

*A. Celi*  
*28/2/95*  
*Int.*

BF 97 01 0

**PROTOCOLLO DI INTESA**

tra

**Ministero dei Trasporti e della Navigazione****F.S. S.p.A.****T.A.V. S.p.A.****Regione Toscana****Provincia di Firenze****Comune di Firenze****Comune di Sesto Fiorentino****Comune di Vaglia**

*Mb*

Premesso che:

- la risoluzione del "nodo" ferroviario fiorentino deve essere iscritta nel più ampio quadro di riorganizzazione del trasporto ferroviario Nord - Sud con lo spostamento su rotaia di quote sempre più ampie di trasporto di persone e di merci conformemente agli indirizzi del Governo e della Regione Toscana;
- nell'ambito della Conferenza di Servizi convocata per l'approvazione del Progetto Esecutivo della tratta AV Bologna-Firenze, in data 27 luglio 1995 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Toscana, la F.S. S.p.A. e la T.A.V. S.p.A. è stato stipulato l'Accordo Quadro per il quadruplicamento veloce della tratta ferroviaria Bologna-Firenze, lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale ed il trasporto merci su ferrovia, con cui si è dato atto dell'approvazione, da parte della Regione Toscana, della predetta tratta sino al Km. 71+500, condizionando peraltro l'approvazione regionale e l'individuazione del tracciato AV dal Km. 71+500 sino all'innesto nel Nodo di Firenze alla verifica definitiva delle modalità di attraversamento dell'area urbana di Firenze;
- con il predetto Protocollo le Parti hanno altresì inteso impegnarsi a promuovere e porre in essere quanto di propria competenza per la realizzazione dell'obiettivo, tra gli altri, di potenziamento del Nodo di Firenze

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

per la razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico sia su ferro che su gomma;

- in data 27 luglio 1995 è stato stipulato l'Accordo Preliminare per l'attraversamento di Firenze con il quadruplicamento veloce Milano-Napoli (allegato all'Accordo Quadro) tra il Comune di Firenze, la Regione Toscana, la Provincia di Firenze, la F.S. S.p.A. e la T.A.V. S.p.A.;
- nell'ambito della menzionata Conferenza di Servizi della tratta AV Bologna-Firenze, in data 28 luglio 1995 sono stati sottoscritti, tra gli altri, Accordi Procedimentali con la Provincia di Firenze e con i Comuni di Sesto Fiorentino e Vaglia, aventi ad oggetto la realizzazione di interventi di mitigazione dell'impatto socio-ambientale della tratta stessa, come risultante dal Progetto Esecutivo sottoposto all'esame della Conferenza;
- il Sindaco di Firenze ha istituito un gruppo di lavoro nell'aprile del 1996 composto da tecnici rappresentanti del Comune di Firenze, del Comune di Sesto Fiorentino, della Provincia di Firenze, della Regione Toscana, della F.S. S.p.A., T.A.V. S.p.A. e Italferr Sis.T.A.V. S.p.A., preposto alle verifiche del tracciato relativo al Nodo AV di Firenze, nonché agli interventi sul sistema di mobilità urbana e metropolitana ad esso connessi secondo gli orientamenti dati dal Consiglio Comunale di Firenze nella mozione di indirizzi del 19/06/1995;
- in corso di svolgimento dei lavori del predetto gruppo, con delibera n. 2169 del 17.6.1996, il Consiglio Comunale di Firenze si è pronunciato, nell'ambito delle controdeduzioni al PRG, in merito al sistema di mobilità urbana e metropolitana riferito ad una ipotesi di tracciato del Nodo AV di Firenze con indicazione della nuova stazione AV nell'area Belfiore - ex Macelli;
- in adempimento al proprio mandato, il gruppo di lavoro sopra citato ha verificato il tracciato della tratta AV Bologna-Firenze dal km 71+500 ed il tracciato del passante del Nodo AV di Firenze secondo le allegate planimetrie A1 e A2;
- in esito ad ulteriori approfondimenti, il Comune di Firenze ha redatto uno studio di fattibilità, "L'Alta Velocità a Firenze", che costituisce la sintesi prodotta dal gruppo di lavoro degli Enti Locali, di cui alle premesse precedenti, e che quindi costituisce quadro di riferimento per il sistema

Nci

L.T.

CB

complessivo della mobilità dell'area fiorentina, l'attraversamento AV di Firenze, le ferrovie metropolitane, le stazioni, gli interventi viari, l'intermodalità e le tramvie (successivamente integrato dal documento della Conferenza Metropolitana dell'Aprile 1997);

- la F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. si sono impegnate ad inserire nel quadro programmatico e trasportistico dello studio di impatto ambientale del complesso degli interventi per il Nodo AV anche quelli relativi alla mobilità di Firenze, specificati nell'articolato del presente Protocollo;
- la F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. si sono impegnate anche a sviluppare la progettazione di massima (equiparabile a quella definitiva di cui alla legge 216/95) di tramvie e ferrotramvie e di quella esecutiva di alcuni impianti per tramvie al fine di migliorare la mobilità dell'area fiorentina individuati nell'articolato del presente Protocollo;
- la F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. si sono altresì impegnate a realizzare, contestualmente alle opere ferroviarie AV, taluni interventi complementari (fermate ferroviarie e viabilità) atti a migliorare la mobilità nell'area fiorentina in funzione anche della nuova stazione interrata AV, limitatamente alle disponibilità finanziarie accordate come precisato nell'articolato del presente Protocollo;
- nel sistema dell'area fiorentina hanno inoltre priorità il potenziamento del sistema ferroviario nelle direzioni del Mugello, del Valdarno, dell'Empolese, dell'area Prato - Pistoia ed il sistema ferroviario metropolitano integrato con sistemi di interscambio modale, come quelli ipotizzati a Pontassieve e nell'interporto Pratese; dovranno essere pertanto attivati gli interventi già approvati per il quadruplicamento Firenze-Prato (tratta Castello - Rifredi) entro il 1997 e completati i lavori per il ripristino della linea Faentina (Borgo San Lorenzo-Firenze). Per il completamento Signa-Montelupo l'intervento sarà completato su distinti progetti aggiornati da approvarsi dagli Enti Locali in apposite Conferenze di Servizi a partire da giugno 1997;
- andranno realizzati gli interventi volti a sviluppare e a qualificare il Polo Tecnologico ferroviario dell'Osmannoro, in adempimento dell'Accordo di Programma Stato - Regioni per la ripresa e l'accelerazione degli investimenti nella Regione Toscana (realizzazione I.D.P.) e del Protocollo d'Intesa del 22.02.1996 tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comuni di Firenze,

M

CB

D

L.T.

Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, F.S., Provveditorato alle Opere Pubbliche della Toscana e Consorzio speciale di bonifica della Piana di Sesto e del documento del 13.06.1996 attinente gli Impianti di Dinamica Polifunzionale, le Officine di Grandi Riparazioni per la manutenzione straordinaria e ciclica del materiale trainato dai treni A.V. e il Centro di Dinamica Sperimentale di Firenze - Romito;

- le Parti intendono col presente atto definire interventi e competenze relative al Nodo AV di Firenze nonché il potenziamento dell'uso metropolitano della rete ferroviaria esistente, in una visione integrata con la rete tramviaria e ferrotramviaria fiorentina;

tutto ciò premesso, fra le Parti sopra indicate si conviene:

#### ART. 1

##### PREMESSE ED ALLEGATI

- 1.1 Il presente Protocollo costituisce atto preliminare a quelli definitivi riguardanti l'approvazione da parte degli Enti Locali contraenti, in sede di procedure V.I.A. e di Conferenza di Servizi, sia del progetto della tratta AV Bologna-Firenze dal Km. 71+500 all'innesto nel Nodo di Firenze, sia del progetto del Nodo AV di Firenze.
- 1.2 Le procedure V.I.A. e di Conferenza di Servizi per le approvazioni delle opere complementari diverse da quelle che verranno ricomprese nelle Conferenze di Servizi della tratta terminale Bologna-Firenze e del Nodo AV saranno promosse dagli Enti Locali Committenti e/o fruitori delle opere o dell'impianto di trasporto.
- 1.3 Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo.

#### ART. 2

##### SCOPI DEL PRESENTE PROTOCOLLO

Con il presente Protocollo le Parti intendono dare atto dell'accordo:

- 2.1 sul tracciato della tratta terminale AV Bologna-Firenze dal Km. 71+500 all'innesto nel Nodo di Firenze (allegati A1 e A2);

- 2.2 sul tracciato del Nodo AV di Firenze e sulla localizzazione della stazione AV in zona Belfiore ex Macelli (allegati A1 e A2);
- 2.3 sullo sviluppo, da parte di T.A.V. S.p.A., della progettazione di massima e relativo studio di impatto ambientale nonché della progettazione esecutiva e realizzazione della tratta terminale AV e del Nodo AV di Firenze, inclusa la nuova stazione AV, ma escluse le sistemazioni urbanistiche;
- 2.4 sullo sviluppo, da parte di F.S. S.p.A. e di T.A.V. S.p.A., della progettazione di massima ed esecutiva e della realizzazione di opere di viabilità funzionali al miglioramento dei collegamenti in ambito cittadino, di cui all'art. 4.2, e di interventi di attrezzaggio metropolitano delle linee ferroviarie del Nodo (fermate), di cui al successivo art. 4.1, sulla esecuzione della progettazione di massima ed esecutiva e sull'erogazione di contributi sui finanziamenti relativi alla realizzazione della tramvia Firenze-Scandicci e della tramvia Novoli - Firenze S.M.N. - Piazza Piave, di cui ai successivi artt. 4.3 e 4.4;
- 2.5 sullo sviluppo da parte della F.S. S.p.A. della progettazione di massima ed esecutiva e della realizzazione dell'elettrificazione della Faentina di cui all'art. 4.6;
- 2.6 sullo sviluppo da parte della F.S. S.p.A. del Progetto di Massima ed Esecutivo e della realizzazione della linea Campi - Osmannoro - Peretola, compatibile con il progetto generale del sistema tramviario dell'area fiorentina, di cui all'art. 4.5;
- 2.7 sullo sviluppo da parte della F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. della progettazione di massima per conto del Comune di Firenze delle tramvie di cui all'art. 4.7.

## ART. 3

## TRACCIATO AV

- 3.1 Il complesso degli interventi ferroviari adottato dalle Parti quale soluzione del Nodo di Firenze della linea AV Milano-Napoli (allegati A1 e A2) prevede:
- un passante ferroviario AV con galleria di circa 7 km da Firenze C.M. a Firenze Castello;

*Man*  
*l-ti*

- la nuova stazione AV interrata in zona Belfiore-ex Macelli, con ubicazione individuata anch'essa negli allegati A1 e A2, determinata in modo da garantire:
  - la maggiore contiguità fisica con l'attuale stazione di S.M.N., compatibilmente con il rispetto del vincolo idraulico del Mugnone e dell'esercizio del parco carrozze di Belfiore funzionale alla operatività della Stazione di S.M.N.;
  - l'integrazione con il trasporto regionale metropolitano tramite la fermata in superficie di corrispondenza per le direttrici Pisa, Pistoia e di cintura;
  - il collegamento con Firenze S.M.N. tipo people mover.
- le opere di mitigazione di impatto ambientale che l'apposito studio evidenzierà come necessarie, con particolare riferimento alla protezione relativa alle correnti parassite;
- le sistemazioni urbanistiche di superficie congruenti alla funzionalità della stazione AV;
- la necessaria riorganizzazione dei sottoservizi.

