

da **Brevi trasporti** del 21 gennaio 2025

Tramvia, ecco la linea Prato-Campi Bisenzio

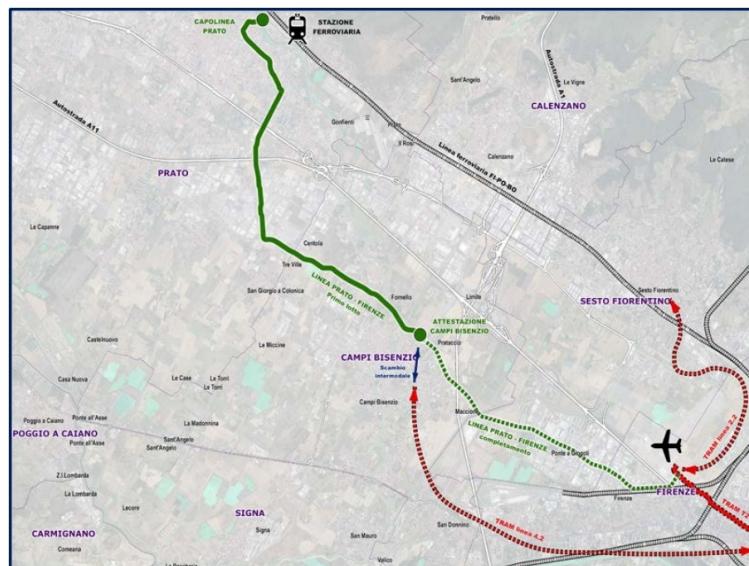
Comunicato stampa Regione Toscana

Un tram veloce collegherà Prato a Campi Bisenzio. Non è più un'ipotesi; la nuova infrastruttura non solo è risultata fattibile in base agli studi preliminari finalizzati alla verifica delle alternative progettuali, ma è anche quella individuata dal Collegio di Vigilanza (organo politico dell'Accordo di programma per lo sviluppo rete tranviaria) fra gli interventi finanziabili dallo Stato. Si tratta di un primo lotto funzionale "Prato stazione Centrale - Campi Bisenzio" perfettamente in linea con l'obiettivo di dotare il territorio di un sistema di trasporto pubblico di collegamento fra le città di Prato e di Firenze, che ben si armonizza con l'attuale rete tranviaria dell'area metropolitana fiorentina in fase di realizzazione, che vede fra le sue direttrici principali la linea 4, con sviluppo dalla stazione Leopolda (Firenze) fino al centro cittadino di Campi Bisenzio. Il Tracciato di questo lotto ha un'estensione di circa 8 chilometri con 13 fermate previste. Dunque si sviluppa in gran parte nel territorio del Comune di Prato (dal Capolinea posto in piazza Stazione Centrale) e, nella parte finale, nel comune di Campi Bisenzio.

E stamani, in vista della scadenza del bando ministeriale (31 gennaio) per la presentazione della documentazione relativa a questo tratto, il presidente Eugenio Giani, insieme all'assessore ai trasporti Stefano Baccelli, ai sindaci Ilaria Bugetti (Prato) e Campi Bisenzio (Andrea Tagliaferri) ha presentato il progetto

"Ci siamo - ha detto il presidente Giani fortemente determinato a rafforzare in quest'area il sistema tranviario-, il tram che in questo primo lotto passa dalla stazione di Prato e ne attraversa il centro urbano fino alla Villa Montalvo di Campi Bisenzio, rappresenta una svolta importante che porterà il trasporto pubblico su ferro nella piana fiorentina.

E' una prima risposta, in attesa del completamento dell'opera con la realizzazione anche del secondo lotto funzionale che collegherà Campi a Firenze Peretola, connettendosi direttamente con la linea 2 della tranvia. Sarà una rivoluzione epocale in un territorio che va visto nel suo insieme, quello che io chiamo sistema FiPO (Firenze Prato) che raggruppa i comuni della Piana, Prato, Firenze e Bagno a Ripoli per un totale di 800mila abitanti. Questo primo lotto - spiega Giani costerà 489milioni, fra 10 giorni scade il termine del bando al Ministero dei Trasporti. Questo - prosegue Giani - è uno degli interventi che presenteremo come Regione; gli altri due sono il collegamento Careggi - Meyer, il secondo lotto di collegamento per Sesto fiorentino e l'implementazione dei mezzi della linea 4.1. Avere la tranvia nella Piana significa avere molte meno macchine. Il che agevolerebbe la vita a chi si muove per studio, per lavoro quotidianamente su queste strade."



