



I GRANDI PROGETTI PER LA MOBILITÀ REGIONALE

a cura della
REDAZIONE

BIG PROJECTS FOR REGIONAL TRANSPORTATION

The POR CREO finances two "big projects", supporting sustainable mobility on the tuscan territory: the improvement of the tramway and railway system in the florentine metropolitan area and the People Mover, connecting the Galileo Galilei International Airport to the central station in Pisa. The plan finds, in the strengthening of rail transportation, a means to develop cohesion on the territory, to spur the regional productive system and to compete on global economic scenarios.

IL POR CREO FINANZIA DUE "GRANDI PROGETTI" CHE INTENDONO FAVORIRE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL TERRITORIO TOSCANO: IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA TRAMVIARIO E FERROVIARIO NELL'AREA METROPOLITANA FIORENTINA E IL PEOPLE MOVER, CHE COLLEGERÀ L'AEROPORTO GALILEO GALILEI CON LA STAZIONE FERROVIARIA DI PISA CENTRALE. IL PROGRAMMA INDIVIDUA NEL RAFFORZAMENTO DELLE COMUNICAZIONI SU FERRO UN MEZZO PER ACCRESCERE LA COESIONE DEL TERRITORIO, DARE IMPULSO AL SISTEMA PRODUTTIVO REGIONALE E COMPETERE SUGLI SCENARI ECONOMICI GLOBALI.

Il Regolamento CE 1083/2006 prevede che, nell'ambito di un Programma Operativo, il FESR possa finanziare spese connesse a un'operazione comprendente una serie di lavori, attività o servizi tesa a realizzare un'azione indivisibile di precisa natura tecnica o economica, che ha finalità chiaramente identificate e il cui costo complessivo supera i 25 mln di euro nel caso dell'ambiente e i 50 mln di euro negli altri settori. È questo il caso delle due opere infrastrutturali che la Regione Toscana ha scelto per dare un segnale chiaro e forte della propria volontà di investire sul progresso e sulla mobilità sostenibile.

DUE NUOVE LINEE PER LA TRAMVIA DI FIRENZE

Il progetto, che riguarda le aree altamente urbanizzate dei Comuni di Firenze, Scandicci, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli, individua una rete tranviaria ad integrazione del sistema ferroviario del nodo fiorentino Alta Velocità/Alta capacità, con il Servizio Ferroviario Regionale e con il Servizio Ferroviario Metropolitano. Dopo la realizzazione della linea 1 (Scandicci – Stazione Santa Maria Novella), sono stati avviati i lavori della linea 2, che collegherà la Stazione di Santa Maria Novella con quella dell'alta velocità e con l'Aeroporto Amerigo Vespucci. La terza linea, invece, prevede un tragitto Piazza della Libertà-Fortezza-Careggi. Il costo totale del progetto è pari a € 627.810.460,00, i costi ammissibili per i contributi sono pari a

The CE regulation 1083/2006 contemplates that, in an operational programme, the FESR could finance expenses connected to a series of works, activities or services aimed at realizing an unseparable action of technical or economic kind, which total cost exceeds 25 million euros in the case of environment and 50 million euros in the other fields. This is the case for two infrastructural works with which the Region chose to give a clear and distinct signal of its will to invest on progress and on sustainable transportation.

TWO NEW LINES FOR THE TRAMWAY IN FLORENCE

The project, regarding the highly urbanized areas of Florence, Scandicci, Sesto Fiorentino and Bagno a Ripoli, plans a tramway web to integrate the railway system, in the florentine high-speed/high capacity junction, with the regional railway system and with the metropolitan railway ser-



Passeggeri tramvia - 2010

	n° passeggeri
14-28 Febbraio	276.313
Marzo	577.384
Aprile	668.071
Maggio	746.477
Giugno	596.452
Luglio	580.125
Agosto	439.710
Settembre	721.232
Ottobre	954.357
Novembre	1.011.919
Dicembre	1.179.094
TOTALE	7.751.134
PEF mensile	893.000
media annuale	735.701