*UB*

- 3.2 Le Parti si danno reciprocamente atto che il tracciato relativo alla porzione di tratta AV Bologna-Firenze compresa fra la progressiva Km. 71+500 e l'innesto nel Nodo di Firenze, di cui agli allegati A1 e A2, risulta coerente con l'assetto sopra individuato per il Nodo.
- 3.3 La cantierizzazione del Nodo sarà definita in modo da garantire l'utilizzazione delle aree ferroviarie ai fini dell'insediamento dei cantieri, nonché l'utilizzo del sistema ferroviario per il trasporto via ferrovia dei materiali da costruzione e di risulta.

*MS*

Per il cantiere necessario alla costruzione a "cielo aperto" della stazione AV in area Belfiore-ex Macelli saranno comunque occupate parte delle aree di proprietà del Comune di Firenze facenti parte del complesso degli ex Macelli le quali saranno messe a disposizione dal Comune in via temporanea per il tempo necessario alla realizzazione degli interventi.

*CE**AB**MS*

*Acqui  
h.t.**CF*

## ART. 4

## OPERE CONNESSE CON LA PENETRAZIONE URBANA AV DI FIRENZE

In relazione alla soluzione di attraversamento della città di Firenze, F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. assumono gli impegni di seguito indicati.

4.1 F.S. S.p.A. si impegna a redigere il Progetto di Massima ed Esecutivo ed a realizzare, per il Servizio Ferroviario Metropolitano, gli interventi indicati nel seguito:

4.1.1 attestamento della Faentina a Firenze S.M.N. con ripristino del Bivio Pellegrino entro il 30 giugno 1999 e relativa attivazione dell'esercizio a settembre 1999, con un livello di offerta dei treni da definire nell'ambito della potenzialità, in termini aggiuntivi o sostitutivi, nella tratta S. Maria Novella-Campo di Marte. Il relativo modello di esercizio sarà presentato in sede di apertura della Conferenza di Servizi del Nodo AV di Firenze.

Considerati i pareri favorevoli e prescrizioni espressi dagli Enti Locali e centrali in Conferenza di Servizi del 30.11.95 per l'allacciamento a Firenze Campo di Marte e a Firenze S.M.N. della linea Faentina, il Comune di Firenze e la Regione Toscana si impegnano ad esprimere le autorizzazioni di competenza che si renderanno ancora necessarie per gli eventuali manufatti complementari per attrezzature tecnologiche connesse all'attivazione dell'esercizio della linea.

4.1.2 nuove fermate metropolitane ed altri interventi tesi a migliorare il servizio metropolitano:

- fermata "Cure"
- fermata "Perfetti Ricasoli"
- fermata "Piagge"
- fermata "S. Donnino" (con passerella sull'Arno di collegamento con Badia a Settimo)
- fermata / parcheggio sulla direttrice Osmannoro - Campi Bisenzio in corrispondenza dell'Autostrada A1

*M**CF**CF*

7

*CF*

Acci  
 hifi

4.1.3 interventi diffusi sul Nodo per attrezzaggio metropolitano che prevedono la costruzione di parcheggi scambiatori in corrispondenza delle fermate metropolitane per favorire l'intermodalità fra i vari vettori. UP

Resta inteso che il costo complessivo della progettazione di massima, esecutiva e della realizzazione dei suddetti interventi, che saranno attivati nell'arco di realizzazione del Nodo AV, resterà a carico di F.S. S.p.A. fino alla concorrenza di Lit. 53 Mld. (a valuta 1997).

4.2 T.A.V. S.p.A. si impegna a redigere il Progetto di Massima ed Esecutivo ed a realizzare le seguenti opere viarie:

- Passante Redi-Milton lato Mugnone (direzione Nord-Est) mediante realizzazione della 1<sup>a</sup> fase con unica galleria a due corsie (mt. 300 di lunghezza) affiancata al Torrente Mugnone con funzioni stradali/idrauliche. (20 Mld)

- Viabilità parallela Redi-Panciatichi che collega l'area Belfiore, a servizio della nuova stazione AV, con la zona di Rifredi, completando così l'itinerario Firenze S.M.N. - Castello - Novoli - Aeroporto; l'intervento, in parte compenetrato con le aree ferroviarie lungo l'asse Belfiore-Rifredi, verrà realizzato ad esclusione dell'adeguamento dei sottoservizi, delle espropriazioni, e delle altre opere necessarie per l'attivazione che saranno a carico del Comune di Firenze. (5 Mld)

- Sottopasso ferroviario a Varlungo (via Generale Dalla Chiesa - via Spadaro) a due corsie stradali comprese rampe (20 Mld)

- Completamento sottopasso via R. Giuliani - via Panciatichi (3 Mld)

- Allargamento sottopassi via Lanzi (2 Mld)

- Cavalcaferrovia via R. Giuliani - via Rigutini (5 Mld)

- Sottovia tra viale Don Minzoni e viale dei Mille (piazza delle Cure) che consiste in un passante sotterraneo stradale a 2 corsie di mt 160 di lunghezza più rampe. (10 Mld)

- Sottopasso di via Vittorio Emanuele per soppressione di tre P.L. compreso il P.L. su Via Faentina con relativa passerella di scavalco. (18 Mld)

8



Aca  
Liti

Resta inteso che il costo complessivo della progettazione di massima, esecutiva e della realizzazione resterà a carico di T.A.V. S.p.A. fino alla concorrenza di Lit. 128 Mld. (a valuta 1997).

CB

Resta altresì concordato che dalla realizzazione delle opere elencate nel presente punto (cavalcaferrovia, sottopassi e viabilità) sono esclusi gli adeguamenti di tutti i sottoservizi interferenti che saranno a carico del Comune di Firenze.

I

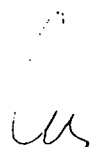
Con riferimento all'intervento in corso relativo dell'I.D.P. di Osmannoro, qualora il Comune di Firenze, nell'esprimersi sugli svincoli stradali previsti dal Progetto Esecutivo già redatto e approvato dalla Regione Toscana per il cavalcaferrovia di via Cattani, deliberi una variante al progetto stesso, si concorda che i maggiori costi per revisione della progettazione esecutiva e delle opere, rispetto alle previsioni consolidate di F.S. S.p.A. pari a Lit. 14 Mld, faranno carico sul suddetto ammontare complessivo di Lit. 128 Mld, con priorità rispetto agli interventi viari di cui al presente articolo 4.2. Resta inteso che il Comune di Firenze si impegna ad approvare l'eventuale variante entro un mese dall'aggiornamento del progetto e ad eseguire, a propria cura e spese, le espropriazioni e le relative procedure.

