



**Regione Toscana**

**DOCUMENTO DI MONITORAGGIO  
DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO  
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM)**

**2024**

(art. 4 L.R. 55/2011)



Regione Toscana

**A cura della Direzione**

**Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale**

Responsabile Enrico Becattini, Direttore Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale  
Coordinamento attività Chiara Lenarduzzi, Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale

Hanno collaborato le strutture:

Direzione Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale  
Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto pubblico locale  
Settore Logistica e cave  
Settore Infrastrutture per la mobilità sostenibile  
Settore Programmazione grandi infrastrutture di trasporto e viabilità regionale  
Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo  
Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma - Osservatorio Mobilità  
Settore Viabilità regionale ambiti Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara - Porti Regionali  
Settore Viabilità regionale ambiti Arezzo, Siena e Grosseto. Programmazione risanamento acustico  
Settore Viabilità regionale ambiti Firenze- Prato e Pistoia

Per i dati di monitoraggio finanziario ha collaborato  
Direzione Programmazione e Bilancio, Settore Controllo strategico e di gestione

Per il cap. 2 “La situazione della mobilità e dei trasporti in Toscana” e per i dati relativi agli indicatori ha collaborato  
IRPET - Patrizia Lattarulo e Leonardo Piccini

Per i dati IRSE relativi alle emissioni di CO2, di PM10 e di qualità dell'aria ha collaborato  
Direzione Urbanistica e sostenibilità, Settore Economia circolare e qualità dell'aria

Per alcuni indicatori si ringrazia la Direzione Sistemi informativi, Infrastrutture tecnologiche e innovazione, Settore Servizi digitali e integrazione dati – Ufficio regionale di Statistica

Per le immagini hanno collaborato anche  
Direzione generale della Giunta regionale, Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi  
Muoversi in Toscana - Fondazione Sistema Toscana

**[www.regione.toscana.it/priim](http://www.regione.toscana.it/priim)**

**INDICE**

<b>Presentazione, Presidente Eugenio Giani.....</b>	<b>5</b>
<b>Prefazione, Assessore Stefano Baccelli.....</b>	<b>7</b>
<b>Premessa.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Il PRIIM: I fatti salienti.....</b>	<b>10</b>
<b>2. Mobilità e trasporti in Toscana.....</b>	<b>21</b>
2.1 Il quadro socioeconomico: le dinamiche di lungo periodo e la congiuntura .....	22
2.2 Verso nuovi modelli di mobilità.....	23
2.3 PNRR e PRIIM: gli interventi e i loro impatti economici .....	29
<b>3. L'AVANZAMENTO DELLE POLITICHE REGIONALI: PRINCIPALI INTERVENTI REALIZZATI.....</b>	<b>44</b>
<b>3.1. Obiettivo generale 1 - Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale .....</b>	<b>45</b>
3.1.1 Autostrade .....	46
3.1.2 Strade di interesse statale.....	52
3.1.3 Strade di interesse regionale .....	64
3.1.4 Ferrovie .....	92
3.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere .....	112
3.1.6 Indicatori.....	113
3.1.7 Principali delibere di attuazione .....	120
3.1.8 Monitoraggio finanziario .....	122
<b>3.2. Obiettivo generale 2 - Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico .....</b>	<b>123</b>
3.2.1 Il servizio di TPL dopo il Covid .....	124
3.2.2 Il Mobility Manager in Regione Toscana .....	124
3.2.3 TPL su gomma .....	126
3.2.4 Servizi ferroviari .....	134
3.2.5 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei.....	142
3.2.6 Attività ispettiva .....	144
3.2.7 Indicatori.....	147
3.2.8 Principali delibere di attuazione .....	155
3.2.9 Monitoraggio finanziario .....	157
<b>3.3. Obiettivo generale 3 - Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria .....</b>	<b>158</b>
3.3.1 Sistema tramviario .....	158
3.3.2 Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità .....	166
3.3.3 Sicurezza stradale.....	168
3.3.4 Sicurezza ferroviaria .....	171
3.3.5 Mobilità ciclabile .....	172
3.3.6 Indicatori.....	184
3.3.7 Principali delibere di attuazione .....	193
3.3.8 Monitoraggio finanziario .....	195
<b>3.4. Obiettivo generale 4 - Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana .....</b>	<b>196</b>
3.4.1 Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali.....	197
3.4.2 Porti nazionali.....	202

3.4.3 Porti regionali e autorità portuale regionale .....	210
3.4.4 Vie navigabili .....	216
3.4.5 Il sistema aeroportuale .....	217
3.4.6 Interporti .....	219
3.4.7 Indicatori .....	223
3.4.8 Principali delibere di attuazione .....	232
3.4.9 Monitoraggio finanziario .....	234
<b>3.5. Obiettivo generale 5 - Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.....</b>	<b>235</b>
3.5.1 Infomobilità .....	236
3.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione .....	237
3.5.3 Partecipazioni regionali .....	240
3.5.4 Indicatori .....	245
3.5.5 Principali delibere di attuazione .....	247
3.5.6 Monitoraggio finanziario .....	249
<b>4 Monitoraggio delle risorse finanziarie del piano .....</b>	<b>250</b>
<b>5. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).....</b>	<b>251</b>
<b>Allegato 1 – Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale al 31/12/2023 .....</b>	<b>254</b>
<b>Allegato 2 – Il monitoraggio del PRIIM e le priorità del DEFR 2023 .....</b>	<b>270</b>
<b>Allegato 3 – Cartografie di sintesi.....</b>	<b>286</b>

## PRESENTAZIONE



Come si potrà leggere nel dettaglio all'interno del Documento di monitoraggio del PRIIM 2024 che ho il piacere di presentare, che giunge quest'anno alla sua decima edizione, la Toscana è una regione in movimento, su cui vari sono i cantieri in corso - dalle strade alle ferrovie, dalle tramvie alle piste ciclabili, dai porti agli aeroporti-, che ridisegneranno il volto del territorio, rendendolo più accessibile, moderno, sostenibile. Tra questi ricordo i lavori per il raddoppio ferroviario della Pistoia-Lucca che si concluderanno l'anno prossimo ed il nodo dell'Alta Velocità con lo scavo della prima galleria sotto Firenze arrivato oggi a quasi metà della percorrenza, che porteranno entrambi a notevoli miglioramenti della puntualità e regolarità dei treni regionali; i lotti in corso sulla Due Mari che si concluderanno nel 2026 rendendo percorribile tutto il tratto da Siena fino a Grosseto.

E mi piace ricordare che la Regione ha fatto, sta facendo e continuerà a fare tanto per migliorare il sistema della mobilità per cittadini e imprese che si trovano a vivere, lavorare e muoversi in Toscana.

La Regione è infatti in prima linea come ente attuatore nella progettazione diretta e realizzazione delle **opere di viabilità sulla rete stradale regionale**: 10 i cantieri con lavori ad oggi in corso sulle strade regionali: sulla SR 2 Cassia nel Senese, sulla SR 74 maremmana in provincia di Grosseto, sulla SR 325 di Val di Setta e Val di Bisenzio e sulla SR 429 di Valdelsa – tra Castelfiorentino e Certaldo, vari lotti sulla SR 69 di Valdarno nel fiorentino e nell'aretino e sempre nell'aretino sulla SR 71 Umbro Casentinese Romagnola, che vanno ad aggiungersi alle 30 opere ultimate dalla Regione a seguito dell'acquisizione nel 2016 delle competenze dalle Province.

E la Regione è in prima linea nella gestione dei **contratti di servizio per il trasporto pubblico locale**, a cominciare dal trasporto pubblico su gomma per il quale si è concluso il primo periodo di attuazione del contratto da parte del nuovo gestore Autolinee Toscane e si è avviata la seconda fase, che ha previsto la riprogettazione della rete integrata con le linee tramviarie fiorentine e la progettazione delle reti deboli per le aree più disagiate, in affidamento da parte degli Enti locali. Circa 112 mln i km all'anno previsti per il servizio di trasporto, per un costo a carico della Regione Toscana che sfiora i 300 mln l'anno.

Ricordo inoltre che stiamo predisponendo la gara per il nuovo affidamento del trasporto marittimo con le isole dell'Arcipelago toscano, su cui c'è stato un intenso confronto con il territorio – prevediamo un bando unico che dovrà garantire sia la qualità del servizio che la tutela dell'occupazione. Prosegue intanto il contratto di servizio vigente con Toremar: sono oltre 19 mila le corse realizzate ogni anno, per 17 mln erogati annualmente da bilancio regionale.

E pensando al domani, la Regione sarà sempre più impegnata nell'attuazione diretta delle opere: questo è l'obiettivo della nuova *governance* della viabilità regionale disegnata dalla proposta di legge, ad oggi in discussione in Consiglio, che prevede l'istituzione di **Toscana Strade**, società interamente partecipata dalla Regione a cui saranno affidate le funzioni di manutenzione ordinaria, straordinaria e realizzazione delle opere sulla rete stradale regionale, partendo dai 98 km della Fi-Pi-Li. I ricavi della gestione saranno reinvestiti in manutenzione e sviluppo della rete; ciò porterà un beneficio ai cittadini, garantendo un miglior servizio con maggiore qualità e sicurezza.

Ricordo anche che nello scorso mese di settembre il Consiglio ha approvato una modifica di legge con cui la Regione acquisisce le competenze in materia di progettazione e realizzazione di infrastrutture **tramviarie** che interessano i territori di diverse province: è il caso del collegamento metropolitano tra Firenze e Prato per il quale stiamo effettuando i primi studi di un primo lotto Prato-Campi Bisenzio che sarà sottoposto al Ministero per un possibile finanziamento. Si tratta di un'opera che potrebbe dare un importante contributo a migliorare la mobilità dell'area

metropolitana, migliorando il servizio ai cittadini e riducendo il numero delle auto in circolazione per gli spostamenti quotidiani in un'area altamente congestionata. Intanto si stanno sviluppando le progettazioni delle estensioni del sistema tramviario verso i Comuni di Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino, per le quali è stata data piena copertura finanziaria grazie anche alle risorse ottenute dalla Regione dal nuovo ciclo della programmazione comunitaria del PR FESR 21-27 e nazionale FSC 21-27.

Una Toscana sempre più dinamica quindi, ma al tempo stesso attenta a non lasciare indietro nessuno dei suoi territori.

E' per questo che ci siamo impegnati per la **valorizzazione delle diverse Toscare**, dalla Toscana dei grandi centri urbani fino alle aree più interne dei piccoli comuni rurali e montani, ricche di potenzialità, dove un adeguato livello di servizio e di accessibilità possono ridare slancio ed attrattività ai territori. In questa direzione abbiamo approvato una proposta di legge, che ad oggi è all'esame del Consiglio, con cui vogliamo sostenere e valorizzare la Toscana diffusa, dedicandovi una particolare attenzione, specifici interventi e risorse. E in queste aree più lontane e meno urbanizzate un'adeguata manutenzione della rete stradale, un servizio capillare di trasporto pubblico su gomma, il miglioramento e potenziamento dei servizi ferroviari, rappresentano elementi importanti per garantire un percorso di sviluppo salvaguardando specificità e caratteristiche locali delle aree.

Perché è soltanto nella pluralità delle Toscare che possiamo trovare le basi per uno sviluppo duraturo della nostra regione.

**Eugenio Giani**

*Presidente della Giunta Regionale della Toscana*

## PREFAZIONE



Complessivamente gli interventi infrastrutturali previsti in Toscana dal Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (comprensivi di grandi opere, viabilità regionale e integrata, sistema tramviario e piste ciclabili, sicurezza stradale e manutenzione ponti, sistema portuale e aeoroportuale) ammontano ad una spesa pari a circa 18 miliardi nell'orizzonte temporale al 2030, di cui 11 miliardi ancora da realizzare. Importanti opere che interessano i diversi territori della Toscana, dalla Toscana centrale che ruota intorno all'area metropolitana, dove gli elevati livelli di congestione e inquinamento richiedono di puntare su una mobilità a basso impatto ambientale, alla Toscana della costa con le potenzialità offerte dall'economia del mare, fino alle aree più periferiche, spesso ancora difficilmente accessibili e che tuttavia possono rappresentare un importante elemento di sviluppo, come ci ha mostrato il difficile periodo della pandemia.

**Nell'area metropolitana Firenze-Prato** si stanno realizzando opere infrastrutturali storiche, con una portata che va ben al di là del territorio metropolitano. Penso in primo luogo ai lavori per il completamento del nodo dell'Alta Velocità, riavviati nel 2023, con la realizzazione della nuova stazione AV Firenze Belfiore, la nuova fermata Circondaria e la previsione del collegamento della nuova stazione con la stazione SMN: le opere consentiranno di liberare binari di superficie ampliando e valorizzando il trasporto regionale.

Sul versante dei collegamenti viari si ricordano, oltre agli interventi in corso ed in progettazione per la realizzazione delle terze corsie, la realizzazione del nuovo Ponte sull'Arno dal costo di oltre 70 mln per il quale è in corso la Conferenza di servizi; i finanziamenti ottenuti nel 2024 che hanno dato piena copertura alla declassata di Prato e alle ulteriori opere di adeguamento della viabilità locale della Piana nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio, finanziate grazie all'Accordo per la Coesione che la Regione ha firmato con il Governo nel marzo scorso, garantendo alla Toscana nel complesso oltre 300 mln per interventi infrastrutturali strategici.

Importanti investimenti sono stati dedicati alle opere per l'estensione del sistema tramviario nell'area metropolitana – oltre 33 nuovi km previsti dalle varie estensioni programmate, per un totale di 73 nuove fermate, e un costo totale superiore al miliardo e mezzo, di cui oltre 310 mln da bilancio regionale. Sono intanto in corso gli studi per il collegamento tra Firenze e Prato.

Sempre in tema di sostenibilità dei trasporti rilevanti sono gli interventi in corso per la realizzazione degli itinerari ciclabili regionali, tra cui la Ciclopista dell'Arno (realizzato o in corso il 91% dell'itinerario, al quale la Regione ad oggi ha destinato oltre 30 mln di risorse) e la Ciclovía del Sole, finanziata con importanti risorse nazionali e PNRR, con interventi in avanzato stato di attuazione.

Per non dimenticare la necessità della qualificazione dell'aeroporto Vespucci di Firenze nel quadro dello sviluppo del sistema integrato con lo scalo di Pisa, per il quale è in corso la procedura integrata di VIA -VAS del nuovo Piano di sviluppo presentato dal gestore a seguito del dibattito pubblico.

**Nell'area della costa** per sviluppare la piattaforma logistica toscana si prevede la realizzazione (anche grazie ad un importante contributo regionale) della Darsena Europa nel porto di Livorno, che nel 2024 ha concluso la VIA; per il Porto di Piombino sono terminati i lavori per la realizzazione di aree per la logistica industriale, mentre sono in corso i lavori del primo lotto della Bretella di Piombino e si sta svolgendo la Via sul secondo lotto. Nel porto di Marina di Carrara sono terminati i lavori della passeggiata a mare, uno dei tre lotti previsti dall'intervento di riqualificazione del waterfront dello scalo, finanziati anche grazie a risorse regionali. Per risolvere il problema dell'insabbiamento del porto regionale di Viareggio è invece in corso la progettazione esecutiva del sabbiodotto.

Per potenziare il trasporto ferroviario e marittimo garantendo l'accessibilità ed il riequilibrio modale del trasporto merci proseguono i lavori di realizzazione dello scavalco tra porto e Interporto di Livorno, dal costo di 27 mln di cui 20 mln da bilancio regionale, mentre è in corso la progettazione

degli ulteriori raccordi ferroviari, su cui è necessario ottenere piena copertura finanziaria. In stato avanzato i lavori per potenziare lo scalo merci di Castelnuovo Garfagnana.

Un importante contributo all'accessibilità del territorio verrà dato dalle opere per il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca, che dovrebbero concludersi nel 2025, e da quelle per potenziare la linea Prato-Bologna, volte a sviluppare il corridoio europeo di collegamento tra i porti dell'area logistica toscana (ed in particolare il Porto di Livorno) ed il centro e nord Europa.

Strategica la realizzazione del sistema tangenziale di Lucca, per il quale nel 2024 si è avviata la Conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo del primo stralcio; le opere sulla viabilità regionale ed in particolare sulla Fi-Pi-Li, arteria di rilievo tra le strade regionali, in merito alla quale è all'attenzione del Consiglio la proposta di legge di istituzione di Toscana Strade.

Infine per sviluppare una mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale la Regione promuove i sistemi di collegamento veloce a guida vincolata in ambito urbano ed extraurbano; oltre all'area Firenze-Prato, sono in corso le interlocuzioni per ulteriori verifiche per l'area Pisa-Livorno-Lucca.

Molti interventi interessano la **Toscana interna**, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità a tutti i territori, riducendo i divari tra le diverse Toscare.

Con la previsione della fine dei lavori nel 2026 dei lotti 4 e 9 della Due Mari saranno pienamente percorribili i 63 km del tratto Grosseto-Siena. Sulle strade regionali vari cantieri portati avanti dalla Regione miglioreranno la sicurezza e la percorribilità della rete: il secondo lotto della variante di Staggia sulla SR 2 Cassia (un primo lotto si è chiuso nel 2023), il nuovo ponte sul Fiora sulla SR 74 maremmana (dal costo di 12,7 mln), sulla SR 71 la variante da Subbiano Nord a Calbenzano (13,5 mln), la variante in Comune di Cortona (17,4 mln), il nuovo svincolo del Pollino nel Comune di Bibbiena, sulla SR 69 di Valdarno la Bretella tra le Coste e il casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini (7,8 mln). Per ulteriori opere di viabilità regionale sul territorio la Regione ha ottenuto investimenti per quasi 80 mln grazie all'Accordo per la Coesione del marzo scorso: di questi 65 mln sono dedicati a interventi sulla ex strada provinciale 64 del Cipressino, passata al demanio regionale dal gennaio di quest'anno.

Sul versante ferroviario sono in corso di avvio i lavori del raddoppio Empoli-Granaiolo sulla linea ferroviaria Empoli-Siena, dal costo di 230 mln, che velocizzeranno il servizio per Siena e la Val d'Elsa e a cui si aggiungeranno gli interventi di elettrificazione della linea, ad oggi in progettazione. Sulla Lucca-Aulla sono in corso lavori per la manutenzione straordinaria della linea; a settembre 2024 è stata ripristinata la Grosseto-Siena, mentre sulla ferrovia regionale Sinalunga-Arezzo-Stia sono stati realizzati interventi per ammodernare e rendere più sicura la linea.

Priorità regionale per il territorio in questione e per l'intera Toscana il Corridoio Tirrenico, su cui la Regione non ha mai smesso di sollecitare il Governo al fine di riavviare l'iter di realizzazione e garantire il completo finanziamento dell'opera.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile la Regione è impegnata nel portare a completamento l'itinerario della Ciclovía Tirrenica come percorso di collegamento del litorale dalla Liguria fino al Lazio, di valenza nazionale, e per il quale sono state investite consistenti risorse tra cui 17 mln da PNRR: avviati o di prossimo avvio tutti gli interventi finanziati.

Per rendere accessibili le aree interne è infine fondamentale, accanto agli interventi infrastrutturali, garantire un adeguato servizio di trasporto pubblico locale. Nella seconda fase di attuazione del contratto di servizio per il trasporto su gomma è stato dato avvio all'esercizio dei lotti deboli, dedicati ai piccoli comuni e alle aree marginali, affidati dagli Enti Locali. Fondamentale inoltre la qualificazione del servizio attraverso l'attuazione dei vari programmi di rinnovo, per garantire ai cittadini mezzi moderni, sicuri ed ecologici e su questo la Regione sta facendo molto; in totale dall'avvio del servizio nel novembre 2021 fino a tutto il 2024 saranno quasi 700 i nuovi bus dedicati al tpl in Toscana. La sfida è quella di tornare a convincere i cittadini che muoversi con i mezzi pubblici è una scelta non solo di civiltà ma anche un'alternativa efficiente, sicura e sostenibile.

**Stefano Baccelli**

*Assessore Infrastrutture, mobilità e governo del territorio*

## PREMESSA

Il Documento di monitoraggio del PRIIM 2023 conferma la struttura dei precedenti Monitoraggi, il taglio di sintesi e l'impostazione comunicativa.

Una *sintesi dei principali risultati ad oggi raggiunti* è illustrata nella parte iniziale del documento (*cap. 1*), seguita da un *aggiornamento dei quadri conoscitivi di contesto* relativi alla situazione e alle dinamiche della mobilità e dei trasporti in Toscana, anche alla luce di un'analisi dello scenario economico (*cap. 2*). Lo *stato di avanzamento degli interventi realizzati in attuazione dei 5 obiettivi generali del Piano*, comprensivo di dati e indicatori, risorse finanziarie, elenco delle principali delibere di Giunta di attuazione, è descritto nella parte centrale del volume (*cap. 3*); un riepilogo del *monitoraggio finanziario* del Piano è invece contenuto al *cap. 4*. Al capitolo 5 si dà conto infine degli *investimenti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*.

Il report contiene inoltre (*allegato 1*) l'approfondimento aggiornato al 31/12/2023 relativo agli *interventi di viabilità regionale* derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di interesse regionale e confluiti nel PRIIM, anche alla luce del riordino delle competenze tra Regione ed Enti locali, la *tabella di raccordo* tra il documento di monitoraggio del PRIIM e le priorità contenute nel *Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2023*, cui il Piano dà attuazione per la parte di Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale e attraverso specifici Progetti Regionali (*allegato 2*). Infine, l'*allegato 3* contiene l'aggiornamento al 31/12/2023 delle cartografie tematiche dei principali interventi infrastrutturali realizzati, in corso e programmati in Toscana in attuazione del Piano.

Come di consueto sarà possibile consultare il Documento di monitoraggio dalla specifica sessione del sito regionale dedicata al Piano:

<http://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-del-priim>.

## 1. IL PRIIM: I FATTI SALIENTI

Vediamo in sintesi quanto realizzato nell'ambito delle politiche del PRIIM per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi dedicati alla mobilità ed al trasporto pubblico locale. Al mese di giugno 2024 è stato impegnato nel complesso il 91% del totale delle risorse previste dal Piano a valere sul bilancio regionale per il periodo 2014-2026 (pari a oltre 9,1 miliardi su un totale di 10 miliardi stanziati), ed è stato liquidato l'89% delle risorse impegnate pari a 7,1 miliardi)<sup>1</sup>. Di seguito una sintesi dei principali risultati raggiunti, descritti in dettaglio al cap. 3:

### Grandi opere

**L'Autostrada A1.** I lavori di realizzazione delle terze corsie dell'**Autostrada del Sole A1** avanzano su tutte le tratte: per la *Variante di Valico* è previsto entro il 2025 l'avvio dei lavori sul lotto 14 della Bretella di Firenzuola; per le tratte *Barberino di Mugello - Firenze Nord* e *Firenze Nord - Firenze Sud* sono realizzati al giugno 2024 rispettivamente il 94,5% ed il 98% delle opere; il tratto; *Firenze Sud- Incisa Valdarno* è realizzato al 61,5%, con lavori in corso di ultimazione sul territorio di Bagno a Ripoli, che dovrebbero concludersi nel 2024 e lavori consegnati per il tratto tra Rignano e Reggello con scavo della Galleria di San Donato avviati a luglio 2023 all'imbocco nord e a luglio 2024 all'imbocco sud. Per la tratta *Incisa – Valdarno* la progettazione esecutiva è all'attenzione del MIT e sono in fase di definizione i tempi per l'approvazione e l'avvio delle attività.

In occasione del protocollo di intesa firmato da Ministero delle Infrastrutture, Autostrade per l'Italia e Regione Toscana a maggio 2023 è stato assunto l'onere relativo ad una serie di opere di mitigazione per il territorio dell'area metropolitana fiorentina tra cui lo svincolo di Scandicci, con ingresso diretto dalla viabilità ordinaria in autostrada senza più appesantire la FI-PI-LI, la bretella di Firenzuola, un intervento nel comune di Barberino di Mugello, dove Autostrade contribuirà a realizzare la circonvallazione del paese, in connessione con la viabilità autostradale, una quota dell'intervento relativo alla variante alla SR 222 Chiantigiana. Nel Comune di Terranuova Bracciolini sarà completato il secondo lotto della viabilità che interessa anche l'area industriale e nel Comune di Reggello la realizzazione di un nuovo cavalcavia.

**L'Autostrada A11.** Per quanto riguarda l'**Autostrada Firenze - Mare A11** gli interventi di potenziamento riguardano l'ampliamento a 3 corsie tra Firenze-Pistoia (comprensivo delle opere di potenziamento e riqualificazione del Nodo di Peretola e delle opere per il nuovo svincolo di Pistoia est) e Pistoia-Montecatini Terme.

Per il lotto 1 tra Firenze e Pistoia, in vista dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del MIT, nel novembre 2022 sono state avviate da parte di ASPI le attività propedeutiche per l'avvio dei lavori.

**Il Corridoio Tirrenico.** La Regione Toscana continua ad adoperarsi verso tutti i soggetti interessati al fine di riavviare l'iter di realizzazione dell'opera chiedendo al Ministero di completare il passaggio di competenza tra SAT e ANAS sulla progettazione ed esecuzione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, come previsto dal D.lgs 162/2019 e dal D.lgs 121/2021 e il completo finanziamento dell'intervento nell'ambito del Piano Pluriennale di investimenti per il periodo 2021–2025 per l'aggiornamento del contratto di programma con Anas. Lo schema di Contratto di Programma 2021-2025 tra MIT e Anas, approvato dal CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024, ha inserito con appaltabilità al 2025 il Lotto 5A Ansedonia–Pescia Romana (Confine Toscana/Lazio), mentre sono

<sup>1</sup> Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di gestione, Direzione Programmazione e Bilancio, aggiornati al 30 giugno 2024.

previsti tra gli “Studi e Progettazioni” il Lotto 4 Grosseto Sud-Fonteblanda e il Lotto 5b Fonteblanda–Ansedonia.

**La SGC E78 Due Mari.** Sulla tratta Siena-Grosseto proseguono i lavori per il lotto 4 con avanzamento del 40% al giugno 2024 e previsione di ultimazione entro il 2026, mentre per il lotto 9 sono attualmente in corso i lavori, avviati nel 2023, con ultimazione prevista a marzo 2026. Ultimata e approvata la progettazione definitiva per il lotto 0 del tratto Siena-Rigomagno; la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo del lotto 2 del Nodo di Arezzo (San Zeno-Selci Lama) e delle Bretelle di collegamento a 2 corsie tra la E78 ed il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle e tra la E78 e la SR71, si è conclusa positivamente.

**Il sistema tangenziale di Lucca.** Nel 2023 la Regione ha sottoscritto insieme ad ANAS, RFI, Commissario, Provincia e Comuni un Protocollo di Intesa che prevede una revisione progettuale delle opere per ottimizzare l'integrazione degli interventi stradali del sistema tangenziale di Lucca con le opere ferroviarie programmate da RFI, tenuto conto anche delle esigenze espresse dal territorio. Nell'agosto 2024 il Commissario straordinario ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo del primo stralcio del Sistema Tangenziale di Lucca, con esclusione dell'Asse Est-Ovest (stralcio finanziato con 155 mln di risorse statali e 17 mln di risorse regionali).

**Declassata di Prato.** Costituisce una priorità il completamento dell'asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato est e Prato ovest, opera strategica in carico ad ANAS che risulta essenziale per lo sviluppo dell'interporto di Gonfienti e delle attività economiche dell'area metropolitana. Nel gennaio 2024 la Giunta Regionale ha approvato l'intesa tra la Regione Toscana e il Commissario Straordinario nazionale sul progetto definitivo dell'intervento. Il costo dell'intervento è pari a 67,31 mln. La Regione Toscana si è adoperata affinché fosse garantito il completo finanziamento dell'opera a valere su risorse del Contratto di Programma MIT-Anas. Lo schema di Contratto di Programma 2021-2025, approvato dal CIPES nella seduta del 21 marzo 2024, prevede la copertura del fabbisogno residuo, pari a 28,95 mln, e l'appaltabilità nel 2024.

