

*Accordo "Preliminare" per l'attraversamento di Firenze con il
quadruplicamento veloce Milano-Napoli.*

(allegato all'Accordo Quadro)

TRA:

REGIONE TOSCANA, nella persona dell'Assessore all'Urbanistica e Trasporti
Tito Barbini, nato a Cortona il 26 settembre 1945;

PROVINCIA DI FIRENZE, nella persona del Presidente dell'Amministrazione
Provinciale Michele Gesualdi, nato a Bovino (FG) il 21 dicembre 1943;

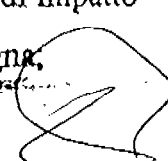
COMUNE DI FIRENZE, nella persona del Vice Sindaco Alberto Brasca, nato a
Budrio (BO) il 25 maggio 1943;

FERROVIE DELLO STATO, Società di Trasporti e Servizi per azioni, con
sede in Roma, P.zza della Croce Rossa 1, rappresentata da Antonio Lorenzo
Necci, nato a Fiuggi, il 9 luglio 1939, nella sua qualità di Amministratore
Delegato e in virtù dei poteri a lui spettanti ai sensi della delibera del Consiglio
di Amministrazione del 7 luglio 1993;

TAV S.p.A., con sede in Roma, Via Nomentana 26, rappresentata da Ercole
Incalza, nato a Francavilla Fontana (BR), il 15 agosto 1944, nella sua qualità di
Amministratore Delegato e in virtù dei poteri di rappresentanza a lui spettanti ai
sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione del 6 ottobre 1993;

SI PRENDE ATTO:

- 1) del parere del giugno 1995 della Commissione per la valutazione di Impatto
Ambientale del Ministero dell'Ambiente sulla tratta Firenze-Bologna,



- 2) delle determinazioni assunte e degli accordi stipulati dalla Regione Toscana che attengono alla nuova linea ferroviaria (PRTT. deliberazioni 20 dicembre n. 572 e 573 e 27 marzo '95 n. 3187 e dell'accordo quadro concernente la tratta);

SI CONCORDA

- 1) sulla necessità di realizzare il quadruplicamento ferroviario veloce Milano-Napoli quale condizione per favorire un riequilibrio tra il trasporto su ferro e quello su gomma, recuperando la capacità infrastrutturale necessaria a garantire lo sviluppo di un sistema di trasporto regionale e metropolitano in grado di rispondere efficacemente alla domanda di mobilità delle persone e delle merci;
- 2) sulla centralità funzionale, gestionale e infrastrutturale dell'area di S. Maria Novella, quale luogo di interscambio fra la nuova linea di quadruplicamento veloce, i servizi ferroviari regionali e metropolitani, i servizi passeggeri su gomma urbani ed extra urbani;
- 3) sulla necessità di assicurare livelli adeguati di servizio ferroviario regionale e metropolitano, con un'offerta di infrastrutture di capacità coerente con il SFR previsto dal Programma Direttore (allegato all'Accordo Quadro concernente la tratta) che, in particolare per quanto riguarda l'area fiorentina dovrà assumere per cadenzamento e fermate le caratteristiche paragonabili a quelle offerte da una "Metropolitana di superficie", anche con la possibilità di tratti in sotterranea;
- 4) sulla necessità di adottare provvedimenti per la riorganizzazione della mobilità dell'area fiorentina al fine di ridurre i costi economici, ambientali, sociali della mobilità; funzionale a tale obiettivo è la fluidificazione degli accessi alla nuova linea di quelle parti dell'area metropolitana non collegate da servizi ferroviari, con priorità per il quadrante sud-ovest per il quale viene previsto un collegamento tramviario ad elevata capacità fra il comune



di Scandicci e l'area di S. Maria Novella per la cui realizzazione FS si impegna a contribuire.

FS manifesta inoltre la disponibilità a definire, in accordo con i soggetti firmatari e con eventuali altri Enti territoriali interessati, nell'ambito dell'Accordo definitivo relativo all'assetto del Nodo di Firenze, le modalità di realizzazione della rete tranviaria cittadina, da integrare con la tramvia Scandicci - S.M.N., con il sistema delle fermate del servizio metropolitano ed urbano di FS, e con il servizio di trasporto pubblico su gomma:

- 5) sulla necessità di occupare, nella fase di realizzazione del quadruplicamento, al massimo possibile le aree ferroviarie esistenti, per quanto riguarda i cantieri e le sottostazioni elettriche, la movimentazione dei materiali, al fine di minimizzare l'impatto sulla città;
- 6) sulla opportunità che la nuova linea ferroviaria, nell'ambito urbano di Firenze, utilizzi al massimo i corridoi ferroviari attuali ottimizzando, per quanto non in contrasto con gli obiettivi sopraenunciati, le attuali dotazioni infrastrutturali; in particolare il percorso in sotterranea della nuova linea ferroviaria dovrà garantire la minima interferenza con il sistema insediativo storico e monumentale. Le F.S. hanno predisposto, coerentemente con gli obiettivi sopraindicati, altre ipotesi di diverse soluzioni tecniche per l'attraversamento del nodo fiorentino (sottoattraversamenti "corti", ipotesi A1-A4; esercizio A.V. in superficie a S. Maria Novella con cintura merci sotterranea Rovezzano Castello, ipotesi B); oltre alle due ipotesi già esistenti (sottoattraversamento "lungo" figline - S. Maria Novella, ipotesi C; Master Plan, ipotesi D). L'Amministrazione Comunale di Firenze si impegna a comunicare, congiuntamente all'Ente Regione, entro l'inizio di ottobre la propria scelta di massima, di concerto con la Regione Toscana la Provincia di Firenze e le altre Amministrazioni eventualmente interessate da verificare e discutere con la TAV e dalla quale discenderanno le successive previsioni progettuali da definire anch'esse congiuntamente". F.S. e TAV si

