

Trasporto pubblico e contesti ambientali e architettonici di pregio

written by Rivista di Agraria.org | 28 febbraio 2013

di Marco Giuseppi

Rispondere alle problematiche connesse con la mobilità urbana è una delle esigenze che accomunano molte città italiane ed europee. Da alcuni anni ormai vi è una nuova concezione nella cultura della mobilità, che consiste nel limitare al massimo l'uso delle automobili e che spinge ad indirizzarsi verso una nuova visione delle modalità di spostamento delle persone. Il principio cardine è quello che si possa e si debba fare a meno del mezzo privato; questo non imponendo un divieto al suo utilizzo in quanto mezzo inquinante, rumoroso o antieconomico, ma puntando ad avere un sistema di trasporto pubblico locale capace di offrire valide alternative di uguale o addirittura maggiore efficacia.

Con questa impostazione si cerca di riportare il cittadino ad una giusta dimensione di utilizzo della città, improntata all'uso sostenibile dell'ambiente urbano ed innalzare quindi il livello complessivo di qualità della vita.

Anche in Italia negli ultimi anni si è assistito, in varie città, al potenziamento del trasporto pubblico locale, privilegiando in particolare il trasporto su rotaia, sia in superficie, sia in sotterranea. L'espansione delle metropolitane di Roma e Milano, la costruzione di quella di Torino e Brescia, il minimetrò di Perugia, le nuove linee tranviarie di Firenze, Sassari e Padova sono tutti esempi di quanto l'amministrazione pubblica stia investendo per allentare, nelle nostre città, la morsa dell'inquinamento.

Ovviamente questo tipo di opere, si vanno ad inserire molto spesso, in contesti architettonici di pregio, o addirittura in zone patrimonio dell'umanità.

Si devono perciò attivare, tutta una serie di cautele che permettano a queste opere di causare il minor impatto possibile, sia durante la fase di cantiere, sia nella fase successiva ai lavori. Si deve giungere ad un compromesso tra la conservazione dei luoghi e le esigenze di una città moderna in continua espansione.

Firenze, il caso della tramvia

Il comune di Firenze e l'azienda di trasporto pubblico, negli anni '90, decidono di dotarsi nuovamente di tre linee tramviarie, che dovranno collegare quartieri e paesi della cintura, dopo che nel 1958, erano state smantellate le linee storiche risalenti all' '800

Non poche polemiche hanno accompagnato la realizzazione di quest'opera: obiezioni sono state fatte sia in sede preliminare, portando avanti la tesi che la città di Firenze avesse bisogno di un sistema sotterraneo e non di superficie, sia durante la fase di progettazione con polemiche sui percorsi (famoso fu il dibattito sul passaggio da piazza Duomo) e l'impatto che l'opera avrebbe potuto avere sul traffico cittadino. Le polemiche continuarono anche dopo la posa della prima pietra. Nel febbraio 2008 i fiorentini e gli abitanti di Scandicci si espressero con un referendum, bocciando con una maggioranza risicata la realizzazione delle linee 2 e 3. Il referendum non raggiunse il quorum e quindi si continuò con la realizzazione della linea 1 (che non era interessata dal referendum in quanto i lavori erano già avviati) e con la progettazione delle linee 2 e 3.

Il passaggio dal Parco delle Cascine, valutazione

sull'impatto dell'opera sulle piante

Durante il tragitto che dalla stazione centrale di Firenze, porta a Scandicci, il tracciato della linea 1 della tramvia fiorentina, percorre per circa 1 km il parco delle Cascine.

Il parco delle Cascine è un parco storico e molto importante per la città di Firenze: la sua storia parte nel 1500 con la famiglia Medici che lo usavano come riserva di caccia, per poi passare ai Lorena, e giungere fino ai giorni nostri superando, non senza qualche danno, due guerre e un' alluvione.

Si tratta quindi di un'area molto cara alla città di Firenze ed ai suoi abitanti che deve essere salvaguardata e tutelata, si è cercato di valutare attraverso rilievi, l'impatto che ha avuto e che avrà nel futuro, la costruzione e il mantenimento della tramvia sul parco delle Cascine, cercando di capire quali modificazioni e di quale entità abbia comportato questa importante opera alla componente arborea e architettonica del parco.

