



Da Firenze a Prato una sola grande città. Un piano strategico sulla mobilità

Comunicato stampa Regione Toscana

Tranvia, ferrovia, strade, autostrada ed aeroporto, portando avanti anche il progetto del parco agricolo della piana. Il futuro dei trasporti e della viabilità di Firenze e Prato si scrive insieme: con una visione organica per l'area più densamente popolata di tutta la Toscana, quasi un'unica città, strategica da un punto di vista economico e innervata da rilevanti attività manifatturiere e terziarie. Il senso del convegno ospitato stamani a Palazzo Strozzi a Firenze, sede della presidenza della giunta regionale, è chiaro fin da titolo: "Prospettiva Fi-Po". Un concetto ribadito dal presidente della Toscana Eugenio Giani in apertura dei lavori.

"La realtà dei fatti impone mobilità e collegamenti che rendano funzionali ai tempi moderni e alle esigenze dell'economia e della società i territori di Firenze, Prato e Pistoia - dice -. Oggi ci apriamo al confronto per mettere a punto le indicazioni strategiche delle prospettive future di una comunità così importante come quella del centro della Toscana".

"Dobbiamo lavorare come una squadra fra i Comuni di Firenze, della piana fiorentina e di Prato - spiega il presidente - perché la moderna Fi-Po possa avere le adeguate dorsali di mobilità sostenibile. Ciò significa una prospettiva di governo della Regione che si basi sul dialogo e il rapporto stretto con Comuni, categorie economiche e sindacato in una dimensione di area integrata e urbana fra Firenze e Prato, allargata alle potenzialità di ulteriore coordinamento con l'area fra Prato e Pistoia".

Gli argomenti e le relazioni del convegno sono l'inizio di un percorso "Ci daremo appuntamento ogni sei mesi - assicura Giani - per una conferenza di area urbana integrata che verifichi il proseguo dei lavori e gli step del cronoprogramma".

La 'prospettiva Fi-Po' rappresenta questa potenzialità, fondata anche sulla considerazione che oggi in Italia è improprio, secondo Giani, definire Firenze l'ottava città per numero di abitanti. Si deve invece considerare un' area più grande, contigua, che con Firenze, la piana metropolitana e Prato rappresentano insieme una comunità di 700-800 mila abitanti che nello spazio di quindici chilometri condividono servizi, trasporti, relazioni commerciali e industriali e che rappresenta, nei fatti, la vera quinta città italiana.

Firenze, Scandicci, Prato, Signa e Lastra a Signa, Campi Bisenzio, Sesto, Calenzano, Poggio a Caiano e Bagno a Ripoli già costituiscono, rimarca il presidente, un contesto abitativo, economico e sociale fortemente integrato; necessitano però, sul piano della mobilità, infrastrutture all'altezza della quinta area urbana italiana: una mobilità sostenibile per cui serve una visione strategica che la giunta regionale in collaborazione coi Comuni vuole mettere in campo. "Un contributo - spiega Giani - capace di offrire una quadro strategico che raccolga l'impostazione, attualizzata nei tempi, concepita sessanta anni fa da Edoardo Detti con il Piano intercomunale Firenze-Prato del 1962".

In Toscana saranno due le aree integrate urbane che richiedono un lavoro di programmazione, reperimento risorse e intervento: da un lato Firenze-Prato-Pistoia e dall'altro Livorno-Pisa-Lucca. Il convegno di oggi fa il punto sui lavori già avviati nella prima delle due aree e le idee progettuali per cui necessitano finanziamenti.



Foto Simone Facibeni

La tranvia e il metro tram

Lo sviluppo del sistema tranviario fiorentino, attualmente limitato ai comuni di Firenze e Scandicci, si articola su quattro linee. Con i fondi del Pnrr è stato finanziato il collegamento con Campi Bisenzio attraverso il passaggio dalla stazione Leopolda alle Piagge e dalle Piagge al cuore del comune campigiano. I lavori, da completare entro il 2026, sono stati aggiudicati e presto si apriranno i cantieri. Ugualmente in fase avanzata di progettazione e aggiudicazione dei lavori è la linea tranviaria verso Bagno a Ripoli. Ulteriori risorse sono state concentrate dalla Regione sul prolungamento dell'attuale linea 2, che fa capolinea oggi all'aeroporto di Peretola, verso Sesto Fiorentino. Due i lotti di lavori: il primo, costo 260 milioni di euro (Fesr e Fondo di sviluppo e coesione) vedrà i binari allungarsi parallelamente al viale XI Agosto fino a Castello passando dietro la Scuola sottufficiali carabinieri, intersecandosi con la stazione ferroviaria di Castello in modo da garantire un interscambio con il treno da e verso Lucca, Pescia, Montecatini e Pistoia e in futuro con la stazione di viale Guidoni, ugualmente finanziata con i Pnrr e pronta nel 2026, verso Pisa.