**Ponte di Fibbiana.** Sono iniziati i lavori per l'intervento che consentirà di eliminare il traffico proveniente dalla SS 67 lato Empoli diretto verso i comuni di Capraia e Limite attraverso il collegamento tra la SS 67 in località Fibbiana (Montelupo Fiorentino) e la SP 106 in località La Fonte (Capraia e Limite). L'opera è realizzata da ANAS ed è cofinanziata anche da Regione Toscana. Si prevede la conclusione dei lavori nel 2025.

**Ulteriori opere stradali ANAS.** Sul raccordo autostradale Siena-Firenze ANAS sta proseguendo vari interventi di manutenzione straordinaria avviati nel corso degli ultimi anni. Tra gli interventi di interesse statale di nuova realizzazione si ricordano inoltre la variante di Rufina (comuni di Pontassieve e Rufina) ed il ponte di Vallina (comune di Bagno a Ripoli) sulla SS 67, la variante in comune di Massa 1° lotto Canalmagro-Stazione sulla SS1, tutti con progettazione in corso; lo svincolo Monteroni D'Arbia della SS 2 Cassia (tratto della rete con competenza trasferita dalla Regione ad ANAS nel 2018) con progettazione esecutiva in corso.

**Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca.** Proseguono i lavori del primo tratto da Pistoia a Montecatini Terme (12 km): sono in corso le opere per il raddoppio, comprensive della realizzazione della nuova galleria di Serravalle, e la soppressione dei passaggi a livello, mentre sono completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini; l'avanzamento delle opere al giugno 2024 è del 70%, l'attivazione è prevista nel 2025.

Per il tratto da Montecatini Terme a Lucca (30 km) RFI sta completando la progettazione: è previsto il raddoppio della tratta da Pescia a Lucca e interventi di adeguamento tecnologico per garantire la maggiore funzionalità dell'intera linea. Il costo aggiornato è pari a 748,62 mln: 337 mln per la tratta Pistoia-Montecatini, 21,5 mln per la tratta Montecatini-Pescia e 390 mln per la tratta Pescia-Lucca. 35 mln il contributo straordinario regionale per la realizzazione delle opere propedeutiche dell'opera.

Strategico a garanzia di una maggiore accessibilità della costa risulterà inoltre l'intervento di potenziamento sulla Lucca-Viareggio, su cui RFI è impegnata ad avviare la progettazione sulla base degli accordi stipulati con la Regione.

**Potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna.** Proseguono i lavori per l'intervento di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale della linea Prato-Bologna, prioritario per il collegamento via ferro dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa. L'opera, oggetto di Protocollo di Intesa sottoscritto tra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI prevede opere per 565 mln ed in particolare l'adeguamento delle gallerie allo standard PC/80 previsto dalla rete europea per il traffico delle merci, in coerenza con il progetto della Darsena Europa di Livorno nell'ambito del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo.

Al fine di monitorare i lavori e risolvere eventuali criticità, informando utenti e residenti dei territori coinvolti è stata attivata una Cabina di regia con la partecipazione di Regione Toscana e Regione Emilia-Romagna, RFI, Enti locali interessati e comitati dei pendolari. Le opere interessano anche le stazioni di Vaiano e Vernio con lavori ad ascensori e marciapiedi tra il 2024 ed il 2025.

**La linea ferroviaria Empoli - Siena.** Il potenziamento della linea Empoli- Siena, previsto dal Contratto di Programma RFI-Stato e finanziato con risorse statali e FSC prevede da un lato il raddoppio tra Empoli e Granaiolo (10 km), dal costo aggiornato di 230 mln, al fine di completare il doppio binario nell'intera tratta Empoli-Poggibonsi velocizzando ed implementando il servizio ferroviario per Siena e la Val d'Elsa e dall'altro l'elettificazione della linea, dal costo di 119 mln, che consentirà di migliorare la puntualità dei treni veloci Firenze-Siena e rendere più rapidi tutti i collegamenti.

Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dei lavori del raddoppio, mentre prosegue la progettazione dell'elettificazione della linea.

La Regione sostiene inoltre il potenziamento dell'intera linea fino a Siena quale opera prioritaria per il territorio; nell'Accordo Quadro stipulato fra Regione Toscana e RFI nel marzo 2022, tra le opere con orizzonte oltre 2027 è previsto il potenziamento della tratta Poggibonsi – Siena (subordinato ad esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di 1a Fase, in cui dovranno essere individuati gli interventi più idonei per la velocizzazione dei collegamenti). La Regione sostiene infine l'elettificazione della linea fino a Chiusi per la quale ha richiesto a RFI di valutare la fattibilità dell'intervento.

Nella primavera del 2024 su richiesta dell'Unione dei Comuni Valdichiana Senese e del comune di Siena, è stato costituito un gruppo tecnico di lavoro per il potenziamento della linea ferroviaria Siena-Chiusi, cui partecipano Regione Toscana, RFI, Trenitalia e rappresentanti delle Amministrazioni sede di stazione lungo la linea.

**L'Alta velocità ferroviaria.** Proseguono i lavori riavviati nel 2023 per la realizzazione del passante e della stazione AV del nodo di Firenze, affidati da RFI a seguito di bando di gara di importo di oltre 1,1 miliardo.

Il passante della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità si sviluppa per circa 7 chilometri in sotterranea con due gallerie parallele mediamente a circa 20 metri di profondità, completate con due tratti terminali in superficie: a Nord tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi, e a Sud nei pressi della stazione di Firenze

Campo di Marte. Lungo il tracciato verrà realizzata la nuova stazione AV Firenze Belfiore, integrata con le altre modalità di trasporto e collegata alla stazione di Santa Maria Novella attraverso un people mover e prevedendo una nuova stazione ferroviaria di superficie Circondaria, in parte finanziata grazie alle risorse del PNRR. Le opere del Nodo AV consentiranno una nuova configurazione della rete ferroviaria fiorentina, evitando le interferenze tra treni AV e treni regionali, con effetti positivi sia sulla regolarità del servizio sia sul suo potenziamento in termini di frequenza e numero di corse. Per l'accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze si auspica la compatibilità della realizzazione del VI° binario tra Firenze SMN e Rifredi con la realizzazione della nuova viabilità Redi-Panciatichi.

**Gli investimenti infrastrutturali strategici finanziati con l'Accordo per la Coesione.** A seguito della sottoscrizione nel marzo 2024 dell'Accordo per la Coesione tra Regione Toscana e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sono stati destinati alla Regione Toscana importanti investimenti per la realizzazione di interventi infrastrutturali a valere sulle risorse FSC 21-27 (Del. CIPESS 25/2023), sulla base delle priorità individuate dalla Giunta nel gennaio 2024. Su 531 mln previsti oltre 300 sono destinati a infrastrutture e mobilità: oltre 116 mln sono dedicati ad opere di viabilità regionale, 23 mln per viabilità locale integrata con la viabilità regionale nella piana fiorentina, oltre 50 mln per viabilità locale, mentre 113 mln sono destinati alla mobilità sostenibile (estensione tramviaria Linea 2.2 - Lotto 1).

**La viabilità di interesse regionale.** Dal 2016 ad agosto 2024, a seguito del passaggio di competenze in materia di viabilità trasferita dalle Province derivante dal riordino istituzionale (LR 22/15) la Regione ha avviato a gara 50 opere per circa 260 mln, di cui 17 opere con lavori avviati per 133 mln - dai lavori sulla SR 69 di Valdarno alla variante sulla SR 445 della Garfagnana, dalla variante all'abitato di Staggia sulla SR 2 Cassia nel senese (lotto 2) alle opere di adeguamento della SR 71 Umbro Casentinese Romagnola nell'aretino, dalla messa in sicurezza e adeguamento della SR 325 all'adeguamento e messa in sicurezza sulla FI-PI-LI (lotto 2b), alla variante alla SR 429 tra Castelfiorentino e Certaldo, al Ponte sul fiume Fiora (lotto 2) sulla SR 74. A queste si aggiungono 30 opere (inclusi interventi di risanamento acustico) con lavori conclusi, per 40 mln – tra quelli terminati nel 2023/2024 si ricordano il lotto 2b della Fi-Pi-Li in provincia di Firenze compresi gli svincoli di Montelupo ed Empoli Est, la rotatoria di Isola d'Arbia ed il lotto 1 della variante di Staggia sulla SR 2 Cassia, il lotto 3 della variante sulla SR 436 della Francesca fra la località Pazzera e la SP Camporcioni, la Variante di Santa Mama lotto 2 sulla SR71. Ulteriori 3 opere hanno la gara avviata o in fase di conclusione per circa 87 mln.

La progettazione è in corso o conclusa per 18 interventi (compreso risanamento acustico), ed altri potranno essere progettati sulla base delle risorse che saranno messe a disposizione.

Si stanno intanto avviando a conclusione le opere rimaste da realizzare a cura delle Province (3 opere per circa 33 mln di cui 22 di finanziamento regionale).

Dal 2001 a fine 2023 sono stati destinati 1207 mln dalla Regione e dagli Enti Locali per opere di viabilità regionale: conclusi 225 interventi, di cui 198 di competenza delle province e 24 di competenza regionale. 336 i km di strade regionali adeguati a seguito degli interventi.

**Potenziamento FI-PI-LI – prospettiva Toscana Strade.** Per potenziare la *governance* delle strade regionali nel settembre 2023 la GR ha approvato una proposta di legge con cui si prevede la costituzione di un soggetto autonomo, Toscana Strade, che avrà come mission la gestione della SGC FI-PI-LI e la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulle strade di interesse regionale, con la finalità da un lato di velocizzare la procedura di esecuzione delle opere e dall'altro di reinvestire i ricavi della gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo

della rete stradale regionale. Attraverso la società Toscana Strade si intende procedere alla pianificazione di tutti i nuovi interventi relativi alla SGC FI-PI-LI prevedendo sia i necessari adeguamenti che il possibile ampliamento delle corsie e/o la realizzazione della terza corsia a partire dai tratti prioritari. La proposta di legge è ad oggi in esame in Consiglio.

**Le opere di viabilità regionale finanziate grazie al FSC.** Importanti interventi di viabilità regionale che vedono la Regione impegnata nell'attuazione diretta, dalla progettazione alla realizzazione delle opere, hanno trovato copertura finanziaria grazie alle risorse statali del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, sia con riferimento alla programmazione 2014-2020 che alla più recente programmazione 2021-2027. Grazie a quest'ultima, sono stati resi disponibili oltre 116 mln, ripartiti in 9,6 mln per la sistemazione dell'intersezione tra la SR 435 e la SP 40 della Nievole nel comune di Serravalle Pistoiese, 11,4 mln per la riorganizzazione del sistema viario relativo alla SP25 e la SR 436 nel comune di Larciano, 12 mln per la realizzazione della variante alla SR 436 tra la località Pazzera e la SP 26 Camporcioni in località Biscolla - lotto 4, 4,2 mln per la sistemazione di rotatorie o intersezioni sulla SR 206 nei comuni di Rosignano Marittimo (Orciano) e di Collesalveti (Vicarello), 14 mln per la variante alla SR 71 lotto 3 in Comune di Cortona e 65 mln per interventi di adeguamento e messa in sicurezza sulla nuova SR 64 Cipressino in provincia di Grosseto. Si ricordano inoltre i circa 70 mln in anticipazione del fondo FSC 2021-27 destinati nel 2022 per opere stradali tra cui l'intervento del Nuovo Ponte sull'Arno a Lastra a Signa (oltre 65 mln) e interventi sulla SR 2 Cassia (3 mln).

**SR Cipressino in Provincia di Grosseto.** Con l'approvazione in Consiglio nel gennaio 2024 è passata a demanio regionale la SP 64 "del Cipressino" in Provincia di Grosseto, per la quale la Regione ha ottenuto importanti risorse nell'ambito dell'Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 sottoscritto nel marzo 2024: 65 mln per un importante programma di investimenti dedicato a interventi di adeguamento e messa in sicurezza; altre risorse regionali sono state destinate allo studio di possibili miglioramenti dei collegamenti delle aree geotermiche con la viabilità statale e la costa.

**Nuovo Ponte sull'Arno a Signa.** A fine agosto 2023 è stato aggiudicato l'appalto integrato per il progetto definitivo e la realizzazione del nuovo Ponte sull'Arno a Signa, con previsione di avvio lavori all'inizio del 2025 ed entrata in funzione nel 2028. Si tratta di un'opera cruciale per la viabilità regionale e per tutta l'area della piana fiorentina e pratese consentendo di risolvere l'attuale congestione da traffico sull'unico punto di collegamento tra Signa e Lastra a Signa. L'opera consentirà un ulteriore attraversamento sull'Arno insieme al Viadotto dell'Indiano a monte ed al nuovo Ponte in località Fibbiana che interessa i Comuni di Capraia e Limite e Montelupo più a valle da realizzare da parte di ANAS. L'opera (che prevede anche interventi di sicurezza idraulica, riqualificazione ambientale e integrazione e ricomposizione della rete ciclabile), ha un costo di 71,5 mln coperto da 65,5 mln da fondi sviluppo coesione 2021-2027 e 6 mln da fondi regionali.

**Viabilità integrata nella Piana fiorentina e nuovo ponte sul Serchio a Lucca.** Accanto alle opere sulla viabilità regionale, la Regione ha finanziato interventi strategici di integrazione con la viabilità locale: nella Piana fiorentina, per decongestionare la viabilità dell'area, sono finanziate grazie alla programmazione del FSC (23 mln grazie all'Accordo per la coesione sottoscritto nel marzo 2024) opere nei Comuni di Signa, con la realizzazione di un collegamento stradale di completamento della viabilità comunale esterna al centro abitato, da attuare in tre lotti funzionali (per circa 6,3 mln), Lastra a Signa per opere di adeguamento della viabilità esistente (8,42 mln), Campi Bisenzio con la realizzazione del prolungamento della circonvallazione sud da via Barberinese alla nuova rotatoria

di Capalle (12,5 mln).

Nel comune di Lucca sono in corso i lavori per la realizzazione del nuovo ponte sul Fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP1 Francigena, dal costo di 27 mln di cui 18,15 FSC 14-20, 4,15 mln da bilancio regionale e 4,7 dagli Enti Locali.

### **Opere di viabilità locale strategiche per il territorio**

A seguito della sottoscrizione nel marzo 2024 dell'Accordo per la Coesione tra Regione Toscana e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sono stati destinati alla Toscana oltre 50 mln per la realizzazione di interventi sulla viabilità locale a valere sulle risorse FSC 21-27 (Del. CIPESS 25/2023): si tratta di 5,6 mln sulla tratta Madonna dell'Acqua-Cisanello a Pisa, 8 mln per il collegamento Viale XI Agosto - Careggi nel comune di Firenze, 3,2 mln per interventi stradali nel comune di Siena, 6 mln per interventi di nuova viabilità nel comune di Lucca, 1,3 mln per la riqualificazione dell'area produttiva di via Genova nel comune di Grosseto, 21 mln per la realizzazione del ponte a Buriano (AR), 5 mln per l'intervento in sottopasso del cavalcaferrovia della linea Tirrenica nel comune di Livorno, e interventi nei comuni di Poggibonsi e Chiesina Uzzanese.

La Regione ha destinato inoltre con varie leggi finanziarie risorse straordinarie per risolvere problematiche sulla viabilità locale, per complessivi 78,59 mln circa (costo complessivo delle opere pari a circa 89,38 mln), dei quali sono stati sottoscritti accordi per complessivi 67,43 mln di finanziamento regionale. In attuazione della Legge regionale finanziaria 2024 nel presente anno sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici Accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati, tra i quali quelli con il Comune di Monte Argentario e con il Comune di Pieve a Nievole, mentre ulteriori contributi regionali sono previsti, previa stipula di specifici Accordi, per opere di viabilità nei Comuni di San Casciano Val di Pesa, Pescia, Viareggio.

Nel giugno 2024 sono state assegnate alla Toscana risorse pari a 484.000 euro a favore di comuni sotto i 5mila abitanti per interventi di messa in sicurezza e manutenzione delle strade comunali.

**Monitoraggio e messa in sicurezza dei ponti stradali.** Complessivamente, a luglio 2024, sono 72,3 mln le risorse stanziata dalla Regione (di cui circa 21 mln di origine statale), per la messa in sicurezza di ponti su strade regionali, su un fabbisogno di circa 134 mln per complessivi 168 ponti. Interamente finanziate le opere per 66 ponti; per ulteriori 20 ponti finanziata la progettazione per stralci funzionali. Gli interventi hanno interessato la Città Metropolitana di Firenze e tutte le Province toscane.

## **Trasporto pubblico**

**Servizi di TPL su gomma.** Dal 1° novembre 2023, conclusi i primi due anni di gestione del contratto di servizio da parte del nuovo gestore Autolinee Toscane, ha preso avvio la seconda fase, che si sviluppa fino al termine del contratto e che ha determinato la riprogettazione della rete integrata con le linee tramviarie fiorentine in esercizio ed ha ricompreso la progettazione delle cosiddette "reti deboli" in affidamento da parte degli Enti locali.

Complessivamente i km così riorganizzati tra il lotto strutturale ed il debole ammontano a circa 112 milioni km l'anno, per un costo a carico della Regione Toscana che sfiora i 300 mln l'anno.

La Regione ha istituito un tavolo permanente di monitoraggio sull'andamento dei servizi, con la partecipazione di Province, Comuni e l'azienda di trasporto al fine di individuare correttivi alla progettazione iniziale e di garantire tutti i collegamenti scolastici e pendolari.

Nel 2023, dopo il forte calo registratosi durante la pandemia, prosegue la ripresa del numero dei passeggeri del trasporto pubblico su gomma, con un ulteriore aumento significativo rispetto all'anno precedente (+19%).

**Il rinnovo del parco bus.** Il programma di rinnovo del parco mezzi costituisce un elemento centrale delle politiche regionali di riqualificazione del TPL, portato avanti da un lato in autofinanziamento da parte del nuovo gestore unico nell'ambito delle previsioni del contratto (2100 gli autobus da rinnovare sui circa 2600 complessivi) e dall'altro effettuato grazie ai vari programmi di rinnovo a valere su risorse nazionali, comunitarie, regionali.

Al settembre 2024, a partire dall'avvio del contratto da parte del nuovo gestore, sono stati immessi in servizio 252 nuovi bus urbani ed extraurbani acquistati in autofinanziamento da Autolinee Toscane, con ulteriori 159 bus che entreranno in servizio entro il 2024, mentre dal 2025, per la durata del contratto, si prevedono ulteriori 1791 nuovi mezzi.

A questi si aggiungono i mezzi finanziati grazie ai vari programmi di rinnovo: 25 entrati in servizio nel 2023, mentre nel 2024 sono 262 i nuovi mezzi, tra cui i primi ad alimentazione ibrida ed elettrica, in alcuni casi destinati a specifici territori (Comuni di Prato, Lucca, Livorno e Città Metropolitana di Firenze). In totale, dall'avvio del servizio da parte del nuovo gestore unico fino a tutto il 2024 si stimano 698 nuovi mezzi in servizio in Toscana.

**I servizi ferroviari regionali.** Sono in corso i contratti di servizio relativi al trasporto ferroviario sulla rete nazionale effettuato da parte di Trenitalia (contratto valido fino al 2034, che prevede importanti investimenti per l'acquisto di nuovi treni) e sugli 84 km della rete regionale Arezzo-Stia Sinalunga effettuato da parte di TFT (contratto sottoscritto a dicembre 2023 e valido fino al 2033).

Il rinnovo progressivo dei treni in circolazione è al centro dei contratti di servizio ed è finanziato inoltre da importanti programmi di rinnovo, a partire dal PNR (28 mln per 7 nuovi treni), insieme ad altri programmi finanziati con risorse nazionali. A settembre 2024 sono 103 i nuovi treni in servizio in Toscana dal 2014, 54 dal 2020 nell'ambito dei nuovi contratti, di cui 51 sulla rete nazionale e 3 sulla linea in gestione a TFT.

Dopo la contrazione registratasi nel 2020 e 2021 in periodo di emergenza sanitaria il servizio già dal 2022 ha registrato una ripresa: dal lato dell'offerta la programmazione si è attestata su valori quasi analoghi al periodo precedente (21,4 mln km/anno treno offerti nel 2023 – erano 22,4 nel 2019), dal lato della domanda sono aumentati i passeggeri trasportati in treno ogni anno (64,7 mln in aumento rispetto ai 54,3 mln del 2022 e ai 31 mln del 2020, anche se non ancora raggiunti i 71 mln del 2019). Al 93,2% la puntualità media.

**Accordo quadro con RFI.** Da dicembre 2022 è entrato in vigore il nuovo Accordo Quadro sottoscritto dalla Regione Toscana con RFI, con validità di 5 anni, per tener conto dei nuovi scenari infrastrutturali e tecnologici e dell'aggiornamento del cronoprogramma dei vari interventi, in particolare per quanto riguarda il nodo di Firenze, che consentirà una ulteriore revisione delle previsioni di servizio regionale e metropolitano. L'Accordo tiene conto degli interventi in corso o di prossimo avvio sulla rete ferroviaria nel periodo di validità, ma anche una previsione di massima del servizio rispetto agli interventi previsti successivamente al 2027, anche con particolare riferimento alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore. La prima fase di attuazione dell'Accordo Quadro è già stata realizzata ed ha riguardato le linee Firenze-Pisa e il nodo di Sinalunga (orario 2022-23) e la linea Pontremolese (orario 2023-24). Nell'agosto 2024 hanno preso avvio i lavori per la realizzazione del raddoppio Empoli-Granaiolo che richiederanno l'interruzione periodica del servizio sulla tratta di interesse. E' stato messo a punto il modello di servizio treno+bus sostitutivo da attuare durante le interruzioni fino alla conclusione dei lavori condiviso con le Amministrazioni interessate.

**Sicurezza ferroviaria.** Sono stati finanziati (risorse regionali e risorse FSC del Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria) e realizzati vari interventi sulla ferrovia regionale Sinalunga-Arezzo-Stia per ammodernare e rendere più sicura la linea, prevedendo tra l'altro l'installazione del Sistema ERTMS, il sistema di sicurezza utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee. Ulteriori risorse per 2,4 mln sono previste dal Fondo destinato al potenziamento e ammodernamento delle ferrovie regionali per l'eliminazione di passaggi al livello sulla linea.

Per la progettazione e realizzazione sulla linea ferroviaria nazionale del sistema di sicurezza ERTMS sono previsti inoltre investimenti di RFI a valere sul PNRR che interesseranno anche il territorio regionale. La Giunta Regionale ha disposto la prosecuzione della gestione dell'infrastruttura a LFI fino al 31 dicembre 2024 riservandosi quindi una ulteriore valutazione in merito ai successivi passaggi necessari per la gestione.

**La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano.** E' in corso da parte della Regione la predisposizione degli atti di gara per il nuovo affidamento del servizio di collegamento marittimo con le isole dell'Arcipelago toscano, attualmente in gestione a Toremar dal 2012, con contratto di servizio prorogato fino a tutto il 2024. La procedura di gara ad evidenza pubblica, che tiene conto anche di un intenso confronto con il territorio, prevede secondo le indicazioni date dalla Giunta con DGR 951 del 5 agosto 2024 un unico lotto, la stipula di un contratto di concessione per tutte le linee dell'Arcipelago toscano e la clausola sociale a tutela dei lavoratori.

La continuità territoriale aerea è garantita invece dall'aeroporto di Marina di Campo, in gestione ad Alatoscana, con collegamenti diretti con Pisa, Firenze e Milano Linate. Il contratto per il servizio di continuità territoriale è scaduto a fine gennaio 2023 ed è stato prorogato per 9 mesi fino ad ottobre 2023 attraverso un contributo regionale di 1,1 mln. A luglio 2024 si è conclusa la Conferenza di Servizi propedeutica all'indizione del nuovo bando di gara per selezionare l'operatore economico che svolgerà le tratte aeree da e per l'Isola d'Elba. Nel 2023 sono stati oltre 8500 i passeggeri trasportati.

**Attività ispettiva sui servizi di TPL.** Nel 2023 sono stati effettuati oltre 13mila controlli puntuali da parte del gruppo ispettivo regionale di vigilanza sui servizi di trasporto pubblico locale su ferro gestiti da Trenitalia e TFT – Circa 2300 i treni controllati, mentre si sono intensificati i controlli sul servizio di TPL su gomma che dal mese di novembre 2021 ha visto l'avvio del contratto da parte del nuovo gestore unico regionale: oltre 2300 i controlli svolti nel 2023 – oltre 1400 i bus controllati.

Nel periodo 1° gennaio-30 giugno 2024 sono state effettuate 292 uscite ispettive: per il servizio automobilistico sono stati controllati oltre 600 bus, mentre per quanto riguarda il servizio ferroviario sono stati oltre 1700 i treni controllati e 48 i controlli in stazioni.

### **Piattaforma logistica toscana**

**I raccordi ferroviari di Livorno.** Proseguono i lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario diretto (scavalco ferroviario) tra Porto e Interporto, dal costo di 27 mln (di cui oltre 20 mln regionali), avviati da RFI a settembre 2022 e che nel corso del 2023 e 2024 hanno riguardato essenzialmente la risoluzione di interferenze e interventi puntuali di adeguamento binari e opere di fondazioni profonde per il nuovo viadotto.

E' invece in corso la progettazione definitiva (finanziata anche con risorse regionali) degli ulteriori raccordi ferroviari di Livorno, dal costo di 735 mln od oggi in parte coperto con 39 mln di risorse nazionali: il collegamento tra Interporto e linea Collesalveti-Vada e il by pass di Pisa che, insieme ai raccordi in corso di realizzazione, risultano fondamentali per potenziare il trasporto merci ferroviario e marittimo in un'ottica di accessibilità e riequilibrio modale.

**Interventi per il potenziamento del trasporto merci.** Proseguono i lavori per il potenziamento dello scalo merci e dei raccordi ferroviari di Castelnuovo Garfagnana, con la finalità di trasferire su ferro il trasporto merci attualmente svolto su gomma, sulla base di un Accordo di Programma sottoscritto nel 2019 e integrato nel 2023 tra Regione, RFI, Enti locali e due aziende interessate al trasporto merci su ferro. Il costo aggiornato delle opere ammonta a 13,9 mln e risulta coperto anche grazie ad un contributo straordinario regionale di 1,9 mln.

**La Darsena Europa nel Porto di Livorno.** Nel marzo 2024 si è concluso il procedimento di VIA per le opere della prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, su cui era stata svolta una consultazione pubblica a inizio 2023. Per garantire il corretto inserimento ambientale dell'opera è prevista la costituzione di uno specifico osservatorio ambientale. L'intervento dal costo di 500 mln, è finanziato con risorse statali e con 200 mln messi a disposizione dalla Regione Toscana quale contributo straordinario in conto capitale, sulla base del cronoprogramma degli interventi e di specifico Accordo di Programma recentemente aggiornato nel dicembre 2023. Il progetto prevede la realizzazione della nuova imboccatura portuale a nord che consentirà sia l'accesso al canale industriale, sia l'accesso al nuovo bacino portuale di imbarcazioni di dimensioni maggiori rispetto ad oggi. Il nuovo assetto infrastrutturale del porto potrà costituire quindi la base per la successiva realizzazione del nuovo terminal contenitori.

**Il Porto di Piombino.** Sono stati ultimati ad aprile 2024 i lavori per la realizzazione di un'area di business per la logistica industriale nel porto di Piombino, per un importo di 22,75 mln (17,8 mln da economie FSC PAR FSC 2007-13, 4,5 mln dall'Autorità di Sistema Portuale Nazionale), mentre ulteriori opere in attuazione del Piano regolatore portuale sono state finanziate con oltre 5 mln di risorse regionali. Sono terminati nel maggio 2024 i lavori della nuova strada di ingresso al porto (dal costo di circa 15 mln) mentre per garantire lo sviluppo del porto ed il suo collegamento con la viabilità nazionale sono finanziati i due lotti della Bretella di Piombino (SS 398): per il primo lotto, dal costo di 78,25 mln, sono in corso i lavori da parte di ANAS, mentre per il secondo lotto, dal costo di 55 mln, è in corso la progettazione.