- 4.3 Al fine di incrementare l'offerta dei servizi volta al miglioramento della mobilità nell'area fiorentina, la T.A.V. S.p.A. si impegna a partecipare alla realizzazione della 1<sup>a</sup> tramvia Firenze-Scandicci con un contributo fisso ed invariabile pari a Lit. 64 Mld, nell'ambito del primo finanziamento ex Legge 211/92 ed a fornire la progettazione di massima ed esecutiva, tramite la Società Italferr Sis.T.A.V. S.p.A., fino ad un valore massimo di Lit. 8 Mld.



Il predetto contributo verrà erogato in tranches sulla base dell'avanzamento lavori con modalità da concordarsi successivamente.

- 4.4 La F.S. S.p.A. e la T.A.V. S.p.A. si impegnano a partecipare alla realizzazione della 2<sup>a</sup> tramvia Novoli-Firenze S.M.N.-P.zza Piave con un contributo complessivo fisso ed invariabile pari a Lit. 70 Mld, nell'ambito del futuro finanziamento ex Legge 211/92 e a fornire la progettazione di massima ed esecutiva, tramite la Società Italferr-sis.T.A.V. S.p.A. fino ad un valore massimo di 7 Mld.



Il predetto contributo verrà erogato in tranches sulla base dell'avanzamento lavori con modalità da concordarsi successivamente.

- 4.5 La F.S. S.p.A. s'impegna a realizzare la linea a semplice binario Osmannoro-Campi comprese le relative fermate, inclusa quella di Peretola - Aeroporto, con finanziamento di Lit. 35 Mld che il Ministero dei Trasporti e della Navigazione si impegna a reperire nell'ambito delle leggi finanziarie 1998 e 1999; nell'ambito del suddetto progetto verranno esaminate le modalità per uso tramviario della sede ferroviaria resa disponibile da F.S. S.p.A. nel tratto Olmatello-Osmannoro.
- 4.6 La F.S. S.p.A. s'impegna a realizzare l'elettrificazione dell'anello della linea Faentina (Firenze - Borgo S. Lorenzo - Pontassieve) con finanziamento di Lit. 35 Mld che il Ministero dei Trasporti e della Navigazione si impegna a reperire nell'ambito delle leggi finanziarie 1998 e 1999.
- 4.7 La T.A.V. S.p.A. s'impegna a sviluppare la progettazione di massima delle seguenti tramvie e/o feretrotramvie tramite la Soc. Italferr Sis.T.A.V. S.p.A. fino ad una concorrenza massima di Lit. 6 Mld (a valuta 1997):
- diramazione Peretola - Università - Sesto (da Novoli);
  - tratto Campo Marte - Rovezzano - Bagno a Ripoli - Ponte a Niccheri - Casello AI Firenze Sud;
  - diramazione per il lotto "0" nell'ambito della tramvia Firenze Scandicci;
  - diramazione Novoli - Careggi.
- 4.8 Le Parti convengono inoltre che la T.A.V. S.p.A., sempre nell'ambito della concorrenza massima di cui al punto 4.7, svilupperà studi di fattibilità relativi alla viabilità, al sistema tramviario e feretrotramviario e all'attrezzaggio metropolitano, riportati nell'Allegato B al presente Protocollo e la cui eventuale realizzazione non è comunque a carico del presente accordo né potrà far carico alla F.S. S.p.A. e alla T.A.V. S.p.A. (In particolare, per quanto riguarda il sistema feretrotramviario, sarà sviluppato d'intesa con gli Enti Locali interessati, lo studio di un modello di esercizio la cui fattibilità dovrà articolarsi nell'integrazione con il sistema ferroviario metropolitano e tramviario e nella verifica della praticabilità tecnico-finanziaria.

\* nell'ambito dell'attuazione degli interventi previsti dal presente accordo -

*Lettera di Intesa e Consuetudine per il Nodo AV di Firenze*  
 F.S. S.p.A. e la T.A.V. S.p.A. presenteranno il programma per  
 l'elaborazione dei suddetti studi di fattibilità in sede di apertura della  
 Conferenza di Servizi del Nodo AV di Firenze.

## ART. 5

OPERE CONNESSE CON L'ATTRAVERSAMENTO AV DEI COMUNI DI  
SESTO FIORENTINO E VAGLIA

5.1 In relazione al tracciato della tratta AV adottato dalle Parti e riportato negli allegati A1 e A2, le Parti medesime concordano di realizzare, secondo modalità da definirsi, i seguenti interventi di mitigazione dell'impatto socio-ambientale nel Comune di Sesto Fiorentino connessi ai lavori di realizzazione della tratta AV Bologna-Firenze dal Km. 71+500 fino all'allaccio in stazione di Castello:

- costruzione delle rampe di raccordo alla viabilità comunale del sottopasso ferroviario di via Verga;
- adeguamento delle viabilità di accesso ai cantieri F.S.;
- interrimento della linea di elettrodotto della F.S. S.p.A. nell'ambito del territorio del Comune di Sesto Fiorentino;
- realizzazione di parcheggi pubblici nelle aree ferroviarie di piazza della Stazione (piazza Galvani) e nell'area compresa tra via Savonarola e via degli Artieri;
- attuazione di un recupero paesaggistico ambientale consistente in una sistemazione a verde, da concordare con l'Amministrazione Comunale, della cava abbandonata di Isola, tramite l'utilizzazione di parte delle terre di scavo della galleria ferroviaria della tratta AV Bologna-Firenze, trasportate alla cava unicamente attraverso apposita galleria di collegamento;
- attuazione di opere per un adeguato abbattimento dell'inquinamento acustico prodotto dalla linea esistente Bologna-Firenze e dalla futura linea AV Bologna-Firenze; per l'attraversamento di Quinto Basso sarà prevista una struttura leggera e trasparente, tipo "galleria artificiale" o

altra struttura simile da concordarsi con il Comune, al fine di isolare sotto il profilo acustico l'abitato adiacente.