Alla tranvia si aggiunge il metro tram verso Prato, evoluzione del progetto di quindici anni fa: si snoderà da Peretola al centro Pecci passando per l'Osmannoro e lambendo Capalle, un percorso da coprire in 15-20 minuti con fermate, distanti circa un chilometro l'una dall'altra, meno ravvicinate

dunque rispetto alla tranvia fiorentina.

"E qui - sottolinea Giani - è importante il ruolo della Regione, per arrivare ad una fase avanzata di pianificazione e fattibilità in modo poi da mettere a gara lo sviluppo del progetto e la sua realizzazione, con la consapevolezza della priorità che tale sistema di trasporto pubblico potrebbe assumere per dare vita ad un sistema su ferro nella piana fiorentina da sempre assente e quindi determinante per ridurre l'esagerato numero di auto che l'area Firenze-Prato si trova ad avere nei flussi di viabilità quotidiana".

Autostrada e ferrovia

Giani si è soffermato quindi sul potenziamento autostradale, facendo riferimento al protocollo sulla terza corsia sottoscritto insieme al Ministero delle Infrastrutture e l'ad di Autostrade Roberto Tomasi. Anche in questo caso sono due i lotti: da Firenze Peretola a Prato e da Prato a Pistoia, per dare risposta alla domanda in crescita. "La terza corsia da Prato a Pistoia sarà di aiuto alla mobilità sostenibile - cita Giani - così come l'entrata in funzione, da qui a un anno e mezzo, il raddoppio ferroviario fra Pistoia e Montecatini della linea oggi ad unico binario grazie la nuova galleria a Serravalle Pistoiese".

Parco della Piana

Prosegue anche l'impegno per il Parco agricolo della piana. La giunta regionale ha dato incarico alla direzione urbanistica di redarre un rapporto sulla pianificazione che tenga conto dei progetti infrastrutturali che coinvolgono i territori di Sesto Fiorentino, Calenzano, Prato e Poggio a Caiano. "Vogliamo che il Parco della piana diventi una realtà - dice Giani - per favorire forestazioni urbane, la nascita di centri di aggregazione giovanile con spazi che possano ospitare iniziative musicali ed eventi, ma anche la valorizzazione della biodiversità. Il parco, nel contesto di un aeroporto reso più sicuro e ambientalmente più compatibile, avrà inoltre la funzione di mitigare l'impatto sonoro su coloro che abitano fra il cono di decollo e atterraggio".

Viabilità

A questi interventi si aggiunge, con vantaggi diretti per Sesto Fiorentino, il completamento della Perfetti Ricasoli da Zambra a Firenze Nova e da via Neruda verso il polo scientifico universitario, dove si trova anche il nuovo liceo Agnoletti e alla luce dell'avvio dei lavori per la facoltà di agraria.

Su Prato la Regione sostiene invece il Comune sui lavori di competenza Anas per garantire quattro corsie alla cosiddetta Declassata superando l'attuale strettoia del Soccorso oltre all'allargamento del sedime stradale per il ponte che connette Prato all'area del centro commerciale "I Gigli" nel comune di Campi Bisenzio.

Dall'altro versante della Piana, la Regione sta invece impegnandosi fortemente per la realizzazione del ponte fra Signa e Lastra a Signa che sarà in grado di rendere più permeabile il collegamento fra la riva sinistra e destra dell'Arno, fra la superstrada Fi-Pi-Li con l'uscita a Lastra a Signa e l'area dei Renai.

"Abbiamo proprio in queste settimane aggiudicato i lavori per 71 milioni e 500mila euro assieme all'impegno della società Autostrade - ricorda Giani - a sviluppare la progettazione e farsi carico della realizzazione del nuovo casello di interconnessione a Scandicci. Anche quello sarà un elemento di forte fluidificazione dei traffici veicolari in una delle aree più congestionate".



E nell'ottica della mobilità sostenibile Giani cita la terza corsia da Prato a Pistoia e l'entrata in funzione, da qui a un anno e mezzo, del tratto di ferrovia fra Pistoia e Montecatini che prevede il raddoppio della linea oggi ad unico binario con la nuova galleria ferroviaria a Serravalle pistoiese che rende Fi-Po sempre più integrata nel collegamento con la Piana fino a Pistoia.

C'è poi l'accordo di programma per sviluppare la progettazione della tangenziale all'abitato di Poggio a Caiano.

Quanto a Firenze, tra gli impegni c'è un miglior collegamento con Careggi e il Polo ospedaliero, senza che il flusso che oggi si muove sul viale XI Agosto si interrompa forzatamente in via Sestese, con benefici in termini di minor traffico anche per via Reginaldo Giuliani e in generale per tutto il quartiere di Rifredi. Lo studio di un collegamento dal viale XI Agosto fino a Careggi è oggi oggetto di progettazione da parte del Comune di Firenze e secondo il presidente della Toscana, se il progetto sarà rapidamente pronto, potrebbe essere inserito nella programmazione del Fondo di sviluppo e coesione.

Comunicato stampa Regione Toscana - 11 settembre 2023

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003