



ACCORDO per l'AGGIORNAMENTO

delle opere relative al Nodo ferroviario AV di Firenze previste:

- nel Protocollo d'Intesa del 24/04/97;
- nell'Accordo Procedimentale del 3/3/99;
- nell'aggiornamento Accordo Quadro stipulato il 27/07/1995 e dell'accordo integrativo del 3.3.99 stipulato il 15/02/01;
- nell' Atto Integrativo del 23/12/03;
- nell'Accordo del 8 Gennaio 2007

TRA

*WSL*

- Rete Ferroviaria Italiana spa, con sede legale in Roma, piazza della Croce Rossa 1, codice fiscale 0158870581 e partita IVA 01008081000, rappresentata da Michele Mario Elia, nato Castellana Grotte (BA) il giorno 5 ottobre 1946, il quale interviene nel presente atto in qualità di Amministratore Delegato;

*fa*  
*de*

- la Regione Toscana, codice fiscale 01386030488, rappresentata da Enrico Rossi nato il giorno 25 agosto 1958 a Bientina (PI), in qualità di Presidente della Regione Toscana;

*ER*

- la Provincia di Firenze, codice fiscale 80016450480, rappresentata da Laura Cantini, nata a Castel Fiorentino (FI) il giorno 8 gennaio 1958, in qualità di Vicepresidente della Provincia di Firenze;

- il Comune di Firenze, avente sede a Firenze in Piazza della Signoria n.1 (Codice Fiscale 1307110484), rappresentato da Matteo Renzi, nato a Firenze il giorno 11 gennaio 1975, in qualità di Sindaco di Fi-



renze;

**Premesso** che:

- in data 24 aprile 1997 è stato sottoscritto tra il Ministero dei Trasporti, la società F.S. S.p.A., la società T.A.V S.p.A., la Regione Toscana, la Provincia di Firenze, i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Vaglia il "Protocollo d'intesa" per la definizione del tracciato della tratta terminale A.V. Bologna/Firenze, del tracciato del passante del nodo A.V. di Firenze e della localizzazione della stazione A.V., con annesse opere di viabilità funzionali al miglioramento dei collegamenti in ambito cittadino, interventi di attrezzaggio metropolitano delle linee ferroviarie del nodo (fermate), progettazione e realizzazione di un sistema di tramvie ed altri interventi riguardanti l'assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana;

- con il suddetto "Protocollo", la "F.S. S.p.A." s'impegnava (art.4.1) "a redigere il Progetto di Massima ed Esecutivo e a realizzare per il Servizio Ferroviario Metropolitano gli interventi" ivi indicati (artt. 4.1.1., 4.1.2. e 4.1.3.) "fino alla concorrenza di Lit. 53 miliardi (valuta 1997)";

- tra questi interventi erano previsti, all'art. 4.1.1 "l'attestamento della Faentina a Firenze SMN", all'art. 4.1.2 le seguenti fermate metropolitane: Cure, Perfetti Ricasoli, Piagge, S. Donnino (con passerella sull'Arno di collegamento con Badia a Settimo), fermata/parcheggio sulla direttrice Osman-



norò/Campi Bisenzio in corrispondenza dell'Autostrada A1",

all'art. 4.1.3 "interventi diffusi sul Nodo per attrezzaggio me-

tropolitano che prevedano la costruzione di parcheggi scam-

biatori in corrispondenza delle fermate metropolitane per fa-

vorire l'intermodalità fra i vari vettori".

- con detto "Protocollo", la "T.A.V. S.p.A." s'impegnava (art.

4.2) "a redigere il Progetto di Massima ed Esecutivo ed a re-

alizzare una serie di opere viarie", ivi indicate, "fino alla con-

correnza di Lit. 128 miliardi (valuta 1997)";

- con detto "Protocollo", la "T.A.V. S.p.A." s'impegnava altresì

(art 4.7 e 4.8) "a sviluppare la progettazione di massima del-

le seguenti tramvie e/o ferrotramvie, ivi indicate fino alla con-

correnza di Lit. 6 miliardi (valuta 1997): diramazione Pereto-

la- Università - Sesto, tratto Campo Marte - Rovezzano-

Bagno a Ripoli-Ponte a Niccheri Casello A1 FISud- Dirama-

zione per il Lotto "0" nell'ambito della Tramvia Firenze Scan-

dicci; diramazione Novoli - Careggi; sviluppi studi di fattibilità

relativi alla viabilità, al Sistema Tramviario e Ferrotramviario

ed all'attrezzaggio metropolitano riportati nell'allegato B;

- nell'ambito della "Conferenza di Servizi del 3 marzo 1999", è

stato approvato (con "prescrizioni") il progetto relativo al pas-

sante ferroviario AV/AC e ai connessi interventi di stazione

sotterranea e di superficie, alla viabilità connessa (Viale Redi

- Viale Milton e Viale Redi - Via Panciatichi) ed alle nuove

fermate metropolitane;