**Il Porto di Marina di Carrara.** Sono in corso i lavori per la riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara, dal costo aggiornato di 50,87 mln, finanziati anche grazie a 12 mln di risorse regionali (in aggiunta a risorse del Fondo Complementare al PNRR per 10,15 mln, e ulteriori risorse statali, dell'Autorità di Sistema Portuale e comunitarie): sono in corso i lavori dei lotti 1 (riqualificazione del sistema di accessi al porto) e 2 (viabilità di accesso al porto), mentre sono stati ultimati ad agosto 2024 i lavori del lotto 4 (passeggiata a mare).

**Cold ironing.** Per ridurre l'impatto ambientale del trasporto marittimo, con particolare riferimento alle emissioni di gas climalteranti, sostanze inquinanti e rumore nell'ambito degli investimenti previsti dal Fondo complementare al PNRR sui porti nazionali sono stati finanziati interventi di elettrificazione delle banchine di ormeggio delle navi nei porti di Livorno (opere per 55 mln), Piombino (10,3 mln) e Portoferraio (12,2 mln). Gli interventi sono realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha aggiudicato nel dicembre 2023 l'appalto integrato per la progettazione esecutiva ed esecuzione delle opere nei 3 porti. E' in corso la progettazione esecutiva; i lavori dovranno essere ultimati entro il 2026.

**L'Autorità Portuale Regionale.** In totale sui 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale, dalla sua istituzione fino alla fine del 2023 la Regione ha finanziato

circa 25 mln di interventi, realizzati per il 58%. Tra le opere previste il nuovo sabbiodotto del porto di Viareggio, volto a contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire l'accessibilità in sicurezza al bacino portuale, finanziato con 7,3 mln (risorse regionali e FSC): è ad oggi in corso la progettazione esecutiva dell'opera che dovrà concludersi nel 2024, per procedere poi con l'avvio dei lavori. Sono inoltre previsti interventi di riqualificazione e adeguamento strutturale nei porti di Marina di Campo, Giglio e Porto Santo Stefano.

Per migliorare l'efficacia dell'Autorità Portuale Regionale nello svolgimento delle proprie funzioni, da luglio 2024 il personale dell'Ente è stato trasferito nel ruolo organico della Giunta Regionale.

**Le vie navigabili.** Proseguono da un lato la gestione delle porte vinciane da parte dell'Autorità Portuale Regionale nell'ambito di specifica convenzione con la Regione Toscana, dall'altro i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli. Sono state ultimate a febbraio 2024 le opere per il consolidamento delle sponde del canale di Navicelli, finanziate con 6 mln del Piano Operativo Infrastrutture - Fondi FSC 2014-20, mentre si è concluso nel 2023 un intervento di adeguamento strutturale del ponte mobile di Calambrone che consente l'attraversamento del canale di Navicelli; dal gennaio 2024 la gestione operativa è passata al Comune di Pisa.

**Il sistema aeroportuale toscano.** Prosegue l'impegno della Regione per lo sviluppo e la qualificazione del sistema aeroportuale toscano, quel elemento centrale per lo sviluppo della piattaforma logistica Toscana. Al fine di procedere all'approvazione del nuovo Piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze è in corso la procedura integrata di VIA -VAS del nuovo Masterplan presentato dal gestore a seguito del dibattito pubblico svoltosi tra fine 2022 e inizio 2023; sono invece in corso i lavori del nuovo terminal e dell'ampliamento esterno dello scalo di Pisa in attuazione del nuovo Masterplan, mentre tra gli interventi di miglioramento e qualificazione dell'offerta aeroportuale si ricordano da un lato gli interventi realizzati per l'adeguamento dell'aeroporto dell'Isola d'Elba, inclusa la deviazione del fosso della Pila collaudato nel 2022, e dall'altro lo stanziamento di risorse regionali per il Piano di Investimenti 2024-2025 presentato dal gestore aeroportuale.

Nel 2023 il numero dei passeggeri è tornato ai livelli pre-pandemici, recuperando il forte calo registratosi a seguito dell'emergenza epidemiologica da Covid-19: nel 2023 8,1 mln i passeggeri negli aeroporti di Pisa e Firenze, con un incremento del 21% rispetto all'anno precedente (6,7 mln nel 2022 - erano 2,8 nel 2021).

### **Mobilità sostenibile e infomobilità**

**Il sistema tramviario.** Proseguono le attività volte a realizzare l'estensione del sistema tramviario all'interno dell'area metropolitana, come definite nell'Accordo di Programma sottoscritto tra Regione e Comuni interessati nel novembre 2021. Importanti investimenti sono stati attivati grazie al PNRR (circa 380 mln di risorse PNRR + 120 mln del Fondo opere indifferibili per la realizzazione della linea 3.2.1 verso Bagno a Ripoli, della linea 4.2 Le Piagge- Campi Bisenzio e per la linea 2 Variante alternativa al centro storico), alla nuova programmazione 2021-2027 comunitaria PR FESR e nazionale FSC che hanno finanziato l'estensione verso Sesto Fiorentino (per rispettivamente 111,5 e 113 mln).

Sono in corso di completamento i lavori della Linea 2 Variante alternativa al centro storico, avviati nel luglio 2022 con ultimazione prevista entro il 2024, in progettazione le estensioni verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio e l'estensione della linea 3.2 "Libertà Rovezzano", mentre è stata aggiudicata la progettazione e realizzazione della linea 3.2 "Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli". Finanziate inoltre la progettazione di fattibilità dell'estensione della linea 1 verso l'ospedale Meyer e gli studi per il collegamento fra Firenze e Prato, con lo sviluppo di un primo lotto Prato-Campi che sarà sottoposto al Ministero per possibile finanziamento. A seguito di modifica di legge approvata nel settembre

2024 (L.R. 36/2024) la Regione diventa competente per l'esercizio delle funzioni relative al servizio di trasporto pubblico locale a guida vincolata e in sede propria che interessa i territori di province diverse.

**La mobilità urbana sostenibile.** Sono previsti 11 mln a valere sul nuovo ciclo di programmazione comunitaria FESR 2021-2027 al fine di promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso la realizzazione di piste ciclabili, mentre ulteriori interventi potranno essere finanziati all'interno della Strategia Nazionale per le Aree Interne. Quasi completamente conclusi gli interventi di mobilità sostenibile in ambito urbano finanziati dal POR FESR 2014-2020 (Azioni integrate per la mobilità; Piste ciclabili in ambito urbano; Progetti di Innovazione Urbana) e del relativo Piano Operativo Complementare.

**La mobilità ciclabile.** Al 31 dicembre 2023 sono 154 gli interventi finanziati dalla Regione per la realizzazione di infrastrutture ciclabili, sia in ambito urbano che per la realizzazione di itinerari ciclabili regionali, per un costo totale di oltre 115 mln (con contributo da bilancio regionale di oltre 80 mln).

Importanti finanziamenti sono previsti dal PNRR nell'ambito delle ciclovie turistiche di interesse nazionale che per la Toscana finanzia la Ciclovia Tirrenica e la Ciclovia del Sole, per un totale di 22,89 mln (17,435 mln per la Tirrenica e 5,455 mln per la Ciclovia del Sole). Per tutti gli interventi della Ciclovia Tirrenica sono state aggiudicate le opere entro il 31 dicembre 2023 e sono stati avviati o sono in prossimo avvio i lavori, che dovranno concludersi entro giugno 2026. Per la Ciclovia del Sole dovranno essere avviati a gara gli interventi di Montemurlo e Campi Bisenzio che hanno avuto un ritardo dovuto agli eventi alluvionali.

Per quanto riguarda invece il Sistema integrato della Ciclovia dell'Arno-Sentiero della bonifica al giugno 2024 è stato realizzato circa il 68% dell'itinerario (245 km), è in fase di realizzazione il 23% (83 km) e per il restante 9% è stata avviata la progettazione da parte degli Enti locali, secondo quanto previsto dall'Accordo sottoscritto tra Regione ed Enti locali. Ad oggi su tale itinerario sono stati investiti oltre 30 mln di risorse regionali, statali e comunitarie per un investimento complessivo di circa 46 mln tenuto conto dei finanziamenti degli Enti Locali. Proseguono le attività su altri itinerari, tra cui la progettazione definitiva della Ciclovia Lucca-Pontedera che collega la Francigena con la Ciclovia dell'Arno, mentre è stata completata la progettazione di fattibilità della Ciclovia Puccini di collegamento con la Ciclovia Tirrenica.

**Migliorare la sicurezza stradale.** Complessivamente, dal 2004 ad oggi, la Regione ha attivato 5 programmi attuativi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e 7 bandi regionali (di cui l'ultimo avviato nel 2020) finanziando circa 480 interventi sulle strade al fine di ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali: circa 60 mln le risorse destinate da bilancio regionale agli Enti Locali, per un investimento complessivo di 150 mln. Al dicembre 2023 risultano ultimati 477 interventi, mentre 2 sono in fase di realizzazione.

Nel 2023 risultano migliorati i dati di incidentalità rispetto all'anno precedente: 14.933 gli incidenti (-1,2%), 19.099 i feriti (-1,1%), 202 i morti (-10,2%).

**L'infomobilità.** Proseguono gli interventi per l'informazione in tempo reale ai cittadini sulla mobilità in Toscana (8,3 mln le risorse impegnate a tal fine dal 2016 al 2023), anche attraverso i vari strumenti messi a punto dalla Regione: il portale web "Muoversi in Toscana" (336 mila visualizzazioni nel 2023 con un incremento del 122% rispetto all'anno precedente), il notiziario "Muoversi in Toscana info", con aggiornamenti ogni 30 minuti 7 giorni su 7, il numero verde regionale sul trasporto pubblico locale, la App per dispositivi mobili, il Travel planner per pianificare viaggi con i mezzi pubblici, il servizio di gestione delle news.

## 2. MOBILITÀ E TRASPORTI IN TOSCANA

Dopo il biennio 2021 - 2022 che si è caratterizzato per il trend di recupero della domanda di mobilità crollata a seguito del periodo pandemico del 2020, il 2023 evidenzia anche a livello nazionale un sostanziale assestamento dei livelli di mobilità per quasi tutte le modalità di trasporto terrestre, mentre prosegue la dinamica positiva del trasporto aereo e marittimo. La tendenza della domanda di mobilità sul territorio nazionale è confermata anche dal monitoraggio effettuato dall'Osservatorio sulle tendenze della mobilità del MIMS sui dati dei grandi gestori di reti e dei big data providers.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2020	Var. % 2022 - 2021	Var. % 2023 - 2022	Var. % 2024 - 2023 (gen-mar)
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	-24%	+19%	+6%	+2%	0%
		AUTOSTRADE	-32%	+25%	+14%	+5%	+2%
	AUTOBUS	ANAS	-32%	+29%	+10%	+9%	0%
		ANAS	-11%	+17%	+2%	+1%	+1%
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-14%	+16%	+3%	+1%	-2%
		AUTOSTRADE	-14%	+16%	+3%	+1%	-2%
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	+25%	+121%	+21%	+6%
		IC/ICN	-57%	+33%	+58%	+22%	+8%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-45%	+16%	+41%	+6%	+2%
		IC/ICN	-24%	+31%	+3%	+2%	+1%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA	FERRO *	-57%	+24%	+40%	+17%	+6%
		GOMMA **	-57%	+21%	+22%	+29%	0%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO *	-22%	+14%	+1%	0%	+3%
		GOMMA **	-	-	-	-5%	+2%
TRASPORTO AEREO 	DOMANDA	PASSEGGERI	-73%	+52%	+104%	+20%	+12%
		MERCI	-24%	+29%	+1%	-1%	+16%
	OFFERTA SERVIZI	MOVIMENTI	-57%	+35%	+55%	+9%	+8%
TRASPORTO MARITTIMO 	DOMANDA PASSEGGERI	TRAGHETTI	-29%	+27%	+29%	+9%	-7%
		CROCIERE	-95%	+275%	+266%	+55%	+50%

Fonte: MIMS

Come emerge dai dati forniti dai gestori (Carta dei Servizi) riportati anche nella sezione indicatori del paragrafo 3.2.7 relativi all'Obiettivo Generale 2 (Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico), il quadro regionale conferma le difficoltà persistenti nel recupero della

domanda di trasporto pubblico su ferro (nel 2023 ancora indietro di 9,2 punti percentuali rispetto al periodo pre-pandemico) e soprattutto su gomma. Nell'area urbana fiorentina si segnala invece un completo recupero dei passeggeri 2019 sulle linee tramviarie, segno di un particolare apprezzamento per questa modalità di trasporto (che garantisce frequenza e affidabilità) da parte dei residenti.

### **Passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale in Toscana** (Passeggeri/anno)

Anno	GOMMA		TRAMVIA		FERRO		MARE	
	passeggeri	var. % anno precedente	passeggeri	var. % anno precedente	passeggeri	var. % anno precedente	passeggeri	var. % anno precedente
2019	212.409.966		34.529.012		71.256.398		1.588.731	
2020	110.791.935	-47,8%	20.069.911	-41,9%	31.113.008	-56,3%	1.288.909	-18,9%
2021	105.355.860	-4,9%	23.471.445	16,9%	37.164.890	19,5%	1.473.752	14,3%
2022	134.022.704	27,2%	30.406.823	29,5%	54.299.369	46,1%	1.528.637	3,7%
2023	159.679.126	19,1%	35.041.611	15,2%	64.705.844	19,2%	1.608.884	5,2%
<b>Variazione % 2019-2023</b>	-24,8%		1,5%		-9,2%		1,3%	

(Fonte: Carta dei Servizi – dati forniti gestori)

## **2.1 IL QUADRO SOCIOECONOMICO: LE DINAMICHE DI LUNGO PERIODO E LA CONGIUNTURA**

L'economia mondiale, nonostante il perdurare delle tensioni geopolitiche in Ucraina e Medio Oriente, ha mostrato una resilienza che è risultata superiore alle attese dei principali analisti. Il sistema bancario ha fronteggiato incisivamente l'impennata inflazionistica, che ormai sta progressivamente ripiegando su livelli compatibili con un allentamento della politica monetaria. E la crescita globale, pur in moderata decelerazione, resta stabilmente connotata da una intonazione positiva.

Il prodotto interno lordo segnava +3,5% nel 2022, in concomitanza con il picco dell'inflazione globale. Nel 2023 il tono espansivo dell'economia si è leggermente affievolito (+3,2%) per l'acuirsi delle tensioni internazionali e l'indebolimento degli scambi internazionali. Quest'anno e nel prossimo la variazione del PIL si manterrebbe stabile al 3,2%.

Negli ultimi mesi, inoltre, i mercati hanno reagito positivamente all'idea che le banche centrali invertissero il segno restrittivo delle politiche monetarie. E le attese per ulteriori tagli dei tassi d'interesse nei prossimi trimestri sono in rialzo. Pertanto i fattori ancora avversi alla crescita (la guerra, su tutti) dovrebbero essere prospettivamente meno gravi di quanto inizialmente temuto, in gran parte grazie anche alla solida crescita dell'occupazione. La fase ciclica dovrebbe quindi confermarsi come moderatamente espansiva.

Il 2023 si è chiuso con un sostanziale e diffuso rallentamento della dinamica delle esportazioni dell'Italia e delle sue principali regioni. La dinamica inflattiva che ha colpito i prodotti intermedi ed energetici ha raggiunto il picco a metà 2022 ed è progressivamente rientrata tra la seconda metà del 2022 e la prima metà del 2023. Tuttavia, il ridimensionamento dell'impennata inflazionistica è stato tutt'altro che rapido, mantenendo una componente inerziale che, unitamente alle misure restrittive di politica monetaria e alla debole dinamica salariale, ha determinato un indebolimento generalizzato dell'andamento dei consumi delle famiglie.

A soffrirne, in particolare, sembrano essere stati i consumi di beni non durevoli, all'interno dei quali si collocano molte delle produzioni di punta dell'export regionale. La dinamica delle esportazioni che ne è scaturita, per l'Italia e per le principali regioni esportatrici, è apparsa piuttosto debole. Le vendite estere a livello italiano, scontate le produzioni caratterizzate da ampie fluttuazioni di prezzo, sono cresciute dell'1,4% a prezzi correnti. Al di sotto della media italiana sono apparse le performance di Emilia-Romagna (+0,8%), Lombardia (+0,6%) e Veneto (-0,1%). La Toscana, facendo registrare un +5,4%, si colloca invece nel gruppo delle regioni che hanno fatto meglio della media nazionale.

Il mercato del lavoro continua a mostrare numeri in crescita. Nel 2023 l'aumento del numero di occupati ha coinvolto quasi tutti i comparti produttivi, con poche eccezioni di segno negativo, ed è stato pervasivo sul territorio regionale. Negli ultimi mesi, tuttavia, la manifattura, ed in particolare il comparto moda, evidenzia un rallentamento del ciclo occupazionale, testimoniato dall'indebolimento della domanda di lavoro e dall'incremento della cassa integrazione. Tra i lavoratori dipendenti, l'aumento è stato sospinto dalla componente stabile del lavoro.

Nonostante la popolazione in età lavorativa sia calata di circa 14mila unità nel 2023, è proseguita la graduale crescita del tasso di partecipazione, tanto che le forze di lavoro hanno complessivamente superato il valore pre-pandemico. L'aumento della popolazione attiva si è accompagnato ad un incremento dell'occupazione, i cui tassi sono aumentati sia fra i più giovani sia fra i meno giovani. Il tasso di disoccupazione ha continuato a manifestare un andamento al ribasso, tanto da attestarsi su un valore che è quello minimo osservato negli ultimi 15 anni.

Il 2023 conferma la forte ripresa dei flussi turistici verso la Toscana, nonostante il perdurare delle tensioni internazionali e degli effetti delle dinamiche inflazionistiche sulla propensione alla spesa turistica delle famiglie. I pernottamenti complessivi aumentano di oltre 4 milioni sul 2022 (+8,8%) grazie agli stranieri (+17,6%), mentre la componente domestica è in stallo (-0,3%). Il divario rispetto alla fase precedente la pandemia è dunque nel complesso ormai colmato (-0,03% le presenze totali sul 2019). Tuttavia, mentre le presenze straniere sono superiori di circa 963mila unità al 2019 altrettante, ma in meno (-979mila), sono le presenze italiane che si registrano nella regione.

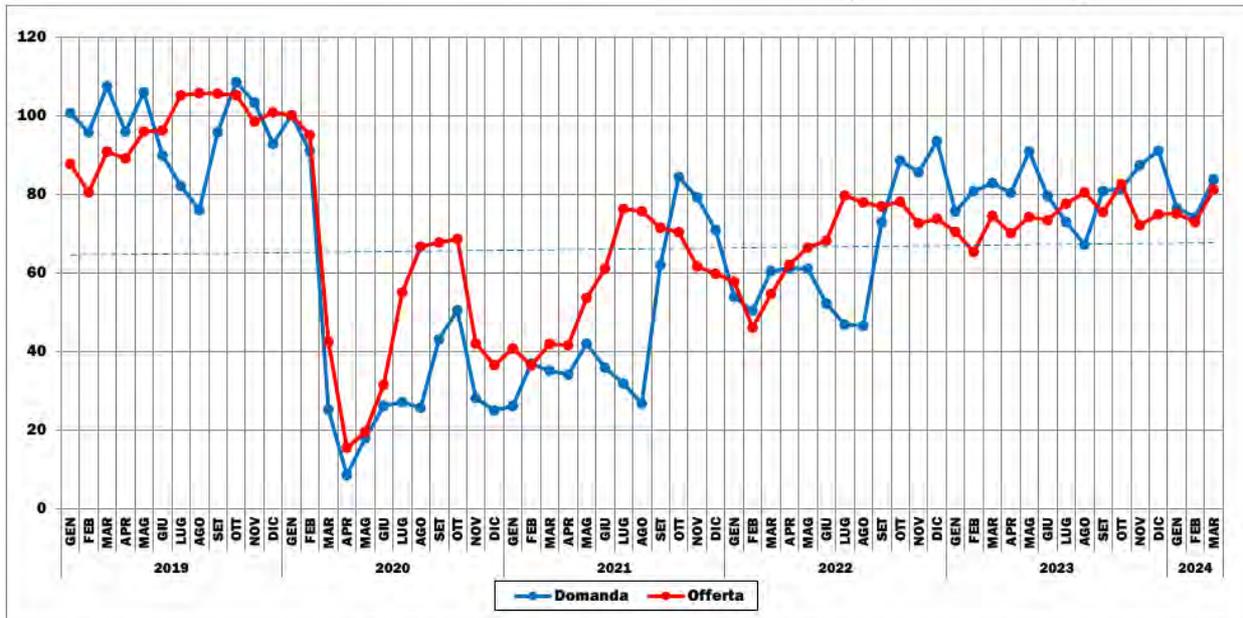
In termini strutturali aumenta dunque il peso e il ruolo della componente estera, che passa tra il 2019 e il 2023 dal 53% al 55%. In termini congiunturali nel 2023 crescono più della media i mercati di origine più remoti, più in ritardo nel recuperare i flussi precedenti il Covid-19: le aree extra-europee come l'Oceania (+146,4%), l'Asia (+80,7%), il centro e sud America (+50,1%) e a seguire il continente africano (+23,8%), ma anche le nazionalità dell'Europa dell'Est (+24,1%), penalizzate dagli effetti dell'invasione russa in Ucraina. Il "new normal" del turismo in toscana vede l'aumentata rilevanza del mercato nord americano, le cui presenze crescono nel 2023 del +37,8% superando di un quarto quelle precedenti l'avvento del Covid-19, mentre ancora mancano circa il 35% di quelle asiatiche e oltre il 27% di quelle provenienti dal continente africano.

## **2.2 VERSO NUOVI MODELLI DI MOBILITÀ**

La ripresa della domanda di mobilità che ha caratterizzato l'ultimo biennio ha portato con sé anche alcuni cambiamenti nei comportamenti individuali i cui riflessi spingono ad una riflessione sulla necessità di un adeguamento anche delle politiche pubbliche sul tema. Tali cambiamenti hanno caratterizzato sia il livello nazionale che quello regionale, con le sue specificità.

Un primo fenomeno che si può rilevare è quello di una generale riduzione del ricorso al trasporto pubblico. Il periodo COVID ha visto una forte contrazione della domanda e dell'offerta TPL, ma se l'offerta ha recuperato rapidamente i livelli pre-pandemici, la domanda mostra ancora un gap rispetto agli anni antecedenti al 2020.

**DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI PASSEGGERI DI TRASPORTO COLLETTIVO SU GOMMA (GENNAIO 2019-MARZO 2024)**



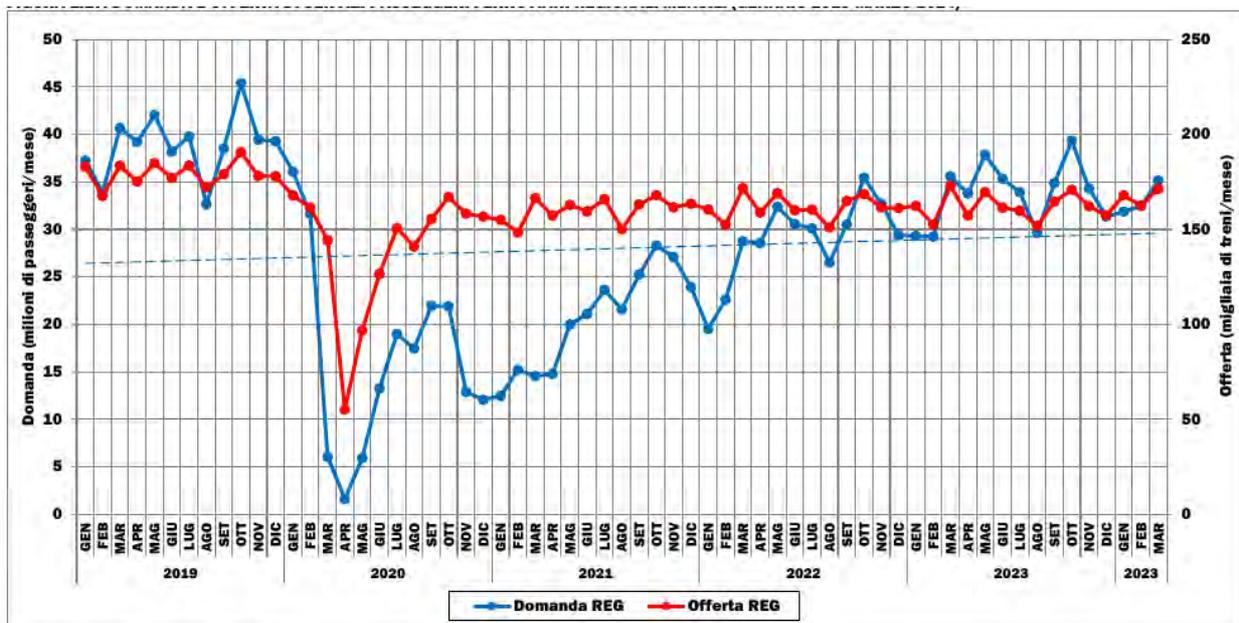
Servizi di TPL ed a mercato; elaborazioni su dati FlixBus e FS Research Centre; aziende: Busitalia Campania, Busitalia Sita Nord, Busitalia Veneta, Firenze City Sightseeing (2019-2024). Base 100 = valore gennaio 2020.

\* dati di marzo 2024 non consolidati

Fonte: MIMS

La tendenza riguarda sia il trasporto locale su gomma che quello regionale su ferro, anche se mediamente quest'ultimo ha presentato una curva di recupero più ripida e sembra essersi attestato su un livello sostanzialmente stazionario, pur se inferiore all'anno benchmark (2019). Il trasporto collettivo su gomma ha mostrato invece un trend più lento e presenta ad oggi, come già delineato nel paragrafo introduttivo al presente capitolo, un gap particolarmente significativo.

**DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI PASSEGGERI FERROVIARI REGIONALI (GENNAIO 2019-MARZO 2024)**



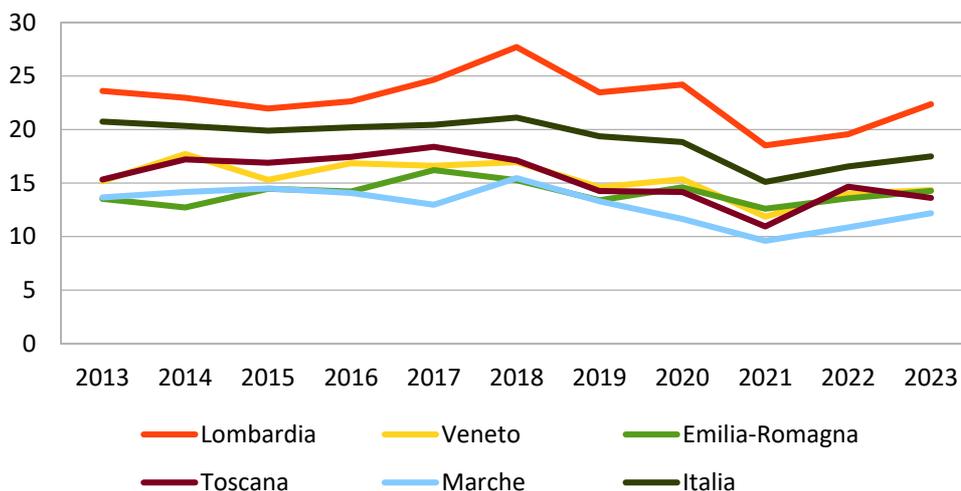
Elaborazione su dati Trenitalia Spa (2019-2024).

Fonte: MIMS

Sicuramente pesano su questo fronte anche le modifiche alle abitudini di mobilità e alla frequenza di spostamento che hanno caratterizzato gli ultimi anni (ricorso allo smart working, digitalizzazione dei servizi, diffusione della mobilità condivisa in ambito urbano).