impegnano a garantire finanziariamente, con fonti proprie, la soluzione progettuale concordata e a individuare con l'Amministrazione Comunale soluzioni progettuali, relative al punto 4 di quest'Accordo Preliminare che rispondano alle esigenze ivi richiamate.

- 7) sull'utilità, nell'ambito di un accordo generale per il nodo fiorentino fino al punto di invarianza, (vedi art. 2 Accordo Quadro) di definire modalità e tempi di riqualificazione e valorizzazione delle aree di proprietà ferroviaria, di migliorare l'offerta di infrastrutture e servizi per la mobilità su ferro, e il sistema della viabilità urbana.

Si ritiene infine che il quadruplicamento debba essere progettato in modo da consentire l'instradamento dei tir alleggerendo sostanzialmente il traffico pesante sulla A1;

- 8) sull'impegno di FS S.p.A. a sviluppare il proprio ruolo in Firenze.

A) Osmannoro

Verrà realizzato, ridimensionandone l'area utilizzata, il nuovo polo tecnologico dell'Osmannoro, comprese le necessarie opere di sicurezza idraulica strettamente connesse con la realizzazione del nuovo impianto, così come definite nello schema di atto concordato con il consorzio di Bonifica e negli incontri avvenuti con la Regione Toscana.

Si conferma la presenza del presidio produttivo ad alta tecnologia delle F.S. con le Nuove Officine per l'Alta Velocità quali impianti di manutenzione polifunzionale per la revisione ciclica di materiale A.V. e ricerca, il Centro di Dinamica Sperimentale dedicato al materiale rotabile, l'Impianto Dinamico Polifunzionale, con il riassorbimento delle attività produttive delle O.G.R. di Porta Prato.

Le F.S. si impegnano a presentare entro il 31 dicembre 1995 il progetto esecutivo per la nuova officina Alta Velocità all'interno del Polo tecnologico.

Qualora insorgessero difficoltà di natura ambientale che impedissero di realizzare nell'area individuata, l'insieme del Polo tecnologico, come sopra individuato, Regione e Provincia, in accordo con i Comuni interessati avanzeranno soluzioni alternative di localizzazione.

B) Porta Prato.

Fino all'entrata in funzione dell'Osmannoro le O.G.R. di Porta Prato verranno utilizzate per il progetto di revamping relativo alle nuove vetture cuccette.

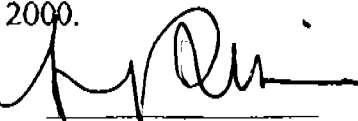
C) Occupazione.

La strategia proposta tende ad incidere, in maniera duratura, sui livelli occupazionali dell'area fiorentina, con riferimento preciso agli accordi - già esistenti - fra FS e Sindacati, per il rilancio e la qualificazione dell'occupazione.

Si precisa inoltre che, per l'attuazione dei lavori di costruzione della tratta A.V. FI-BO verrà impostato, unitamente alla Provincia e ai Comuni interessati, alle Organizzazioni Sindacali, alle realtà imprenditoriali presenti e al G.C., un confronto che garantisca, al massimo possibile, le imprese e i lavoratori locali.

- 9) sulla riattivazione della linea Faentina entro il 1997 come concordato negli incontri del giugno 1995 e su una precisa, sollecita e garantita definizione di tutti i tempi del complesso degli interventi sul nodo fiorentino, modulata sull'urgenza della razionalizzazione di tutte le infrastrutture cittadine in vista del giubileo del 2000.


Regione Toscana



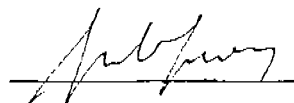
FS



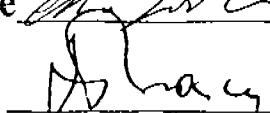
Provincia di Firenze

^{ex delega}


TAV



Comune di Firenze



Provincia di Firenze

Il Presidente

Il sottoscritto Michele Gesualdi, Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Firenze

Richiamata la Delibera del Consiglio Provinciale n. 132 del 24 luglio 1995.

Visto l'art. 48 dello Statuto

delega

il Signor Mario Lastrucci, Assessore dell'Amministrazione Provinciale di Firenze a rappresentarlo con ampia facoltà di firmare gli atti allegati alla Delibera del Consiglio Provinciale n. 132 del 24 luglio 1995 concernenti l' **Accordo Preliminare per l'attraversamento di Firenze con il Quadruplicamento veloce Milano - Napoli (allegato dell'accordo Quadro)** .

IL PRESIDENTE
Michele Gesualdi



Firenze li, 26.07.1995