

M3 - MOBILITÀ SOSTENIBILE - Potenziamento del nodo di scambio intermodale di Vernio

1	Codice Intervento e titolo	M3 – MOBILITA' SOSTENIBILE - Potenziamento del nodo di scambio intermodale di Vernio
2	Costo e copertura finanziaria	€ 180.000 a carico della Legge di stabilità
3	Oggetto dell'intervento	Adeguamento delle aree antistanti la stazione ferroviaria ubicata nel comune di Vernio alle nuove esigenze di mobilità con particolare riferimento al potenziamento dello scambio intermodale.
4	CUP	J57B20001190001
5	Localizzazione intervento	Comune di Vernio
6	Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento	<p>L'azione è coerente con la strategia dell'area in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● punto all'utilizzo di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale ● adeguamenti strutturali finalizzati ad incrementare l'uso del treno mediante il potenziamento dello scambio intermodale fra mezzi pubblici e privati ● eliminazione del parallelismo ferro/gomma <p>In particolare il tema dell'intermodale in chiave sostenibile nonché l'accessibilità dei territori a domanda debole sono aspetti rilevante negli scenari progettuali del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità. A tal proposito è utile far riferimento ai seguenti obiettivi specifici del Piano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 4.1 - Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano ● 2.3 - Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale. <p>L'azione, inoltre, si inserisce coerentemente negli indirizzi del PUMS Metropolitano di Firenze che tende alla costruzione di un sistema di mobilità multiscalare e multimodale, esteso a tutto il territorio metropolitano, tale da divenire l'intelaiatura connettiva volta ad assicurare uno spostamento efficiente e differenziato.</p> <p>Inoltre, tra le quattro strategie declinate nella vision 1 del Piano Strategico della Città metropolitana di Firenze, una è relativa alla "Mobilità Multimodale".</p>
7	Descrizione dell'intervento (Sintesi della relazione tecnica)	<p>Come per la Strategia SNAI, anche per la strategia del progetto VIRERE la mobilità e le stazioni ferroviarie sono indicatori della qualità della vita di un territorio. Nel progetto VIRERE le uniche 2 stazioni ferroviarie presenti nell'area progetto devono diventare punti strategici di interscambio modale e porte d'accesso privilegiate per chi vuole conoscere e scoprire questi territori.</p> <p>Nella futura configurazione le 2 stazioni ferroviarie della Rete Nord di Vernio e di Marradi dovranno configurarsi come punto di collegamento/punto stella con i poli urbanistici diffusi del territorio di riferimento garantendo una piena integrazione tra TPL su Gomma, e TPL su Ferro e mobilità lenta. Per renderle tali, le due stazioni dovranno essere dotate di tutte quelle infrastrutture necessarie a supportare e garantire la nuova funzione assegnata tramite anche la riqualificazione delle aree circostanti.</p> <p>La stazione di Vernio-Montepiano-Cantagallo è posta lungo la linea Direttissima Firenze-Prato-Bologna, infrastruttura appartenente alla rete ferroviaria principale. Il nodo è interessato da un'offerta di 25 coppie di treni per Firenze, con cambio a Prato, con tempi di viaggio compresi tra 46-67 minuti, e 20 coppie di treni per Bologna, con tempi di viaggio compresi tra 54 e 61 minuti.</p>

Nell'area del quadrato di sinistra della stazione si attestano tutte le corse di TPL gomma che non proseguono verso Prato e, pertanto, lì che si raccolgono i pendolari del TPL gomma per prendere la coincidenza verso Prato dei mezzi che nascono da Castiglioni/Montepiano e scendono fino a Prato.

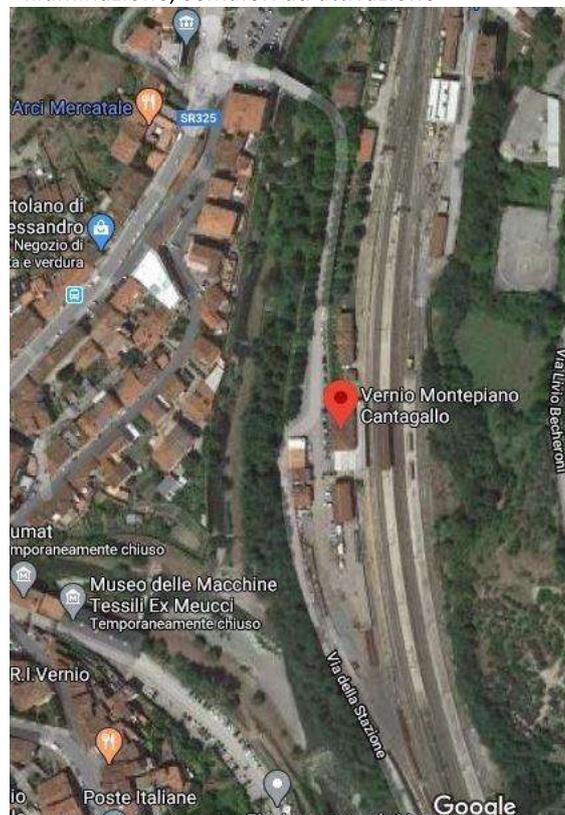
La maggior parte dei pendolari del TPL su gomma della Val di Bisenzio è composta dagli studenti delle scuole medi superiori che per accedere agli istituti di destinazione (Prato o Firenze) utilizzano il TPL gomma, che per raggiungere Prato da Mercatale di Vernio impiega anche 45 minuti di tempo a fronte di un tempo di percorrenza medio del treno di 15 minuti.

