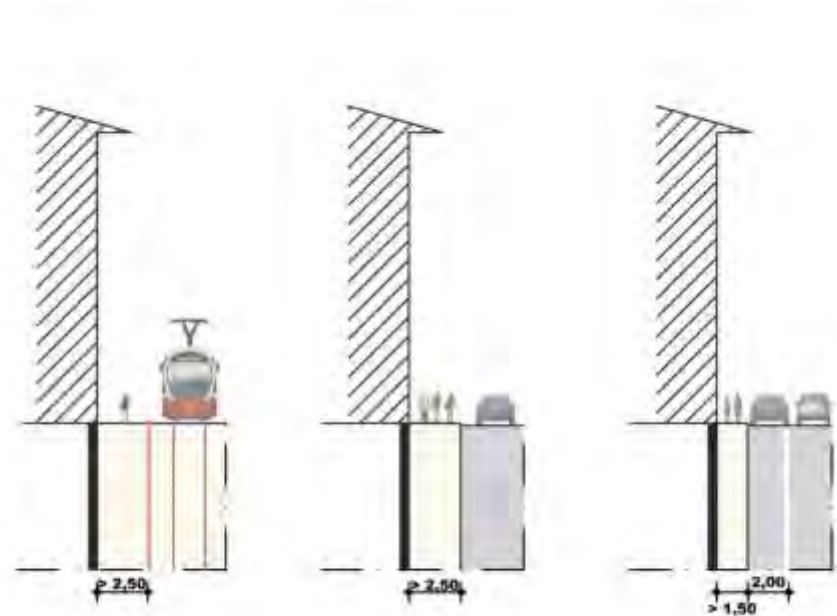
- Potenziare il sistema dei **percorsi pedonali** e degli **spazi pubblici**

- ▶ Non ridurre i marciapiedi esistenti
- ▶ Integrare le fermate agli spazi pubblici esistenti in modo da creare luoghi urbani significativi



Parigi: sistemazione dello spazio pubblico lungo la linea T3

- Garantire la **funzionalità dei fronti strada** per le esigenze della residenza e del commercio
- ▶ La distanza tra gli edifici e la piattaforma del tram o la corsia di transito delle automobili deve essere preferibilmente maggiore a 3 metri e mai inferiore a 2,50 metri



Distanze dal fronte edilizio: minimi
inderogabili

- **Riorganizzare la circolazione, favorendo la creazione di “Zone 30”**
- ▶ **Adottare un modello di circolazione chiaro**
- ▶ **Proteggere le zone residenziali dal traffico**
- ▶ **Recuperare i posti auto perduti razionalizzando le sezioni e i sensi di marcia delle strade adiacenti alla tranvia**