*Wsl*

*fer*

*FDW*

- con l' "Accordo Procedimentale del 3 marzo 1999", stipulato tra la F.S. S.p.A., la T.A.V. S.p.A., la Regione Toscana, la Provincia di Firenze ed il Comune di Firenze, sono state ridefinite le opere viarie e gli interventi complementari, a parziale modifica di quanto stabilito nei punti 4.2, 4.7 e 4.8 del "Protocollo d'Intesa del 24/4/97", fermo restando gli impegni finanziari stabiliti al punto 4.2, pari a Lit. 128 Mld. (valuta 1997 - €66.106.483,08), ed ai punti 4.7 e 4.8 pari a Lit 6 Mld ( valuta 1997 pari a Euro 3.098.741,39) fissi ed invariabili, fatto salvo l'adeguamento monetario sulla base dell'indice ISTAT FOI;
- con il "Protocollo d'Intesa del 3 marzo 1999", stipulato tra il Ministero dei Lavori Pubblici, la Regione Toscana, il Provveditorato alle OO.PP. della Toscana, l'Autorità di Bacino del Fiume Arno, il Comune di Firenze, la F.S. S.p.A. e la T.A.V. S.p.A., sono stati definiti i criteri ed i tempi di redazione delle progettazioni degli interventi di "adeguamento idraulico del torrente Mugnone, nel tratto cittadino di Firenze compreso tra l'attraversamento ferroviario della stazione di S.M.N. e lo sbocco in Arno", prevedendo che tutti gli interventi dovessero essere completati "sei mesi prima dell'entrata in esercizio del passante AV/AC";
- in data 15.02.2001 è stato stipulato l'aggiornamento dell'Accordo Quadro stipulato il 27.7.1995 e dell'Accordo integrativo del 3.3.99 nel quale, all'art. 4, è prevista la realizzazione delle seguenti fermate in aggiunta rispetto a quelle



previste all'art. 4.1.2 del Protocollo del 24.4. 1997: Peretola  
aeroporto, seconda fase della fermata delle Cure sulla diret-  
trice Campo Marte – S.M. Novella, e la sola progettazione  
preliminare della fermata S. Salvi;

- in seno alla "Conferenza dei servizi del 23 dicembre 2003",  
indetta per la valutazione e l'approvazione del progetto rela-  
tivo alla "linea passante AV/AC tra le stazioni di Castello e di  
Rifredi" e per l'approvazione del progetto definitivo della  
"nuova stazione A.V. di Firenze", è stata confermata la pre-  
scrizione di completare gli "interventi di adeguamento idrauli-  
co del torrente Mugnone" prima dell'attivazione della stazio-  
ne A.V.;

- a seguito e per effetto della "Convenzione stipulata in data  
04.12.2003", la T.A.V. S.p.A. ed R.F.I. S.p.A. hanno conve-  
nuto che gli interventi al Nodo AV/AC di Firenze di cui all'  
"Atto Integrativo all'Accordo Procedimentale del 03.03.1999"  
siano gestiti direttamente da R.F.I. che -quindi- subentra a  
tutti gli effetti a T.A.V. in tutti gli impegni assunti dalla stessa  
relativamente al "Nodo AV/AC di Firenze" ed, in particolare,  
negli impegni di cui agli artt. 4.2, 4.7 e 4.8 del "Protocollo  
d'Intesa del 24.04.1997" e s.m.i. ed in quelli assunti da F.S.  
con l'art. 4.1 del medesimo "Protocollo d'intesa 1997" e  
s.m.i., oggi a carico di R.F.I. S.p.A.;

- con l'art. 2 dell'"Atto Integrativo all'Accordo Procedimentale  
del 3 marzo 1999", sottoscritto il 23 dicembre 2003, "con rife-

WXL

fe  
de

TPew

rimento all'art. 3 dell'Accordo Procedimentale del 3 marzo 1999 ed all'art. 4.2 del Protocollo d'Intesa del 24.04.1997", R.F.I. ha confermato l'impegno per l'importo relativo ai 128 Mld. (€66.106.483,08 - valuta 1997) e si è impegnata "a mettere a disposizione un ulteriore importo pari a €10.000.000,00 (valuta 2003) omnicomprensivo, fisso ed invariabile, fatto salvo l'adeguamento monetario all'indice I-STAT FOI" (art. 2) per i seguenti interventi: "contributo per la realizzazione dell'interramento dell'elettrodotto di alimentazione della SSE di Rifredi" e "contributo per i lavori di adeguamento idraulico del torrente Mugnone, escluso il by-pass idraulico, già compreso nel progetto del Passante AV/AC";

- con il suddetto "Atto Integrativo" si stabiliva -poi- che il Comune di Firenze, d'intesa con gli altri sottoscrittori, avrebbe potuto aggiornare, entro 9 mesi, il quadro di ripartizione degli impegni finanziari, individuando anche le risorse finanziarie per le opere di adeguamento del torrente Mugnone, fermi restando gli importi complessivi suddetti a carico di R.F.I.;

- in data 8 Gennaio 2007 è stato sottoscritto fra RFI S.p.A, la Regione Toscana, la Provincia di Firenze ed il Comune di Firenze l'"Accordo per l'aggiornamento delle opere previste dal Protocollo d'Intesa del 24/04/1997, dall'Accordo Procedimentale del 3/3/1999 e dal successivo Atto integrativo del 23/12/2003";