La stazione è utilizzata da numerosi studenti che si dirigono all'Università di Firenze e Bologna, nonché da pendolari sistematici per lavoro che si spostano verso Prato.

L'intervento proposto ha l'obiettivo di potenziare ed adeguare dal punto di vista infrastrutturale il nodo al fine di consentire un efficiente e sicuro interscambio modale.

Pertanto, il progetto sarà indirizzato alla riqualificazione complessiva dell'area e a garantire che il nodo sia dotato di tutte quelle infrastrutture necessarie a supportare e garantire un servizio efficiente, quali:

- adeguamento dei parcheggi
- una fermata - terminal, degli autobus, volta a connettere i due sistemi. Tale azione richiede la revisione della viabilità di accesso alla stazione ferroviaria al fine realizzare lo spazio per l'inversione del senso di marcia, essendo quest'ultima posta alla fine di un tratto stradale senza uscita (allo stato attuale gli autobus non possono accedere alla stazione). In tal senso andrà realizzata una rotonda;
- rivisitazione dei percorsi pedonali e per disabili
- Illuminazione, semafori ad attivazione





L'intervento oggetto della presente scheda si inserisce in un progetto più ampio di riqualificazione urbanistica dell'intera area circostante l'area della stazione. Il Comune di Vernio garantirà la gestione e manutenzione, ordinaria e straordinaria, del nodo.

8	Risultati attesi	RA 7.3 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali
9	Indicatori di realizzazione	<p>Indicatori di realizzazione: 791 -Superficie oggetto dell'intervento - mq Baseline: 0 Target: 4.500 Mq Indicatore di risultato: Cod 129 Valore baseline:1.790.000 (ISTAT 2019 Regione Toscana Spostamenti per lavoro o studio) Valore target: +0,01% su base Regionale</p>
10	Modalità previste per l'attivazione del	Procedura di aggiudicazione ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.

	cantiere	
11	Progettazione necessaria per l'avvio dell'affidamento	Progetto Esecutivo
12	Progettazione attualmente disponibile	Scheda preliminare
13	Soggetto attuatore	Comune Vernio
14	Responsabile dell'Attuazione/RUP	Responsabile Ufficio Tecnico

Tipologie di spesa (importi a lordo di IVA)

Voci di spesa	Descrizione	Valuta
Costi del personale	Incentivi (Rup, supporto al Rup)	2.500,00
Spese notarili		
Spese tecniche	Progettazione e direzione lavori	10.000,00
Opere civili	Adeguamento area di sosta per i fruitori del servizio su ferro e su gomma, creazione di aree di manovra, abbattimento barriere architettoniche	157.400,00
Opere di riqualificazione ambientale	Verde	2.600,00
Imprevisti		3.000,00
Oneri per la sicurezza		4.300,00
Acquisto terreni		0
Acquisto beni/forniture		0
Acquisizione servizi		0
Spese pubblicità		200
TOTALE		€ 180.000,00

Cronoprogramma delle attività

Fasi	Data inizio prevista	Data fine prevista
Fattibilità tecnica ed economica	01/06/2021	01/07/2021
Progettazione definitiva	15/07/ 2021	31/08/ 2021
Progettazione esecutiva	01/09/2021	31/09/2021
Pubblicazione bando/affidamento lavori/servizi	01/10/2021	31/12/2021
Esecuzione	01/01/2022	31/08/2022
Collaudo/funzionalità	01/09/2022	30/11/2022

Cronoprogramma finanziario

Trimestre	Anno	Costo
III	2021	45.250,00
IV	2021	45.250,00
I	2022	45.250,00
IV	2022	44.250,00
TOTALE		180.000,00