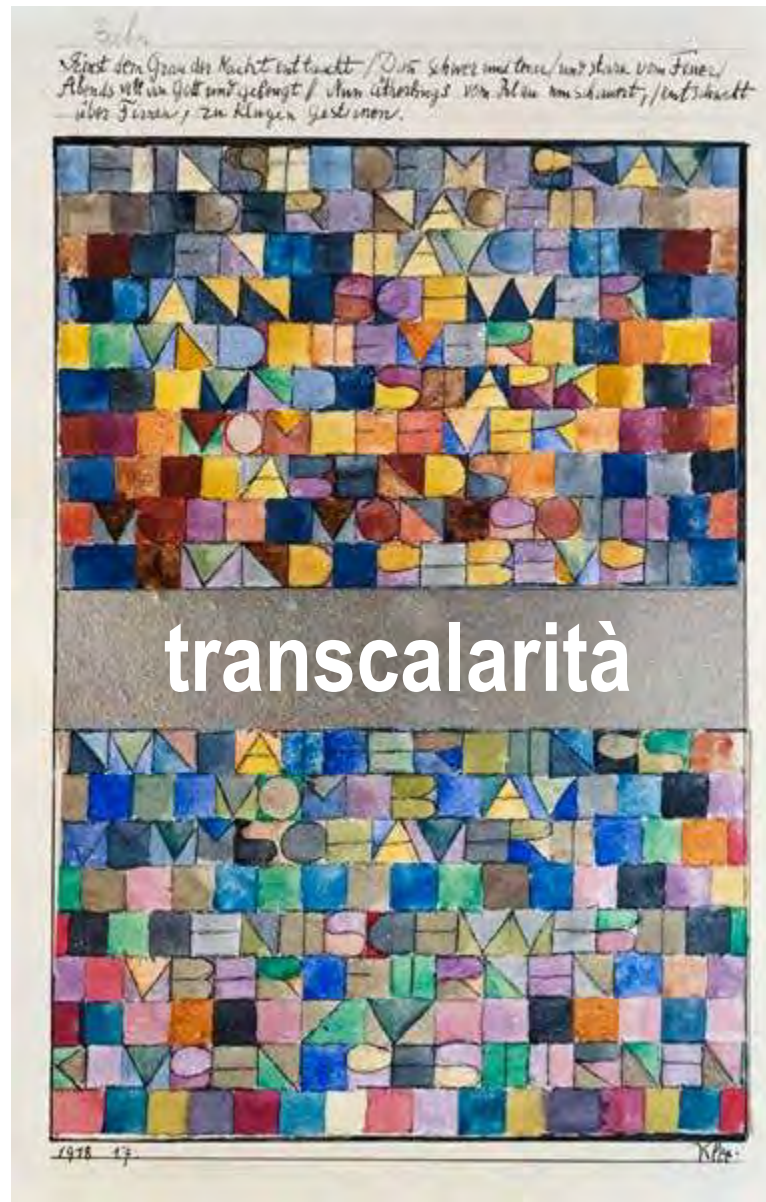
Dortmund: moderazione del traffico in una strada residenziale (“Zona 30”)

