



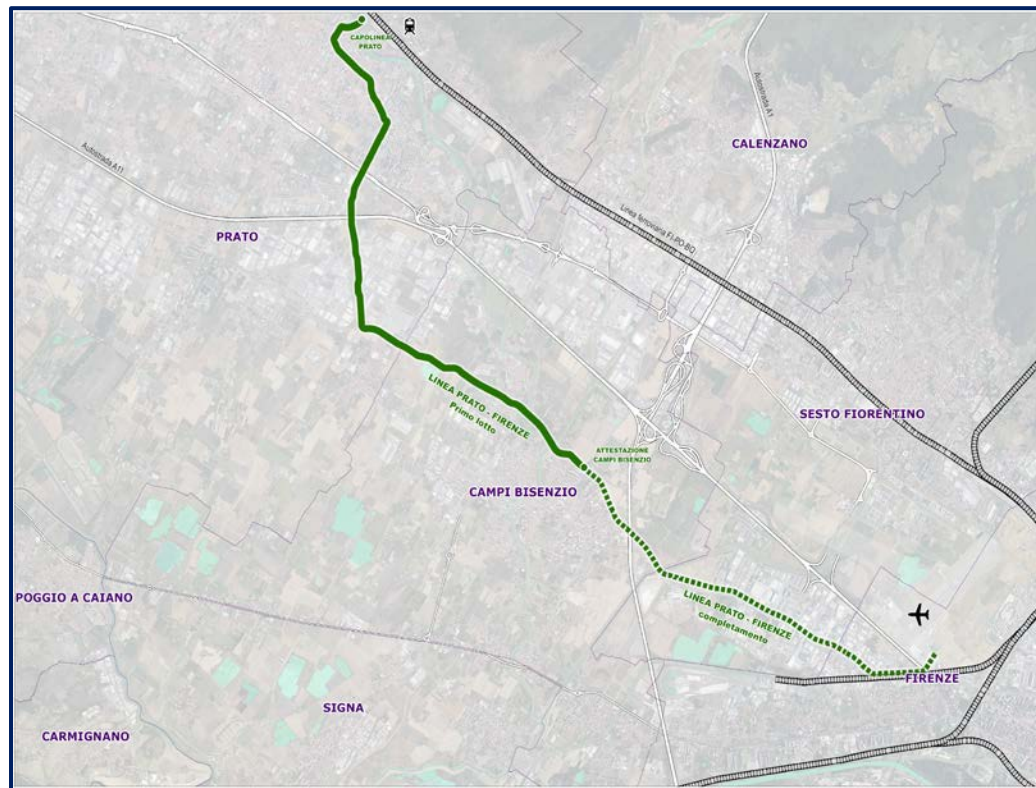
# LOTTO FUNZIONALE PRATO - CAMPI BISENZIO

CONFERENZA STAMPA  
Firenze, 21 gennaio 2025



## Inquadramento programmatico

- **Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)** - DCR n. 18 del 12 febbraio 2014 in attuazione della L.R. 55/2011 e successivi Documenti di monitoraggio (ultimo approvato con Dec.GR n. 17/2024)
- **Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)** - DCR n. 72 del 24/07/2007 e ssmii - valenza di Piano paesaggistico con DCR n. 37/2015
- **PRS 2021-2025** - Ris.CR n. 239 del 27/07/2023 - PR10 "Mobilità sostenibile"
- **Accordo di Programma** per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'area metropolitana e il collegamento infrastrutturale metropolitano fra le città di Firenze e Prato, sottoscritto dagli enti in data 25/11/2021 (DPGR n. 267/2021)