- con il suddetto "Accordo", le parti hanno convenuto che "il contributo originariamente previsto all'art. 4.2 del "Protocollo d'intesa del 24.04.1997, aggiornato alla fine del mese dicembre 2005, era pari a € 85.223.463,38" e che "la disponibilità economica residua alla data del 31 dicembre 2005, al netto delle progettazioni e delle opere già realizzate era pari a € 51.908.840,08";

- con l'Accordo sottoscritto in data 8 gennaio 2007 sopracitato è stato concordato di modificare in parte gli interventi da eseguire e la priorità degli stessi, prevedendo di finanziare, in primo luogo, l'"adeguamento idraulico del Torrente Mugnone" per un importo di € 30.500.000 e, con i fondi residui pari a € 21.408.840,08, il prolungamento del "sottopasso pedonale Statuto", il "completamento delle rampe sottopasso Giuliani Panciatici", "il nuovo sottopasso Dalla Chiesa Spadaro (Varlungo)" ed il "sottopasso pedonale Statuto di collegamento fra Via Lami e Viale Cadorna";

- con l'Accordo per la realizzazione degli interventi di adeguamento idraulico del torrente Mugnone sottoscritto sempre in data 8 gennaio da R.F.I. S.p.A., Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze è stata concordata la realizzazione degli "interventi di adeguamento idraulico del torrente Mugnone, nel tratto compreso tra il sottopasso ferroviario della stazione Firenze S.M.N. e lo sbocco in Arno"

Wm

Ja

Hew



per un costo pari a 44,5 milioni di Euro, comprensivo d'I.V.A.

al 10%;

- R.F.I. S.p.A. è stata individuata come soggetto realizzatore delle opere di adeguamento idraulico del Mugnone, "cofinanziate per un importo di 14 milioni di Euro con le risorse di cui alla Delibera CIPE 19/2004, assegnate alla Regione Toscana in attuazione del IV Accordo Integrativo all'APQ Settore Infrastrutture di trasporto, siglato il 31 marzo 2005";

- ad oggi, sono stati realizzati da R.F.I. S.p.A.: "l'attestamento della linea Faentina a SMN (art. 4.1.1. del Protocollo d'intesa del 24.4.97), le fermate Cure prima fase, Piagge, S. Donnino (ad esclusione della passerella sull'Arno), Perfetti Ricasoli (al grezzo) (art. 4.1.2 del Protocollo d'intesa del 24.4.97), il parcheggio scambiatore di via Salviati ed il sistema di parcheggio di superficie connesso con la stazione ferroviaria di Rifredi (art. 4.1.3 del Protocollo d'intesa del 24.4.1997 come specificato in seguito nell'art. 3.4 dell'Accordo Procedimentale del 3.3.99); sono state inoltre realizzate le seguenti opere viarie previste all'art. 4.2 del Protocollo d'Intesa del 24.4.1997 come parzialmente modificato dall'art.3.2 dell'Accordo Procedimentale del 3.3.99: raddoppio del sottopasso di viale Belfiore, sottovia Giuliani Panciatici completo, sottopasso pedonale Faentina, sottopasso di Via Vittorio Emanuele per la soppressione di 3 PL, viadotto Cantone – Cattani, allargamento sottopassi di via Lanzi. Ri-



spetto a quanto previsto nell'ambito dell'articolo 4.1 del Protocollo d'Intesa del 24.4.97 e aggiornamenti successivi per l'aspetto fermate metropolitane, restano quindi da completare la fermata "Perfetti Ricasoli", e da realizzare la passerella sull'Arno connessa alla fermata "San Donnino", la fermata seconda fase delle Cure, la fermata parcheggio direttrice Osmannoro/Campi Bisenzio e la fermata Peretola Aeroporto, entrambe sulla linea Osmannoro - Campi così come previsto all'art. 4.5. del Protocollo d'Intesa del 24.04.1997 e s.m.i..

Nell'ambito dell'art. 4.2 del Protocollo d'Intesa del 24.4.97 e successive modifiche ed integrazioni relative alle opere viarie (Accordo Procedimentale del 3.3.99, Accordo sulle priorità del 08.01.2007), restano da realizzare il sottopasso ferroviario Dalla Chiesa - Spadaro (Varlungo), il sottopasso pedonale "Statuto" di collegamento fra Viale Cadorna e Piazza Muratori e il sottopasso pedonale "Statuto" di collegamento fra Via Lami e Viale Cadorna.

- Nell'ambito degli artt. 4.7 e 4.8 del protocollo d'intesa del 24.4.1997 e s.m.i. relative allo sviluppo della progettazione di massima delle ivi previste tramvie, restano ancora da realizzare alcune progettazioni per un importo residuo di Euro 1.562.245,39 (valuta 1997), tenuto conto delle progettazioni di massima già svolte e degli importi già contabilizzati da R.F.I. per studi di fattibilità.