T.A.V. S.p.A. si impegna a redigere la progettazione di massima ed esecutiva degli interventi sopra individuati ed a realizzare tali interventi stimati in Lit. 29 Mld.

Nella redazione del Progetto di Massima le Parti concordano di utilizzare come area di cantiere parte dell'area ex SITCA, da destinare successivamente a verde pubblico, al fine di poter realizzare a cielo aperto la galleria fino alle pendici a Nord dove può essere iniziato lo scavo a foro cieco; a seguito dell'utilizzazione della predetta area, la T.A.V. S.p.A. s'impegna a studiare e realizzare opportuna sistemazione a verde dell'area interessata.

Resta comunque inteso che il traffico operativo lungo Via Gramsci dovrà essere limitato a quello necessario per la formazione dei cantieri.

Le Parti valuteranno la possibilità di eseguire parte degli interventi propedeutici di cantierizzazione (sondaggi geognostici, scavi archeologici, prolungamento di una strada esistente sul confine con il Comune di Firenze, sottopassaggio della attuale linea ferroviaria, eventuali altri da concordare con il Comune) anche in pendenza della conclusione della Conferenza di Servizi della tratta.

Relativamente alla definitiva sistemazione della fermata di Cercina sulla linea Faentina in corso di ripristino, la T.A.V. S.p.A. svilupperà, d'intesa con il Comune, il relativo progetto e la realizzazione della sistemazione delle vie d'accesso, dei parcheggi ed aree connesse ad uso pubblico, fino alla concorrenza massima di Lit. 500 milioni.

Le eventuali aree necessarie, non di proprietà F.S., saranno messe a disposizione dal Comune.

Le Parti concordano che gli interventi e gli impegni sopra indicati annullano e sostituiscono integralmente gli obblighi oggetto dell'Accordo Procedimentale sottoscritto in data 28.07.95 con il Comune di Sesto Fiorentino.

- 5.2 Gli interventi di mitigazione dell'impatto socio-ambientale, oggetto dell'Accordo Procedimentale stipulato il 28.07.95 con il Comune di Vaglia, in sede di Conferenza di Servizi, restano pienamente e complessivamente confermati anche con riferimento al tracciato della tratta AV Bologna-

Firenze indicato negli allegati A1 e A2, tenuto conto che tale tracciato non presenta sostanziali né rilevanti scostamenti rispetto al tracciato AV della tratta Bologna-Firenze approvato dal medesimo Comune nella menzionata Conferenza di Servizi.

Peraltro, poiché la cantierizzazione nel Comune di Vaglia non subisce modifiche conseguenti all'adozione del tracciato AV indicato negli allegati A1 e A2, gli Enti Locali interessati prendono atto che l'avvio degli interventi preliminari di cantierizzazione potrà avvenire nelle more dello svolgimento della procedura V.I.A. e di Conferenza di Servizi per l'approvazione del suddetto tracciato.

#### ART. 6

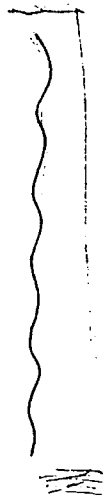
#### IMPEGNI DELLE AMMINISTRAZIONI

Le Amministrazioni contraenti si impegnano ad adottare, per quanto di rispettiva competenza, gli atti amministrativi necessari alla realizzazione degli interventi oggetto del presente Protocollo di Intesa in tempi compatibili con il programma generale degli interventi stessi ed, a tal fine, a coordinarsi tra loro e con la F.S. S.p.A. e la T.A.V. S.p.A. assumendo tutte le opportune iniziative.

In particolare:

- 6.1 il Comune di Firenze ed i Comuni di Sesto Fiorentino e Vaglia, si impegnano a rilasciare le autorizzazioni di competenza necessarie per l'effettuazione delle indagini geognostiche e dei rilievi in genere lungo la tratta Bologna-Firenze, compresa tra la progressiva Km. 71+500 e l'innesto nella stazione di Castello e nel Nodo di Firenze, nonché a fornire, in accordo con i programmi di sviluppo della progettazione di massima ed esecutiva, gli input urbanistici necessari.
- 6.2 Per consentire ed agevolare il flusso di informazioni ed attivare permanentemente il coordinamento, ciascun Ente contraente si impegna ad istituire uno sportello unico per gli adempimenti e le problematiche inerenti al presente Protocollo.


*Acqu. T.*

- 6.3 Inoltre, le medesime Amministrazioni si impegnano a collaborare per l'individuazione dei siti per il deposito delle terre da scavo atti a ricevere i quantitativi necessari. *CB*
- 6.4 La Regione Toscana e la Provincia di Firenze si impegnano affinché, in ottemperanza alle LL.RR. 75/94 e 48/95, sia garantita la necessaria disponibilità di materiali inerti in termini qualitativi, quantitativi ed in tempi congruenti con la realizzazione degli interventi oggetto del presente atto.
- 6.5 Il Comune di Firenze si impegna a progettare e a realizzare, a propria cura e spese, in tempi congruenti con il programma delle progettazioni e delle realizzazioni di competenza di F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A., le sistemazioni urbanistiche delle aree ex Macelli per la piena funzionalità della nuova stazione AV (comprehensive delle viabilità, parcheggi ed altri interventi edilizi previsti nell'area oggetto di intervento), al fine di rendere la stazione interrata e la relativa parte funzionale fuori terra, che saranno progettate e realizzate da T.A.V. S.p.A., perfettamente congruenti con l'assetto definitivo dell'area e con il contesto trasportistico-urbanistico della città. 
- 6.6 Le Amministrazioni contraenti si impegnano ad approvare i Progetti di Massima ed Esecutivi degli interventi oggetto del presente Protocollo secondo i criteri di cui al successivo art. 7.
- 6.7 Relativamente al tratto terminale di cui all'art. 3.2 le Amministrazioni, tenuto conto che il Progetto è stato oggetto di procedura V.I.A. e di Conferenza di Servizi, si limiteranno ad esprimersi sulle opere in variante rispetto a quanto già valutato nella Conferenza di Servizi del 28.07.95.