PAROLE CHIAVE



Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

PAROLE CHIAVE



Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

PAROLE CHIAVE

transcalarità

multifunzionalità



Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

PAROLE CHIAVE

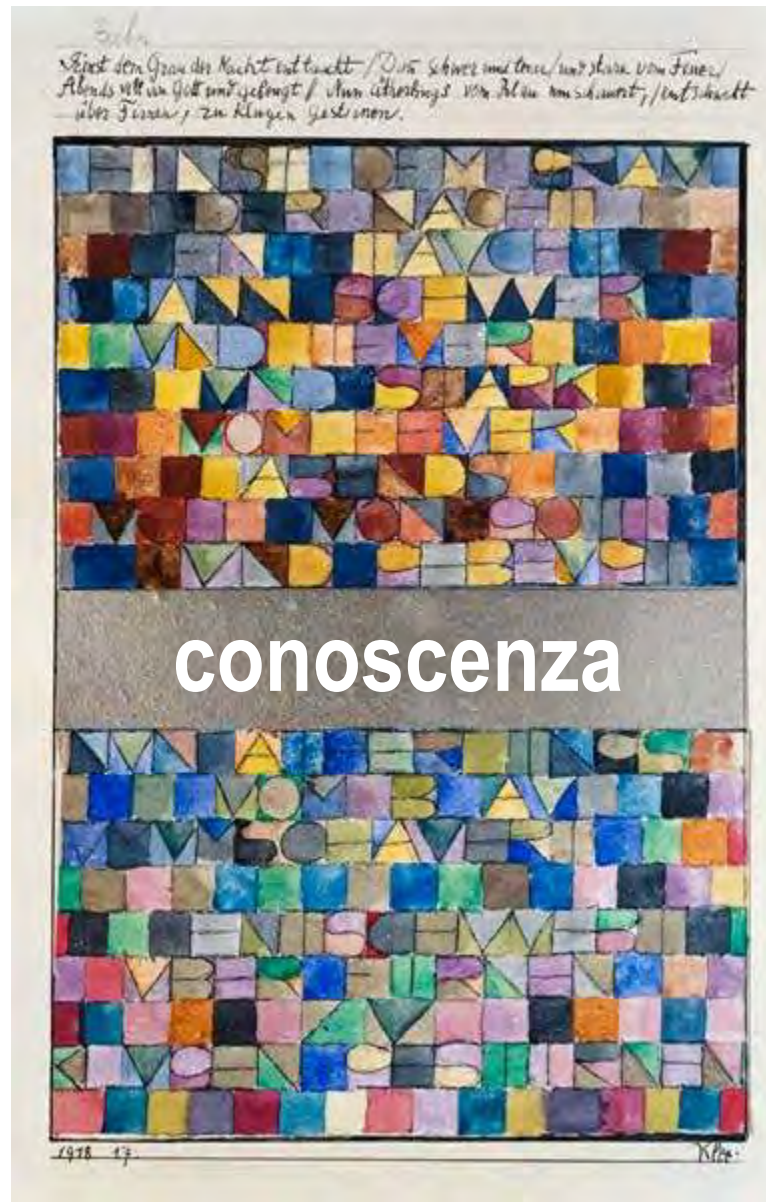
transcalarità
multifunzionalità



Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

PAROLE CHIAVE

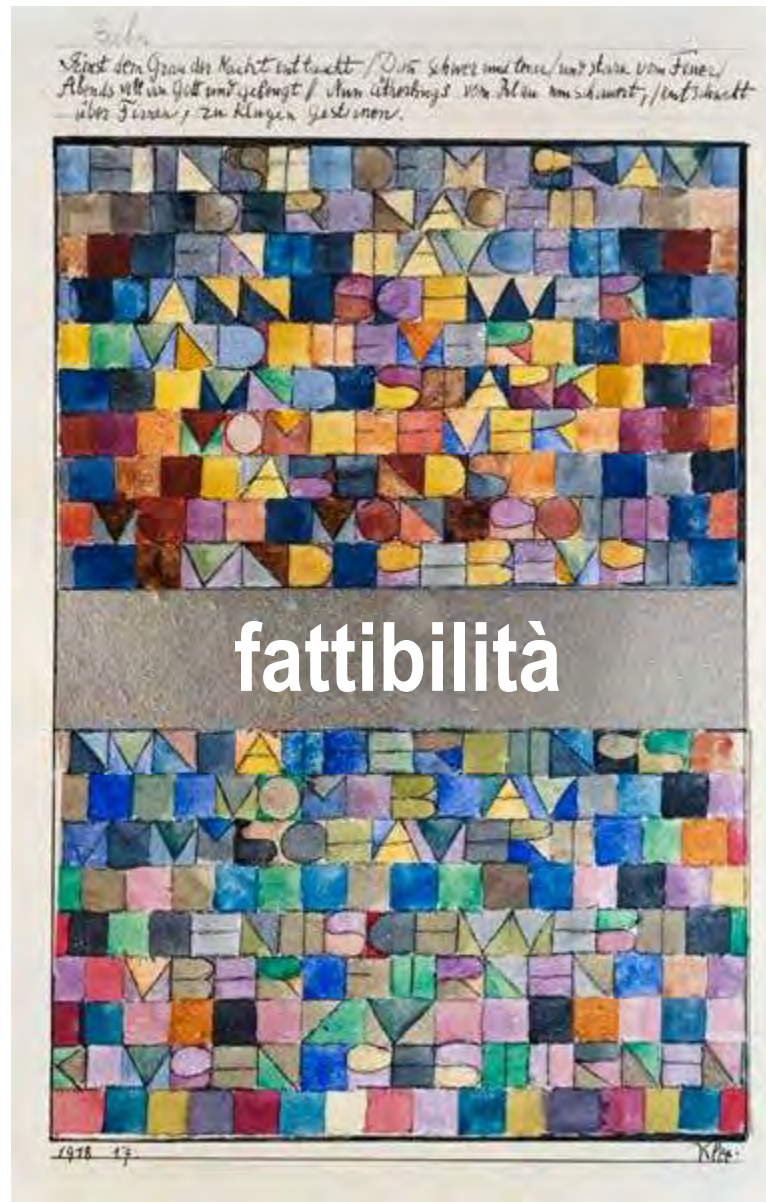
transcalarità
multifunzionalità
contesto



Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

PAROLE CHIAVE

transcalarità
multifunzionalità
contesto
conoscenza



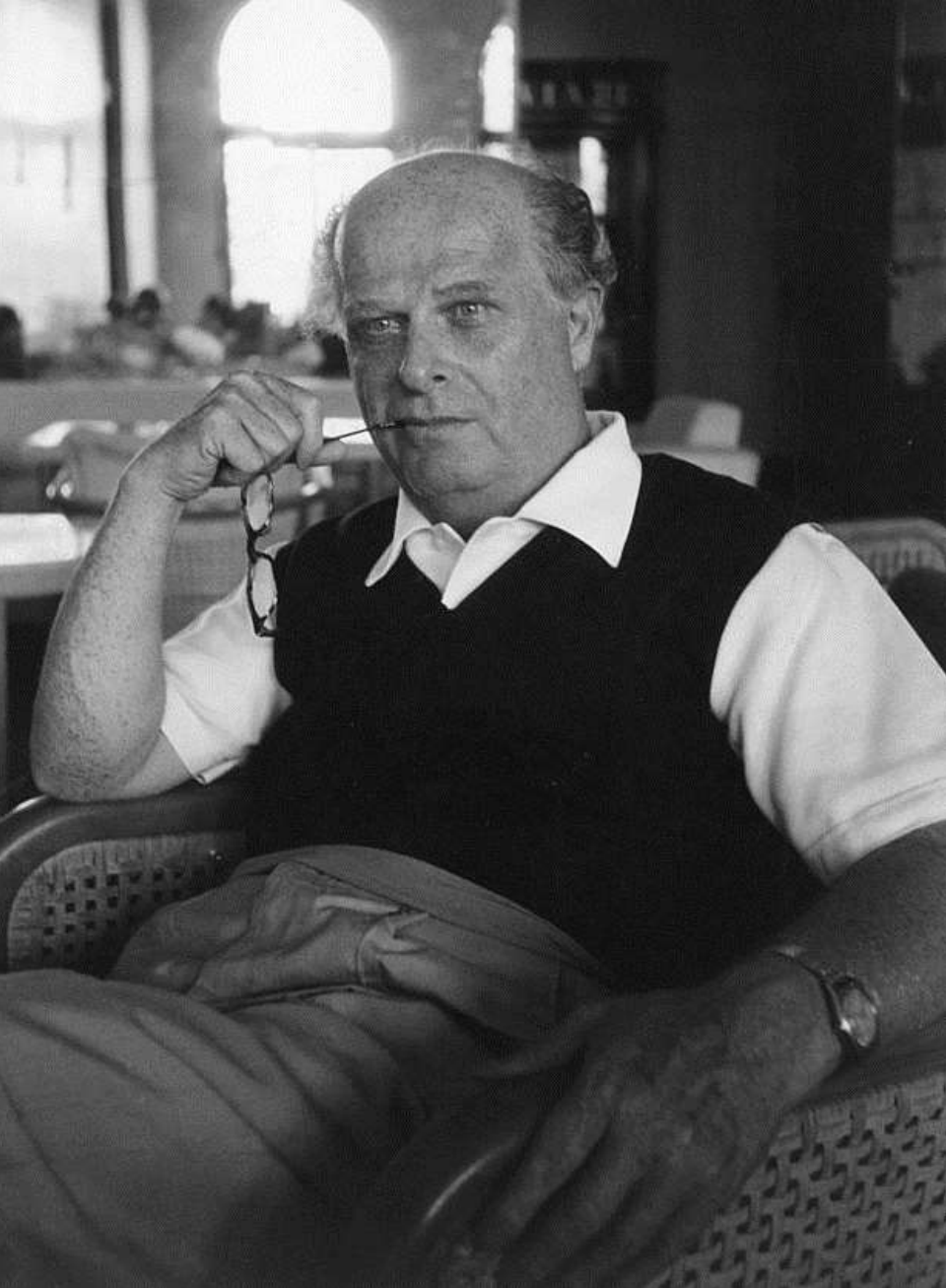
Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