W

J

+

H

- il "Comitato di Vigilanza del Mugnone" previsto dall'art. 10 dell'"Accordo del 8 gennaio 2007", nelle sedute del 4 agosto 2010, del 28 marzo 2011 e del 23 giugno 2011, ha formalizzato che, per il completamento degli "interventi del torrente Mugnone", necessitano ulteriori 16,1 milioni di Euro (oltre ai 44,5 milioni di Euro già previsti), comprensivi degli interventi aggiuntivi richiesti dagli Enti sottoscrittori dell'Accordo e delle varianti, al netto di eventuali altri oneri derivanti dai contenziosi;

- alla luce di quanto sopra rappresentato e delle mutate esigenze maturate si ritiene necessario aggiornare gli interventi concordati con gli Accordi sopra citati, dando atto di quelli già realizzati;

- per quanto riguarda gli interventi di messa in sicurezza idraulica del Mugnone si ritiene necessario aggiornare il quadro finanziario e individuare l'impegno di RFI a realizzare le opere secondo il progetto attuale, comprese le varianti già richieste,

- per quanto riguarda alcune opere infrastrutturali connesse al sottoattraversamento ferroviario di Firenze e alla nuova stazione AV, quali il completamento della fermata metropolitana di Perfetti Ricasoli, la seconda fase della fermata metropolitana Le Cure e la fermata di Circondaria, approvate con la Conferenza di servizi del 3 marzo 1999, nonché le fermate metropolitane di Peretola Aeroporto e di San Salvi, non ap-



provate, si ritiene necessario un ripensamento a favore di altri interventi che possono risultare più efficaci per la mobilità, puntando a privilegiare il ruolo centrale della Stazione di S.M. Novella per il servizio ferroviario regionale e metropolitano e per l'interscambio con il servizio ferroviario nazionale tramite un adeguato collegamento ferroviario tra la Stazione di S.M. Novella e la nuova stazione AV;

- per quanto riguarda il tracciato della linea tramviaria 2 in prossimità della nuova stazione AV, modificato per rispondere più adeguatamente alle esigenze della mobilità cittadina, si rende necessario un adeguamento del progetto dell'area circostante la Stazione AV;

- per quanto riguarda la realizzazione della "Linea tramviaria n. 4 Leopolda -Piagge si rende necessario individuare gli elementi di compatibilità con l'infrastruttura ferroviaria esistente;

- per quanto riguarda il modello di esercizio ferroviario dell'intero nodo fiorentino si rende necessario un approfondimento che punti ad un trasporto di carattere metropolitano integrato con il trasporto regionale, individuando conseguentemente i necessari adeguamenti infrastrutturali del nodo ferroviario fiorentino,

- per quanto riguarda l'informazione e la comunicazione ai cittadini che la realizzazione di una grande infrastruttura di interesse collettivo quale l'attraversamento urbano delle linee

AV/AC di Firenze, richiede, si ritiene necessario definire fi-

nanziamenti e modalità in grado di garantire un'attività capil-

lare e continuativa.

- tutti gli impegni sulle opere infrastrutturali del Nodo A.V. di

Firenze assunti da TAV e da RFI negli accordi citati in pre-

messa e non modificati con il presente accordo, restano con-

fermati, con particolare riferimento al quadro di potenziamen-

to dei collegamenti tra Firenze, Campi e Prato.

- Vista la Delibera Regione Toscana.....

- Vista la Delibera Provincia di Firenze.....

- Vista la Delibera di Giunta del Comune di Firenze n.338 del

02/08/11

Tutto ciò premesso, **si conviene** quanto segue.

**- Articolo 1 -**

**“Premesse”**

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

**- Articolo 2 -**

**“Impegni finanziari”**

Le Parti convengono che -al 31 dicembre 2010- la disponibilità economica residua rispetto a quanto emerso dagli accordi precedenti relativamente all' art. 4.2 del Protocollo d'Intesa del 24.4.1997 e s.m.i., al netto delle progettazioni e delle opere già realizzate, è pari a € 21,409 M€ salvo adeguamento ISTAT FOI e relativamente agli art.



4.7 e 4.8 del Protocollo d'Intesa del 24.4.1997, al netto delle progettazioni e degli studi già realizzati e contabilizzati, è pari a € 1,562 M€ (valuta 1997).

Le parti prendono atto altresì che altre opere previste (relative agli interventi per la mobilità nella Città di Firenze) negli accordi sopra citati e nelle Conferenze di Servizi, non ancora realizzate, risultano essere le seguenti: Fermate Metropolitane (San Salvi, Peretola Aeroporto, completamento Perfetti Ricasoli), collegamento a spola tra nuova stazione AV e Firenze SMN, seconda fase Fermata Le Cure e Fermata di Circondaria, a cui occorre aggiungere la Passerella sull'Arno connessa alla fermata di San Donnino, di interesse sovra-comunale.

Il totale costituito dalla somma degli impegni derivanti dalle opere succitate è pari a 80,100 M€.