In Toscana, che già presentava (anche per caratteristiche strutturali) un tasso di utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti sistematici inferiore alla media italiana e alle regioni che ospitano i grandi centri urbani, tale riduzione aveva iniziato a manifestarsi già prima del 2020 e pone una sfida rispetto alla sostenibilità economica di parte del servizio e alle sue modalità di erogazione.

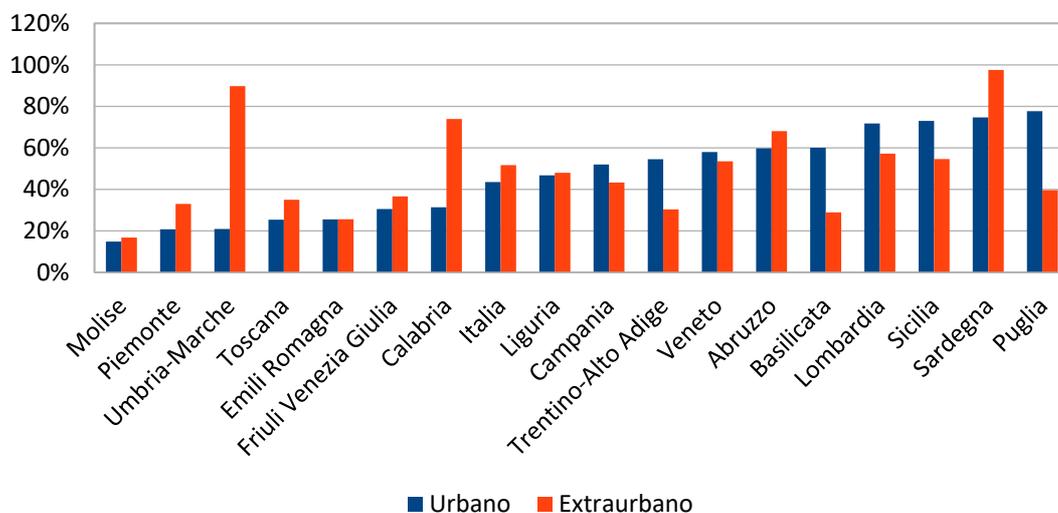
Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici (% sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio)



Fonte: ISTAT

Se guardiamo infatti agli ultimi dati disponibili (ancorchè riferiti al 2021, quindi relativi ad un periodo di transizione dalla fase acuta della pandemia) in termini di copertura dei costi del servizio di trasporto pubblico su gomma da ricavi della tariffazione, la Toscana presentava già una situazione distante, in negativo, dalla media nazionale, dovuta anche alla conformazione policentrica e diffusa degli insediamenti abitativi che moltiplica la necessità di una rete capillare e riduce la densità della domanda impattando sulle economie di scala presenti invece nell'erogazione dei servizi di trasporto in contesti metropolitani.

Rapporto ricavi dal traffico e costi totali del settore autolinee per regione e tipo di servizio (2021)

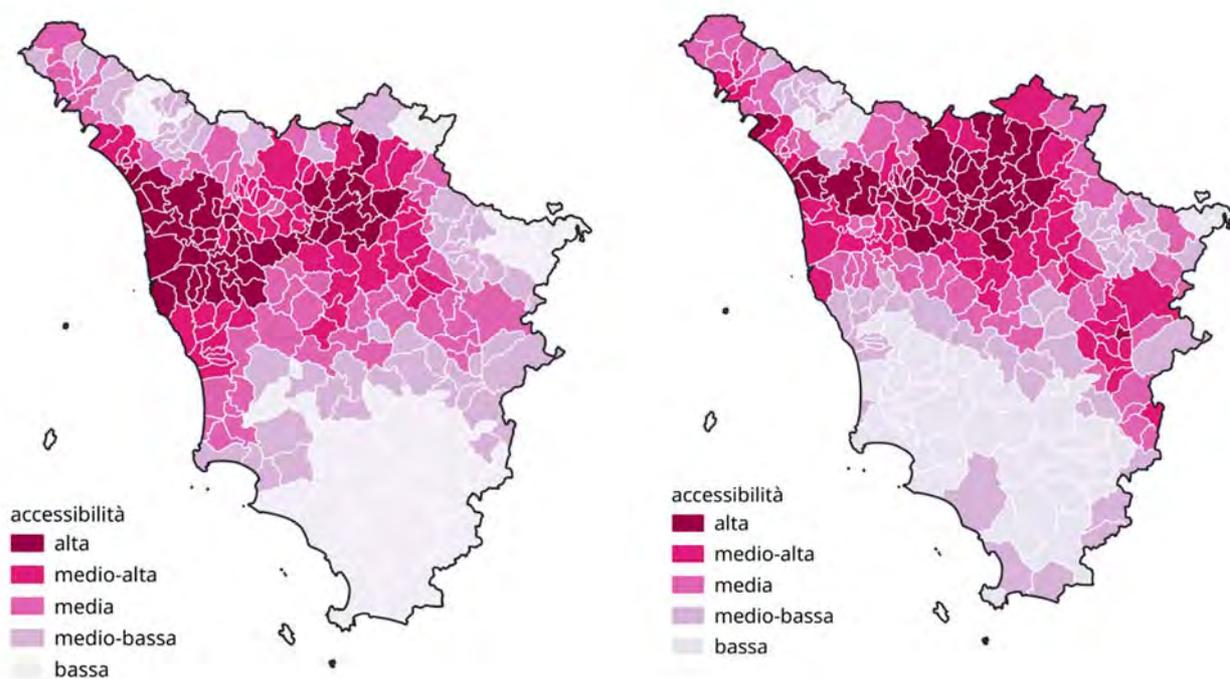


Fonte: Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti

Inoltre, sempre la morfologia degli insediamenti e dei collegamenti infrastrutturali della regione rendono la problematica della sostenibilità economica del servizio particolarmente rilevante in alcune zone (le cosiddette aree interne) dove la bassa accessibilità ai servizi essenziali (istruzione, sanità, opportunità lavorative) si lega a fenomeni di spopolamento in una spirale negativa che rischia di svuotare alcuni territori o di precluderne l'accesso alle opportunità di sviluppo.

Comunque la si misuri (sia in termini infrastrutturali, ovvero di tempi di spostamento, sia in termini potenziali, ovvero di accesso a servizi e opportunità), l'accessibilità dei territori toscani presenta infatti un elevato differenziale tra l'area centrale e le sue parti montane a nord e rurali a sud.

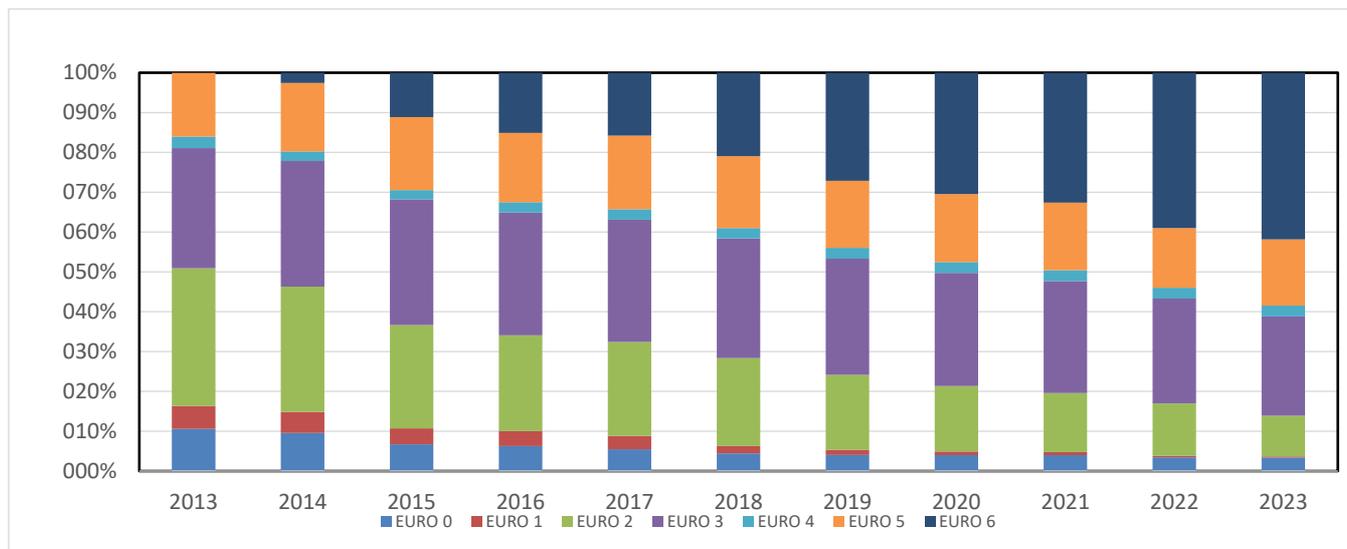
Accessibilità infrastrutturale (destra) vs. accessibilità potenziale (sinistra) nei comuni toscani



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana e ISTAT

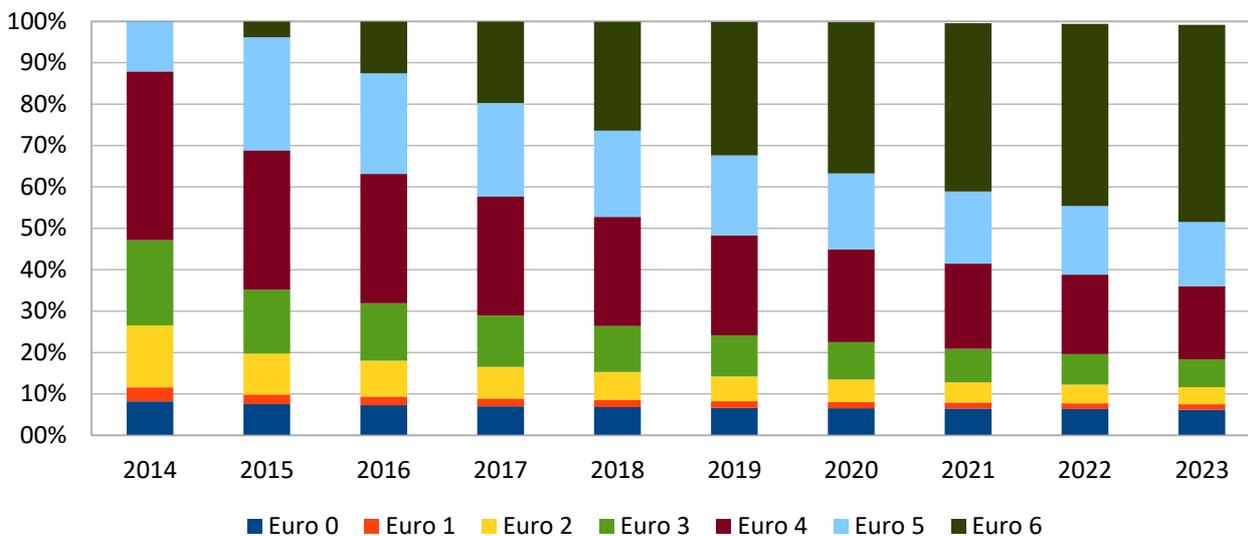
Se per i territori periferici la sfida è rappresentata dal mantenimento dei livelli essenziali di accessibilità ai servizi, al contrario nelle aree urbane si pone il problema di contenere l'impatto ambientale a fronte dei livelli crescenti di mobilità che hanno caratterizzato le dinamiche insediative recenti. In questo quadro si inseriscono le politiche di ridisegno delle infrastrutture di trasporto urbane (ad esempio con la realizzazione del sistema tramviario nell'area metropolitana fiorentina) e le politiche di innovazione tecnologica sul parco mezzi che mirano ad aumentare la sostenibilità ambientale del trasporto anche a modelli comportamentali invariati. Dal lato pubblico, questo fenomeno si è manifestato attraverso il rinnovo del parco bus che ha preso le mosse dalla gara per il lotto unico regionale di gestione del TPL e che ha visto, nell'ultimo decennio, una riduzione dell'età media e un miglioramento degli standard emissivi del parco mezzi pubblico.

Parco bus ad uso pubblico per standard emissivo in Toscana (composizione %, 2013-2023)



Anche sul versante del parco mezzi per il trasporto privato si è assistito ad una dinamica simile, grazie ad una politica nazionale di incentivi economici per il rinnovo dei mezzi e a disincentivi a scala locale per l'utilizzo dei mezzi più inquinanti.

Autovetture per standard emissivo in Toscana (composizione %, 2013-2023)



Per il futuro l'attenzione delle politiche si è concentrata sul passo successivo, ovvero elettrificazione dei trasporti ed il progressivo abbandono delle fonti combustibili fossili anche e soprattutto per i mezzi privati. Le azioni messe in campo a livello europeo sembrano voler aggredire in maniera intensa questa transizione verso l'elettrico, che in Toscana come in Italia ha per ora caratteri modesti rispetto ad altre realtà europee, nonostante il nostro paese sia connotato da un tasso di proprietà dell'auto sensibilmente superiore a quello degli altri paesi e mostri tuttora una dinamica al rialzo.

Densità di circolazione: autoveicoli per abitante 2018 e 2022. Confronto tra paesi europei

	N. autoveicoli per 1000 ab. 2018	N. autoveicoli per 1000 ab. 2022	Var. % annua
Francia	570	572	0,1
Germania	569	586	0,7
Italia	645	681	1,4
Regno Unito	526	549	1,1
Spagna	526	541	0,7
UNIONE EUROPEA	545	574	1,3

Fonte: Acea

In termini di stock (quindi di autoveicoli complessivamente presenti sul territorio), la componente parzialmente o interamente elettrica pesava nel 2022 in Italia circa il 4,4% del totale, in linea con la media UE ma inferiore, ad esempio, al 5,9% della Francia e al 7% del Regno Unito. Il nostro paese si caratterizza invece per una maggiore presenza, rispetto ai paesi benchmark, delle vetture alimentate a gas naturale (2,4% rispetto alla media UE dello 0,6%).

Stock autoveicoli per alimentazione 2022. Confronto tra paesi europei

	Benzina	Diesel	Elettrico	Ibrido plug in	Ibrido elettrico	Gas naturale
Francia	40,4	53	1,5	1,1	3,3	0,6
Italia	44	42,1	0,4	0,1	3,9	2,4
Regno Unito	58,1	34,7	2,1	1,1	3,8	0
Spagna	39,5	55,7	0,4	0,5	3,6	0,1
UNIONE EUROPEA	545	574	1,3	1	3,1	0,6

Fonte: Acea

Nel quadro nazionale, la Toscana emerge invece rispetto alle altre regioni per l'incidenza di auto ad alimentazione ibrida elettrica e full electric (rispettivamente 8% e 0,8% del totale nel 2023 rispetto ad una media italiana del 5,4% e dello 0,5%), terza regione per penetrazione del segmento elettrico dopo Valle d'Aosta e Trentino – Alto Adige).

**CONSISTENZA PARCO AUTOVETTURE SECONDO L'ALIMENTAZIONE PER REGIONE**  
(valori %, 2023)

	Ibride GPL e Metano	Metano	Ibride Elettriche	Elettriche	Totale Alimentazioni Alternative
SARDEGNA	2,5%	0,0%	2,8%	0,3%	5,6%
CALABRIA	3,9%	0,1%	2,3%	0,1%	6,4%
SICILIA	4,6%	0,1%	2,1%	0,2%	7,1%

FRIULI VENEZIA GIULIA	3,3%	0,1%	5,1%	0,4%	8,9%
BASILICATA	7,0%	0,3%	2,1%	0,2%	9,7%
LIGURIA	4,8%	0,2%	6,3%	0,4%	11,6%
PUGLIA	9,1%	0,4%	2,3%	0,2%	12,0%
MOLISE	9,7%	0,3%	2,1%	0,2%	12,3%
LOMBARDIA	6,8%	0,3%	7,0%	0,7%	14,8%
ABRUZZO	11,0%	0,5%	3,4%	0,3%	15,2%
CAMPANIA	13,7%	0,2%	1,9%	0,2%	16,0%
LAZIO	10,5%	0,2%	6,3%	0,6%	17,6%
VENETO	10,8%	0,8%	5,6%	0,6%	17,8%
TOSCANA	9,3%	0,6%	8,0%	0,8%	18,6%
PIEMONTE	11,3%	0,1%	6,8%	0,5%	18,7%
UMBRIA	13,8%	1,2%	3,5%	0,3%	18,9%
TRENTINO ALTO ADIGE	2,5%	0,5%	15,5%	2,7%	21,2%
EMILIA ROMAGNA	16,8%	1,1%	6,1%	0,5%	24,6%
MARCHE	18,1%	2,5%	3,7%	0,4%	24,6%
VALLE D'AOSTA	1,1%	0,0%	22,2%	1,5%	24,9%
ITALIA	9,3%	0,4%	5,4%	0,5%	15,7%

Fonte: ACI

L'obiettivo della transizione energetica del settore dei trasporti rappresenta una delle principali sfide a livello europeo nell'ottica della decarbonizzazione (il settore dei trasporti è infatti responsabile per circa un quarto delle emissioni di gas climalteranti complessive). Oltre agli aspetti legati ai comportamenti di mobilità, la transizione potrebbe avere anche rilevanti riflessi sul sistema produttivo (che in Toscana, così come in Italia, vede nell'automotive e nell'indotto connesso una importante fetta di occupazione e valore aggiunto) sui quali ugualmente l'intervento pubblico sarà chiamato a porre attenzione.

## 2.3 PNRR E PRIIM: GLI INTERVENTI E I LORO IMPATTI ECONOMICI

La caduta di investimenti che ha caratterizzato in modo drammatico l'intero Paese durante il passato decennio ha sicuramente interessato anche le risorse destinate alla realizzazione di infrastrutture, tanto che il recente Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, preparato dall'Italia per rilanciare la fase post-pandemia da Covid-19 al fine di permettere lo sviluppo del Paese, dedica una rilevante quota di risorse a questo tema. La missione 1 prevede 6,7 miliardi per le reti ultraveloci (banda ultra larga e 5G), che si aggiungono ai 12 miliardi della Strategia Nazionale Banda Ultra Larga. La missione 2 ha risorse pari a circa 8,58 miliardi per l'obiettivo di sviluppare un trasporto locale più sostenibile. Mentre la missione 3 prevede 24,7 miliardi per investimenti sulla rete ferroviaria e 0,67 miliardi per la logistica digitale. Pur localizzati prevalentemente nelle regioni del Sud Italia (almeno secondo l'attuale impianto del PNRR), si tratta di interventi che possono potenzialmente modificare in modo sostanziale le convenienze localizzative di famiglie e imprese, con conseguenze rilevanti dal punto di vista della convergenza/divergenza dei sentieri

di sviluppo locale e regionale. La Toscana presenta infatti livelli di accessibilità infrastrutturale in linea con la media europea ma distanti da quelli delle regioni economicamente più dinamiche del Centro-Nord Europa. Inoltre, se le connessioni di livello sovralocale hanno conosciuto nei decenni scorsi un periodo di intensa programmazione (la cui realizzazione si è però scontrata con ostacoli e ritardi di varia natura e risulta ancora non integralmente compiuta), l'accessibilità interna al territorio non ha invece conosciuto uguale sviluppo. Questo ha determinato, unitamente alla tendenza all'accentramento di alcuni servizi, situazioni di forte disomogeneità territoriale, con le aree più marginali oggetto di rilevanti fenomeni di abbandono e declino socioeconomico e le aree centrali soggette, al contrario, a situazioni di congestione e pressioni contrastanti sull'utilizzo degli spazi di espansione disponibili. La propensione all'uso del mezzo privato su gomma rimane in Toscana molto alta, sia a causa dell'assetto territoriale, costituito da città di piccole e medie dimensioni molto interconnesse, sia per l'assenza di una efficace strategia di promozione dell'intermodalità che renda effettivamente conveniente il ricorso al trasporto pubblico e alle modalità più sostenibili. La pandemia ha ulteriormente accentuato questo squilibrio. Le conseguenze sono, alla piena ripresa post-pandemica dell'attività economica, livelli di congestione e di inquinamento del sistema dei trasporti superiori a quelli degli anni passati.

Dato il diverso livello di dettaglio e di certezza degli interventi previsti dalla programmazione regionale e di quelli contenuti nel PNRR, la stima dei loro potenziali impatti macroeconomici sarà trattata in maniera separata. Di seguito sono quindi riportati, in analogia con i precedenti monitoraggi, i principali interventi previsti in Toscana dal Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, raggruppati per tipologia di intervento (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale, fluviale, urbano) e di cui si dà conto, sulla base del costo complessivo dell'intervento, di quanto già realizzato e di quanto ancora da realizzare.

### Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2023. Importi in milioni di euro.

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Variante di valico A1	Stradale	1.267,94	54,72	1.322,66	95,86%	-	Compreso il lotto 14 della Bretella di Firenzuola - ultimati interventi autostradali
Terza corsia A1: Barberino - Incisa	Stradale	2.107,63	359,93	2.467,56	85,41%	-	
Terza corsia A1 tratta Incisa - Valdarno	Stradale	-	400,00	400,00	-		
Terza corsia A11	Stradale	-	997,00	997,00	-		548 mln per la tratta Firenze-Pistoia comprensivi dell'adeguamento del progetto alle prescrizioni dettate in sede di approvazione + 450 mln stimati per la tratta Pistoia - Montecatini.
Tirrenica	Stradale	50	774,00	824,00	6,07%	-	Dalle ultime ipotesi sullo studio di prefattibilità redatto da ANAS e i lotti 4 e 5B prevedono un costo di 412 m€, mentre per il lotto 5° è ipotizzato un costo di 182 M€. Inoltre sono previste opere di manutenzione straordinaria sui lotti 2 e 3, esistenti della Variante Aurelia, per un costo di 180 M€. Realizzato e funzionale il primo lotto Rosignano - San Pietro in Palazzi costo 50 M€.
Grosseto - Fano	Stradale	605,62	1.414,65	2.020,27	29,98%	-	Non considerati lotti già conclusi e in funzione al 2014
Assi di Lucca	Stradale	-	369,05	369,05	-	17,00	Costituito da 2 stralci funzionali, di cui: - 1° stralcio da 111 mln approvato con copertura finanziaria dal CIPE in data 10/08/2016, - 2° stralcio (diviso in due lotti A completamente e B opere connesse) con progettazione finanziata da FSC 2014-2020 PO Infrastrutture (5 mln) e costo di 136,5 mln (per il lotto A).
Raccordo autostradale Siena-Firenze	Stradale	ND	ND	5,80	ND		L'importo è riferito a Lavori di manutenzione straordinaria per l'adeguamento alle attuali normative delle barriere di sicurezza centrali e laterali.
E 45	Stradale	ND	ND	43,7	ND		L'importo è riferito ai lavori di riqualificazione strutturale del viadotto "Tevere IV", al ripristino di muri di sostegno e all'adeguamento delle barriere di sicurezza laterali e

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							spartitraffico.
SS 67 Tosco-Romagnola: Ponte di Vallina	Stradale	-	78,31	78,31	-	-	Intervento co-finanziato da ASPi per 25 mln.
SS 67 Tosco-Romagnola: adeguamento del tratto fra la località S. Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano - variante di Rufina lotti 2A e 2B	Stradale	-	136,69	136,69	-	-	Soggetto attuatore ANAS, finanziato con 50 mln FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture, 24,53 mln da Fondo Unico ANAS e 0,7 mln da Contratto di Programma ANAS.
Intervento Città delle due rive - collegamento tra la SS 67 in località Fabbiana (Montelupo Fiorentino) e la SP 106 in località La Fonte (Capraia e Limite)	Stradale	-	31,74	31,74	-	3,50	Soggetto attuatore ANAS. Finanziamento disponibile relativo a CdP ANAS 2015 per 0,6 mln, + Del. CIPE 57/2016 (Utilizzazione risorse derivanti dalle sanzioni già operate sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2007-2013) per 8,53 mln + Fondo Unico ANAS per 5,33 mln + FSC2014-20 per 3,54= 18 mln complessivi Per garantire la piena copertura del costo (costo stimato aumentato da 18 a circa 25 mln a seguito progettazione) la RT ha stanziato 3,5 mln per il 2021 con il bilancio di previsione 2019-21 ; ulteriori risorse per 3.500.000,00 da ripartire tra Provincia e Comuni.
SS1 - Variante in Comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Stradale	-	43,16	43,16	-	-	Soggetto attuatore ANAS. 22 mln FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture.
Declassata di Prato - Asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato Est e Prato Ovest	Stradale	-	77,39	77,39	-	-	Intervento ANAS finanziato da CdP ANAS 2015 per 11 mln; Del. CIPE 57/2016 (Utilizzazione risorse derivanti dalle sanzioni già operate sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2007-2013) per 5 mln; Riprogrammazione PO Infrastrutture FSC 2014-2020 per 15 mln
Lotto Siena (Viadotto Monsindoli Sulla Ss223 Di Paganico) - Svincolo Monteroni D'arbia Nord - Opere di completamento	Stradale	-	144,54	144,54	-	-	Finanziata per 90 mln da Contratto di Programma ANAS, l'opera rientra nel tratto della rete con competenza trasferita dalla Regione ad ANAS a seguito della revisione della rete stradale effettuata nel 2018. Gli importi sono stati riallineati con le nuove previsioni economiche conseguenti agli avanzamenti progettuali e con gli aggiornamenti trasmessi da ANAS a novembre 2023.
SS330-Lavori di ricostruzione del ponte di Albiano sul fiume Magra al km 10+422	Stradale	30,00	-	30,00	100%	-	
Bretella di Piombino (collegamento diretto tra il Porto e la SS 398: tratto Gagno – Montegemoli)	Stradale	-	78,25	78,25	-	-	Fondo Unico e Fondo Presidenza del Consiglio dei Ministri (Contratto di Programma ANAS 2016-20) ANAS ha approvato una variante in aumento rispetto al QE del PD, per 19,310 mln, autorizzata dal MIT
Bretella Piombino: lotto 2	Stradale	-	55,00	55,00	-	-	Fondo per le infrastrutture portuali (DI 52/2022) Con DM n. 55 del 10/3/22 sono state assegnate risorse alla AdSPMTS per Euro 55 milioni, la cui gestione è disciplinata da accordo di programma tra la stessa AdSPMTS ed il MIT.
Bretella Piombino: Gagno-Terre Rosse	Stradale	11,87	6,63	18,5	64,14%		Fondo per le infrastrutture portuali (DI 52/2022)

