



Com'è finanziata la tramvia?

La linea 1 è completamente finanziata da fondi pubblici. Le linee 2 e 3 invece sono realizzate grazie ad un cofinanziamento tra pubblica amministrazione e imprese private (project financing).

Le imprese esecutrici della linea 1

La realizzazione della linea 1 è stata aggiudicata con una gara di appalto integrato all'Ati (Associazione temporanea di imprese) costituita da Consorzio Cooperativo Costruzioni (mandataria), Ansaldo Breda Spa, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari Spa, CIET Spa, Consorzio Toscano Costruzioni Scarl e Dicos Spa.



Il concessionario delle linee 2 e 3

Nel project financing l'investitore privato si remunera attraverso la gestione dell'opera affidatagli in concessione. Il Comune resta responsabile delle politiche tariffarie, del coordinamento dei diversi servizi collegati alla tramvia ed è proprietario dell'infrastruttura. Il contratto di concessione comprende la costruzione delle linee 2 e 3 (primo lotto) e la gestione trentennale dell'intero sistema (linee 1, 2, 3 primo lotto e, in previsione, linea 3 secondo lotto).

Nel 2005 è stato sottoscritto il contratto di concessione con Ratp, il colosso pubblico gestore del trasporto a Parigi e nell'Ile de France, che ha fatto da capofila al raggruppamento di imprese aggiudicatario della gara.

La società di progetto Tram di Firenze Spa è così strutturata:

- **soci gestori** Ratp 24,9% e Ataf 24,1%;
- **soci costruttori** Alstom Transport, Alstom Transport Systems, Ansaldo Breda, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari, Baldassini-Tognozzi Costruzioni Generali, Ciet, Coestra, Consorzio Cooperative Costruzioni, Consorzio Toscana Costruzioni, Dicos, Sirti 49%;
- **socio progettista** Architecna Engineering 2%.



Comune di Firenze

Quanto costano le tre linee?

Il costo totale, varianti comprese, è di circa 588 milioni di euro: 226,3 milioni per la linea 1 e 362 per la linea 2 e il primo lotto della 3.

I costi della linea 1

I costi totali ammontano a 226,3 milioni di euro, dei quali 163,5 per lavori e 62,8 per somme a disposizione dell'Amministrazione (espropri, spese tecniche, sistemazioni urbanistiche, oneri di cantierizzazioni, direzione lavori, collaudo ecc.).

Il finanziamento è così ripartito:

- Stato 73,8 milioni di euro;
- RFI (Ferrovie dello Stato) 33,2 milioni di euro;
- Comune di Firenze e Comune di Scandicci 84,3 milioni di euro;
- Regione Toscana 35 milioni di euro.