Passeggeri tramvia - 2011

	n° passeggeri
Gennaio	968.013
Febbraio	960.069
Marzo	1.093.159
Aprile	1.084.391
Maggio	1.095.640
Giugno	992.144
Luglio	895.735
Agosto	655.347
Settembre	1.056.023
Ottobre	1.113.632
Novembre	1.080.444
Dicembre	1.157.202
TOTALE	12.151.799
PEF mensile	893.000
media annuale	1.012.650

Passeggeri tramvia - 2012

	n° passeggeri
Gennaio	1.124.583
Febbraio	1.052.505
Marzo	1.179.087
Aprile	
Maggio	
Giugno	
Luglio	
Agosto	
Settembre	
Ottobre	
Novembre	
Dicembre	
TOTALE	3.356.175
PEF mensile	1.038.167
media annuale	1.118.725

194.822.529,00 euro, di cui 17.744.427,20 euro di finanziamenti FESR, cui si aggiungono 10.400.000,00 euro di fondi regionali, 18.853.554,86 euro di finanziamento statale e 147.824.546,94 euro di altri finanziamenti, anche di natura privata.

Le dimensioni e la struttura della città, l'impraticabilità di una soluzione efficiente nel sottosuolo e la possibilità di una valida integrazione col sistema ferroviario sono le ragioni che hanno portato alla progettazione di una linea tramviaria, che funzionerà come rete urbana primaria di trasporto pubblico. Interventi di eccellenza che puntano ad un deciso miglioramento della quantità e della qualità dei servizi offerti in termini di trasporto pubblico locale, soprattutto per i pendolari e i collegamenti sia all'interno dell'area



metropolitana fiorentina che con il resto del territorio regionale.

Il progetto mira, infatti, a realizzare un sistema di infrastrutture per la mobilità delle persone con mezzi ecologicamente compatibili, e che sappia soddisfare i fabbisogni di mobilità e di accessibilità della popolazione con particolare riguardo alle "fasce deboli", ridurre la congestione nell'area urbana e metropolitana, abbattere i consumi energetici e i livelli di inquinamento atmosferico e acustico nel rispetto degli accordi internazionali.

La risposta dei cittadini è stata finora positiva e decisamente al di sopra delle aspettative, stando ai dati disponibili sull'utilizzo della linea 1. Dal giorno della sua entrata in funzione, a metà febbraio 2010, la prima linea tram di Firenze ha visto regolarmente aumentare il numero di utenti,

vice. After the construction of line 1 (Scandicci - Santa Maria Novella station), works have been started for line 2, that will connect the Santa Maria Novella station with the high-speed station and with the Amerigo Vespucci Airport. The third line, on the other hand, will have the journey Piazza della Libertà - Fortezza - Careggi. The total cost of the project is 627.810.460,00 euros, the costs for contributions are 194.822.529,00 euros, of which 17.744.427,20 euros for FESR funds, to which it is added 10.400.000,00 euros of regional funds, 28.853.554,86 euros of state funds and 147.824.546,94 euros from other funds, of private kind as well. The dimensions and structure of the city, the impracticability of an effective solution in the underground and the possibility of a valid integration with the railway system are the reasons that brought to the planning of a tramway line, that will work as primary urban link of public transport: excellence in interventions aiming at a sharp improvement in the quantity and quality of offered services, especially for commuters and connections both inside the florentine metropolitan area and with the rest of the regional territory. The project aims at building an infrastructure system for the mobility of people with environmentally friendly means, and that could satisfy the needs of mobility and accessibility of the population especially for the unprivileged, to reduce the congestion in urban and metropolitan areas, to cut down energy consumes and acoustic and environmental pollution rates, in conformity with international agreements. The citizens' response has so far been positive and above all expectations, from what can be read in the last available data on the use of line 1. From the day of its start-up, in mid-February 2010, the first tramway line in Florence regularly witnessed an increase in users, arriving to an average of 1 million passengers in 2011. In the first months of 2012, over 1.100.000 travellers every month chose to use the tramway. The survey, conducted by the Integrated Planning for Mobility and Transport Sector and by the Informative System for Mobility of the Regional Council of Tuscany, through