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Interventi sulla viabilità regionale e risanamento acustico di competenza regionale e provinciale	Stradale	897,95	308,58	1206,53	74,42%	838,18	Principali interventi di competenza regionale in corso/progettazione: SR 71 Variante di Santa Mama 2° lotto (5,19); SR 69 Variante Ponte Mocarini (8,08 di cui 7,8 mln FSC); SR 71 Nuovo svincolo in loc Pollino (3,95 di cui 3,15 FSC) SR 71 Variante Subbiano – Calbenzano lotto I (13 di cui 12,5 FSC) SR 71 Variante Subbiano – Calbenzano lotto II (14,25 mln di cui 9,0 FSC); SR 71 Variante di Cortona (17,34 mln di cui 13,0 FSC); SR 69 Variante riva dx Arno lotto 3 (6,3 mln); SR 69 Variante riva dx Arno lotto 5 (18,5 mln); SGC FIPILI adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 - 2° stralcio (5,90 mln); SR 429 Variante Castelfiorentino Certaldo lotto 3 (34,9 di cui 29,6 FSC) SR 74 II Lotto: Ponte sul Fiume Fiora (12,695 mln di cui 6,6 FSC); SR 445 Variante di Santa Chiara - Lotto 2 (5,5 In FSC); SR 2 Variante Staggia 2 lotto (6,45 mln di cui 4,3 FSC). Nuovo ponte sull'Arno (71,5 mln di cui 61,5 FSC 2021-27).
Interventi viabilità integrata con la viabilità regionale	Stradale	1,69	30,42	32,11	5,26%	5,17	Intervento di progettazione e realizzazione del Ponte sul fiume Serchio finanziato con 18,15 mln FSC 2014-2020, 4,15 mln Risorse regionali e 4,700 mln EE.LL.; Interventi di progettazione e realizzazione viabilità locale integrata nei comuni di Lastra a Signa e Signa finanziati con 3,33 mln FSC 2014-2020, 1 mln Risorse regionali e 0,86 mln EE.LL.
Manutenzione e messa in sicurezza ponti - FSC 2021-27 e risorse regionali	Stradale	9,28	48,96	58,24	16%	41,06	
Miglioramento accessibilità e sicurezza strade nelle aree interne - Fondo complementare del PNRR	Stradale	2,35	10,85	13,20	18%	1	Risorse previste da DM 394/2021 per interventi straordinari di manutenzione della rete viaria nell'ambito del PNC - Strategia Nazionale Aree Interne - Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade nelle aree interne di Casentino-Valtiberina (4,351), Garfagnana (6,595), Mugello-Bisenzio-Valdisieve (4,482) 15,4 mln
Viabilità regionale e locale in attuazione leggi regionali finanziarie – accordi firmati dal 2020	Stradale	19,78	54,60	74,38	26,59%	50,18	Principali interventi sulla viabilità locale: Accordi per i Piccoli Comuni annualità 2020-2021-2022 (8,29 mln di cui 6,15 RT) Assi suburbani di Lucca (7,315 mln di cui 7,00 RT) Firenze nodo viario di Ponte a Greve (4,78 mln di cui 3,9 RT) Stazzema collegamento fra le frazioni di S. Anna e Farnocchia (2,10 mln) Miglioramento sicurezza strade provinciale del litorale grossetano LOTTO NORD e LOTTO SUD (2 mln) Riqualificazione della viabilità del Pratomagno (1,8 mln) Opere di dettaglio alla variante esterna all'abitato di San Gimignano tra SP 47 e la SP 69 (1,4 mln) Ripristino sede stradale S.P. 26 "Rio nell'Elba – Rio Marina" (1,25 mln)
Interventi di sicurezza stradale - bando 2019 e 2020	Stradale	15,20	0,21	15,41	99%	7,30	Interventi previsti da ultimi due bandi di sicurezza stradale di cui alle DGR 103/2019 -investimento totale 6,52 mln risorse RT 3,418 (stanziamento 4mln) e DGR 163/2020 investimento totale 8,9 mln risorse RT 3,9 (stanziamento 5mln) Per totale investimento si intendono le risorse regionali + le risorse degli EELL per la realizzazione delle opere per quasi 16mln.
Raddoppio PT-LU	Ferroviario	240,71	507,91	748,62	32%	35	Avanzamento e costi riferiti a comunicazione RFI del 16/01/2024: costo complessivo pari a 748,62 mln€ composto da: Tratta Pistoia-Montecatini 337,12 mln€ (oggetto di consolidamento ovvero ulteriore aggiornamento a valle di maggiori costi emersi in corso d'opera connessi

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							da un lato alle difficoltà impreviste nello scavo della nuova galleria, dall'altro alla necessità di adeguamento della stessa galleria agli standard di sicurezza secondo le norme STI vigenti); Tratta Montecatini-Pescia 21,5 mln e Tratta Pescia-Lucca 390 mln da consolidarsi a esito della conclusione dell'iter autorizzativo.
Alta Velocità FI - Nodo di Firenze	Ferroviario	971,04	1763,98	2735,02	35,5%	-	Da Monitoraggio CIPE al 31/12/2023.
Accessibilità nuova stazione AV Belfiore	Ferroviario	-	135,00	135,00	-	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026: costo People mover 74 M€ e Fermata Circondaria 61 M€, il finanziamento risulta ripartito in 15,40 M€ MEF, 45,60 M€ PNRR e 74 M€ da assegnare (2024-2026).
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	2,43	24,57	27,00	9%	20,2	Risorse regionali derivanti da finanziaria regionale (LR 44/2022 a modifica della LR 86/2014). Previsti da Accordo 2018 con RFI, AdSP e Interporto: 4,3 mln RFI e 2,5 Stato.
Collegamento ferroviario fra la linea Collesalveti - Vada e la linea Pisa-Firenze tramite il cosiddetto bypass di Pisa e fra l'Interporto A. Vespucci e la linea Collesalveti-Vada	Ferroviario	-	461,00	461,00	-	2,50	Nel Contratto di Programma RFI-Stato 2022-26 l'intervento riporta un costo di 461 M€ (Guasticce- PI-Vada 304,18 M€ e ByPass Pisa 156,82 M€) con totale risorse assegnate 311,00 M€ di cui 310,30 M€ MEF e 0,70 M€ ALTRO (EELL., Terzi, autofinanziamento) e 150 M€. Con l'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-26 - il finanziamento dell'intervento P220 "Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce " è stato diminuito di 298,90 m€.
Raddoppio Empoli Granaiole	Ferroviario	13,78	215,94	229,72	6%	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026 insieme alla previsione di Elektrificazione linea Empoli Siena. Totale risorse assegnate 182 M€ MEF e 85 FSC/PAC. Intervento commissariato, con nomina del Commissario di cui al D.P.C.M. del 5 agosto 2021.
Elektrificazione linea Empoli Siena.	Ferroviario	-	119,00	119,00	-	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026 insieme alla previsione di Raddoppio linea Empoli Granaiole. Totale risorse assegnate 182 M€ MEF e 85 FSC/PAC. Intervento commissariato, con nomina del Commissario di cui al D.P.C.M. del 5 agosto 2021.
Adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture sulle linee ferroviarie Faentina e Valdisieve	Ferroviario	11,71	35,14	46,85	25%	-	Opere riferite al Protocollo d'Intesa RFI/RT e Comuni Valdisieve del 04/12/2017 (interventi di riqualificazione della linea Faentina, che costituiscono opere compensative nel tratto del Mugello della linea AV Bologna-Firenze).
Potenziamento della linea ferroviaria Lucca - Aulla e dello scalo merci della Stazione di Castelnuovo in Garfagnana	Ferroviario	9,73	4,17	13,90	70%	1,90	Intervento previsto da Accordo di Programma sottoscritto nel luglio 2019 rinnovato nel 2023, per un importo stimato di 6.15 mln. Opere finanziate dal Comune di Castelnuovo di Garfagnana 0,25 M€, da Regione Toscana con un contributo straordinario di 1,9 M€ (LR 44/2022 a modifica della LR 86/2014) e restanti risorse RFI
Potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna	Ferroviario	251	314	565	44%	-	
Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali AR-(SI)	Ferroviario	-	2,40	2,40	-	1	Finanziato con D.M. n. 364/2021,
Attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale - linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga - con sistema di sicurezza ERTMS .	Ferroviario	10,2	4,70	14,90	68%	14,90	

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Interventi per la sicurezza ferroviaria - FSC Infrastrutture 2014-20- Convenzione MIT – Regione Toscana ed LFI SpA del 12 ottobre 2017 -	Ferroviario	2,87	2,53	5,40	53,10%	-	
Estensione del sistema tramviario della piana fiorentina Linea 2 tratta Aeroporto-Polo Scientifico Sesto Fiorentino	mobilità sostenibile	-	227	227	0,00%	227	Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 (art. 5 co. 5) è previsto un contributo regionale pari a 2,5 milioni di euro a favore della progettazione definitiva della linea. Con Decisione n. 40 del 20/11/2023 la Giunta regionale ha dato atto che l'insieme delle fonti di finanziamento relative al primo lotto "Aeroporto - Polo scientifico" è individuato in: - euro 111,5 milioni a valere sulle risorse del programma PR FESR 2021-2027, Azione 2.8.1; - euro 113 milioni a valere sulle risorse del programma FSC 2021-27;
Estensioni del sistema tramviario della piana fiorentina: Piazza della Libertà fino a Bagno a Ripoli	mobilità sostenibile	-	447,00	447,00	0,00%	83,00	E' previsto un contributo regionale di 2,991mln per la progettazione della linea. Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 (art.4) sono previste anche le risorse per la realizzazione dell'intervento stanziato con la Legge di stabilità per l'anno 2022, successivamente rimodulate, pari a 70 mln. Al contributo regionale si aggiungono 10 mln di risorse FSC di cui alla Delibera CIPESS 40/2020 (ex Accordo di Provenzano - riprogrammazione risorse FESR)  Costo totale di cui alla Deliberazione di Giunta comunale n.453 del 3/10/2023.
Estensione del sistema tramviario della piana fiorentina Linea 4 Piagge - Campi	mobilità sostenibile	-	283,45	283,45	0,00%	4,26	Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 (art. 5 co. 5) è previsto un contributo regionale pari a 3,345 milioni di euro a favore della progettazione definitiva della linea. Lo stanziamento è autorizzato dall'art. 12 della LR 77/2017. Il costo totale è stato ripreso PNRR dalla Determina n. 6628/2023 del Comune di Firenze
Estensioni del sistema tramviario della piana fiorentina: tratto nord "Capolinea – Ospedale Pediatrico Meyer"	mobilità sostenibile	ND	ND	ND	ND	0,10	Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 (art.8) è previsto un contributo regionale per l'importo massimo di 100.000,00 euro, per la progettazione di fattibilità tecnico economica per l'estensione della linea tramviaria 1 verso l'Ospedale Meyer. L'importo è stanziato sull'annualità 2024. Il costo dell'opera potrà essere stimato solo successivamente.
Collegamento metropolitano "Firenze – Prato"	mobilità sostenibile	ND	ND	ND	ND	0,21	Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 (art.7) è prevista la destinazione di risorse regionali per studi preliminari di approfondimento e verifica degli aspetti di fattibilità tecnica, trasportistica ed economico-finanziaria per il collegamento fra le Città di Firenze e Prato lungo la dorsale "Firenze Peretola-Prato Museo Pecci – Prato area ex-Banci". Il costo dell'opera potrà essere stimato solo successivamente.
Piste ciclabili e mobilità sostenibile	mobilità sostenibile	32,17	83,71	115,88	28%	81,21	Interventi relativi a piste ciclabili urbane e ciclovie Regionali. Per "Costo totale", si intende il costo totale ammissibile e per "Realizzato" si intende la stima delle spese liquidate, proporzionale all'andamento della rendicontazione dei finanziamenti regionali: - Bando COVID19 DGR 603/2020 (costo Mln € 2,24, contributi Mln € 1,10) - Bando Urbano (costo Mln € 3,86, contributi Mln € 1,89) - Fondi regionali (costo Mln € 26,45, contributi Mln € 17,33) - PNRR (DM 4/2022) (costo Mln € 34,46, contributi Mln € 27,52) - PNSS (costo Mln € 5,05, contributi Mln € 3,27)

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							- POR FESR 14-20 (costo Mln € 22,78, contributi Mln € 14,83) - PSC 14-20 (costo Mln € 12,50, contributi Mln € 8,65) - PSC 21-27 (costo Mln € 4,05, contributi Mln € 4,05) - SNCT (DM 517/2018) (costo Mln € 12,85, contributi Mln € 10,80) I fondi relativi alle manutenzioni non sono stati contabilizzati in quanto voci di spesa corrente.
PIU	mobilità sostenibile	11,28	-	11,28	100%	9,44	"PIU Cecina: ALLENAMENTE..UNA CITTA' PER TUTTI" del Comune di Cecina (costo totale ammesso 971.330,50 euro) -"PIU Rosignano: PIU WAYS PER UNA ROSIGNANO PIU INCLUSIVA" del Comune di Rosignano (928.255,95 euro) -PIU "Quartier Social Sant'Anna" del Comune di Lucca (3.147.909,91 euro) -"PIU Pisa: 4 (i) passi nel futuro" del Comune di Pisa (1.397.349,41 euro) -"M+M Progetto di Innovazione Urbana Montemurlo PIU Montale" del Comune di Montemurlo (183.657,48 euro) e del Comune di Montale (112.408,54 euro) -"PIU Altavaldelsa: Città + Città = Creatività inclusiva e sostenibile" del Comune di Colle Val d'Elsa (540.620,73 euro) e del Comune di Poggibonsi (1.223.991,02 euro) - PIU Capannori "CAPA.CITY-CAPANNORI CITTÀ: UNA COMUNITÀ, 40 PAESI"(1.051.242,99 euro) - PIU Prato "Più Prato" del Comune di Prato (1.024.948,70 euro)
Darsena Europa (Porto Livorno): opere marittime previste in prima fase	Portuale	-	500	500	0,00%	200	La l.r. 44/202, art. 6 "Interventi sul porto di Livorno e modifiche alla l.r. 86/2014" stabilisce che la R.T.cofinanzia con risorse per Euro 200 milioni in conto capitale gli interventi per la realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, secondo un cronoprogramma comunicato dalla AdSPMTS.
PRP Piombino – Rilancio delle attività logistico-portuali	Portuale	3,30	19,40	22,7	14,54%	18,20	
PRP Marina di Carrara - Progetto waterfront	Portuale	4,26	46,62	50,87	8,37%	12,75	8,2 mln statali L.84/94, 2,62 mln CEF, 10, 15 mln Fondo complementare PNRR, 12,74 mln risorse regionali (rimborso mutuo AdSP), AdSP MLO 17,52, TOT. 50,87
Elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio	Portuale	-	77,50	77,50	0,00%	-	Finanziamento previsto dal PNRR (DM 330/2021) per l'elettificazione delle banchine nei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio.
Interventi su porti regionali APR	Portuale	14,44	10,48	24,91	58%	24,91	
Dragaggio del porto fluviale di Castiglione della Pescaia	Portuale	1,48	-	1,48	100%	-	Intervento finanziato con risorse a valere sull'anticipazione del PSC Regione Toscana, rif. Del. CIPRESS n. 79/2021. Convenzione Regione – Comune sottoscritta a Sett. 2022
Accessibilità porti turistici regionali (non di competenza APR)	Portuale	-	0,47	0,47	0,00%	0,46	Le risorse sono finalizzate alla realizzazione degli interventi di miglioramento dell'accessibilità delle aree portuali di interesse regionale.
Vie navigabili di interesse regionale gestite dal Comune di Pisa	Fluviale	1,33	6,00	7,33	18,10%	0,70	Principali interventi: Consolidamento Ponte Mobile Lotto 5 Canale dei Navicelli
Masterplan Peretola	Aeroportuale	-	440,00	440,00	0,00%	-	Gli importi fanno riferimento alla documentazione pubblicata per lo svolgimento del Dibattito Pubblico (art. 22 Dlgs 50/2016)
Masterplan Galilei	Aeroportuale	32,50	157,20	189,7	17,13%	3,00	Interventi previsti dal Masterplan dell'aeroporto di Pisa, approvato in linea tecnica dall'ENAC nel 2014 ed approvato in via definitiva con decreto direttoriale MT n. 5517 del 1-6-2017, esclusi interventi già realizzati.

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Aeroporto di Firenze - Piazzale sosta aeromobili	Aeroportuale	-	5,92	5,92	-	1,80	Il gestore aeroportuale Toscana Aeroporti con nota acquisita a prot. R.T. n.0189791 del 19/04/2023 ha comunicato lo stralcio dell'intervento dalla propria programmazione, proponendo un intervento alternativo di manutenzione straordinaria del piazzale est, e comunicando elementi descrittivi oltre ad un'ipotesi di cronoprogramma e di QE
Aeroporto dell'Elba di Marina di Campo: interventi di adeguamento infrastrutturale	Aeroportuale	1,25	3,62	4,87	25,6%	3,51	Al 31-12-20223 si sono conclusi i termini per l'operatività degli interventi ammissibili a compensazione nell'ambito del SIEG. Nel corso del 2024, a seguito della determinazione dell'importo delle spese ammissibili per il 2023 e della approvazione del bilancio 2023, verrà stabilito l'importo definitivo della compensazione nei confronti di Alatoscana in coerenza con la "Decisione SIEG" della Commissione Europea.
Aeroporto dell'Elba di Marina di Campo: deviazione del fosso della Pila	Aeroportuale	2,02	0,23	2,25	89,78%	0,10	Gli importi fanno riferimento al quadro economico a seguito di perizia di variante che prevede una spesa complessiva (lavori e spese di progettazione) di circa 2,25 Mln. In esito al collaudo ed alla comunicazione da parte del Consorzio di Bonifica 5 del quadro economico finale, sono emerse economie per un importo dell'ordine di 0,68 MEuro.
<b>TOTALE</b>		<b>6.636,81</b>	<b>11.373,60</b>	<b>18.059,91</b>	<b>36,75%</b>	<b>1.726,54</b>	

Il costo totale non corrisponde alla somma delle quote "realizzato" + "da realizzare" che in alcuni casi risultano dati non disponibili (indicati in tabella come ND)

Fonte dati: Regione Toscana, IRPET.

Gli interventi considerati hanno un orizzonte temporale eterogeneo; alcuni si trovano in fase di realizzazione ma i tempi della loro conclusione sono resi incerti da problematiche legate alle modalità di esecuzione (come gli interventi autostradali), altri hanno da tempo completato la fase progettuale e appaiono prossimi alla fase di cantierizzazione (pur nelle difficoltà legate talvolta alla copertura finanziaria, talvolta alla ricomposizione di conflittualità locali), altri infine assumono un orizzonte temporale di maggiore respiro (come gli interventi aeroportuali che coprono il prossimo quindicennio). La certezza dei tempi e dell'effettiva realizzazione delle opere previste rappresenta un elemento importante nel determinare il successo della strategia complessiva sul versante del governo del territorio. Una volta terminata la fase di cantiere, l'operatività delle infrastrutture realizzate contribuirà ad accrescere il potenziale di competitività della Regione e, conseguentemente, il tasso di crescita del sistema economico, attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto e l'aumento dell'accessibilità regionale.

Complessivamente gli interventi in tabella ammontano ad una spesa pari a circa 11.3 miliardi di euro nell'orizzonte temporale 2024 - 2030, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (48%). Sul versante dell'occupazione, gli interventi attiveranno più di 121 mila unità di lavoro dipendenti e circa 85 mila unità di lavoro autonome, che corrisponde ad una media annua di circa 23.000 unità di lavoro. Data però la distribuzione non omogenea delle spese analizzate nell'arco temporale di riferimento è lecito aspettarsi un'attivazione maggiore nell'immediato futuro ed una inferiore nel periodo successivo, in coerenza con la scansione temporale effettiva degli interventi.

### Impatto dei grandi interventi infrastrutturali nel periodo 2024 - 2030

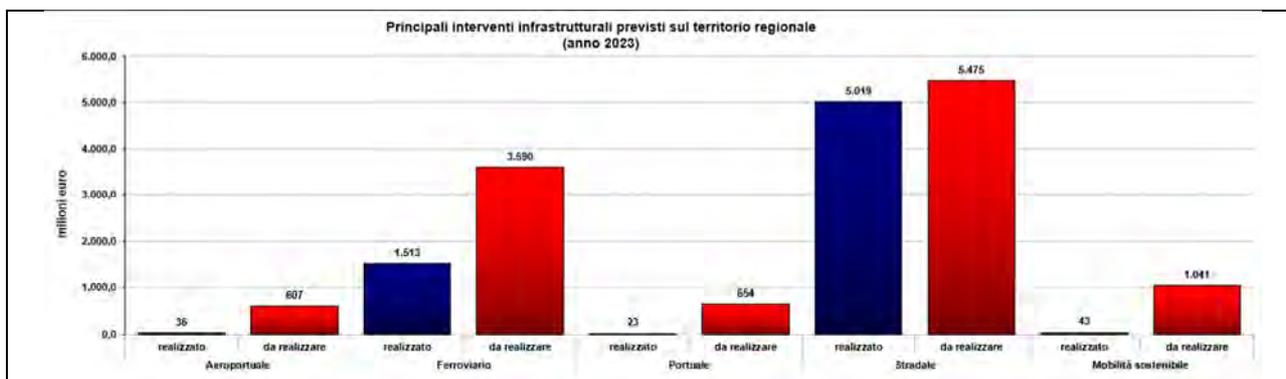
(Milioni di euro e Unità Lavoro Annue)

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferroviario + urbano	Portuale+ Fluviale	Aeroportuale	TOTALE	TOT./ anno
PIL	4633	5396	390	360	10779	1198
Unità di lavoro dipendenti	53152	58732	4315	5053	121251	13472

Unità di lavoro autonome	37189	40040	2959	6075	86263	9585
Unità di lavoro totali	90341	98771	7275	11128	207515	23057

Fonte dati: stime IRPET.

**Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2023, per tipologia di intervento (Importi in mln €)**

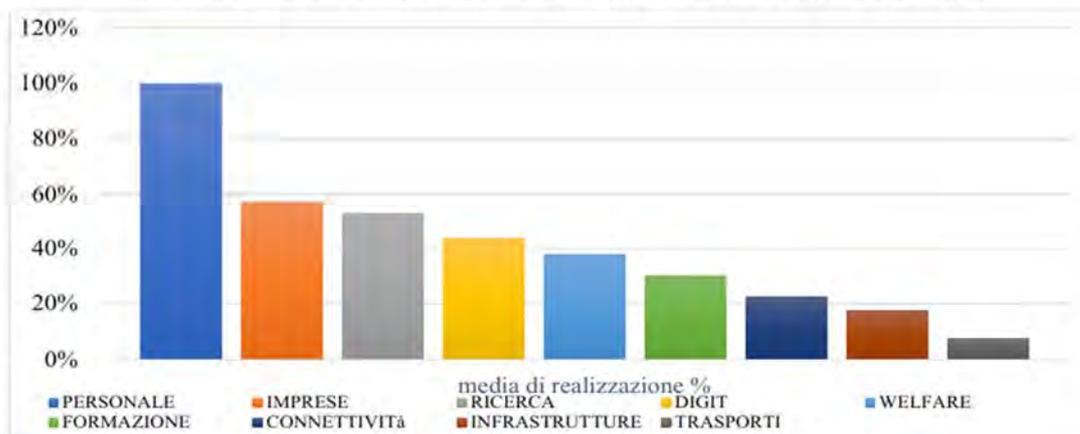


Fonte: Regione Toscana

A seguito della revisione del PNRR, i fondi complessivamente destinati all'Italia sono passati da 191,5 a 194,4 miliardi di euro. Di questi, circa 39,8 miliardi sono assegnati al Ministero delle infrastrutture per la realizzazione di 24 linee di investimento e 10 linee di riforma. Parte dei progetti di investimento (per un ammontare pari a circa 14,7 miliardi di euro) erano già in programma prima dell'introduzione del PNRR e grazie a questo hanno trovato una effettiva copertura finanziaria.

Nonostante questo, sulla base dell'ultima Relazione semestrale del Governo sull'attuazione del PNRR (marzo 2024) e della Relazione semestrale sullo stato di attuazione del PNRR della Corte dei Conti (maggio 2024), se guardiamo alla percentuale di raggiungimento degli indicatori per categoria, il minor tasso emerge dagli indicatori della categoria delle "infrastrutture" (17 per cento) e, più in particolare, da quelli del settore dei "trasporti" (circa l'8 per cento). Ciò è coerente con la maggiore complessità degli interventi infrastrutturali previsti per questi due ambiti, che richiedono fasi preparatorie e attuative più lunghe. Inoltre, la recente fase di revisione del piano ha modificato rispetto alle previsioni iniziali molte delle misure con indicatori di monitoraggio rientranti nella categoria dei trasporti.

MEDIA DEL TASSO DI REALIZZAZIONE INDICATORI: PER CATEGORIA 2021-2026

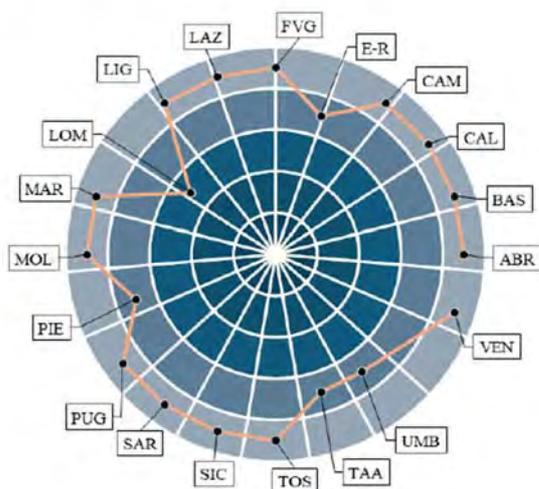


Fonte: Corte dei Conti

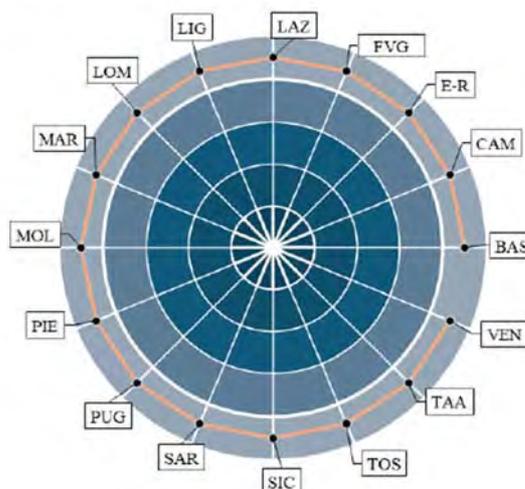
Tale situazione di ritardo è diffusa nelle diverse regioni italiane. Se guardiamo infatti al grado medio di realizzazione, su base regionale, dei valori programmati associati agli indicatori di risultato per le componenti M2C2 “Transizione energetica e mobilità sostenibile”, “M3C1 - Rete ferroviaria ad alta velocità/capacità e strade sicure”, la quasi totalità delle regioni risulta allineata verso i livelli più bassi di avanzamento.

#### TASSO DI REALIZZAZIONE MEDIA DEGLI INDICATORI PER REGIONE E PER COMPONENTE

M2C2



M3C1



Fonte: Corte dei Conti

Anche l'analisi delle specifiche misure su cui insistono i progetti attivati in Toscana e sotto riportati conferma, con poche eccezioni una situazione di distanza rispetto allo stato di avanzamento previsto.

#### Percentuale di completamento prevista e effettiva per misura (Italia, terzo trimestre 2024)

Misura	Percentuale di completamento prevista	Percentuale di completamento effettiva
M2C2I4.01 Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)- 01 Ciclovie Turistiche	74,8%	14,5%
M2C2I4.01 Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)- 02 Ciclovie urbane	73,6%	14,0%
M2C2I4.02 Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	63,1%	12,5%
M2C2I4.04 Rinnovo flotte bus e treni verdi - 01 Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti	62,0%	12,5%
M2C2I4.04 Rinnovo flotte bus e treni verdi - 02 Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale	58,0%	50,0%
M3C1I1.05 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	50,0%	0,0%

Fonte: OPENPOLIS

Tuttavia, proprio la natura degli investimenti previsti (che, come già richiamato, possono prevedere fasi preparatorie e attuative più lunghe della media) può essere interessante guardare

anche allo stato delle aggiudicazioni, oltre che a quello degli indicatori di avanzamento effettivi.

Come segnalato in ambito nazionale da più voci, il sistema di monitoraggio Regis ha progressivamente affinato le sue potenzialità, superando però solo in parte la difficoltà di restituire l'immediata visione dello stato di attuazione dei diversi interventi al fine di una lettura univoca dell'avanzamento degli investimenti, condizionando pertanto l'analisi delle performance prese in considerazione.

Sulle base delle informazioni pubbliche disponibili a livello di singolo progetto finanziato a valere sulle risorse PNRR/PNC (Regis-Italiadomani e Opendata Anac) è possibile ricostruire l'avanzamento in termini di procedure avviate e aggiudicate sul mercato degli appalti. L'avanzamento è qui misurato come la quota del costo complessivo dei progetti finanziati (inclusivo quindi della parte di compartecipazione dei soggetti attuatori) rappresentata dal valore delle relative procedure avviate o, alternativamente, aggiudicate. I progetti che hanno ad oggetto la realizzazione di infrastrutture di trasporto hanno una dimensione finanziaria media superiore a quella riscontrata in altre missioni. In particolare, quelli ricadenti nella Missione 2 registrano un tasso di avanzamento piuttosto alto (69%, ovvero per il 69% degli importi complessivi sono state avviate procedure di affidamento), mentre quelli ricadenti nella Missione 3 non superano globalmente il 5%.