ART. 7

PROGRAMMA DELLE PROGETTAZIONI E DELLE APPROVAZIONI DA  
PARTE DEGLI ENTI LOCALI

Per il programma delle progettazioni da parte di F.S. S.p.A. e T.A.V. S.p.A. nonché delle approvazioni (V.I.A. e Conferenza di Servizi) da parte degli Enti Locali, le Parti concordano di adottare i seguenti criteri procedurali: *MS*

- 7.1 Per gli interventi previsti nell'ambito del presente Protocollo il Committente fruitore dell'opera si renderà promotore delle necessarie procedure 

approvative (V.I.A. se necessario, approvazioni urbanistiche e/o Conferenza di Servizi);

7.2 La T.A.V. S.p.A. e Italferr.Sis.T.A.V. S.p.A. promuoveranno la procedura V.I.A. dei soli progetti AV:

A. Per la tratta Bologna-Firenze sarà presentato:

- il Progetto di Massima del tratto terminale di cui all'art. 3.2;
- il Progetto di Massima degli interventi in Comune di Sesto Fiorentino di cui all'art. 5.1;
- lo Studio di Impatto Ambientale dei suddetti Progetti di Massima.

Al fine di assicurare la coerenza e la compatibilità della tratta terminale con l'assetto complessivo del Nodo verrà fornito come riferimento il quadro programmatico complessivo del Nodo AV e l'inquadramento progettuale (planimetrie e profili) del passante ferroviario AV, nonché il programma temporale di completamento delle progettazioni del Nodo AV.

B. Per il Nodo AV sarà presentato:

- ① - il Progetto di Massima del passante ferroviario AV compresa la stazione sotterranea con relativa parte funzionale fuori terra congruente alle sistemazioni urbanistiche delle aree ex Macelli;
- ② - il Progetto di Massima delle fermate metropolitane di cui al punto 4.1.2 e delle opere di viabilità passante Redi Milton lato Mugnone e viabilità parallela Redi Panciatichi di cui al precedente punto 4.2;
- lo Studio di Impatto Ambientale dei suddetti Progetti di Massima.

Per le restanti opere complementari di cui artt. 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 e 4.7 saranno prodotti:

- la descrizione del quadro programmatico;
- il piano finanziario;
- l'inquadramento progettuale (planimetrie e profili per gli interventi di viabilità e il tracciato per le tramvie);

Nell'ambito della progettazione di cui al punto B il Comune di Firenze dovrà rendere disponibile almeno il Piano - guida secondo le Norme Tecniche di attuazione del P.R.G. e il relativo SIA delle sistemazioni urbanistiche delle aree ex Macelli di cui al precedente art. 6.5 nonché le

Alti-  
anti

*[Handwritten signature]*

indicazioni per l'individuazione del tracciato preliminare delle tramvie di cui agli artt. 4.4 e 4.7.

143

- 7.3 Le Conferenze di Servizi di Tratta e di Nodo saranno aperte contestualmente entro febbraio 1998 sulla base delle normative vigenti. Qualora una delle due Conferenze di Servizi potesse essere chiusa anticipatamente rispetto all'altra, le Parti concorderanno le condizioni e le garanzie che consentono l'attuazione di tale chiusura.
- 7.4 Considerata l'esigenza di porre in esecuzione nel minor tempo possibile gli interventi, le Parti si impegnano, nell'ambito delle rispettive competenze, al rispetto dei tempi minimi consentiti dalle procedure vigenti.
- 7.5 Per i progetti relativi alle tramvie da realizzare sui finanziamenti della Legge 211/92, di cui agli artt. 4.3 e 4.4., saranno sviluppati separatamente programmi concordati con il Comune di Firenze tenuto conto che rivestono carattere di priorità rispetto agli ulteriori interventi d'interesse comunale.
- 7.6 Le Parti convengono che il Progetto di Nodo AV, da approvarsi in Conferenza di Servizi, sarà comprensivo degli interventi elencati ai punti 4.1.2, del passante Redi Milton lato Mugnone e della viabilità parallela Redi Panciatichi di cui al punto 4.2.
- 7.7 Le Parti convengono altresì che, in sede di Conferenza di Servizi per il Nodo AV, sarà definita anche una cadenza temporale per la realizzazione degli interventi sopra indicati nonché della progettazione e realizzazione degli altri interventi di cui ai punti 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 e 4.6 e delle cadenze temporali delle progettazioni di cui ai punti 4.7 e 4.8.

ART. 8

*[Handwritten signature]*

ULTERIORI INTERVENTI RELATIVI AL NODO DI FIRENZE

- 8.1 La F.S. S.p.A. s'impegna a completare l'intervento del quadruplicamento del tratto in variante Signa-Montelupo, i cui lavori sono in corso, provvedendo a rendere disponibili i finanziamenti previsti dal Contratto di Programma 1994 - 2000 nonché impegnandosi per il reperimento degli ulteriori finanziamenti, necessari per eventuali maggiori costi delle opere in questione; la Regione Toscana e la Provincia di Firenze s'impegnano invece

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



a collaborare con la F.S. S.p.A. per una rivisitazione della parte del progetto non ancora realizzato nel tratto Signa - Montelupo, che sarà prossimamente oggetto di apposita Conferenza di Servizi.