direct interview on board, allowed to process an identikit of the average passenger: woman (53,8%), working (over the 44% of interviewees is between 35 and 50 years old, even though there's an interesting 20% of over-sixties), with a good educational level (a quarter is graduated, and at least the 40% holds a higher secondary education diploma). As for reasons for using the tramway, the 44% uses it five times a week averagely, mostly to reach the workplace (31,4%) but also for entertainment purposes (23%), to meet friends or family (12,5%), for shopping or errands (11,5%). What is particularly appreciated is the quickness and the certainty of travelling times (48,9%) and the convenience of timetables (36,8%).

attestandosi nel 2011 su una media di 1 milione di passeggeri al mese. Nei primi mesi del 2012 sono già oltre 1.100.000 i passeggeri che ogni mese hanno scelto di muoversi in tram.

Un'indagine condotta dal Settore Pianificazione Integrata della Mobilità e dei Trasporti e Sistema Informativo della mobilità della Regione Toscana, attraverso interviste dirette effettuate a bordo dei tram, ha permesso di elaborare l'identikit del passeggero medio: donna (53,8%), in età lavorativa (oltre il 44% degli intervistati ha tra 35 e 60 anni, anche se c'è un interessante 20% di ultrasessantenni), con un buon livello di istruzione (un quarto è laureato, almeno il 40% ha un diploma di istruzione superiore). Quanto alle motivazioni, il 44% degli intervistati utilizza la tramvia in media cinque volte alla settimana, per lo più per raggiungere il posto di lavoro (31,4%), ma anche per svago (23%), per incontrare amici e parenti (12,5%), per fare acquisti e commissioni (11,5%). Particolarmente apprezzate sembrano essere la velocità e la certezza dei tempi di spostamento (48,9%) e la comodità degli orari (36,8%).





**NEW CONNECTIONS BETWEEN
THE GALILEI AIRPORT AND
THE RAILWAY STATION IN PISA,
THANKS TO PEOPLE MOVER**

The big project People Mover, co-financed with the POR resources, is a high frequency driverless fast tram, running between the Galileo Galilei Airport and the railway station of Pisa Centrale with an intermediate stop at the incentive park. The project is particularly interesting because the pisan airport is one of the few, in Italy, to have a direct connection with the railway station, just 2 km away. Today the connection is carried out with shuttle trains every 30 minutes. The airport of Pisa count, nowadays, about 4 million passengers, with growth prevision up to 4,9 million passengers in 2012, 5,75 million in 2020 and 6,6 million in 2025. The People Mover will allow to obtain improvements also in terms of qualification and flow of mobility in the whole area; availability of park-and-ride facilities for urban users; higher environmental sustainability; integration and coordination of services for local transportations.

**NUOVI COLLEGAMENTI A PISA TRA L'AEROPORTO GALILEI
E LA STAZIONE FERROVIARIA CON IL PEOPLE MOVER**

Il Grande Progetto People Mover, che viene cofinanziato con le risorse del POR, prevede la realizzazione di una linea metropolitana di superficie, ad alta frequenza e senza conducente, tra l'Aeroporto Galileo Galilei e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale, con una fermata intermedia ai parcheggi scambiatori.

Il progetto è particolarmente interessante in quanto lo scalo aeroportuale pisano è uno dei pochi, in Italia, a godere di un collegamento diretto con la stazione ferroviaria, dalla quale dista meno di 2 km. Oggi il collegamento è svolto da treni navetta, che partono ogni 30 minuti.

L'aeroporto di Pisa conta, ad oggi, circa 4 milioni di passeggeri, con previsioni di crescita fino a 4,9 mln di passeggeri nel 2015, 5,75 mln nel 2020 e 6,6 mln nel 2025.

Il People Mover permetterà di ottenere miglioramenti anche in termini di qualificazione e fluidificazione della mobilità nell'intera area; disponibilità di parcheggi scambiatori dedicati all'utenza urbana; maggiore sostenibilità ambientale del sistema della mobilità; integrazione e coordinamento dei servizi del sistema di mobilità locale.