Caratteristiche dei progetti ammessi a finanziamento PNRR/PNC per missione e componente.

	Numero Progetti	Importo progetti	Finanz. PNRR/PNC	Quota finanz. PNRR/PNC	Importo medio progetti (migliaia di euro)	Importo procedure avviate (CIG)	Importo aggiudicato	Avanzam. CIG	Avanzamento Aggiudicazioni
M1C1 - Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA	54,935	7.3	7.3	99%	133	3.2	1.6	43%	23%
M1C2 - Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo	6,738	13.2	9.3	71%	1,952	2.5	2.1	78%	65%
M1C3 - Turismo e cultura 4.0	16,258	6.8	5.7	84%	420	1.0	0.5	26%	13%
M2C1 - Agricoltura sostenibile ed economia circolare	12,425	5.9	3.6	61%	473	0.5	0.3	27%	15%
<b>M2C2 - Transizione energetica e mobilità sostenibile</b>	<b>551</b>	<b>17.2</b>	<b>13.0</b>	<b>75%</b>	<b>31,272</b>	<b>9.8</b>	<b>5.8</b>	<b>69%</b>	<b>41%</b>
M2C3 - Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici	61,045	15.9	15.4	97%	261	1.4	0.8	67%	38%
M2C4 - Tutela del territorio e della risorsa idrica	2,121	8.4	6.2	74%	3,971	5.6	3.9	67%	46%
<b>M3C1 - Investimenti sulla rete ferroviaria e sulla sicurezza stradale</b>	<b>188</b>	<b>50.4</b>	<b>22.6</b>	<b>45%</b>	<b>268,099</b>	<b>0.6</b>	<b>0.5</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>
<b>M3C2 - Intermodalità e logistica integrata</b>	<b>69</b>	<b>0.3</b>	<b>0.3</b>	<b>92%</b>	<b>4,416</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>
M4C1 - Potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione dall'asili nido all'università	71,206	16.8	14.7	87%	236	7.7	5.2	48%	32%
M4C2 - Dalla ricerca all'impresa	18,166	11.1	9.3	83%	612	0.0	0.0	0%	0%
M5C1 - Politiche per il lavoro	5,158	2.2	1.7	76%	428	0.1	0.1	11%	6%
M5C2 - Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore	7,781	14.6	11.9	81%	1,879	8.0	5.2	56%	36%
<b>M5C3 - Interventi speciali per la coesione territoriale</b>	<b>1,206</b>	<b>0.9</b>	<b>0.8</b>	<b>86%</b>	<b>743</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>20%</b>	<b>5%</b>
M6C1 - Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale	2,645	9.6	6.6	69%	3,632	3.8	2.1	39%	22%
M6C2 - Innovazione, ricerca e digitalizzazione del servizio sanitario nazionale	6,070	8.4	7.0	83%	1,379	4.3	2.2	52%	26%
PNC	5,745	17.0	16.9	99%	2,967	14.8	7.1	98%	47%
Totale	272,307	206.1	152.2	74%	757	75.7	45.1	46%	27%

Fonte: elaborazioni su dati Regis-Italiadomani e Open Data Anac

Il dettaglio regionale relativo alle tre componenti prese in considerazione mostra come, relativamente alla Missione 2, la Toscana registri una quota di avanzamento pari al 94%, ovvero quasi tutte le procedure sono state avviate, superiore a quella delle altre regioni ma un volume di aggiudicazioni ancora non in linea (28%). Quanto alla Missione 3, solo alcune regioni (Calabria, Campania, Friuli, Piemonte e Umbria) mostrano segnali di avanzamento, mentre in

tutti gli altri casi, inclusa la Toscana (interventi di competenza nazionale), non si registra ad oggi alcuna procedura avviata o aggiudicata.

La Missione 3 sconta peraltro la difficoltà di imputare a livello locale investimenti che riguardano più regioni, interessate da una stessa attività contrattuale.

Avanzamento sul mercato degli appalti dei progetti ammessi a finanziamento PNRR/PNC relativi alle infrastrutture di trasporto per regione.

	M2.C2		M3.C1		M3.C2	
	Avanzamento CIG	Avanzamento Aggiudicazioni	Avanzamento CIG	Avanzamento Aggiudicazioni	Avanzamento CIG	Avanzamento Aggiudicazioni
ABRUZZO	37%	21%	-	-	-	-
BASILICATA	63%	43%	0%	0%	-	-
CALABRIA	18%	16%	2%	0%	0%	0%
CAMPANIA	48%	27%	7%	7%	-	-
EMILIA-ROMAGNA	91%	44%	0%	0%	0%	0%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	67%	13%	11%	7%	5%	4%
LAZIO	65%	46%	0%	0%	0%	0%
LIGURIA	82%	34%	0%	0%	-	-
LOMBARDIA	98%	70%	0%	0%	-	-
MARCHE	11%	10%	0%	0%	0%	0%
MOLISE	99%	99%	0%	0%	-	-
PIEMONTE	25%	18%	26%	18%	-	-
PUGLIA	72%	41%	18%	14%	-	-
SARDEGNA	25%	24%	0%	0%	0%	0%
SICILIA	35%	21%	0%	0%	0%	0%
<b>TOSCANA</b>	<b>94%</b>	<b>28%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
TRENTINO-ALTO ADIGE	66%	32%	0%	0%	-	-
UMBRIA	87%	58%	0%	0%	-	-
VALLE D'AOSTA	41%	40%	-	-	-	-
VENETO	78%	29%	0%	0%	0%	0%
Total	69%	41%	1%	1%	5%	5%

Fonte: elaborazioni su dati Regis-Italiadomani e Open Data Anac

Degli investimenti attivati nell'ambito del PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza), del PNC (Piano Nazionale Complementare) e ulteriori risorse stanziare nell'ambito del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese e del Fondo per le infrastrutture portuali, sono ad oggi destinati alla Toscana 871 mln di euro, di cui 669 da PNRR e 131 mln di euro da PNC. Si tratta di risorse per realizzare interventi per rinnovare il parco autobus e rotabile (sia sulla linea ferroviaria nazionale che regionale), sviluppare il trasporto rapido di massa (estensioni del sistema tramviario fiorentino) e la mobilità ciclistica (sia in ambito urbano che sugli itinerari regionali che rientrano tra i percorsi di interesse nazionale tra cui la Ciclovía Tirrenica e la Ciclovía del Sole), realizzare opere ferroviarie (tra cui il miglioramento dell'accessibilità al nodo fiorentino dell'Alta Velocità, il potenziamento della linea Pistoia-Lucca) e interventi sulle linee ferroviarie regionali (linea Arezzo-Stia-Sinalunga), opere portuali (Progetto Waterfront di Marina di Carrara, interventi di elettrificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio), potenziare l'accessibilità e la sicurezza delle strade nelle aree interne ed i collegamenti di ultimo miglio (2° lotto della Bretella di Piombino).

Gli investimenti hanno come soggetto attuatore la Regione Toscana, gli Enti locali o altri soggetti di livello nazionale, come RFI per gli interventi ferroviari, le Autorità di Sistema Portuali Nazionali per gli interventi sui Porti nazionali. La Regione è destinataria diretta di risorse per gli investimenti del PNRR in materia di ciclovie turistiche (22,89 mln di euro) e rinnovo del parco treni (50,3 mln di euro) e del PNC (Piano Nazionale Complementare) per il rinnovo del parco bus (per 23,27 mln di euro).

Tabella 5.4 – Interventi nel settore della mobilità finanziati dal PNRR e fondi nazionali PNC che interessano il territorio toscano (Fonte: Regione Toscana)

Programma	Missione	Componente	Misura e submisura	Dettaglio interventi	DM	Finanziamenti assegnati alla Toscana (MLN)	Ambito
PNRR	M2- Rivoluzione verde e transizione ecologica	M2C2 -Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile	M2C2I4.01 Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)- 01 Ciclovie Turistiche	Ciclovie Tirrenica e Ciclovie del Sole	DM 4/2022 (ciclovie turistiche) + DM 29/07/22, n. 58 + DD 28/04/23, n. 5268	22,89	Mobilità sostenibile
PNRR	M2- Rivoluzione verde e transizione ecologica	M2C2 -Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile	M2C2I4.01 Rafforzamento mobilità ciclistica (piano nazionale delle ciclovie)- 02 Ciclovie urbane	Piste ciclabili urbane e metropolitane nei comuni di Firenze, Pisa e Siena	DM 509/2021 (ciclovie urbane)	5,51	Mobilità sostenibile
PNRR	M2- Rivoluzione verde e transizione ecologica	M2C2 -Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile	M2C2I4.02 Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus)	Completamento estensione sistema tramviario fiorentino (Linea 3.21. Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli, Linea 4.2 Le Piagge – Campi Bisenzio- VACS)	DM 448/2021, DMIT 345/2023 DRGS 52/2023	379,681 (+120,8 mln FOI)	Mobilità sostenibile
PNRR	M2- Rivoluzione verde e transizione ecologica	M2C2 -Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile	M2C2I4.04 Rinnovo flotte bus e treni verdi -01 Rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti	Rinnovo parco autobus (bus elettrici o ad idrogeno e infrastrutture di alimentazione per TPL urbano) per CMF e Comuni di Lucca e Prato	DM 530/2021 DM 134/2022	63,99	Mobilità sostenibile
PNRR	M2- Rivoluzione verde e transizione ecologica	M2C2 -Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile	M2C2I4.04 Rinnovo flotte bus e treni verdi - 02 Rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale	Rinnovo parco treni (elettrici o ad idrogeno)	DM 319/2021	27,90	Mobilità sostenibile
PNRR	M3- Infrastrutture per una mobilità sostenibile	M3C1-Investimenti sulla rete ferroviaria	M3C1I1.05 Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	Accessibilità nuova stazione AV Belfiore; Potenziamento PT-LU 98,94, upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Firenze	CdP MIMS-RFI 2022-2026, parte investimenti approvato al CIPESS il 2/08/2022. In attesa pubblicazione DM MIT di approvazione aggiornamento a seguito dell'informativa al CIPESS del 29 maggio 2024	147,54	Ferroviario
PNRR	M7- 31	Investimento 11.1: Potenziamento del parco ferroviario del trasporto pubblico regionale con treni a zero emissioni e servizio universale		Numero di Treni a Emissioni Zero e Numero di Carozze per il Servizio Universale - per Toscana 3 treni e 12 casse	Decr. MEF 8/4/2024 Decr. MIT 147 del 23/5/2024	22,4	Mobilità sostenibile
<b>TOTALE PNRR</b>						<b>669,911</b>	
PNC	M2- Rivoluzione verde e transizione ecologica	M2C2 -Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile	Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Bus	Rinnovo parco bus (bus a metano, elettrici o ad idrogeno) e infrastrutture di alimentazione per TPL urbano ed extraurbano	DM 315/2021 DD 163/2023	23,27	Mobilità sostenibile
PNC	M3- Infrastrutture per una mobilità sostenibile	M3C2 - Intermodalità logistica integrata	Sviluppo del sistema portuale e elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	Progetto Waterfront Marina di Carrara; Elettrificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio	DM 330/2021	87,65	Portuale
PNC	M5- Inclusione	M 5C3 – Interventi	Strategia Nazionale Aree	Opere su strade nelle	DM 394/2021 -	20,248	Stradale

	e coesione	speciali per la coesione sociale	Interne - Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade	aree interne di Casentino-Valtiberina, Garfagnana-Lunigiana-Media Valle del Serchio e Appennino Pistoiese; Mugello-Bisenzio-Valdisieve  Alta Valdera-Alta Valdicecina-Colline Metallifere-Valdimerse e Amiata Valdorcia-Amiata Grossetana-Colline del Fiora	Decreto interministeriale 19 luglio 2023		
<b>TOTALE PNC</b>						<b>131,2</b>	
Altri fondi*	M3-Infrastrutture per una mobilità sostenibile	-	Sviluppo del sistema portuale: Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	2° lotto Bretella di Piombino	DM 52 del 10/03/2022	55	Stradale
Altri fondi**	M3-Infrastrutture per una mobilità sostenibile	-	Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali	interventi infrastrutturali per la messa in sicurezza della linea regionale; 2 nuovi treni	DM 164 del 21/4/2021	15,4	Ferroviario
<b>TOTALE altri fondi</b>						<b>70,4</b>	
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>						<b>871,5</b>	

\* Fondo per le infrastrutture portuali

\*\* Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese

Si tratta, per gli interventi con un livello di definizione per il territorio toscano tale da poterne quantificare un primo impatto, di azioni riconducibili a due macrocategorie: da un lato gli interventi specificatamente infrastrutturali (soprattutto ferrotranviari, ma anche portuali e relativi alla mobilità sostenibile e ciclabile) e dall'altra il rinnovo del parco rotabile ferroviario e di bus. Sul versante infrastrutturale, l'investimento più rilevante è relativo all'estensione del sistema tramviario dell'area metropolitana fiorentina, che assorbe 222,485 mln di euro per la realizzazione della linea tramviaria 4.2 (tratta Le Piagge-Campi Bisenzio), 150 mln di euro per la realizzazione della linea 3 - Il lotto (tratta Libertà- Bagno a Ripoli) e 7,2 mln per la realizzazione della Variante al Centro Storico (VACS) in corso di realizzazione. In merito alle risorse il DRGS 52/2023 ha assegnato il Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (FOI) € 48.987.156,25 (linea 4.2) e € 71.841.307,42 (linea 3.2.1).

La stima di impatto della realizzazione di questi interventi è pari a più di 7 mila unità di lavoro dipendenti e 4,3 mila unità di lavoro autonome, che corrisponde ad una media annua di circa 2.300 unità di lavoro complessive ipotizzando come orizzonte temporale di completamento degli interventi l'anno 2026.

Tabella 5.5 - Impatto degli interventi nel settore della mobilità finanziati dal PNRR che interessano il territorio toscano nel periodo 2022 – 2026 (Milioni di euro e Unità Lavoro Annue)

Conto risorse impieghi	Investimenti infrastrutturali	Rinnovo parco mezzi	TOTALE	TOT./ anno
PIL	612	124	736	147
Unità di lavoro dipendenti	5877	1175	7053	1411
Unità di lavoro autonome	3651	731	4382	876
Unità di lavoro totali	9529	1906	11435	2287

Fonte: stime IRPET.

Al di là dell'effetto di breve periodo, certamente molto importante per la ripresa dalla crisi economica, l'ingente mole di interventi in programma è rivolto a modificare consistentemente il volto del nostro Paese e l'assetto della mobilità. Oltre agli interventi infrastrutturali infatti il sistema di trasporto è fortemente interessato da due delle priorità strategiche di intervento delineate dalla

strategia del PNRR, ovvero quelle relative a digitalizzazione e sostenibilità. Il tema della digitalizzazione riguarda esplicitamente i sistemi logistici, inclusi quelli portuali e aeroportuali, che grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema e ridurre l'impatto ambientale avranno un rilevante ruolo nel rilancio di questi settori. Per il trasporto ferroviario, il passaggio all'idrogeno consente di saltare la fase di elettrificazione delle linee, con un notevole risparmio sui costi per nuove infrastrutture, evitando anche la sospensione del servizio. L'investimento interessa tutta la filiera: produzione dell'idrogeno green, trasporto, stoccaggio, realizzazione delle stazioni di servizio, acquisto dei treni. Tuttavia il gestore della rete nazionale sta verificando l'evoluzione di tale investimento e la Regione Toscana è comunque pronta a valutare la sperimentazione su alcune linee. Per il trasporto stradale l'obiettivo è invece quello di sviluppare la sperimentazione dell'idrogeno attraverso la realizzazione di stazioni di rifornimento collocate prioritariamente in corrispondenza di aree strategiche per i trasporti stradali pesanti, come le zone vicine a terminal interni, le rotte più interessate al passaggio di mezzi per il trasporto delle merci a lungo raggio e i collegamenti ai sistemi di trasporto pubblico locale con mezzi alimentati a idrogeno. Più in generale, la sfida su questo tema è quella della distribuzione, dello stoccaggio e della riconversione dei sistemi produttivi, specialmente a forte vocazione meccanica, come quello toscano, in vista anche dello stop alla produzione di automobili nuove con motore a combustione interna previsto entro l'anno 2035.

### 3. L'AVANZAMENTO DELLE POLITICHE REGIONALI: PRINCIPALI INTERVENTI REALIZZATI

Nei seguenti paragrafi (3.1, 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5) sono illustrati per ciascun obiettivo generale di Piano, i principali interventi realizzati in attuazione delle politiche del PRIIM, con riferimento al 2023-2024, e con un richiamo ad un intervallo temporale di maggior ampiezza per quegli interventi che per loro natura prevedono tempi di realizzazione più lunghi (si pensi alle grandi opere di interesse nazionale e regionale).

All'interno di ciascun paragrafo dedicato ad un obiettivo generale di Piano:

- sono riportati attraverso una tabella di riepilogo, **gli obiettivi specifici e le azioni previste dal PRIIM** per l'obiettivo generale di riferimento;
- sono descritti i principali **interventi realizzati ed in corso di realizzazione** previsti dal Piano, dando conto dello stato di avanzamento, delle relative risorse finanziarie e dei risultati raggiunti; la descrizione è articolata in tematiche che traducono in chiave comunicativa gli obiettivi specifici e le azioni del Piano;
- vengono aggiornati gli **indicatori** di monitoraggio del Piano, che forniscono i dati relativi alle politiche realizzate ed in corso di realizzazione, ai principali risultati raggiunti, nonché al contesto di riferimento (con riferimento agli indicatori contenuti nel primo report, implementati per talune tematiche sulla base della disponibilità dei dati);
- sono riportate le **Delibere di Giunta** attraverso le quali si è data attuazione nel 2023 e 2024 agli obiettivi e alle azioni del Piano;
- si dà conto del **monitoraggio finanziario** del Piano, con una tabella di riepilogo contenente a livello di obiettivo specifico, il dato delle risorse assegnate, impegnate e liquidate, con aggiornamento al 30 giugno 2024.

### 3.1. OBIETTIVO GENERALE 1

## REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE PER LA MOBILITÀ DI INTERESSE NAZIONALE E REGIONALE

### Obiettivo generale 1: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati, adeguamento di tratti stradali regionali	1.1.1 Azioni di competenza regionale per l'attuazione delle intese con il Governo in materia di infrastrutture
		1.1.2 Completamento a tipologia autostradale del Corridoio tirrenico, E78 Grosseto Fano, rafforzamento dei collegamenti autostradali di lunga percorrenza, valichi, interventi ANAS
		1.1.3 Interventi di adeguamento strade regionali – completamento programma investimenti viabilità regionale
		1.1.4 Adeguamento e messa in sicurezza Strada regionale di Grande Comunicazione FI - PI - LI
	1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali	1.2.1 Azioni di competenza regionale per l'attuazione delle intese con il Governo in materia di infrastrutture
		1.2.2 Realizzazione e potenziamento dei corridoi ferroviari, sistema alta Velocità/Alta Capacità
		1.2.3 Potenziamento rete ferroviaria al fine di conseguire miglioramenti tecnologici e funzionali in grado di potenziare e velocizzare il trasporto regionale di passeggeri e merci e potenziamento raccordi ferroviari ai nodi intermodali
	1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	1.3.1 Monitoraggio opere di interesse statale attraverso APQ, osservatori ambientali, monitoraggio opere di interesse regionale

Le grandi opere infrastrutturali di interesse statale e regionale, per le quali l'interesse regionale è concorrente rispetto al preminente interesse nazionale sono individuate nell'ambito di intese tra Stato e Regione. Tali opere sono approvate da parte dei competenti organi statali nell'ambito di procedimenti dove la Regione ha un ruolo concorrente, intervenendo sulle materie di propria competenza e per le quali talvolta contribuisce con propri finanziamenti.

Tra gli obiettivi strategici del PRIIM riveste un carattere prioritario la realizzazione di opere su autostrade, strade di interesse statale e ferrovie per le quali si dà conto dello stato di avanzamento, tenendo presente che i tempi necessari per l'approvazione e per la realizzazione di tali tipologie di opere spesso richiedono intervalli di medio-lungo periodo.

Accanto a questi interventi, la Regione finanzia le opere relative alla viabilità regionale, per le quali a seguito del riordino istituzionale le competenze per la progettazione e realizzazione degli interventi sono state trasferite dalle Province alla Regione a far data dal 1° gennaio 2016.

### 3.1.1 AUTOSTRADE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

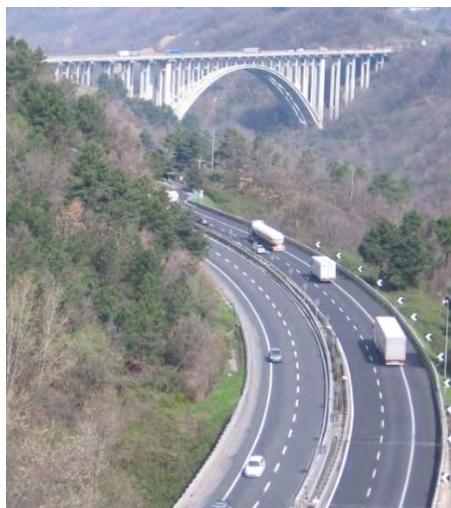


Le tratte autostradali ricadenti sul territorio regionale sono l'A1 Autostrada del Sole e l'A11 Autostrada Firenze-Mare entrambe a gestione Autostrade per l'Italia, l'A12 Genova-Roma a gestione SALT (tratto nord fino a Livorno) e SAT (Livorno - S. Pietro in Palazzi) e l'A15 Autocamionale della Cisa a gestione SALT.

A maggio 2023 è stato firmato a Roma un Protocollo d'Intesa tra Regione, Ministero Infrastrutture e Autostrade per l'avvio, la realizzazione ed il completamento di alcuni interventi ritenuti strategici per lo sviluppo del territorio regionale; tra questi

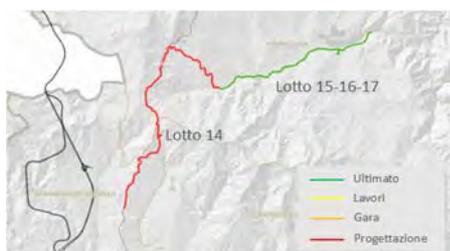
le opere a corredo della Variante di Valico come la bretella di Firenzuola, la riqualificazione delle carreggiate esistenti nella tratta Barberino-Firenze Nord e nuove infrastrutture complementari come la circonvallazione di Barberino del Mugello, l'adeguamento del percorso della terza corsia dell'A1 Valdarno-Incisa, le opere di realizzazione della terza corsia e relative opere di mitigazione sull'A11 Firenze-Pistoia. A settembre 2024 la Regione ha sollecitato il Ministero per l'avvio di una serie di progetti strategici come specificato di seguito nel quadro della situazione aggiornata per le varie tratte autostradali ai fini del presente documento.

#### A1 – VARIANTE DI VALICO



A partire dal 2015 il tratto toscano della Variante di Valico dell'autostrada A1 è percorribile in tutta la sua estensione di 21 km in entrambe le direzioni. In corso la progettazione esecutiva per le ulteriori opere residuali sul territorio. La principale opera collaterale riguarda la Bretella per Firenzuola che si estende per 13,4 km tra il nuovo casello Firenzuola - Mugello in località Poggiolino, in funzione da gennaio 2017, e l'abitato di Firenzuola.

I lotti 15-16-17 sono completati, mentre per il lotto 14 la progettazione esecutiva si è conclusa il 15 giugno 2022, attualmente è in corso la validazione del progetto che si è protratta oltre i tempi previsti a causa della complessità progettuale e dell'aggiornamento del quadro economico secondo l'art.26 del D.L.50/2006. Si prevede l'avvio dei lavori nel quarto trimestre 2025 con previsione di fine lavori nella primavera 2029. Costo intervento: 41,6 mln. Realizzato al 25,86%.

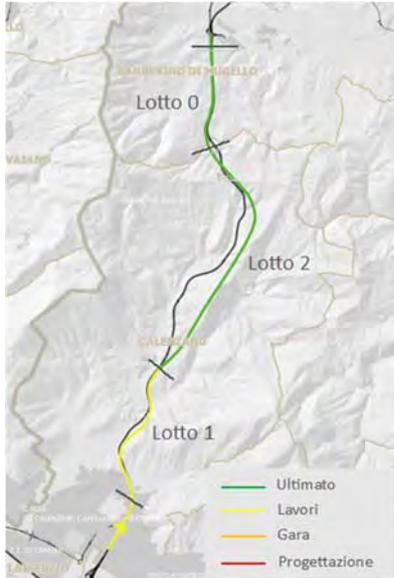


Per quanto riguarda le opere ancora da completare è indispensabile che il lavoro dell'Osservatorio Ambientale prosegua la sua attività fino al completamento di tutte le opere facenti parte del progetto PREVAM (progetto paesaggistico di restauro e valorizzazione ambientale) (si rimanda al paragrafo 3.1.5 "Monitoraggio degli effetti delle grandi opere").

L'importo complessivo dei lavori per la Variante di Valico a giugno 2024 ammonta a 1.322 milioni di cui circa 1.269 mln quelli realizzati (95,98%)

## A1 - TERZA CORSIA BARBERINO DI MUGELLO - FI NORD (17,5 KM)

L'intervento di potenziamento della Terza corsia dell'autostrada A1 da Barberino di Mugello a Firenze Nord per la direttrice sud, di importo complessivo pari a circa 1.013 mln, di cui a giugno 2024 realizzato il 94,48 %, è ripartito nei seguenti lotti:



- Lotto 0: si sviluppa per circa 3 km e comprende l'esecuzione della viabilità locale e della cantierizzazione, nonché l'anticipazione di alcune opere autostradali. I lavori sono ultimati
- Lotto 1: si estende per 6,2 km a partire dall'imbocco sud della galleria Santa Lucia; la principale opera riguarda lo scavo di 1,8 km della galleria Boscaccio. Oltre ai lavori autostradali, comprende la sistemazione del parco delle Carpugnane e del Giardino di Colle di Sotto, nonché i completamenti delle opere della viabilità locali non inseriti nel Lotto 0. Il 9 marzo 2023 è stata certificata l'ultimazione dei lavori. Sono comunque tutt'ora in corso perizie di variante per recepire una serie di lavorazioni in assestamento;
- Lotto 2: riguarda la realizzazione della nuova galleria ad unico fornice di 7,9 km di Santa Lucia, in sostituzione delle nove gallerie e dei sei viadotti previsti nel progetto originario e che percorre il nuovo tracciato autostradale in direzione sud.

Si tratta del tunnel a 3 corsie più lungo in Europa e uno dei 5 più grandi al mondo per dimensione complessiva. Per la realizzazione di quest'opera si è scelto di ricorrere all'utilizzo di una fresa TBM EPBS, attualmente la più grande mai utilizzata in Europa, che garantisce un diametro di testa di scavo di 16 m con un avanzamento medio di 10,5 metri al giorno. Il 19 marzo 2022 è stata inaugurata l'apertura al traffico della galleria "Santa Lucia" e conseguentemente dell'intera carreggiata a 3 corsie in direzione sud tra i caselli di Barberino del Mugello e Sesto Calenzano.



Il progetto esecutivo dell'intera iniziativa di riqualifica delle carreggiate esistenti, che a lavori ultimati saranno percorse in direzione nord, è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad aprile 2024. Durante il mese di maggio sono state avviate le attività di cantierizzazione, relative alla posa in opera dei new jersey inchiodati sull'attuale carreggiata nord aperta al traffico. Tali attività sono propedeutiche allo smontaggio delle barriere di sicurezza esistenti per poter effettuare la bonifica da ordigni bellici all'interno dello spartitraffico. Durante il mese di giugno sono state finalizzate le attività di affidamento dei lavori e si è proceduto con la consegna dei lavori.

## A1 - TERZA CORSIA FI NORD – FI SUD (22 KM)

La tratta Firenze Nord - Firenze Sud è tutta in esercizio; a giugno 2024 risulta realizzato il 98,07% dell'opera, con un importo complessivo dei lavori pari a circa 856 milioni.