- 8.2 La F.S. S.p.A. si impegna a presentare, in ambito della Conferenza di Servizi del Nodo di Firenze, il Progetto Esecutivo e il piano finanziario per la realizzazione del Centro di Dinamica Sperimentale in località Romito, degli Impianti di Dinamica Polifunzionale e Officine Grandi Riparazioni di Firenze Osmannoro per la manutenzione straordinaria e ciclica del materiale trainato dei treni A.V., come previsto dall'Accordo F.S. S.p.A. - Istituzioni Locali e OO.SS. del 13.06.96 e successive specifiche dell'Accordo tra F.S. S.p.A. e OO.SS. del 18.11.96 e per il potenziamento dell'Officina Nazionale di Pontassieve nonché per il piano generale di riassetto e utilizzazione dell'area F.S. di Pontessieve da concordare con gli Enti Locali.
- 8.3 Le Parti concordano che, nell'ambito del progetto generale per l'attraversamento di Firenze con il quadruplicamento veloce Milano - Napoli, vengano confermate ed attualizzate tutte le determinazioni assunte il 27 Luglio 1995 con l'Accordo Quadro e con l'Accordo "Preliminare" richiamati in premessa.
- 8.4 Nell'ambito della Conferenza di Servizi di cui all'art. 7, sarà presentato il Piano di nuova localizzazione delle attività per il trasporto merci, sulla base dell'Accordo Quadro del 27.07.1995, nell'ambito del più ampio progetto di sviluppo del traffico merci per la Toscana.
- Nel Progetto merci nazionale che sarà presentato entro giugno 1997 sarà indicata l'offerta merci che utilizzerà la linea AV anche nella tratta toscana.
- 8.5 Le eventuali economie derivanti dalla attuazione della progettazione e della realizzazione delle opere complementari oggetto del presente accordo, potranno essere utilizzate per ulteriori interventi da concordare tra le Parti firmatarie.

## ART. 9

## ESERCIZIO FERROVIARIO

## MONITORAGGIO

- 9.1 Si concorda che la realizzazione degli interventi sia finalizzata al potenziamento dell'uso metropolitano della ferrovia. A tal fine le Parti si

ACI  
W-Ti

*[Handwritten signature]*

impegnano ad integrare il "Programma Direttore" per il Servizio Ferroviario Regionale, allegato all'Accordo Quadro per la tratta AV Bologna-Firenze, con un "Programma Direttore" per il servizio nell'area metropolitana da presentarsi in occasione dell'apertura della Conferenza di Servizi del Nodo A.V. di Firenze che prefiguri:

*[Handwritten mark]*

- a. le caratteristiche e la frequenza a regime del Servizio Ferroviario Metropolitano, con l'obiettivo di realizzare un cadenzamento con frequenza di almeno 12';
- b. il coordinamento del Servizio Ferroviario Metropolitano col Servizio Ferroviario Regionale e nazionale sulle direttrici regionali e nazionali confluenti sul Nodo di Firenze garantendo fin da ora sulla tratta Figline-Firenze (via S. Donato) 18 coppie di treni per il Servizio Regionale e Metropolitano;
- c. le forme possibili di implementazione del servizio ferroviario nell'area metropolitana fino alla realizzazione degli interventi;
- d. la configurazione tecnico-finanziaria della dotazione di materiale rotabile necessaria per la futura effettuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.

- 9.2 Al fine di garantire la realizzazione del servizio ferroviario metropolitano il Ministero dei Trasporti terrà conto, nell'ambito del trasferimento delle risorse conseguenti alla delega alle Regioni dei servizi ferroviari regionali e locali, della necessità di fornire adeguata copertura finanziaria, al momento in cui tali servizi saranno attivati.

Analogamente si provvederà per i servizi da attivare sulla direttrice Borgo S. Lorenzo - Firenze via Vaglia al momento dell'attivazione del relativo servizio ferroviario.

- 9.3 Le Parti si impegnano a contribuire allo studio ed alla attivazione di un sistema tariffario unitario ed integrato per tutta l'area fiorentina e le aree contigue, mediante la realizzazione di una apposita "carta della mobilità" utilizzabile sui vari sistemi di trasporto. Anche per tale finalità le Parti si impegnano a realizzare, in modo coordinato con i soggetti operanti nel comparto dei trasporti, un modello per la simulazione degli effetti degli interventi infrastrutturali e di regolazione e governo della mobilità.

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

- 9.4 La F.S. S.p.A. si impegna a studiare possibili forme che tutelino l'occupazione in Toscana, anche al fine di minimizzare i problemi delle

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

capacità ricettive e di erogazione dei servizi. La T.A.V. S.p.A. si impegna, nel rispetto della normativa vigente, a favorire l'impiego di manodopera e di imprese locali nell'ambito dei lavori di realizzazione degli interventi AV. Per parte loro le Amministrazioni locali si impegnano a promuovere attività formative e ad adottare le misure atte a favorire gli scopi sopra esposti.

- 9.5 La T.A.V. S.p.A. si impegna in una strategia di informazione adeguata e trasparente nei confronti della popolazione dell'area fiorentina. Una illustrazione delle linee del presente Protocollo sarà oggetto di una prima campagna di informazione. Sarà poi istituito un centro di informazione permanente con adeguati mezzi anche informatici che aggiornerà i cittadini sul procedere del progetto.

Firenze, li 24 Aprile 1997

Per il Ministero dei Trasporti e della Navigazione  
il Ministro

Per la F.S. S.p.A.  
l'Amministratore delegato

Per la T.A.V. S.p.A.  
l'Amministratore delegato

Per la Regione Toscana  
il Presidente

Per la Provincia di Firenze  
il Presidente

Per il Comune di Firenze  
il Sindaco

\*Per il Comune di Sesto Fiorentino  
il Sindaco

\*Per il Comune di Vaglia  
il Sindaco

The image shows seven handwritten signatures, each written over a horizontal dotted line. From top to bottom, the signatures are: 1. A cursive signature that appears to be 'Antonio Profeta'. 2. A cursive signature that appears to be 'Piero...'. 3. A cursive signature that appears to be 'Alessandro...'. 4. A cursive signature that appears to be 'Piero...'. 5. A cursive signature that appears to be 'Piero...'. 6. A cursive signature that appears to be 'Piero...'. 7. A cursive signature that appears to be 'Piero...'. The signatures are written in black ink on a white background.