PAROLE CHIAVE

transcalarità
multifunzionalità
contesto
conoscenza
fattibilità



Paul Klee,
Grau Nacht (1918)

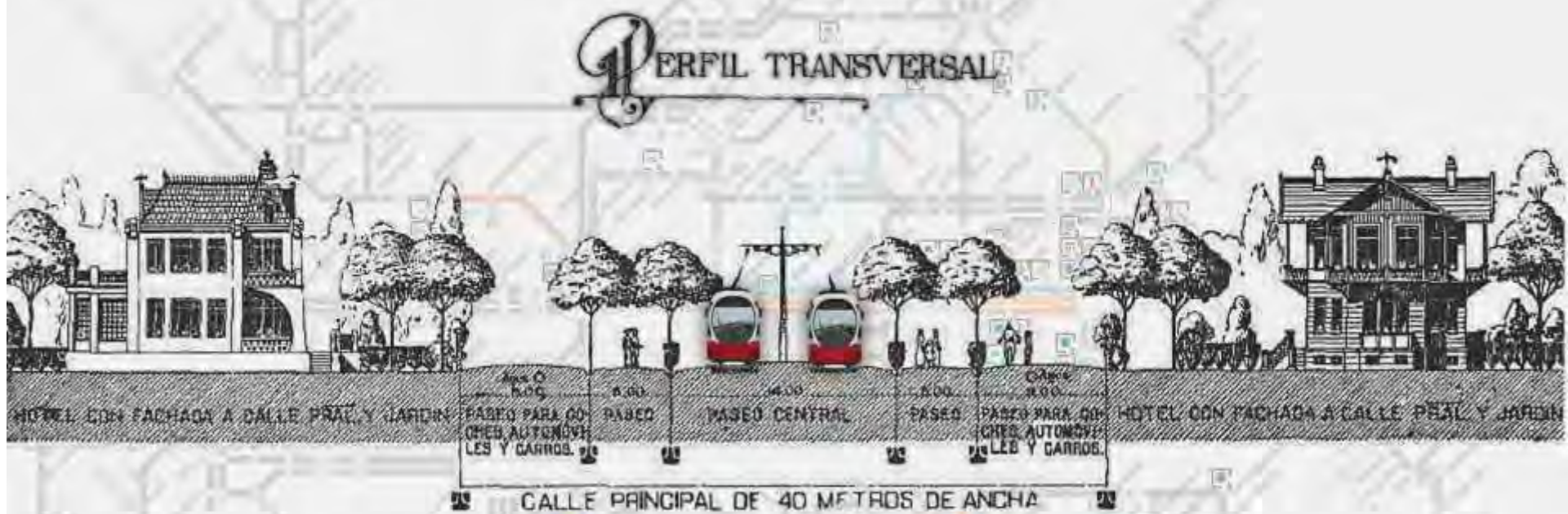


A. Olivetti
Relazione al VI Congresso dell' Istituto
Nazionale di Urbanistica
Roma, 1956

Le radici dell'uomo sono nella natura e nel paesaggio. Vale quindi la pena affrontare un'apparente perdita di rendimento economico per evitare un opprimente e inesorabile distacco e per aumentare gli spazi destinati ai servizi sociali e culturali, sia nella progettazione urbanistica sia nei bilanci dello Stato e dei privati.

Gli architetti, gli ingegneri, gli amministratori devono perciò persuadersi a essere al servizio della civiltà, che si riconosce dall'adeguatezza dei suoi spazi.