Le osservazioni effettuate, su 422 piante che ricadevano, nell'area oggetto di studio ed in prossimità dei binari, hanno permesso di "fotografare" la situazione fitosanitaria presente al momento dei rilievi.

L'incidenza dei danni è risultata:



Dal grafico si nota che la maggior parte dei danni registrati sono di lieve entità (livello 1) mentre i danni gravi e molto gravi (livello 3 e 4) risultano essere il 13% dei danni totali. Le piante senza danno risultano essere il 20,1% delle totali. Se si confronta la situazione alla data dei rilievi (2012) con l'ultimo lavoro fitosanitario riguardante il parco delle Cascine disponibile (1985) si nota che la situazione generale risulta essere leggermente migliorata, si presume in seguito all'abbattimento, in questi anni, degli individui in condizioni peggiori.

Effettuando poi un confronto tra un settore interessato direttamente dai lavori (viale degli Olmi) e un altro non interessato direttamente (Giardino della catena) si nota che:



L'incidenza dei danni è pressoché la stessa, ed anche la percentuale di piante senza danno non si discosta molto fra le due zone. È quindi possibile affermare che non c'è una correlazione precisa tra i lavori della tramvia e maggiori danni alle piante. Anzi, osservando le potature, è stato possibile distinguere fra quelle precise e localizzate effettuate di recente da quelle pesanti e mutilanti del passato. Differenze si notano anche riguardo al numero delle piante: alcuni individui nei filari risultano mancanti, dato che sono stati abbattuti per far posto ai sostegni della linea elettrica. In questi casi gli alberi sono stati completamente asportati, a differenza dei vecchi tagli dei quali invece rimane la ceppaia. In vicinanza del tracciato del tram le piante sono state potate in modo compatibile con una ripresa della vegetazione, soltanto e quanto necessitava, per liberare la zona dei binari e dei cavi elettrici. Sicuramente questa scelta comporterà in futuro la necessità di un monitoraggio costante da parte degli enti preposti alla gestione del verde pubblico, è stato possibile però limitare al massimo l'impatto visivo causato dalle potature effettuate.

Un altro aspetto importante da tenere in considerazione è quello legato all'impatto che questa opera avrebbe potuto avere, andandosi ad inserire in un contesto storico architettonico e ambientale di pregio. In particolare l'area di Vittorio Veneto, che avendo un disegno progettato e voluto dal Poggi andava salvaguardata.

In questo senso si colloca la prescrizione della Sovrintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici ed Etnoantropologici, che mirava a mantenere l'aspetto ellittico della piazza. Le curve che il tram compie, che a prima vista possono apparire illogiche, ben salvaguardano quindi questo aspetto, pur penalizzando leggermente i tempi di percorrenza.

In conclusione possiamo dire quindi che le Cascine, per quanto riguarda questi due aspetti (vegetazione e ambiente) non siano state stravolte dalla costruzione di questa importante opera e che abbiano mantenuto, pur

con varie modifiche, l'aspetto che avevano prima dei lavori.



Questo articolo è l'estratto della tesi di laurea di Marco Giuseppi in Scienze forestali ed ambientali, Università degli Studi di Firenze, dal titolo: "Impatto della tramvia sulla vegetazione e l'ambiente del parco delle Cascine".

Marco Giuseppi, diplomato all'Istituto tecnico agrario, ha conseguito la laurea triennale in Scienze forestali ed ambientali presso l'Università degli Studi di Firenze. E' iscritto al primo anno del corso di laurea magistrale in Scienze e tecnologie dei sistemi forestali. [Curriculum vitae >>>](#)

Atlante di selvicoltura

Dizionario illustrato di alberi e foreste

Giovanni Bernetti - Edagricole



Una vera enciclopedia sulla selvicoltura. Le specie vegetali ed animali trattate sono più di 800...

[Acquista online >>>](#)