- \* Il Comune di Sesto Fiorentino ed il Comune di Vaglia sottoscrivono il presente Accordo con la riserva di sottoporlo all'approvazione dei rispettivi Consigli Comunali.

Uci  
L.T.

Allegato B

**INTERVENTI DA SVILUPPARE A LIVELLO DI STUDIO DI  
FATTIBILITA' (ART. 4.8)**

  
CS  
M

Viabilità

- prolungamento sottopasso ferroviario di Via del Gignoro su via della Casaccia;
- sottopasso Viale Mazzini-Viale Malta;
- sottopasso Via Mafalda di Savoia-Viale Milton;
- nuovo sottopasso Via Crispi-Via Lami;
- completamento passante Viale Redi-Viale Milton con il collegamento, a Nord del Mugnone, fra Via Gordigiani e Via XX Settembre;
- sottopasso Viale XI Agosto Via S. Allende.



Sistema tramviario e ferrotramviario:

- tramvia Bagno a Ripoli-Gavinana-Piazza Piave;
- tramvia viali di circonvallazione;
- collegamento Scandicci Campi secondo l'ipotesi fornita dalla Provincia;

Attrezzaggio metropolitano

- fermata F.S. Girone;
- “ “ S. Salvi;



 20 

# Tratta A.V. Bologna - Firenze e Nodo A.V. di Firenze

Linea A.V. interrata

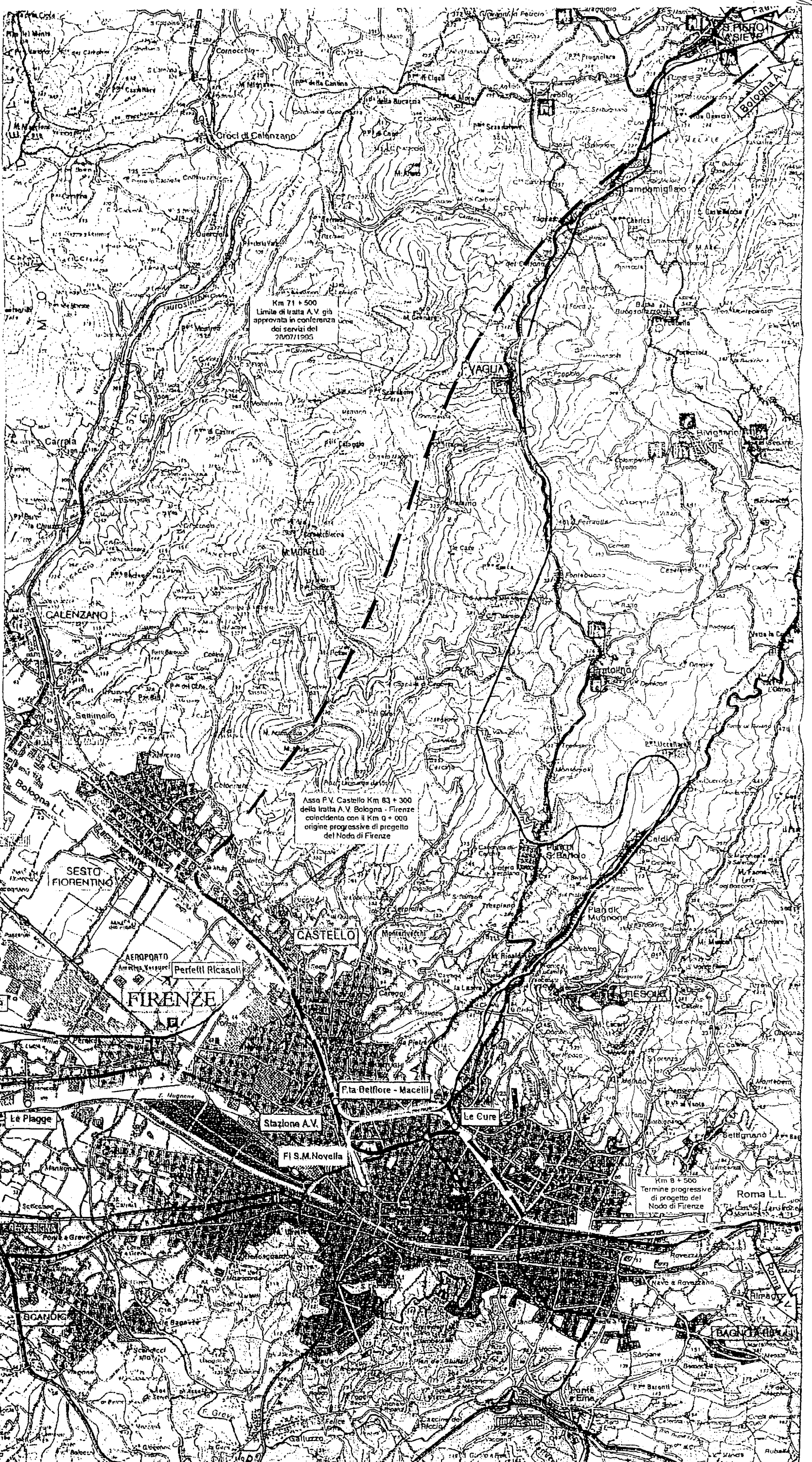
Linea A.V. in superficie

Linee F.S. esistenti

Linee F.S. in corso di  
realizzazione e  
linea Faentina

Linee da realizzare

Fermate ad integrazione  
dell'attrezzaggio  
metropolitano del nodo



Km 71 + 500  
Limite di tratta A.V. già  
approvata in conferenza  
dei servizi del  
20/07/1995

Asse F.V. Castello Km 83 + 300  
della tratta A.V. Bologna - Firenze  
coincidente con il Km 0 + 000  
origine progressive di progetto  
del Nodo di Firenze

Km 8 + 500  
Termine progressive  
di progetto del  
Nodo di Firenze