

M3. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Scheda 18: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

| Titolo del progetto | Infrastrutture strategiche per la città e il tessuto produttivo |
|--|--|
| Missione PNRR | M3. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE M3C2 - INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA |
| Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) collegati |    |
| Obiettivo generale | <ul style="list-style-type: none"> • Rafforzare una mobilità delle merci che risponda alle esigenze delle imprese, in un'ottica di logistica di area vasta per lo sviluppo del sistema produttivo distrettuale. • Promuovere una mobilità sostenibile e "dolce", alternativa a quella basata su combustibili fossili con l'obiettivo di mitigare gli effetti negativi sul clima. |
| Obiettivi specifici | <ul style="list-style-type: none"> • Completamento dell'Asse delle Industrie - Seconda Tangenziale e Campi Bisenzio allo scopo di ottimizzare il collegamento del Casello di Prato Est con il Macrolotto Industriale 2. • Realizzazione delle terza corsia sull'A11 Pistoia-Prato e infrastrutture viarie di collegamento • Ampliamento dell'Interporto della Toscana Centrale • Tramvia Firenze-Prato • Collegamento stradale tra viabilità principale comunale e stazione ferroviaria di Prato Borgonuovo per integrazione modale • Potenziamento viabilità principale comunale mediante realizzazione di sovrappasso stradale della prima tangenziale ovest di Prato sulla S.S. 719 (Declassata - v.le da Vinci). • Migliorare le connessioni urbane Nord-Sud per incentivo alla mobilità "dolce". • Rafforzamento del sistema di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di una linea tramviaria urbana Questura – Stazione Centrale, in grado di trasportare 2.000 passeggeri ora per direzione. |
| Fasi/Azioni | <ul style="list-style-type: none"> • Completamento dell'Asse delle Industrie - Seconda Tangenziale e Campi Bisenzio: l'asse delle industrie attraversa il territorio comunale in direzione est-ovest ed è connesso alla viabilità principale del Comune di Prato, ad Est con via Aldo Modò- v.le della Repubblica- casello autostradale Prato Est, ad Ovest con via dell'Unione Europea, casello autostradale Prato Ovest attraverso una bretella provvisoria che costringe la circolazione su viabilità comunale di tipo locale. • Connessione Est: attraverso il prolungamento dell'asse delle industrie verso il Comune di Campi Bisenzio si ottiene il completamento della viabilità principale infracomunale, ottenendo da un lato il miglioramento della vivibilità di quartieri residenziali di Prato (frazione di San Giorgio e Santa Maria a Colonica) e dall'altro la connessione dei macrolotti industriali pratesi con la zona industriale dell'Osmannoro posta tra i comuni di Campi Bisenzio e Firenze • Connessione Ovest: il sistema della seconda tangenziale ad Ovest trova completamento attraverso la connessione tra via Castruccio/via Manzoni alla rotatoria di ponte alle Vanne, previsto nel lotto 4b del progetto complessivo. L'obiettivo è quello di rendere più funzionale, soprattutto nell'ottica del trasporto merci, il collegamento con v.le dell'Unione Europea, con il casello di Prato Ovest e con il macrolotto industriale del Comune di Montemurlo, già connesso alla seconda tangenziale di Prato. |