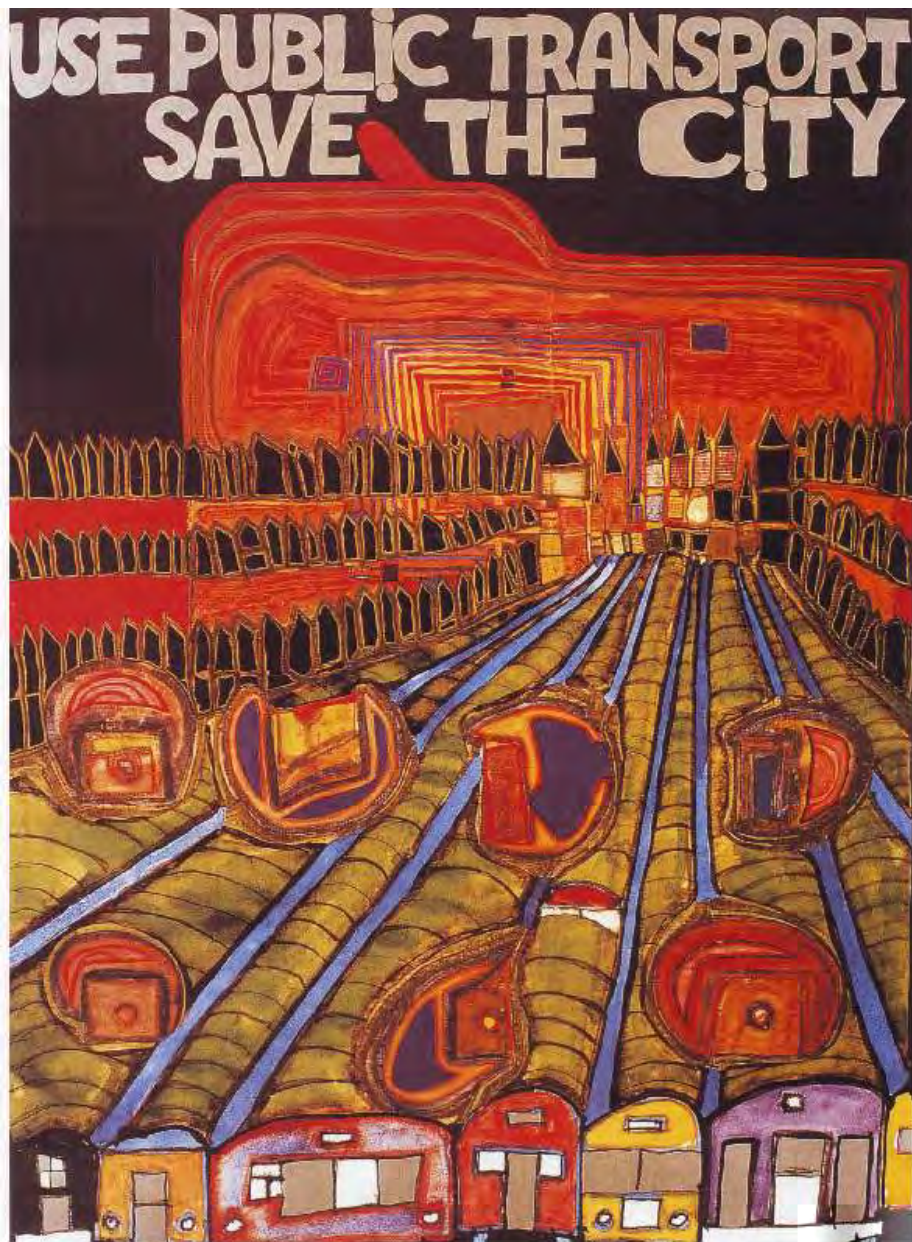
Transit-scape



Laboratorio di progettazione dei sistemi del verde urbano 2018-2019

Pianificazione urbana | Francesco Alberti

Transit-scape



14 aprile 2019