Sono in fase di completamento i lavori complementari prescritti ad Autostrade per l'Italia nella conferenza dei servizi che, a suo tempo, ha approvato il progetto definitivo dell'opera; in particolare nel 2017 sono stati aperti il parcheggio scambiatore di Scandicci, il By-pass del Galluzzo e il parcheggio dei Bottai, con la riorganizzazione dello svincolo di Certosa Impruneta e il raccordo autostradale Firenze – Siena.

Per tutte le altre opere collaterali ai lavori autostradali, come la pista ciclabile in località Bottai, il parcheggio di Certosa ed il parcheggio di Osmannoro, Autostrade ha presentato i progetti al Comitato Tecnico di Garanzia (CTG) e li ha trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A febbraio 2021 è stato avviato il procedimento di Intesa Stato-Regione Toscana per l'accertamento della conformità urbanistica. A settembre 2022 la Giunta, considerando strategico per la Regione il completamento degli ampliamenti a terza corsia autostradale dell'Autostrada A1 e la realizzazione degli interventi esterni al nastro autostradale ad essi connessi, ha espresso parere favorevole all'intesa Stato-Regione su 4 interventi del progetto definitivo trasmesso dal MIMS: "Autostrada A1 MI-NA - Ampliamento alla terza corsia tratto: Firenze Nord – Firenze sud - 11 interventi esterni al nastro autostradale ricadenti nel territorio fiorentino", mentre per gli altri 7 interventi è emersa la necessità di revisioni e integrazioni progettuali da parte di ASPI.

A marzo 2024 la Giunta ha approvato il testo del V° Atto aggiuntivo all'Accordo firmato il 17 giugno 1999, relativo all'intervento di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A1 tratta Firenze Nord – Firenze Sud.

Per il tratto in questione è attivo il Comitato Tecnico di Garanzia, istituito per tutta la durata dei lavori e sino ad un anno dopo la fine di tutti i lavori, sovrintende all'attuazione dell'Accordo, alle verifiche sulla realizzazione del progetto definitivo approvato nella Conferenza dei Servizi del 1999 e delle ulteriori attività prescritte.

### **A1 -TERZA CORSIA FI SUD – INCISA VALDARNO (19 KM)**

La tratta Firenze Sud - Incisa Valdarno si estende per 19 km e il suo potenziamento prevede un investimento complessivo di oltre 598 milioni di cui realizzato a giugno 2024 il 61,45 % con previsione fine lavori a fine 2026.

Il Progetto definitivo ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA del 2008, ed è stato approvato in sede di Conferenza dei Servizi con Provvedimento finale Intesa Stato - Regione del 2011.

I tre lotti iniziali che componevano la tratta (1 Nord, 2, 1 Sud), sono stati suddivisi e accorpati in due lotti:

- Lotto 1 nord, compreso tra lo svincolo di Firenze Sud e il semi viadotto San Giorgio, e Lotto 2A, opere preparatorie lotto 2B; il 30 luglio 2021 è stata aperta al transito la prima tratta di 4,5 km tra lo svincolo di Firenze Sud e l'area di Servizio Chianti, a maggio 2022 ha avuto luogo l'apertura funzionale dell'intera tratta a tre corsie in entrambe le direzioni; attualmente sono in corso di ultimazione le attività sul territorio di Bagno a Ripoli la cui conclusione è prevista entro il 2024.
- Lotto 2B, Galleria San Donato e Lotto 1 sud, compreso tra l'area di parcheggio Rignano e il confine col comune di Reggello; la tratta è lunga circa 12,5 km, da Osteria Nuova fino allo svincolo di Incisa. I lavori sono stati affidati e la consegna è avvenuta nell'aprile 2022, per una durata di circa 43 mesi. La principale opera è la nuova galleria San Donato, lunga circa 1km. Le attività di scavo sono state avviate nel mese di luglio 2023 presso l'imbocco Nord e nel mese di luglio 2024 presso l'imbocco Sud. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ad agosto 2024 ha avviato l'aggiornamento di VIA del progetto definitivo "Stabilizzazione di un versante in località Fornace di Troghi (area Piscinale)", resosi necessario al fine di stabilizzare il fenomeno franoso presente nell'area.



Per questa tratta è attivo il Comitato di Controllo presieduto dal MATTM e composto anche da rappresentanti della Regione Toscana, per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni emanate in sede di approvazione.

Relativamente alle opere collaterali ai lavori autostradali, a giugno 2021 si è chiusa positivamente la Conferenza dei Servizi indetta dal Ministero delle infrastrutture della mobilità sostenibili per l'approvazione del progetto definitivo della sistemazione del parcheggio dell'Ospedale Santa Maria Annunziata di Ponte a Niccheri e della relativa viabilità nel Comune di Bagno a Ripoli (il Ministero il 23 luglio 2021 ha emanato il Decreto Direttoriale che sancisce l'Intesa Stato - Regione Toscana). Entro il 2024 saranno ultimati gli interventi collaterali.

### **A1 - TERZA CORSIA INCISA VALDARNO-VALDARNO (18,4 KM)**

La tratta autostradale dell'A1 Incisa-Valdarno si estende per 18,4 km. Il progetto di ampliamento è ripartito in due lotti:

- Lotto 1: intervento di potenziamento fuori sede della carreggiata nord e riutilizzo delle carreggiate esistenti in direzione sud dalla progressiva km 317+265 fino alla progressiva km 323+810;
- Lotto 2: Ampliamento alla terza corsia di tipo convenzionale dalla progressiva 323+810 alla progressiva 335+705.

Per l'intervento di potenziamento a terza corsia, a giugno 2017 è stato rilasciato il parere di VIA dal Ministero dell'Ambiente e nel dicembre successivo il Ministero delle Infrastrutture ha attivato il procedimento per l'accertamento di conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/1994. La costruzione della terza corsia Incisa-Valdarno, il cui costo stimato al dicembre 2022 è di circa 400 milioni, è un'opera destinata a rendere più fluido e sicuro lo scorrimento dei veicoli in un tratto della A1 caratterizzato da notevoli volumi di traffico.

Il 15 maggio 2019 si è svolta la seconda conferenza di servizi che si è conclusa positivamente. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Direttoriale del 4 febbraio 2020 ha accertato l'Intesa Stato – Regione Toscana con l'approvazione del progetto definitivo. Autostrade ha completato e trasmesso al MIT la progettazione esecutiva; a seguito dell'approvazione, procederà all'affidamento dei lavori, la cui durata prevista è di 53 mesi per entrambi i lotti.

La progettazione esecutiva è all'attenzione del Ministero che dovrà esprimersi sulle proposte di realizzazione avanzate da Autostrade finanziando l'intera opera e attivando ASPI alla realizzazione in coerenza con l'Intesa Stato-Regione approvata.

La Regione a settembre 2024 ha richiesto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di provvedere in tempi celeri all'approvazione del progetto esecutivo dell'opera e garantire il finanziamento dell'adeguamento autostradale dell'intera tratta Incisa-Valdarno, compreso le opere infrastrutturali correlate, da attuarsi sul territorio toscano; a tal proposito è stata evidenziata l'urgenza di realizzare quanto prima possibile da parte di ASPI l'opera stradale "Bretella Le Coste – Casello Valdarno Lotto 2 della variante alla SR69 nel tratto compreso tra il cantiere CO03 ed il casello di Valdarno", anche indipendentemente dall'avvio dei lavori dell'intero intervento di adeguamento a 3° corsia dell'A1 fra Incisa e Valdarno, per dare continuità all'intervento del primo tratto della variante alla SR 69 in riva destra d'Arno, dalla località ponte Mocarini al cantiere CO03, realizzato dalla Regione Toscana.

Anche per questa tratta, come per le precedenti, è stato costituito il Comitato di Controllo presieduto dal MATTM e composto anche da rappresentanti della Regione Toscana, per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni emanate in sede di approvazione.

### **A11 - TERZA CORSIA A11 FIRENZE – PISTOIA**

Per quanto riguarda l'**autostrada Firenze- Mare A11**, gli interventi di potenziamento riguardano l'allargamento a tre corsie nelle tratte *Firenze-Pistoia* e *Pistoia-Montecatini Terme*.

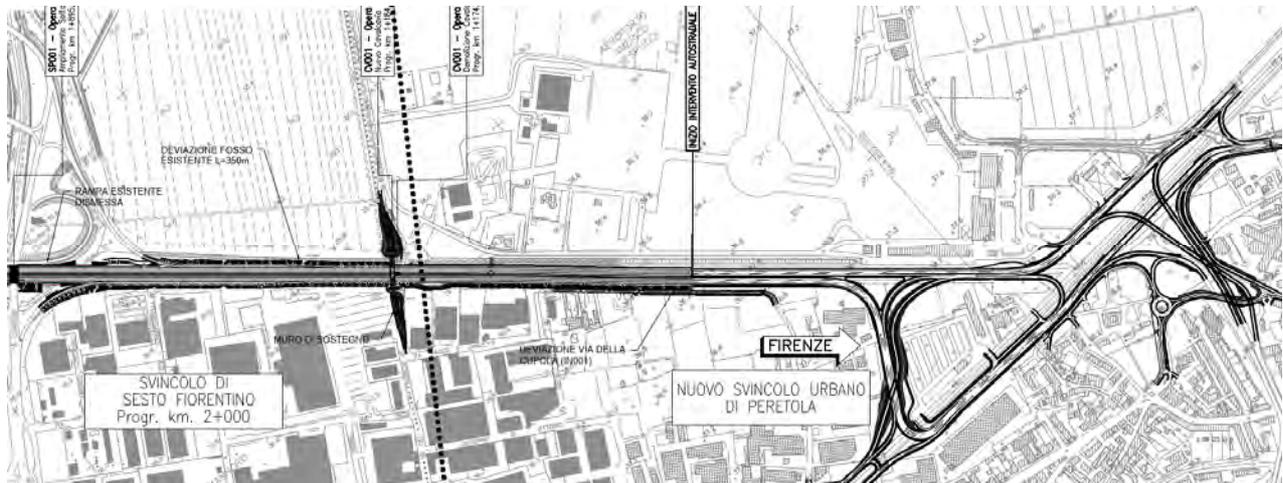


L'intervento previsto sulla tratta compresa tra Peretola e lo svincolo di Pistoia ha uno sviluppo complessivo pari a 26,8 km ed è suddiviso in due lotti:

- Lotto 1: Ampliamento dell'A11 tra Firenze e Prato Est fino alla progressiva km 9+850 e adeguamento del nodo di Peretola;
- Lotto 2: Ampliamento dell'A11 tra Prato Est e Pistoia fino alla progressiva km27+390, ricompresa la realizzazione del nuovo svincolo di Pistoia Est.

L'infrastruttura esistente verrà adeguata ad una sezione trasversale di progetto, conforme alle caratteristiche della categoria A "Autostrade ambito extraurbano" riportate nel DM 6792/2001, costituita da una piattaforma con larghezza complessiva di 32,50 m, di due carreggiate. Preferibilmente l'ampliamento si realizzerà con allargamenti di tipo simmetrico, con brevi tratti in asimmetrico (tratto iniziale in affiancamento all'aeroporto, tratto in corrispondenza dello svincolo di Prato Est e curva alla progressiva 12+000 in prossimità dell'abitato di Cafaggio).

Oltre all'ampliamento delle carreggiate, verranno realizzati alcuni nuovi interventi e la riqualificazione di elementi esistenti, come il potenziamento e riqualificazione del Nodo di Peretola, migliorando ed integrando le manovre di ingresso e uscita dall'autostrada per fluidificare il traffico nel nodo oggi molto congestionato. L'obiettivo è quello di interconnettere in modo fluido e senza interferenze i principali flussi di traffico confluenti nel nodo, aumentando la capacità di smistare i flussi maggiori da/per l'Autostrada A11 e da/per il Viadotto dell'Indiano.



Inoltre è prevista la realizzazione di un nuovo svincolo denominato "Pistoia est", localizzato in località Badia a Pacciana, con innesto sul nuovo collegamento tra via Fiorentina e via Nuova Pratese, a servizio dell'area industriale di S. Agostino, della zona vivaistica, dei centri minori della pianura. A dicembre 2018 la Giunta ha espresso parere favorevole in merito alla esclusione dalla VIA del progetto per la modifica alla Via del Casello, nel Comune di Pistoia, proposto da Autostrade per l'Italia, come opera collegata all'intervento in oggetto.

Il costo dell'investimento è ipotizzato in 548 mln per la tratta Firenze – Pistoia, comprensivo dell'adeguamento del progetto alle prescrizioni dettate in sede di approvazione, con tempi di esecuzione previsti in 36 mesi dalla data di consegna per il Lotto 1 e 40 mesi per il Lotto 2.

Nel giugno 2018 si è chiusa con decreto del Ministero delle infrastrutture la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera avviata nel settembre 2017, su cui la Regione si era espressa nel gennaio 2018 con parere favorevole condizionato al recepimento delle osservazioni, condizioni e prescrizioni. A dicembre 2021 il MISE ha emanato il decreto direttoriale di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali.

ASPI a gennaio 2023 ha trasmesso al MIT un aggiornamento del Progetto Esecutivo del Lotto 1, con quadro economico aggiornato.

Per il Lotto 1 Autostrade ipotizza un'approvazione del progetto da parte del Ministero entro il 2024. Nelle more di quanto sopra a novembre 2022 ha avviato le attività propedeutiche (Lotto 0) relative a bonifica ordigni bellici, archeologia e cantierizzazioni.

La Regione a settembre 2024 ha richiesto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di provvedere in tempi celeri all'approvazione del progetto esecutivo dell'opera, consentendo ad ASPI l'avvio dei lavori previsti.

A febbraio 2021 Autostrade per l'Italia S.p.A. ha richiesto al MIMS l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al DPR 383/1994 per l'adeguamento della viabilità di adduzione allo svincolo di Montecatini Terme, intervento che scaturisce dalle prescrizioni espresse in sede di Conferenza di Servizi sul progetto definitivo dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia.

A dicembre 2021 il MISE ha emanato il decreto direttoriale di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali.

ASPI a gennaio 2023 ha trasmesso al MIT un aggiornamento del Progetto Esecutivo del Lotto 1, con quadro economico aggiornato al prezzario Anas 2022 rev.2.

Il Protocollo d'Intesa firmato a maggio 2023 tra Regione, Ministero delle Infrastrutture e Autostrade è stato il presupposto fondamentale per l'ultimo esame, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del progetto della terza corsia dell'A11 Firenze-Peretola-Prato-Pistoia dando la sicurezza che alcuni interventi autostradali saranno completati o avviati e gettando le basi per le altre opere di mitigazione concordate.

A ottobre 2021 la Giunta ha espresso parere favorevole all'intesa Stato Regione sul progetto definitivo dell'intervento di risanamento acustico sull'Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord (tratto da Km 27+500 a Km 38+800), considerato strategico per la Regione Toscana; sono previsti la realizzazione di barriere antirumore e interventi diretti sui ricettori (infissi silenti) sui tratti dell'A11 ricadenti nei comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese, Monsummano Terme, Pieve a Nievole, Montecatini Terme.

A febbraio 2021 Autostrade per l'Italia S.p.A. ha richiesto al MIMS l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al DPR 383/1994 per l'adeguamento della viabilità di adduzione allo svincolo di Montecatini Terme, intervento che scaturisce dalle prescrizioni espresse in sede di Conferenza di Servizi sul progetto definitivo dell'ampliamento alla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia

A ottobre 2022 ASPI ha trasmesso alcune modifiche al progetto stradale, su richiesta della Soprintendenza, al fine di salvaguardare le alberature adiacenti l'Autostrada A11, per le quali era inizialmente previsto l'abbattimento.

A febbraio 2023 si è chiusa positivamente la Conferenza dei Servizi indetta dal MIT per l'approvazione del progetto definitivo di adeguamento della viabilità di adduzione allo svincolo di Montecatini Terme (il Ministero il 22 febbraio 2023 ha emanato il Decreto Direttoriale che sancisce l'Intesa Stato - Regione Toscana). La Regione ha sollecitato più volte l'avvio dei lavori e da ultimo a settembre 2024.

## **ADEGUAMENTO DELLA VIABILITA' DI ADDUZIONE AL CASELLI DI AULLA DELL'AUTOSTRADA A15 PARMA – LA SPEZIA**

Il progetto presentato da SALT nel 2019 e sottoposto a procedimento di Intesa Stato - Regione ex DPR 383/94, è finalizzato a migliorare la transitabilità lungo la direttrice Nord Aulla –

Autostrada A15, tramite la connessione diretta con la SS 62 della Cisa, resa possibile dalla dismissione della vecchia ferrovia Pontremolese.

L'intervento prevede la realizzazione di due rotatorie di raggio pari a 17,75 m e 22,50 m e la riqualificazione di via Lunigiana, con sezione tipo di categoria F1, due corsie da 3,50 m, due banchine di larghezza minima pari a 0,50 m e marciapiedi da 1,50 m, oltre alla posa di arredo urbano coerente con quello previsto per le due nuove rotatorie.

La Giunta Regionale con delibera n. 104 del 15/2/2021 ha espresso parere favorevole sul progetto in oggetto, con prescrizioni e raccomandazioni. Il perfezionamento dell'intesa Stato - Regione è stato accertato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DD n. 3316 del 25 febbraio 2021.

SALT ha completato la progettazione esecutiva, trasmessa al MIT a giugno 2023, ed è tuttora in attesa dell'approvazione per procedere con l'affidamento dei lavori.

### 3.1.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

La rete viaria di interesse nazionale a gestione ANAS presente in Toscana comprende oggi 1478 km di strade di cui 1400 km di rete statale, 75 km di raccordi autostradali (RA03 Siena-Firenze di 56 km e RA06 Bettolle-Perugia di 19 km). Tra questi si ricordano anche la SS1 Aurelia (250 km) e la SS3BIS E45 (29 km) che rivestono particolare valenza di grande itinerario statale.

#### SS1- Aurelia: CORRIDOIO TIRRENICO

Il **completamento del Corridoio Tirrenico**, previsto dalle reti trans-europee di trasporto e parte integrante dell'autostrada A12, costituisce una priorità regionale e della rete dell'intero sistema stradale nazionale sia in termini di sicurezza che di competitività della costa. L'infrastruttura ad oggi presenta caratteri di elevata pericolosità, in particolare nel tratto da Grosseto Sud al confine regionale, con incroci a raso e corsie di accumulo al centro carreggiata. L'adeguamento di tutto il tratto a quattro corsie con incroci a livelli sfalsati e viabilità collaterale renderebbe l'infrastruttura adeguata e in sicurezza, tenuto conto che attualmente è usata anche per il passaggio di mezzi agricoli.



Con delibera CIPE n. 85 del 3 agosto 2012 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, per il territorio toscano, limitatamente ai seguenti lotti:

- 2 (San Pietro in Palazzi–Scarolino),
- 3 (Scarolino–Grosseto Sud),
- 5A (Ansedonia–Pescia Romana)

mentre sono stati rinviati ad una approvazione successiva i lotti:

- 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda),
- 5B (Fonteblanda-Ansedonia) e
- 7 (Bretella di Piombino).

Il Lotto 7, del quale si dà conto nel par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali", è stato escluso dal progetto della Tirrenica definito dal protocollo d'intesa e la progettazione definitiva proposta da SAT è stata messa a disposizione dell'Autorità

Portuale di Piombino. L'opera rientra tra gli interventi previsti dall'APQ per lo sviluppo del porto di Piombino e dal successivo Accordo di Programma dell'aprile 2015.

L'intervento di completamento dell'opera consiste nell'ampliamento dell'infrastruttura esistente nel tratto Grosseto Sud - Ansedonia (lotti 4 e 5B), con piccole varianti dove è impossibile tecnicamente adeguare l'esistente, con eliminazione di incroci a raso e la realizzazione di complanari. Inoltre sono previste opere di manutenzione straordinaria per tutto il tratto da San Pietro in Palazzi e Grosseto Sud. Per quanto riguarda il Lotto 5A nel Comune di Capalbio, il progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera 85/2012 necessita di interventi di ottimizzazione.

Il DEF varato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017 ha inserito l'Autostrada Tirrenica A12 tra le opere da sottoporre a project review. La Regione Toscana, con Delibera di Giunta n. 1295 del 20/11/2017 ha confermato la necessità di completare l'ampliamento dell'infrastruttura esistente tra San Pietro in Palazzi e il confine regionale, ritenendola strategica per lo sviluppo sociale, economico e industriale dell'area interessata, ritenendo però necessario elaborare una revisione del progetto presentato. Sempre a novembre 2017, nell'ambito della Conferenza dei servizi, la Regione Toscana ha chiesto al Ministero la rimodulazione del progetto del Corridoio per tenere conto delle istanze giunte dal territorio.



La proposta di revisione del progetto prevede la realizzazione di due carreggiate distinte, l'eliminazione di svincoli a raso e la realizzazione di complanari per ampliamento dell'infrastruttura esistente, rendendo più sicura la circolazione.

Il costo dell'opera con questa soluzione con caratteristiche ridotte viene quindi fortemente ridimensionato e passa a circa 824 mln.

È ipotizzato che si procederà dunque con la soluzione non autostradale, ma con la messa in sicurezza dell'attuale tracciato a carico di ANAS. In particolare le ipotesi nel tratto Grosseto Sud – Ansedonia (lotti 4 e 5B), prevedono solo piccole varianti dove è impossibile tecnicamente adeguare l'esistente, con eliminazione di incroci a raso e la realizzazione di complanari. Inoltre nel tratto da San Pietro in Palazzi e Grosseto Sud (lotti 2 e 3), sono previste opere di manutenzione straordinaria, mentre per quanto riguarda il Lotto 5A nel Comune di Capalbio, il progetto definitivo, approvato dal CIPE con delibera 85/2012, necessita di interventi di ottimizzazione.

L'attuazione della proposta presentata al CIPE prevedeva un impegno finanziario da parte dello Stato e la verifica delle modalità per trasferire il progetto nella competenza di ANAS, garantendo allo stesso tempo la continuità dei procedimenti amministrativi in corso. ANAS su questa nuova ipotesi aveva richiesto un contributo da destinare all'intervento con esito positivo iniziale. Il finanziamento previsto non è stato successivamente confermato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova.

Tenuto conto della modifica alla soluzione progettuale in alternativa all'autostrada, la Regione ad aprile 2019 ha chiesto una revisione degli atti concessori, finalizzata all'eliminazione del pedaggio relativo al lotto 1 Rosignano - San Pietro in Palazzi. Al riguardo il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ha segnalato che non ci sono le condizioni per procedere nella richiesta.

Il 13 febbraio 2020, con l'approvazione del cosiddetto "decreto milleproroghe" (D. Lgs 162/2019), il Governo ha creato le condizioni per l'affidamento ad Anas dell'incarico per la realizzazione dei

lotti da costruire, prevedendo peraltro la nomina di un commissario straordinario (nella figura dell'amministratore delegato pro tempore di ANAS) a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma 2021-2025 e fino al completamento dei lavori.

A luglio 2020 il Governo ha espresso l'intenzione di sostenere la realizzazione dell'opera tra le priorità nazionali, inserendo il completamento del corridoio tirrenico tra gli interventi del Piano Italia Veloce (Allegato al Def 2020); il passaggio di competenze tra SAT e ANAS sarà possibile solo dopo la chiusura della conferenza dei servizi, fatto salve eventuali iniziative da parte del MIT.

Il DL 121/2021 convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali", prevede all'art. 2 "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche", l'acquisto da parte di ANAS dei progetti dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi elaborati da SAT, individuando a tal fine a valere sui Fondi di riserva e speciali risorse 36,5 mln per il 2021.

Nel novembre 2021 la Regione Toscana ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibili il completo finanziamento dell'intervento nell'ambito del Piano Pluriennale di investimenti per il periodo 2021-2025 per l'aggiornamento del contratto di programma che disciplina il rapporto concessorio di Anas S.p.A.

Per la finalità di garantire il passaggio della concessione sui lavori del Corridoio Tirrenico da SAT ad ANAS, con Legge di bilancio dello Stato (L.234/2021 Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024) è stata autorizzata la spesa di 200 milioni, in ragione di 40 milioni per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, quale contributo massimo a favore di Società Autostrada tirrenica Spa, per assicurare il riequilibrio delle condizioni economico-finanziarie della concessione.

A gennaio 2022 ANAS ha comunicato di aver ricevuto da SAT gli elaborati progettuali e le autorizzazioni acquisite e che sono in corso le necessarie verifiche della documentazione acquisita prima di trasmetterla al CSLPP, per l'ottenimento del parere preventivo previsto dal comma 2-ter del DL 121/2021 su eventuali integrazioni o modifiche da apportare al progetto e sull'entità del corrispettivo da riconoscere a SAT.

Nel corso di un'iniziativa tenutasi il 6 giugno 2023, ANAS ha comunicato di aver trasmesso al CSLPP in data 5 maggio 2023 la documentazione integrativa e i chiarimenti richiesti ai fini dell'espressione del parere per l'acquisizione del progetto SAT previsto dal DL 121/2021 e che sono in corso interlocuzioni con il medesimo CSLPP in merito alla documentazione inviata.

La Regione Toscana continua ad adoperarsi verso tutti i soggetti interessati al fine di riavviare l'iter di realizzazione dell'opera chiedendo al Ministero di completare il passaggio di competenza tra SAT e ANAS sulla progettazione ed esecuzione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, come previsto dal D.lgs 162/2019 e dal D.lgs 121/2021 e il completo finanziamento dell'intervento nell'ambito del Piano Pluriennale di investimenti per il periodo 2021-2025 per l'aggiornamento del contratto di programma che disciplina il rapporto concessorio di Anas S.p.A. Lo schema di Contratto di Programma 2021-2025 tra MIT e Anas, approvato dal CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024, ha inserito con appaltabilità al 2025 il Lotto 5A Ansedonia-Pescia Romana (Confine Toscana/Lazio), sono invece inseriti nella sezione "Studi e Progettazioni" il Lotto 4 Grosseto Sud-Fonteblanda e il Lotto 5b Fonteblanda-Ansedonia.

La Regione a settembre 2024 ha nuovamente evidenziato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la necessità più volte sollecitata di completare il passaggio di competenza tra SAT e ANAS sulla progettazione ed esecuzione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi e garantire il completo finanziamento dell'opera.

Tra gli interventi ricompresi nell'ambito del progetto del Corridoio Tirrenico si ricorda il Lotto 0 **Collegamento Maroccone-Chioma**. L'opera completerebbe la variante Aurelia tra la frazione di Quercianella a Livorno, alleggerendo il traffico sulla strada Aurelia e migliorando le condizioni di sicurezza soprattutto nel periodo estivo, caratterizzato da maggior volume di traffico.

La nuova viabilità, con piattaforma stradale a 4 corsie, due per senso di marcia, di lunghezza complessiva pari a circa 6,5 km, si sviluppa prevalentemente in galleria. Il progetto preliminare iniziale prevedeva un costo pari a 231,5 mln, successivamente aggiornato da ANAS in 350 mln. L'opera è stata confermata tra le priorità segnalate al Ministero ad aprile 2023.

## SGC E78 DUE MARI

L'itinerario stradale "E78 Grosseto Fano" costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali d'Italia, nonché asse di collegamento tra i più significativi corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico.