| Titolo del progetto | Infrastrutture strategiche per la città e il tessuto produttivo |
|--------------------------------------|--|
| <p>Fasi/Azioni</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Rafforzare l'asse viario strategico che collega la costa con la città capoluogo, lungo la direttrice che solca la parte più inurbata della regione; collegamento tra i due aeroporti di Firenze e Pisa, infrastrutture da potenziare per creare un sistema aeroportuali toscano • Raddoppio del Ponte Lama, con lo scopo di collegare Prato con la zona industriale/commerciale di Capalle e come principale viabilità di accesso dell'Interporto della Toscana Centrale; • Estensione della linea tramviaria prevista dall'Aeroporto di Peretola al Centro Pecci fino al Innovation Hub dell'Ex Banci di cui alla scheda 1 • Collegamento stradale tra viabilità principale comunale, v.le Nam Dinh e via della Pace, e stazione ferroviaria di Prato Borgonuovo per integrazione modale sia attraverso la connessione della viabilità principale comunale con la stazione ferroviaria di Prato Borgonuovo allo scopo di incentivare l'utilizzo del trasporto ferroviario (ferrovia Firenze-Pistoia-Lucca) nei confronti dei residenti nei quartieri della zona Sud-Ovest di Prato (circa 50.000 abitanti) sia attraverso il miglioramento della circolazione stradale nel nodo di traffico di via della Pace, attualmente gestito con rotatoria di superficie. • Collegamento stradale via della Pace - via A.Garibaldi e Via di Montemurlo allo scopo di completare il collegamento tra la Prima Tangenziale e l'area industriale di Montemurlo ai fini del traffico pesante e consentire la deviazione della circolazione stradale attualmente presente in via Pistoiese, antica strada comunale che rappresenta il collegamento storico con i comuni limitrofi di Montemurlo, Montale e Pistoia, con benefici notevoli per la vivibilità di quartieri residenziali di Narnali, Viaccia ed il recupero di spazi utilizzabili per il trasporto pubblico e per la mobilità ciclabile. • Migliorare le connessioni urbane Nord-Sud per incentivo alla mobilità "dolce". Il tracciato in rilevato della ferrovia esistente Firenze-Pistoia-Lucca è caratterizzato dalla presenza di sottopassaggi dedicati alla ricucitura della parte urbana tagliata dalla ferrovia. Gli attuali sottopassi (n. 10) risalgono al periodo di realizzazione della linea ferroviaria, di fine '800 e sono caratterizzati da passaggi stretti ed in promiscuità tra veicoli e pedoni/ciclisti. Mediante la realizzazione di nuovi passaggi nel rilevato ferroviario, affiancati agli esistenti, viene messo in sicurezza il percorso per pedoni e ciclisti con possibilità di nuove connessioni mediante piste ciclabili urbane. • Rafforzamento del sistema di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di una linea tramviaria urbana Questura – Stazione Centrale, in grado di trasportare 2.000 passeggeri ora per direzione. Il progetto prevede l'integrazione del sistema urbano di trasporto pubblico con il sistema metropolitano attraverso: • La connessione tra la linea ferroviaria esistente Firenze-Pistoia-Lucca presso la stazione centrale di Prato e la nuova linea metropolitana prevista dalla programmazione regionale toscana tra l'aeroporto di Firenze, il Museo di arte contemporanea "Luigi Pecci" di Prato ed l'Innovation Hub previsto nell'area Ex Banci a Prato. • Il rafforzamento delle connessioni urbane tramite potenziamento servizio di trasporto pubblico attraverso la connessione di poli attrattori quali: la stazione centrale, il centro storico, il tribunale, i quartieri residenziali, le scuole. |
| <p>Tempi di realizzazione</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Tramvia Firenze-Prato: • Completamento dell'Asse delle Industrie - Seconda Tangenziale e Campi Bisenzio: 3 anni (1 anno per acquisizione di aree attualmente non nella disponibilità del Comune, per progettazione definitiva ed esecutiva, 2 anni per l'esecuzione dei lavori) • Realizzazione delle terza corsia sull'A11 Pistoia-Prato e infrastrutture viarie di collegamento: • Collegamento stradale tra viabilità principale comunale e stazione ferroviaria di Prato Borgonuovo per integrazione modale: 3 anni (1 anno per progettazione definitiva ed esecutiva ed acquisizione delle aree e 2 anni per realizzazione intervento) |

| Titolo del progetto | Infrastrutture strategiche per la città e il tessuto produttivo |
|---|---|
| Tempi di realizzazione | <ul style="list-style-type: none"> • Collegamento stradale via della Pace - via A. Garibaldi: 4 anni (1 anno per progettazione definitiva ed esecutiva, 1 anno per acquisizione delle aree, 2 anni per esecuzione lavori) • Migliorare le connessioni urbane Nord-Sud per incentivo alla mobilità "dolce": 3 anni (1 anno per progettazione definitiva ed esecutiva, 2 anni per realizzazione lavori) • Rafforzamento del sistema di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di una linea tramviaria urbana Questura – Stazione Centrale: 4 anni (2 anni per progettazione definitiva ed esecutiva, 2 anni per realizzazione lavori) |
| Costo totale stimato dell'intervento | <ul style="list-style-type: none"> • Tramvia Firenze-Prato: da definire • Completamento dell'Asse delle Industrie - Seconda Tangenziale e Campi Bisenzio: 7 milioni di Euro • Realizzazione delle terza corsia sull'A11 Pistoia-Prato e infrastrutture viarie di collegamento: FINANZIATA • Collegamento stradale tra viabilità principale comunale e stazione ferroviaria di Prato Borgonuovo per integrazione modale: 5 milioni di Euro • Collegamento stradale via della Pace - via A. Garibaldi: 6 milioni di Euro • Migliorare le connessioni urbane Nord-Sud per incentivo alla mobilità "dolce": 6 milioni di Euro • Rafforzamento del sistema di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di una linea tramviaria urbana Questura – Stazione Centrale: 60 milioni di Euro <p>Budget totale dell'intervento: 84.000.000 €</p> |