1

Intanto, in attesa dei risultati del bando, la Regione è pronta a partire con il progetto e 9,5milioni di euro già stanziati per gli 2026-2027.

"Rispetto alla tramvia a cui siamo abituati- ha proseguito Stefano Baccelli-, siamo di fronte a uno strumento nuovo per il nostro paese. Ci sono esempi analoghi in Francia in Germania: si tratta di un tram veloce realizzato per la prima volta in Italia. Il primo lotto sono 8,3 km. Le simulazioni dagli studi trasportistici prevedono qualcosa come 71.000 passeggeri al giorno e 21 milioni all'anno solo per questo primo lotto; quasi 500 milioni di euro di intervento e un meccanismo per cui si differenzia il tratto urbano anche rispetto alla distanza delle fermate, circa 300 metri, dal tratto extraurbano, che sarà di circa il doppio. Questo consentirà ai tram di raggiungere le tratte extraurbane anche a velocità di 90 km/h. E' utile perché nella piana fiorentina dobbiamo connettere luoghi che non sono solo l'area urbana, come quella di Firenze, ma combinare aree più concentrate, in termini di presenze, con aree più rarefatte. Per quanto riguarda l'ok dei finanziamenti richiesti al ministero, pensando alla linea per Sesto, ricordo che il presidente Giani ha fatto delle scelte fortissime. Il primo lotto è stato praticamente finanziato esclusivamente dalla Regione con risorse europee. Però non possiamo fare tutto da soli. In altre occasioni abbiamo avuto finanziamenti su avvisi ministeriali di questa natura e quindi l'auspicio è che venga finanziata quella che è davvero una novità assoluta, una proposta che può essere ripetuta in altri territori italiani"

"E' un'opera strategica - ha spiegato la sindaca Bugetti- che migliorerà la viabilità urbana e interprovinciale in un territorio così densamente urbanizzato come quello tra Prato e Firenze. E' una risposta concreta ai bisogni di mobilità dei nostri cittadini.

Ringrazio il presidente Giani per aver scelto di candidare questo progetto al bando ministeriale in tempi così rapidi. Certo, vi vorrà del tempo per vedere l'opera in funzione ma intanto oggi gettiamo le basi per arrivare a questo obiettivo"

Per il sindaco Tagliaferri "Campi Bisenzio è al centro della mobilità fiorentina, e questa nuova infrastruttura rappresenta un passo fondamentale in questa direzione. È un'opera che considero salvifica per la viabilità del nostro territorio, perché non solo collegherà due province, ma lo farà in tempi rapidi. L'importanza di quest'opera è enorme, poiché diventerà l'infrastruttura 'del lavoro', offrendo un mezzo di trasporto quotidiano più agevole per chi lavora e studia"

Ma vediamo il percorso previsto nel progetto che prevede anche la realizzazione di 4 parcheggi scambiatori:

Dal capolinea in piazza Stazione Centrale la linea prosegue su ponte alla Vittoria e viale Vittorio Veneto, da qui imbocca via Tacca, per poi proseguire su via Ferrucci. Superate le due rotatorie in prossimità dell'intersezione tra via Ferrucci e viale della Repubblica il tracciato percorre viale della Repubblica e via Berlinguer. Una volta attraversata l'intersezione con viale Leonardo da Vinci, tra viale della Repubblica e via Berlinguer l'infrastruttura passa da un contesto urbano ad uno extraurbano, mutano dunque le distanze tra fermata e fermata (che aumentano), la velocità di esercizio (che aumenta) e la frequenza dei mezzi (che diminuisce, passando da 4 a 8 minuti).

In prossimità dell'intersezione con via Zipoli, il tracciato prosegue fino all'attraversamento dell'autostrada A11, nel quale è previsto mediante la realizzazione di un nuovo viadotto tranviario.

Successivamente il tram procede in affiancamento a via Berlinguer. Superata la rotatoria situata all'intersezione tra via Moro e via Berlinguer, per cui è necessaria la realizzazione di un nuovo viadotto tranviario, il tram si immette in via Moro. Da via dei Confini prosegue in direzione est fino a intersecare la rotatoria esistente con via Parigi. Superata l'intersezione con via dei Confini, la linea tranviaria prosegue su un viadotto di nuova realizzazione fino ad attestarsi su via Paolieri per poi attestarsi al previsto capolinea di Campi Bisenzio, superata villa Montalvo. E quattro parcheggi scambiatori e un nuovo deposito a servizio della linea, ubicato nel Comune di Prato, situato a ovest di via Berlinguer.



2

Comunicato stampa Regione Toscana - 21 gennaio 2025

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