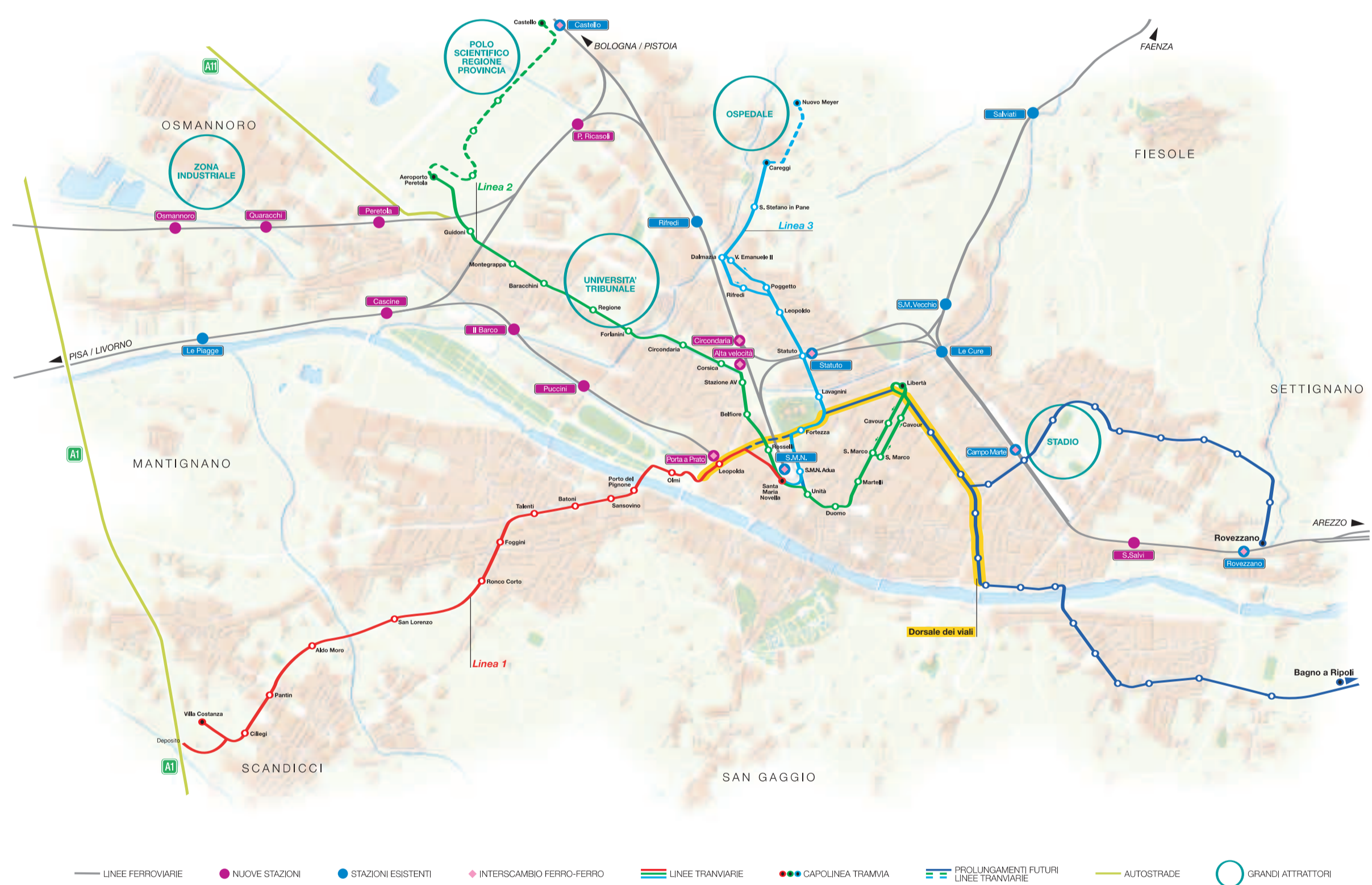
I costi delle linee 2 e 3

Il costo totale delle linee 2 e 3 (primo lotto) è di 292 milioni di euro, dei quali 237 di corrispettivo contrattuale per lavori, 44 per altri costi comuni alle due linee (sottoservizi, espropri, direzione lavori ecc.) oltre a 7 milioni di euro per ricambi e 4 milioni di euro per preesercizio.

Il finanziamento è così ripartito:

- Stato 116 milioni di euro;
- RFI (Ferrovie dello Stato) 36 milioni di euro;
- Concessionario 140 milioni di euro.

Le varianti delle linee 2 e della linea 3 (primo lotto), in corso di approvazione, comporteranno un costo aggiuntivo, stimato in 70 milioni di euro.





Perché si fanno le varianti di progetto?

*Per richieste migliorative degli enti locali
o degli organi di controllo. Per nuove disposizioni
legislative. Per imprevisti verificatisi in corso d'opera.*

Le varianti alla linea 1

Le varianti approvate sono 42 di cui 26 dovute a richieste e prescrizioni degli enti pubblici e 16 determinate da imprevisti verificatisi in corso d'opera. A queste poi si aggiungono 21 varianti minori.

L'elenco completo delle varianti con i relativi costi è scaricabile sul sito www.tramvia.fi.it

Le varianti alla linea 2

Il progetto definitivo della linea 2 con le varianti richieste dal Comune è in avanzata fase di verifica e valutazione economica. Le principali varianti riguardano:

- il viadotto tranviario affiancato al Ponte di San Donato;
- il sottopasso stradale all'incrocio viale Belfiore, viale Redi e via Guido Monaco;
- l'alimentazione a batteria nel tratto di centro storico;
- l'adozione dell'armamento ERS (Embedded Rail System) sull'intera linea.

Le varianti alla linea 3

Anche il progetto definitivo della linea 2 con le varianti richieste dal Comune è in avanzata fase di verifica e valutazione economica. Le principali varianti riguardano:

- i sottopassi stradali viale Milton-viale Strozzi e viale Strozzi-viale Strozzi (tratto rampa Spadolini-via Lorenzo il Magnifico), per evitare l'interferenza del traffico ordinario con la tramvia;
- l'adozione dell'armamento ERS (Embedded Rail System) sull'intera linea.

È inoltre in avanzata fase di studio una variante che sarà inserita in corso d'opera e che riguarda il passaggio in via Valfonda e l'intersezione con le linee 2 e 1 in piazza Stazione.



Quando finiranno i lavori?

I lavori per la linea 1 termineranno a fine 2008, con entrata in esercizio nella primavera del 2009. Quelli per le linee 2 e 3 nel 2011.

Lo stato di avanzamento sulla linea 1

I lavori della linea 1, iniziati nel dicembre 2004 dopo alcune opere preliminari, si concluderanno per la fine del 2008.

L'avvio dell'esercizio è previsto per la primavera del 2009.

La percentuale di avanzamento è attualmente stimata al 40%.

Sono stati completati:

- il ponte sull'Arno,
- l'adeguamento del sottovia Foggini-Talenti,
- il nuovo ingresso al parcheggio di Santa Maria Novella.

Sono quasi completati:

- il viadotto Moro,
- il sottovia di piazza Paolo Uccello,
- lo spostamento dei sottoservizi,
- gli adeguamenti della viabilità,
- le sistemazioni urbane,
- i fabbricati per le sottostazioni elettriche.

A Scandicci e nella tratta Foggini-Talenti è iniziata la posa dei binari.

La fornitura degli impianti tecnologici è stata realizzata per oltre metà e l'installazione potrà iniziare in una fase più avanzata dei lavori.

L'allestimento del tram pre-serie e la costruzione degli altri 16 convogli sono in corso.

Lo stato di avanzamento sulle linee 2 e 3

Il termine dei lavori e l'entrata in esercizio sono previsti per il 2011.

In alcuni tratti della via di Novoli e di viale Morgagni sono in corso lavori propedeutici alla realizzazione della tramvia:

- spostamento dei sottoservizi,
- sistemazioni urbanistiche con nuovi marciapiedi e spazi per la sosta,
- sondaggi geologici,
- messa a dimora di nuovi tigli, che continuerà fino a marzo 2008 per riprendere poi nella prossima stagione autunnale-invernale.



cantieri Linea 1