Sulla base di quanto sopra esposto le parti convengono che:

- i fondi previsti dal Comitato di Vigilanza per il completamento degli interventi del torrente Mugnone, comprensivi degli interventi previsti e richiesti dagli enti sottoscrittori dell'Accordo e delle varianti pari a 16,100 M€ sono prelevati dalla disponibilità economica residua di cui all'art 4.2 del Protocollo d'Intesa del 24.4.1997 ad oggi pari a 21,409 M€ che a seguito di rivalutazione ISTAT FOI a Giugno 2011 risultano essere pari a 23,871 M€; RFI a fronte del suddetto importo di 16,100 M€, omnicomprensivo fisso e invariabile, realizzerà le opere del Mugnone secondo il progetto attuale, comprese le varianti già richieste indicate in allegato al verbale del Comitato di Vigilanza del 28.3.2011, senza farsi carico unicamen-

WXL

fer

de

Ren



te di ulteriori oneri derivanti da eventuali modifiche richieste da  
Enti terzi.

- i fondi previsti agli art. 4.7 e 4.8 del Protocollo d'Intesa del  
24.4.1997 originariamente pari a 3,099 M€ che a seguito di rivalu-  
tazione ISTAT FOI a Giugno 2011 risultano essere pari a 4,143  
M€ e al netto delle progettazioni e studi di fattibilità già eseguiti ri-  
sultano essere pari a 2,607 M€ e saranno versati direttamente al  
Comune di Firenze che provvederà a redigere autonomamente gli  
ulteriori studi di fattibilità o progettazioni necessari;

- RFI destina l'importo economico sopra descritto pari a 80,100 M€  
nel seguente modo: 76,600 M€ al Comune di Firenze per la rea-  
lizzazione a cura del Comune medesimo di interventi per la viabili-  
tà e la mobilità nell'interesse della città di Firenze ed 3,500 M€ alla  
Provincia di Firenze per la realizzazione a cura della Provincia  
medesima della passerella pedonale a San Donnino; a fronte di  
ciò Comune di Firenze e Provincia di Firenze rinunciano espres-  
samente a richiedere a RFI finanziamenti per gli altri interventi so-  
pra elencati.

- RFI destina al Comune di Firenze l'importo economico residuo, di  
cui all'art 4.2 del Protocollo d'Intesa del 24.4.1997, (detratti i fondi  
di 16,100 M€ necessari per il Torrente Mugnone) pari a 7,771 M€  
per interventi connessi al territorio cittadino.



- Articolo 3 -

“Linea tramviaria n. 2 Peretola-Unità”

Per quanto attiene al previsto “attraversamento delle aree ferroviarie Belfiore da parte della Linea tramviaria n. 2”, R.F.I. S.p.A. conferma l'impegno a:

- predisporre i progetti e gli atti necessari per l'approvazione della variante al progetto della Stazione AV conseguente al tracciato della Linea tramviaria n.2 (approvato dal Comune di Firenze con le Delibera di Giunta del 862/2007, del 149/2009 e del 52/2011),mantenendo invariate le superfici previste nel progetto presentato da TAV/RFI e approvato nella Conferenza di Servizi del 23/12/2003; a tale riguardo, premesso che le aree previste per la realizzazione delle suddette superfici sono oggi occupate dal tracciato della tramvia, il Comune, con la presente sottoscrizione, esprime il proprio consenso alla ubicazione delle superfici in altra area, da individuarsi all'interno dell'ambito Belfiore;

*WSL*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

- a promuovere la convocazione della Conferenza di Servizi relativa alla suddetta variante entro 4 mesi dalla sottoscrizione del presente atto;

*[Handwritten signature]*

- cedere in uso al Comune di Firenze le aree in ambito ferroviario, necessarie alla realizzazione della suddetta Linea tramviaria, entro un termine compatibile con il cronoprogramma dei lavori della tramvia e della stazione AV,

- consegnare al Comune di Firenze le aree, ad oggi nella disponibilità di “R.F.I. S.p.A.” sul “Viale Redi ex n. 4”, necessarie alla rea-



lizzazione della suddetta Linea tramviaria, entro un termine compatibile con il cronoprogramma dei lavori della tramvia e della stazione AV a condizione che il passaggio della proprietà di tali aree venga formalizzato entro 90 giorni dalla firma del presente atto mediante riconoscimento a RFI degli oneri pro quota sostenuti per l'acquisizione di dette aree, sulla base delle particelle espropriate e tenuto conto dell'utilizzo delle stesse come aree di cantiere. RFI resta inoltre sollevata da eventuali oneri conseguenti a bonifiche che si rendessero necessarie, salvo il caso in cui dette bonifiche siano riconducibili ad attività svolte dal cantiere AV e opere connesse.

- consentire la realizzazione da parte del Concessionario Tram di Firenze SPA delle opere tramviarie in ambito ferroviario ivi compreso il passaggio della linea tramviaria all'interno dell'edificio Mazzoni;

- consentire la compatibilità della cantierizzazione delle opere tramviarie con quelle ferroviarie, realizzate -nello stesso ambito- da R.F.I. S.p.A.;

Per quanto attiene al recupero dell'edificio "Mazzoni", RFI rispetterà le prescrizioni emanate dalla Sovrintendenza e quelle che quest'ultima dovesse eventualmente emanare in sede di Conferenza dei Servizi al fine di consentire l'attraversamento dell'edificio coerentemente con il cronoprogramma dell'opera tramviaria.