## Modifica normativa

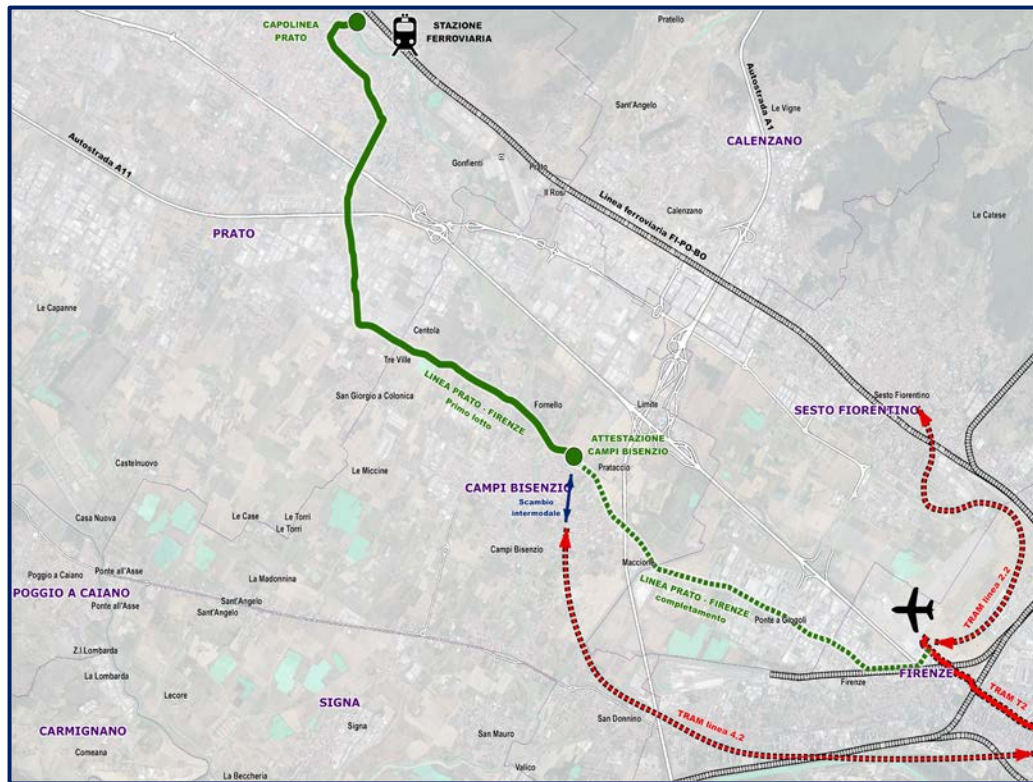
La competenza regionale per i trasporti pubblici a guida vincolata ed in sede interprovinciale viene sancita con la **L.R. n.36 del 13.09.2024** (BURT n.47/2024) di modifica della precedente L.R. n.42 del 31.07.1998

*« Sono di competenza della Regione, allo scopo di assicurarne l'esercizio unitario a livello regionale, tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico a guida vincolata e in sede propria interprovinciali diversi da quelli ferroviari »*  
(art. 10 comma 1, punto a bis)

- Attribuendo la competenza regionale di tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico a guida vincolata e in sede propria interprovinciali diversi da quelli ferroviari, questa norma consente a RT di presentare **istanza di finanziamento** nell'ambito di apposito **Avviso ministeriale**.
- La modifica normativa si inserisce nel quadro delle funzioni già assunte dalla RT nei servizi di TPL su gomma, su ferro e marittimo.
- La predisposizione dei documenti ai fini dell'istanza è effettuata di intesa con i Comuni di Prato e Campi Bisenzio



## Inquadramento e obiettivi



### Principali interventi infrastrutturali

- A11 – Terza corsia Fi – Pt e svincolo Peretola
- Declassata di Prato
- AV ferroviaria: nodo Firenze
- Nuova Fermata ferroviaria Guidoni
- Collegamenti tramviari linea 4.2 e linea 2.2

### Obiettivi

- ❑ Sistema di trasporto pubblico di collegamento fra Prato e Firenze a guida vincolata
- ❑ Continuità infrastrutturale con interventi previsti
- ❑ Diversione modale utenza auto privata → TPL
- ❑ Decongestionamento assi stradali esistenti
- ❑ Riduzione emissioni sostanze climalteranti e di qualità dell'aria.





