

letto 9.6.88
A

ATTO AGGIUNTIVO AL PROTOCOLLO D'INTESA TRA MINISTERO DEI
TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, FS SPA, TAV SPA, REGIONE TOSCANA,
PROVINCIA DI FIRENZE, COMUNE DI FIRENZE, COMUNE DI SESTO
FIORENTINO, COMUNE DI VAGLIA, DEL 24/4/97.

Premesso che:

- in data 24.4.97 è stato sottoscritto tra le parti il protocollo d'intesa sulla risoluzione del nodo ferroviario fiorentino e della parte terminale sud della tratta Firenze-Bologna;
- si rende necessario definire il completamento del "sistema-stazione" Firenze S.M. Novella localizzando la fermata dell' AV e i relativi servizi fuori terra, compatibilmente con le nuove destinazioni urbanistiche previste dal Piano Guida;
- è opportuno precisare anche la tempistica delle procedure che porteranno alla realizzazione delle opere;

le parti concordano quanto segue:

1. si conferma la contestualità delle opere relative alla tratta e al nodo, garantita dal confermato impegno del Governo ad assicurare adeguata copertura al quadro finanziario delle opere ferroviarie e complementari che F.S. e T.A.V. si sono impegnate a progettare e a realizzare per la tratta e per il nodo.
2. Il tracciato della linea A.V. nella zona Fortezza-Belfiore-Macelli è quello indicato nell'allegato 1.
3. La Stazione AV fuori terra (servizi ecc.) che è oggetto dello studio urbanistico del Comune è collocata nell'area Belfiore (a sud del Mugnone), nel rilevato ferroviario compreso tra viale Redi, viale Belfiore e il Mugnone secondo l'allegato schema planimetrico (allegato 2). Resta inteso che i tracciati ivi rappresentati riguardanti il tapis roulant e il people mover con relative fermate sono indicativi e saranno definiti in sede di progetto esecutivo
4. I marciapiedi della Stazione AV sotterranea saranno posizionati tra via Circondaria e il Mugnone tenendo in conto la necessità di assicurare la massima integrabilità con la prevista nuova fermata del trasporto regionale.
5. Il posizionamento definitivo del "camerone" interrato della Stazione AV rispetto al torrente Mugnone verrà definito congiuntamente tra Italferr ed il Comune di Firenze a seguito di approfondimento progettuale per gli aspetti idrogeologici e tecnico-costruttivi. La distanza tra il "camerone" (di diametro 42 m.) e il torrente Mugnone sarà ridotta al minimo nel rispetto degli approfondimenti di cui sopra e del punto 4..
6. Gli scavi a cielo aperto saranno estesi quanto possibile coerentemente con le indicazioni dei punti precedenti e con le nuove destinazioni urbanistiche previste dal piano guida.
7. I lavori di costruzione del complesso della Stazione AV in zona Belfiore dovranno essere programmati e resi compatibili con la funzionalità dell'I.D.P. dell'Osmannoro, con il potenziamento infrastrutturale Rifredi-Castello e con il potenziamento tecnologico del nodo.
8. La pubblicazione dello studio di impatto ambientale della parte terminale della tratta AV Firenze-Bologna, corredata dagli elementi fondamentali dello studio di impatto

ambientale del nodo, avverrà entro il 28 febbraio 1998. La Conferenza dei Servizi del tratto terminale predetto sarà convocata coerentemente con la procedura prevista entro il 15.4.98. Entro la stessa data avverrà la pubblicazione dello studio di impatto ambientale del nodo di Firenze, con i seguenti contenuti:

- a) il Progetto di Massima del passante ferroviario AV compresa la stazione, congruente alle sistemazioni urbanistiche;
- b) il Progetto di Massima delle fermate metropolitane e delle opere di viabilità Redi Milton e Redi Panciatichi;
- c) per le restanti opere di cui ai punti da 4.1 a 4.7 del protocollo d'intesa citato in premessa:
 - 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).

9. Il Comune di Firenze si impegna a consegnare a Italferr il piano guida entro il 16 febbraio '98 corredato dai contenuti definiti nell'allegato 3.

10. Sulla base di quanto suesposto, le parti si impegnano a porre in essere ogni sforzo per consentire la chiusura della Conferenza dei Servizi del tratto terminale possibilmente entro il 30 aprile 98.

11. Le parti si impegnano a concludere la Conferenza dei Servizi del Nodo entro il 1998.

12. In coincidenza con la pubblicazione dello studio di impatto ambientale del Nodo di Firenze, TAV si impegna ad attivare un centro di informazione permanente diretto a garantire la massima trasparenza sui contenuti e sull'iter di avanzamento del progetto.

13. Tutti gli articoli del Protocollo di Intesa del 24.4.97 non esplicitamente qui sopra richiamati e/o modificati sono integralmente confermati; comunque entro un mese dalla data della firma del presente atto aggiuntivo sarà convocato un apposito incontro per una verifica dei tempi e degli impegni previsti

Per il Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Per la F.S. SpA

Per la TAV SpA

Per la Regione Toscana

Per la Provincia di Firenze

Per il Comune di Firenze

Per il Comune di Sesto Fiorentino

Per il Comune di Vaglia

28.1.98?

Contenuti minimi del Piano Guida del Comune di Firenze

Il Piano Guida, allo scopo di consentire la progettazione di massima, dovrà comprendere i seguenti elementi:

- Quadro di insieme della Stazione A.V.;
- Viabilità, accessi, flussi funzionali;
- Schema funzionale della Stazione A.V.;
- Schema distributivo delle zone e degli spazi ferroviari/commerciali;
- Definizione delle zone destinate a parcheggi di media e lunga sosta;
- Definizione delle aree destinate a stazione di servizio taxi;
- Ubicazione dell'Autostazione a servizio del trasporto pubblico su gomma;
- Ubicazione del tracciato e delle fermate della seconda tramvia Novoli-Piazza Piave in relazione alla Stazione A.V.

Il Piano Guida dovrà altresì chiarire se il "People mover" sarà destinato a sistema di trasporto chiuso all'interno degli impianti ferroviari, o se in alternativa, lo stesso debba essere progettato come sistema di trasporto "aperto" anche ad altri impieghi; in tale seconda ipotesi è necessario che FS/TAV esegua gli approfondimenti necessari riguardanti il tracciato ed i punti di fermata nonché i carichi di traffico aggiuntivi rispetto a quelli ferroviari previsti nell'arco della giornata e nell'ora di punta.

[Handwritten signatures and initials]