- Articolo 4 -

**“Linea tramviaria Leopolda Piagge”**

Per la realizzazione della “Linea tramviaria n. 4 Leopolda –Piagge”, prevista dal “Piano Strutturale del Comune di Firenze” approvato il 22 Giugno 2011, “R.F.I. S.p.A.” s’impegna a cedere in uso al Comune di Firenze l’infrastruttura ferroviaria nel tratto “Cascine/Leopolda” entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente Accordo, al fine di destinarla all’esercizio tramviario, previo ottenimento dei pareri ministeriali necessari per l’autorizzazione a sopprimere il tratto di linea interessato, e a garantire l’attuale livello di servizio regionale fino al completamento del sottoattraversamento.

*WSL*

- Il Comune ed R.F.I. convengono che oneri di cessione della proprietà dell’infrastruttura e delle aree necessarie alla realizzazione della “Linea Tramviaria n.4 Leopolda-Piagge” saranno disciplinate nell’ambito della convenzione urbanistica per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie di Porta al Prato, soggetta alle verifiche e procedure per l’accordo di pianificazione ex articolo 21 della l.r.1/2005 previsto, per le aree ferroviarie, dall’art. 9, comma 6, della disciplina del piano di Indirizzo Territoriale approvato con D.C.R. n. 72 del 24 luglio 2007.

*fu*  
*de*

*thuis*

R.F.I. S.p.A. s’impegna – poi - a consentire nel tratto “Cascine/Leopolda Piagge” l’affiancamento all’infrastruttura ferroviaria esistente d’un nuovo tratto di linea tramviaria per il raggiungimento della “Stazione delle Piagge”, che dovrà tener conto delle ipotesi di potenziamento della linea Firenze-Empoli nel tratto Cascine-Renai come da Atto ag-



giuntivo all'Intesa generale quadro del 22 gennaio 2010 e la possibile

ulteriore estensione del collegamento tramviario in affiancamento fino

a Bivio Renai.

**- Articolo 5 -**

**“Modello di esercizio ed adeguamenti infrastrutturali del nodo**

**ferroviario fiorentino”**

Con il presente “Accordo” si prende atto del fatto che:

- negli Atti citati in premessa, si evidenziava che, fra i principali bene-

fici derivanti dalla realizzazione del sottoattraversamento AV/AC, vi

fosse la realizzazione di un Servizio Ferroviario Metropolitano ad alta

frequenza ed accessibilità nell'area fiorentina, caratterizzato da fre-

quenze molto elevate e dalla possibilità di effettuare fermate a distan-

ze ravvicinate;

- per i motivi di cui sopra, gli Enti sottoscrittori ritengono prioritaria la

messa in esercizio di un Servizio Ferroviario Metropolitano ad alta

frequenza e con fermate ravvicinate in conseguenza dell'attivazione

del sottoattraversamento AV/AC.

Occorre precisare che, a seguito del completamento del sottoattra-

versamento, quest'ultimo sarà utilizzato per i servizi nazionali della

lunga percorrenza mentre la rete ferroviaria di superficie del Nodo fer-

roviario di Firenze sarà utilizzata prevalentemente <sup>e prioritariamente</sup> per i servizi ferro-

viari regionali e metropolitani, salvo situazioni di disservizio o diversi

accordi con la Regione Toscana

Preso atto del fatto che il Servizio Ferroviario Metropolitano, come

sopra delineato, dovrebbe sovrapporsi ad altre tipologie di servizio



ferroviario che continueranno ad interessare il nodo fiorentino, anche dopo la realizzazione del sottoattraversamento, quali:

- il Servizio Ferroviario Regionale;
- il residuo Servizio A.V. nella Stazione di S.M.N. o nelle altre stazioni di superficie presenti nel nodo;
- la quota del servizio merci che non potesse transitare nel passante in quanto non armonizzabile con il servizio AV e le attività manutentive.

Preso atto del fatto che, per le tipologie suddette, attualmente, non sono state ancora condivise fra R.F.I. S.p.A. e le Amministrazioni pubbliche ipotesi di progetti orari definitivi che tengano conto delle singole caratteristiche di impostazione dei diversi servizi.

*WZ*

Preso atto del fatto che, ad oggi, non è stata ancora elaborata e condivisa nessuna ipotesi di "Servizio Ferroviario Metropolitano" coerente con i livelli di servizio attesi dagli Enti sottoscrittori, ancorché questo fosse stato considerato -fin dall'inizio- un beneficio imprescindibile della realizzazione del sottoattraversamento AC/AV.

*[Handwritten signature]*

Preso atto del fatto che, una volta realizzato il sottoattraversamento, permarranno alcuni elementi di criticità che sembrano limitare la possibilità di esercire i diversi servizi di superficie; tali criticità sono riconducibili alla:

*FLew*

- presenza nella tratta "Rovezzano-Campo di Marte" di due soli binari utilizzabili per i servizi non A.V.;

- presenza nella tratta "Campo di Marte-Rifredi" di due soli binari in superficie destinati ad ospitare tutto il traffico di cintura;



- presenza di bivi fra Rifredi e Empoli con limitazioni per interferenza fra servizi.

Infine, preso atto che l'esercizio di un Servizio Ferroviario Metropolitano richiede la definizione di un sistema di fermate metropolitane che, in aggiunta alle stazioni esistenti, utilizzi le fermate già previste nei precedenti Accordi, quali: le fermate, Circondaria, Perfetti Ricasoli, Peretola.