# Lotto 1 - "Prato stazione Centrale – Campi Bisenzio"

## Dati infrastruttura e trasportistici

- URBANO PRATO (Capolinea Stazione – Museo Pecci)
- EXTRAURBANO MACROLOTTO
- EXTRAURBANO Prato-Campi B.
- URBANO CAMPI BISENZIO

Aumentano le distanze tra fermata e fermata  
Aumenta la velocità di esercizio  
Diminuisce frequenza mezzi (da 4' a 8').

### IL TRAM VELOCE

- ❖ lunghezza max rotabile: **42 m**
- ❖ capacità: **220-240 pax**
- ❖ distanziamento min per direzione tra i rotabili: **4 minuti**
- ❖ distanza min tra fermate in campo urbano: **350-500 m**
- ❖ velocità max in extraurbano su infrastr. ferroviaria: **100 km/h**
- ❖ stima costi veicolo rotabile: **5 milioni**

- ✓ **BUS LINK COLLEGAMENTO SU GOMMA A CAMPI BISENZIO : 8' frequenza**

- ✓ 3 nuovi viadotti
- ✓ Nuovo deposito
- ✓ Parcheggi scambiatori

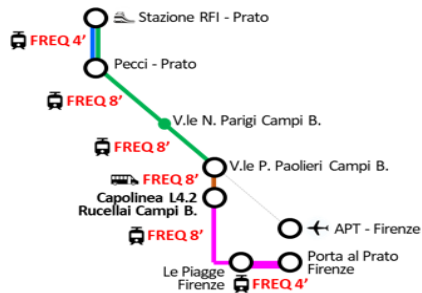
- ❖ Estensione della rete infrastrutturale: **8,3 km**
- ❖ Numero fermate: **13**
- ❖ Frequenza servizio: **4' urbano - 8' extraurbano**
- ❖ Offerta annua: **813 mila veic\*km/anno**
- ❖ Passeggeri previsti nel giorno feriale medio: **71.124 pass/giorno**
- ❖ Domanda annua: **21,3 mln pass/anno**

L'applicazione proposta prevede tratte extraurbane in cui circolano unicamente rotabili tramviari su un'infrastruttura che presenta **caratteristiche analoghe a quelle ferroviarie sia in termini di attrezzaggio e segregazione della sede che di segnalamento a protezione dell'esercizio.** impianto prototipale finalizzato a testare in totale sicurezza l'utilizzo esclusivo di mezzi in circolazione su una linea di caratteristiche infrastrutturali miste e le relative interferenze con la rete stradale.

SENTO INFRASTRUTTURALE METROPOLITANO TRA LE CITTÀ DI FIRENZE E PRATO  
LOTTO FUNZIONALE PRATO - CAMPI BISENZIO



1. Capolinea in piazza Stazione Centrale
2. Ponte alla Vittoria e Viale Vittorio Veneto
3. Via Tacca per poi proseguire su Via Ferrucci
4. Viale della Repubblica e Via Berlinguer.
5. Attraversamento dell'Autostrada A11 (nuovo viadotto)
6. Intersezione Via Moro-Via Berlinguer (nuovo viadotto)
7. Via dei Confini per proseguire su Via Parigi.
8. Nuovo viadotto fino a Via Paolieri
9. Capolinea di Campi Bisenzio (oltre villa Montalvo).



## Costi

- ❑ 9,5 mln€ - importi stanziati anni 2026-27
- ❑ 489 mln€ - Costo investimento totale stimato

## Tempistiche ipotizzate

Tempistiche condizionate dalla concessione del finanziamento ministeriale:

- Redazione PFTE per avvio procedimento autorizzativo entro fine 2026