In considerazione di quanto sopra detto, R.F.I. S.p.A. s'impegna a redigere, entro otto mesi dalla definizione da parte della Regione e del Comune dei livelli di servizio e della loro articolazione e perimetrazione, uno studio di fattibilità nell'ambito del nodo ferroviario fiorentino (tratte: Montevarchi - Pontassieve - Rovezzano - Campo di Marte - Statuto - Rifredi -Castello - Sesto Fiorentino - Prato; Pontassieve - Rovezzano - Campo di Marte - SMN; SMN - Rifredi - Castello - Sesto - Prato- Pistoia; SMN - Rifredi - Le Piagge - Empoli; SMN - Rifredi - Perfetti Ricasoli - Peretola - Osmannoro - Campi Bisenzio) che definisca in modo puntuale le caratteristiche del modello di esercizio nonché una proposta del progetto orario, a sottoattraversamento realizzato.

Detto progetto dovrà, quindi:

- prevedere un Servizio Ferroviario Metropolitano con le caratteristiche sopra illustrate che, in ogni caso, dovrà basarsi sui livelli di servizio e loro perimetrazioni sviluppati secondo un modello di esercizio integrato e coordinato col servizio ferroviario regionale e, ove possibi-



le, con "orologi" nei nodi perimetrali ed intermedi comuni tali da garantire l'interscambio fra i due sistemi;

- prevedere un Servizio Ferroviario Regionale, che, in ogni caso, dovrà basarsi sui livelli di servizio e loro articolazioni che garantiscano anche collegamenti orari veloci sulle relazioni primarie;

- determinare le quote disponibili destinabili al traffico merci e al Servizio A.V. in superficie;

- individuare gli adeguamenti infrastrutturali e tecnologici necessari per raggiungere i Livelli di Servizio indicati dagli Enti sottoscrittori;

- tenere conto della futura attivazione delle ulteriori fermate sopra specificate e di quelle previste dal nuovo "Piano Strutturale";

- essere basato su metodologie scientifiche consolidate e riconosciute e, al termine dei lavori, sottoposto alla validazione ed approvazione da parte degli Enti sottoscrittori. Tale modello sarà preso a riferimento

per l'Accordo Quadro sulla disponibilità di capacità ferroviaria fra Regione Toscana ed RFI da sottoscrivere entro due mesi dalla definizione del progetto orario e per la contrattualizzazione dei servizi tra

Gestore infrastruttura e richiedente autorizzato, definendo gli impegni degli Enti sottoscrittori del presente accordo.

R.F.I. S.p.A. s'impegna, inoltre, a:

- procedere, entro due anni dalla sottoscrizione del presente Accordo, ad una sperimentazione in esercizio di un sistema di distanziamento "a sezioni ridotte" che interessi la tratta "Rovezzano

Campo di Marte", la tratta "Campo di Marte - Rifredi ed eventualmente altre tratte definite tra le parti che, in base alle risultanze del

*WSL*

*[Signature]*

*HDew*



“Progetto di modello di esercizio” sopra citato, risultino critiche per

la messa in esercizio di un “Servizio Ferroviario Metropolitano”

complementare agli altri Servizi previsti dal “modello di esercizio”.

- procedere, in esito alla sperimentazione di cui sopra ed entro la

conclusione dei lavori del sottoattraversamento AV/AC,

all'estensione ed alla messa in esercizio definitiva del sistema a

“sezioni ridotte” alle eventuali ulteriori tratte, la cui capacità risul-

tasse insufficiente all'effettuazione del “modello di esercizio”, così

come definito nel progetto sopra citato. In particolare dovrà essere

garantito il mantenimento dell'attuale offerta di servizi regionali in

transito sulle tratte DD/AV fra Rovezzano e Valdarno Nord.

- Al fine di poter sfruttare in pieno le disponibilità del Nodo, tenendo

presenti le previsioni degli Accordi e le esigenze di mobilità emer-

se in questi anni ed in particolare dei livelli di servizi e delle loro

relative articolazioni che saranno espresse dalla Regione e dal

Comune di Firenze, si rende necessario verificare la capacità at-

tuale delle diverse linee afferenti al Nodo nonché valutare la fatti-

bilità di interventi idonei ad adeguare l'infrastruttura al modello di

esercizio richiesto.

- Al fine di consentire il mantenimento sulla tratta Firenze - Figline

Valdarno degli attuali servizi, sia in termini di quantità che qualità

(instradamento, tempi di percorrenza), anche a seguito

dell'entrata a regime del sistema complessivo dell'AV/AC, si rende

necessario studiare i possibili interventi per incrementare la capa-



cità di tale tratta, valutando anche la possibilità di utilizzare treni

regionali in grado di raggiungere velocità di 200 chilometri ora.

- Inoltre, nel confermare la necessità prioritaria della realizzazione

del raddoppio del tratto Empoli-Granaiole, già studiato a livello

preliminare, al fine di servire con maggiore frequenza il bacino

della Val d'Elsa, si rende necessario che gli studi di fattibilità indi-

cati precedentemente per il nodo di Firenze affrontino le esigenze

di potenziamento infrastrutturale tra Empoli e Samminiato e tra

Renai e Bivio Olmatello.

Le Parti concordano, una volta reperiti i fondi necessari, sulla neces-

sità di produrre, a cura di RFI, d'intesa con la Regione Toscana entro

un anno dalla validazione della proposta del progetto orario prece-

dentemente citato, gli studi di fattibilità sopra indicati.

Le risultanze di tali studi, una volta condivise dal MIT e reperiti i rela-

tivi finanziamenti, potranno essere recepite nel Contratto di Pro-

gramma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferro-

viaria Italiana S.p.A..

- RFI si impegna, nell'ottica di rafforzare l'interscambio tra il servizio

ferroviario nazionale e il servizio regionale e metropolitano, ad in-

dividuare un binario, fra gli esistenti, connesso e dedicato al colle-

gamento diretto tra la Stazione di S.M. Novella e la nuova stazio-

ne AV.

A tal fine RFI predisporrà il progetto definitivo "leggero" del collega-

mento diretto di cui sopra, insieme alla definizione della variante di

ricepimento di quanto stabilito dal presente accordo per le fermate

*W*

*pe*

*ff*

*Renai*



metropolitane ed attiverà apposita Conferenza dei Servizi entro 6 mesi dalla sottoscrizione del presente atto, ferma restando la immediata e diretta operatività degli impegni finanziari di cui al citato art.2 del presente accordo.

**- Articolo 6 -**

**“Opere da realizzare”**

Regione Toscana, Provincia di Firenze e Comune di Firenze ritengono importante, in funzione dell’attivazione della “nuova Stazione Alta Velocità”, destinare il contributo a carico di RFI fino alla concorrenza di 87,871 M€, come descritto agli ultimi due punti elenco dell’art.2, nel seguente modo: per la progettazione e realizzazione a cura del Comune, di interventi per la viabilità e la mobilità nell’interesse della città di Firenze per 84,371 M€ in coerenza con gli atti di programmazione, e per la progettazione e realizzazione a cura della Provincia di Firenze della Passerella San Donnino, opera connessa alla fermata di S. Donnino e di interesse sovracomunale, per 3,500 M€.

**- Art. 7 -**

**“Richiamo a precedenti impegni a carico di RFI”**

Oltre a quanto rappresentato all’art. 2, all’art. 5 e nei precedenti accordi per quanto qui non modificati, resta a carico di R.F.I. S.p.A., fra l’altro, il finanziamento degli interventi di “rimozione ruderi ex ponte provvisorio pescaia di Rovezzano”, previsti nell’Accordo Procedimentale del 3/3/99, a carico di “TAV S.p.A.”, pari a 1,880 M€. Considerata la tipologia dell’opera e le competenze assegnate alla Provincia di Firenze RFI destina alla Provincia di Firenze l’importo economico so-



pradescritto.

- Art. 8 -

**Piano e attività di Informazione e Comunicazione”**

Le parti condividono che la realizzazione di una grande infrastruttura di interesse collettivo quale l'attraversamento urbano delle linee AV/AC di Firenze, richiede di essere accompagnata da una capillare e continuativa attività di informazione e comunicazione per tutta la durata dei lavori.

Per la realizzazione di tale attività di comunicazione, RFI si impegna a mettere a disposizione un importo, fisso e invariabile, pari 100.000 € per l'anno 2011 e a 300.000 € annui negli anni successivi, per tutta la durata dei lavori, da destinare al Comune di Firenze, per la realizzazione di un adeguato Piano di informazione e comunicazione concernenti la realizzazione dei lavori per l'AV/AC del nodo di Firenze. A tal fine verrà costituito il Comitato di Garanzia per l'informazione e la comunicazione del nodo AV di Firenze di cui al successivo quarto alinea. Le risorse di cui sopra saranno utilizzate per realizzare detto Piano. Esso contemplerà le più congrue attività di informazione interattiva e di comunicazione a favore della cittadinanza direttamente e indirettamente attinta dai cantieri e dalle lavorazioni concernenti le linee AV/AC.

Al fine di definire, porre in opera, monitorare e aggiornare il Piano di informazione e comunicazione di cui sopra, e allo scopo di costituire una stabile rete di interazione informativa e comunicativa con la citta-

*MS*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



dinanza è istituito, presso il Comune di Firenze, il "Comitato di Garanzia per l'informazione e la comunicazione del nodo AV di Firenze".

Il Comitato è composto da:

- il Presidente, esperto di analisi e valutazione delle politiche territoriali e infrastrutturali e delle relative strumentazioni informative e comunicative, designato d'intesa tra Regione, Provincia e Comune, tra personalità di accertata competenza tecnica e dotate di riconosciuta autorevolezza in tali tematiche;
- tre esperti, con analoghe caratteristiche, designati rispettivamente da Regione, Provincia e Comune

- Roma, 3 agosto 2011

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. .... *Roberto Neri*

REGIONE TOSCANA..... *Luigi Pini*

PROVINCIA DI FIRENZE..... *Valerio*

COMUNE DI FIRENZE..... *Ugo Pini*