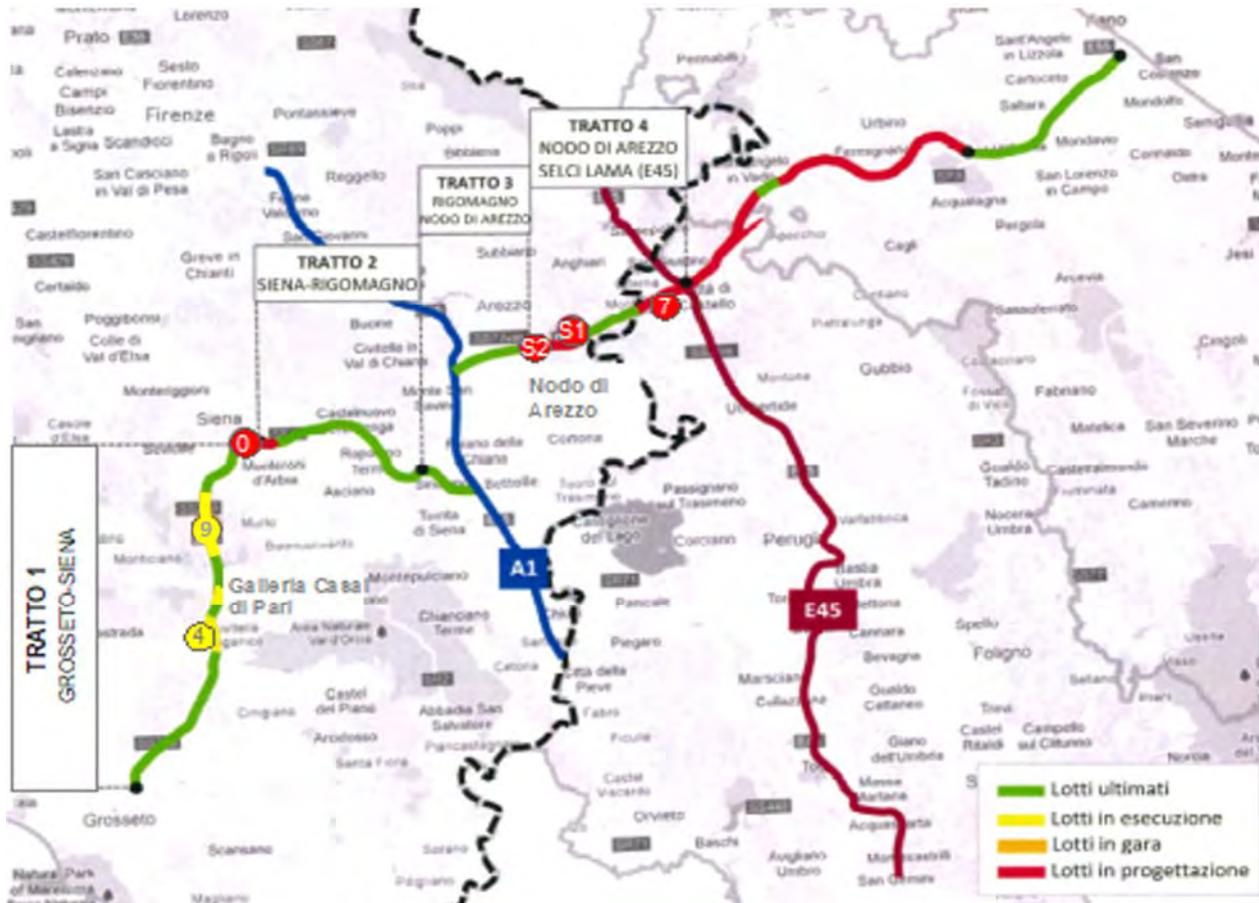


L'intervento è stato individuato con DPCM del 16 aprile 2021 quale intervento infrastrutturale caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, per il quale è stato nominato un Commissario Straordinario ai sensi dell'art. 4, commi 1-5, del D.L. 32/2019.

L'intero itinerario è stato suddiviso in sei tratti, comprendenti diversi lotti attuati progressivamente, come di seguito dettagliato:

- Tratto 1: **Grosseto - Siena** (11 lotti di cui 9 già in esercizio, 2 in fase di esecuzione -Lotto 4 (non commissariato) e Lotto 9 - oltre al completamento della Galleria Casal di Pari all'interno del Macrolotto 5-6-7-8.
- Tratto 2: **Siena - Rigomagno** (4 lotti di cui già 3 in esercizio e 1 in progettazione)
- Tratto 3: **Rigomagno - Nodo di Arezzo** (2 lotti già in esercizio con tratto Autostrada A1)
- Tratto 4: **Nodo di Arezzo - Selci Lama (E45)** (9 lotti, di cui 6 già in esercizio e 3 in progettazione)
- Tratto 5: **Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa** (10 lotti, di cui 1 già ultimato e 9 in progettazione)
- Tratto 6: **S. Stefano di Gaifa - Fano** (tratto già in esercizio)

Di seguito la cartografia generale degli interventi in Toscana.



**Tratto 1: Grosseto – Siena:** 11 lotti di cui 9 in esercizio, 2 in fase di esecuzione. Sono percorribili 49 Km su 63.

Nell'ambito del maxilotto 5,6,7,8 da Lanzo a Ornate (oltre 255 mln di investimento), nel 2017 è stato aperto il nuovo viadotto sul Farma (770 m di lunghezza e fino a 100 m di altezza delle pile) a due carreggiate, con due corsie per senso di marcia, oltre banchine laterali e spartitraffico centrale. A marzo 2018 è stata inoltre inaugurata la nuova galleria di Casal di Pari nel comune di Civitella Paganico lunga 1,5 km. Tutto il maxi lotto di quasi 12 chilometri tra Civitella Paganico e Monticiano è ultimato e transitabile, pur restando in corso i lavori per le opere collaterali, tra cui la messa in sicurezza della vecchia galleria Casal di Pari. L'intervento rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario.

Per i lotti 4 e 9 sono previste risorse dal contratto di programma dell'ANAS 2015 e dal Piano Pluriennale 2016-2020.

In particolare per il lotto 4 (105,52 mln, interamente finanziati con Contratto di Programma 2015-2020), il progetto prevede l'adeguamento a 4 corsie dell'esistente SS n.223 "di Paganico", mediante la realizzazione di una nuova carreggiata in affiancamento all'esistente che, in conformità ai tratti già realizzati, adotta una piattaforma stradale di tipo B di cui al D.M. 05/11/2001, con una larghezza complessiva di 22,00 m, nonché di un sistema di viabilità complanari, per il raccordo con le viabilità locali. L'intervento, che si sviluppa per una lunghezza di 2,8 km, comprende 8 viadotti e una nuova galleria naturale.

In corso i lavori relativi alla Galleria "Poggio Tondo" Asse-DX e dei viadotti sempre Asse-DX (pile, spalle e carpenterie degli impalcati metallici).

A Giugno 2024 con dati forniti dal soggetto attuatore ANAS il costo dell'intervento è aumentato a 110,32 mln con avanzamento dei lavori pari a 39,97% e previsione di fine lavori a dicembre 2026.

Per quanto riguarda il lotto 9 il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE il 24 luglio 2019. A seguito dello sviluppo del progetto esecutivo, l'importo dell'intervento è aumentato a 195,8 mln, interamente finanziati con Contratto di Programma. Visto il maggiore fabbisogno economico,

Anas ha presentato istanza per l'avvio della Procedura di Variante, sulla quale il MIMS a luglio 2021 ha espresso parere favorevole. In seguito all'approvazione del progetto esecutivo da parte del MIMS e dell'espletamento della gara per l'aggiudicazione dell'appalto, ANAS a marzo 2023 ha disposto la consegna dei lavori principali, per la cui esecuzione è prevista una durata di 3 anni. Risultano ultimate le attività di cantierizzazione, l'allestimento del Campo Base, la recinzione delle aree oggetto di intervento e la realizzazione delle piste di cantiere; sono in corso di esecuzione i movimenti di terra per la realizzazione della viabilità principale e vicinale di progetto, oltre all'esecuzione delle paratie di pali. L'ultimazione è prevista nel mese di marzo 2026. L'intervento rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario.

Ad agosto 2021 ANAS ha pubblicato il bando di gara d'appalto per l'affidamento dei lavori di miglioramento, ai fini della riapertura al traffico, della Galleria Casal di Pari esistente, in direzione Siena, reso necessario a seguito dei dissesti subiti dalla canna esistente durante la realizzazione del nuovo fornice (nuova canna Casal di Pari in direzione Grosseto), nell'ambito del progetto di "Adeguamento a 4 corsie nel tratto Grosseto-Siena dal km 30+040 al km 41+600-Lotto 5". L'intervento di risanamento, che si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 1.680 m, è finalizzato alla realizzazione del ripristino e adeguamento statico dei rivestimenti definitivi, ai sensi delle vigenti normative tecniche, oltre che ad un adattamento impiantistico, ai fini dell'apertura al traffico delle gallerie per entrambe le carreggiate.

I lavori, avviati a giugno 2022, sono attualmente sono in corso, con ultimazione prevista nel primo semestre 2025.

**Tratto 2: Siena – Rigomagno:** Nel tratto Siena-Bettolle sono aperti al transito già da tempo i lotti 1, 2 e 3; per il lotto 0 Siena-Ruffolo (lunghezza circa 4,5 Km con presenza di 2 gallerie artificiali e 6 viadotti) ANAS ha ultimato la progettazione definitiva per una spesa prevista dell'intervento pari a circa 379,54 mln, finanziato per 14,52 mln (Fondo Unico), fabbisogno previsto nel Contratto di Programma 2021-2025 pari a 365,02 mln, con appaltabilità prevista nel 2025. L'intervento rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario, il quale ha previsto il ricorso all'affidamento sul progetto definitivo (appalto integrato) al fine di accelerare i tempi per l'appalto dell'opera. A luglio 2021 ANAS ha presentato istanza per la VIA, conclusasi con decreto di compatibilità ambientale MASE n.486 del 19/10/2023. A gennaio 2024 il Commissario ha indetto la Conferenza dei Servizi Decisoria per l'approvazione del progetto definitivo dell'opera. La conferenza si è conclusa con provvedimento di chiusura trasmesso dal Commissario il 18 marzo 2024. Nel mese di giugno il Presidente della Giunta Regionale ha comunicato al Commissario Straordinario il parere positivo all'intesa ai sensi del DL 32/2019, secondo i contenuti della DGR n. 664 del 03/06/2024. La durata dei lavori è prevista in 3 anni e 8 mesi dalla consegna.

La Regione a settembre 2024 ha evidenziato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la necessità di garantire il finanziamento dell'intervento, per il quale si è concluso positivamente il procedimento di localizzazione e di approvazione del progetto definitivo.

**Tratto 3: Rigomagno - Nodo di Arezzo:** Si tratta di 2 lotti già in esercizio Rigomagno - Bettolle Aut.A1 e Monte S. Savino – San Zeno. Per il collegamento tra i due lotti è previsto di utilizzare il tratto Autostradale esistente fra le uscite di Bettolle e Monte San Savino.

**Tratto 4: Nodo di Arezzo - Selci Lama (E45):** Il Nodo di Arezzo è composto da due Stralci, per un costo complessivo stimato in circa 634 mln (330 per il Lotto 1 e 304 per il Lotto 2 di completamento): il 1° Stralcio si estende tra le località S. Maria delle Grazie (a sud di Arezzo) e Palazzo del Pero, per uno sviluppo di 8 km, mentre il 2° Stralcio si estende tra le località S. Zeno e S. Maria delle Grazie (a sud di Arezzo), per uno sviluppo di 5 km.

Completata la campagna di indagini geognostiche, a giugno 2023 il Commissario ha pubblicato gli avvisi di avvio del procedimento di esproprio. Successivamente, a ottobre 2023 il Commissario ha avviato la Conferenza di Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo del 2° Lotto e delle Bretelle di collegamento a 2 corsie tra la E78 ed il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle e tra la E78 e la SR71, per le quali il MASE a luglio 2023 ha disposto la non assoggettabilità alla procedura di VIA di competenza statale, nel rispetto di condizioni ambientali. La conferenza si è

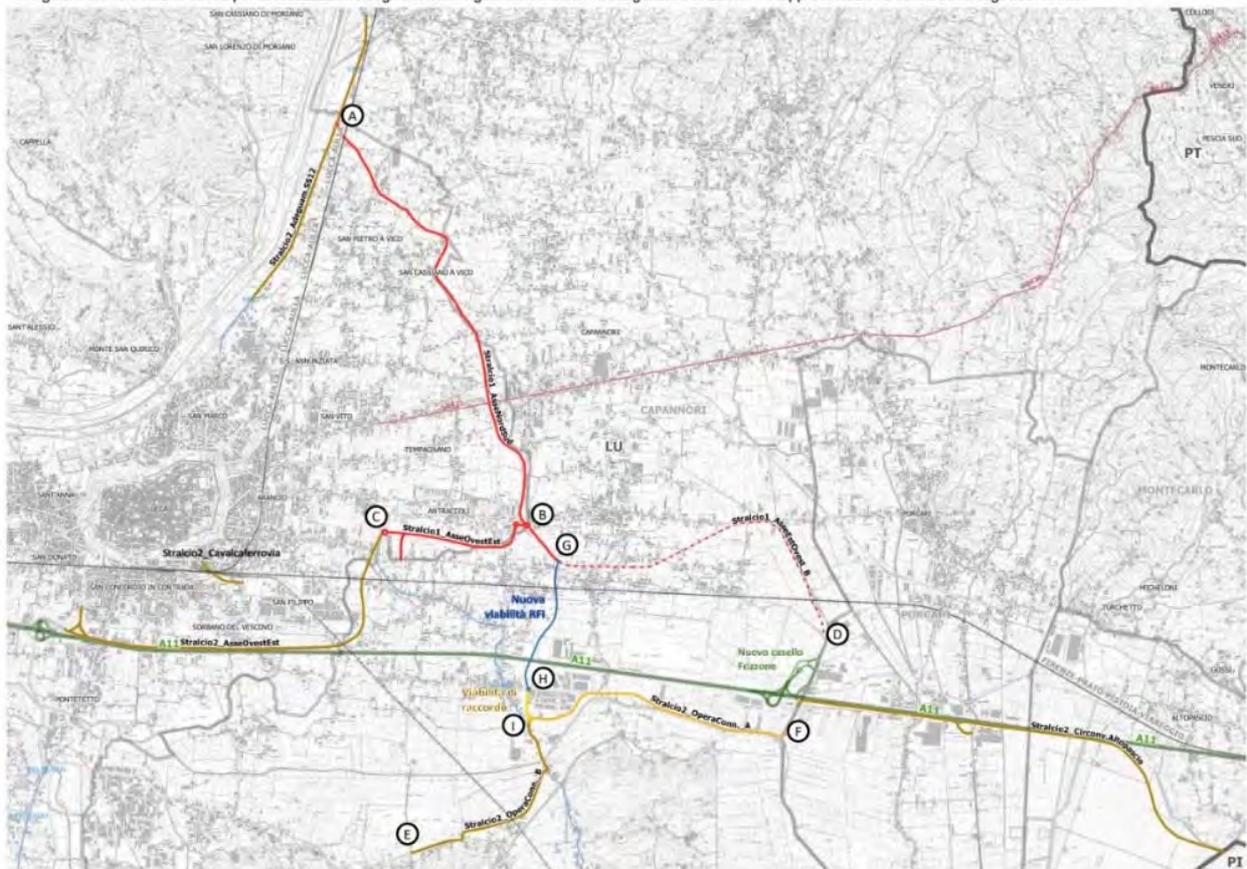
conclusa con provvedimento di chiusura trasmesso dal Commissario in data 20.12.2023. A giugno 2024 il Presidente della Giunta Regionale ha comunicato al Commissario Straordinario il parere positivo all'intesa ai sensi del DL 32/2019, secondo i contenuti della DGR n. 668 del 03/06/2024. La durata prevista dei lavori è pari a 24 mesi dalla consegna. La Regione a settembre 2024 ha evidenziato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la necessità di garantire il finanziamento dell'intervento, per il quale si è concluso positivamente il procedimento di localizzazione e di approvazione del progetto definitivo.

Il Lotto 7, Le Ville di Monterchi – Selci Lama, attraversa il territorio a cavallo tra la Regione Toscana e la Regione Umbria e consente di completare la connessione della E78 proveniente da Grosseto, con l'importante asse della E45 "Orte - Ravenna" in località Selci Lama. L'intervento prevede la realizzazione di una viabilità di categoria B del DM 5.11.2001, per uno sviluppo complessivo di circa 12 km; è previsto un costo di circa 100 mln, tra Le Ville e il confine regionale, 435 mln per tutto il tratto fino a Selci Lama. Sono in corso le indagini geognostiche e di caratterizzazione ambientale e sono stati avviati presso il MIMS i controlli ex Dlgs 35/2011.

## SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA

L'intervento riguarda la realizzazione di un Sistema Tangenziale alla città di Lucca, volto alla redistribuzione dei flussi veicolari con un miglioramento del livello di servizio sulla rete stradale dell'area urbana di Lucca. L'estensione complessiva è di circa 30 km ed è costituito dall'adeguamento di viabilità esistenti e dalla realizzazione di nuovi tratti di strada di categoria C1, con i relativi standard definiti nel D.M. 5/11/2001.

Allegato 1 al Protocollo di intesa per la realizzazione degli interventi riguardanti il Sistema Tangenziale di Lucca - Rappresentazione schematica degli assi stradali



La realizzazione dell'intero sistema tangenziale di Lucca porterà un miglioramento nei collegamenti nord-sud, fra la viabilità di fondovalle del Serchio e la rete autostradale, i collegamenti est-ovest fra Altopascio, Capannori/Porcari e Lucca e l'accessibilità a Lucca città.

Per la realizzazione dell'intero "sistema tangenziale di Lucca", è prevista una spesa di circa 370 mln.

Per il **primo stralcio** di interventi prioritari finanziato con 155,66 mln di risorse statali e 17 mln di risorse regionali, nel marzo 2019 ANAS ha trasmesso il progetto definitivo, su cui la Regione si è espressa con parere favorevole con prescrizioni nel maggio 2019.

Per il **secondo stralcio** dell'opera, dal costo previsto di 196,4 mln, è stato garantito il finanziamento della progettazione grazie a 5 mln di risorse statali stanziato dal Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020.

Nell'aprile 2021, per velocizzare la realizzazione dell'opera è stato nominato un Commissario straordinario ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019 sul primo stralcio del Sistema Tangenziale di Lucca, che, a dicembre 2022, ha inviato nota al MIT, con la quale comunica la proposta di revisione della Regione e chiede di procedere all'approvazione del 1° stralcio con esclusione dell'Asse Est-Ovest. A marzo 2023 il Commissario ha pubblicato gli avvisi di avvio della procedura di esproprio.

Nel 2023 la Regione ha sottoscritto un Protocollo di intesa condiviso con ANAS, RFI, Commissario, Provincia e Comuni e finalizzato all'ottimizzazione dell'integrazione delle opere stradali del sistema tangenziale di Lucca con quelle ferroviarie programmate da RFI (raddoppio della tratta Pescia-Lucca), considerate altresì le richieste a suo tempo espresse dal Comune di Capannori e poi confluite nella DGR n. 588/2019 di espressione da parte della regione Toscana del parere favorevole con prescrizioni nell'ambito del procedimento autorizzativo in regime di Legge Obiettivo. Ad ottobre 2023 è stato istituito il Gruppo di Lavoro Tecnico previsto dal Protocollo di intesa, presieduto dal Commissario straordinario e composto da un rappresentante di Regione Toscana, Anas, Provincia di Lucca ed i Comuni di Capannori e Lucca, le cui attività si sono concluse in data 8 marzo 2024, nell'ambito del quale sono state verificate le osservazioni presentate dagli Enti locali.

Il 26 agosto 2024 il Commissario straordinario ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo del Primo stralcio del Sistema Tangenziale di Lucca, con esclusione dell'Asse Est-Ovest.

## **RACCORDO AUTOSTRADALE SIENA-FIRENZE**

Sul **Raccordo Autostradale Siena-Firenze** sono in corso da parte di ANAS interventi per la manutenzione straordinaria del raccordo, con in programma altri interventi per i prossimi anni, per un investimento complessivo di circa 35 mln. Le opere previste consistono in un risanamento della sovrastruttura stradale con realizzazione di tappeto di usura di tipo drenante in tratti saltuari, nella riattivazione delle condizioni di sicurezza stradale mediante il ripristino dei giunti di dilatazione delle opere d'arte, nell'impermeabilizzazione di impalcati, nella realizzazione di opere di regimazione idraulica di piattaforma e di interventi vari sui ponti, viadotti e cavalcavia. Inoltre è previsto il potenziamento del sistema di video sorveglianza e messaggistica all'utenza veicolare, con installazione di telecamere e pannelli a messaggio variabile.

In particolare sono attivi i cantieri sui viadotti Molinuzzo (km 32+700) e Fillinelle (km 37+500), per i quali si prevede l'inizio delle lavorazioni entro la fine 2024 con durata di circa un anno, e sui viadotti Falciani (km 51+100) e Docciola (km 49+000) per i quali sono in corso le lavorazioni che proseguiranno per tutto il corrente anno.

Ulteriori cantieri, attivi solo in orario notturno, interessano i sovrappassi e attività di adeguamento della segnaletica verticale.

In merito ai cantieri di ripristino delle pavimentazioni stradali, sono stati effettuati nel mese di luglio lavorazioni nei territori comunali di Poggibonsi, Colle di Val d'Elsa, Monteriggioni, Barberino Tavarnelle e Impruneta.

Alcuni interventi ANAS sono ancora in fase di conclusione ed è stata attenzionata la necessità che ne sia adeguata la cantierizzazione al fine di minimizzare le criticità sulla viabilità in termini di congestione e ritardi di percorrenza.

## SS 67 TOSCO-ROMAGNOLA: VARIANTE DI RUFINA LOTTI 2A E 2B

L'intervento, a suo tempo inserito nel Primo programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n.121 del 2001) tra i "Valichi Appenninici", è costituito dallo stralcio di alcuni lotti del progetto di riqualificazione del tratto di SS 67 compreso tra le località San Francesco in comune di Pelago e Dicomano.

La Provincia di Firenze ha redatto il Progetto Preliminare, che è stato sottoposto alla verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Il tratto in oggetto (lotti 2A e 2B) costituisce la variante dell'attuale tracciato della SS 67 in corrispondenza dell'abitato di Rufina, stante l'impossibilità di realizzare l'adeguamento all'interno del centro abitato. Il tracciato di progetto, di lunghezza pari a 3 km (di cui circa 1,45 km del Lotto 2A e circa 1,65 km del Lotto 2B), si sviluppa interamente in variante sulla riva destra del fiume Sieve ed interessa il territorio dei comuni di Pontassieve e Rufina (FI).

La sezione stradale è di categoria "C" ai sensi del D.M. 05/11/2001, con una larghezza complessiva della piattaforma pari a 10,50 m. Le principali opere d'arte sono rappresentate da gallerie, per circa 900 m, e da viadotti (per complessivi 400 m). L'intervento è stato inserito nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020, per un investimento di 75,23 mln.

A seguito dello sviluppo della progettazione, in corso, e della applicazione dell'Elenco Prezzi Anas approvato a giugno 2022, il costo stimato dell'intervento è pari a 173,39 mln, finanziato per 23,04 mln (CdP2015 e Fondo Unico), con fabbisogno previsto nel Contratto di Programma 2021-2025 pari a 150,35 mln, con appaltabilità prevista nel 2025.



## SS 67 TOSCO-ROMAGNOLA: PONTE DI VALLINA

L'opera era stata inserita nel Piano pluriennale investimenti di ANAS 2016- 2020, con una quota



di cofinanziamento da parte di Autostrade nell'ambito dei lavori della terza corsia Firenze Sud- Incisa. La Regione ha espresso parere positivo nell'ambito del procedimento di VIA, su cui la Soprintendenza ha promosso ricorso al TAR per annullare l'atto regionale. Nel dicembre 2020 il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi presentati contro la delibera di VIA che aveva completato l'iter progettuale dell'opera. A seguito del completamento della progettazione definitiva da parte di ANAS, ad agosto 2023 il MIT ha attivato il procedimento

di Intesa Stato-Regione. In esito alla Conferenza dei Servizi decisoria sincrona indetta dal MIT a maggio 2024, il medesimo Ministero a giugno 2024 ha approvato il progetto definitivo dell'opera e acclarato l'intesa fra Stato e Regione Toscana.

L'opera, strategica per decongestionare i flussi di traffico in entrata ed in uscita dal capoluogo e per velocizzare i collegamenti tra le due sponde, è fortemente voluta e sostenuta, oltreché dalla Regione Toscana, anche dagli enti locali interessati, in particolare dai Comuni di Bagno a Ripoli, Fiesole e Pontassieve.

Il progetto interessa direttamente i Comuni di Bagno a Ripoli e Fiesole, ma indirettamente anche Pontassieve e le aree limitrofe. Si presenta come una variante dell'abitato di Vallina sulla strada

statale 67 Tosco-Romagnola e la SP 34 e prevede la realizzazione di due ponti sull'Arno per collegare la località di Vallina, nel Comune di Bagno a Ripoli, con la località di Quintole, nel Comune di Fiesole. Prevede un sistema di tre rotatorie (due situate nel Comune di Bagno a Ripoli ed una nel Comune di Fiesole), una pista ciclabile e un parco fluviale-agricolo lungo l'ansa dell'Arno sul lato di Fiesole.

La Regione a settembre 2024 ha evidenziato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la necessità di garantire il completo finanziamento e procedere in tempi celeri all'approvazione del progetto esecutivo e alla realizzazione dell'opera, per la quale si è concluso positivamente il procedimento di localizzazione e di approvazione del progetto definitivo.

## INTERVENTO CITTÀ DELLE DUE RIVE

L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova viabilità lunga complessivamente circa 1,8 km di collegamento tra la SS 67 in località Fibbiana (Montelupo Fiorentino) e la SP 106 in località La Fonte (Capraia e Limite). Il tracciato inizia dalla nuova intersezione a rotatoria tra la SS 67 e via del Lavoro, in località Fibbiana, prosegue costeggiando la medesima località, connettendosi con una seconda rotatoria all'altezza di via del Campo e, dopo aver oltrepassato l'Arno con un nuovo ponte, termina con una terza rotatoria sulla SP106 nel Comune di Capraia e Limite.



L'intervento comprende anche una pista ciclabile che si sviluppa in adiacenza alla viabilità principale, per uno sviluppo complessivo di circa 1,9 km.

La bretella prevede la realizzazione di un nuovo ponte con struttura ad arco per lo scavalco del fiume Arno, di luce pari a 300 m e l'attestazione della nuova viabilità sulla SP 106.

L'intervento consentirà di eliminare il traffico proveniente dalla SS67 lato Empoli diretto verso i comuni di Capraia e Limite, che attualmente attraversa il comune di Montelupo Fiorentino per scavalcare l'Arno sull'unico ponte esistente in zona. Tale viabilità rappresenterà altresì un collegamento diretto tra la Fi-Pi-Li e tutti i territori posti sulla riva destra dell'Arno.



L'opera ha un costo complessivo di 31,7 mln, il cui finanziamento è ripartito come di

seguito indicato:

- Aggiornamento del Contratto di Programma Anas-MIT 2016-2020 (12,7 mln);
- Delibera CIPE 57/2016 Fondi FSC 2007- 2013 (8,53 mln);
- Delibera CIPE 54/2016 Fondi FSC 2014-2020 (3,54 mln);
- Regione Toscana (3,5 mln), Città Metropolitana di Firenze (1,0 mln), Comuni di Montelupo, Capraia e Limite, Empoli e Vinci (0,6 mln ciascuno).

Su richiesta di ANAS è stato attivato dal MIT a gennaio 2020 il procedimento di Intesa Stato-Regione che si è concluso positivamente il 30 settembre 2020. Nel gennaio 2021 si è tenuta la Conferenza dei Servizi alla quale la Regione ha partecipato con Anas, la Città metropolitana di Firenze e con i Comuni di Montelupo, Capraia e Limite, Empoli e Vinci per definire i contenuti dell'Accordo di programma per la realizzazione dell'opera, approvato a giugno 2021. Anas ha approvato la proposta di aggiudicazione della gara indetta a dicembre 2020 per l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dell'opera, aggiudicata ad ottobre 2021. La durata

complessiva dell'appalto è di 820 giorni di cui 90 giorni per la redazione del progetto esecutivo e 730 giorni per i lavori. Nel progetto definitivo sono previsti anche 12 mesi di monitoraggio ambientale ante operam. Ad agosto 2023 ANAS ha approvato il progetto esecutivo e proceduto alla consegna parziale dei lavori all'appaltatore. I lavori sono iniziati ad ottobre 2023 e dovrebbero terminare entro il 2025. Attualmente sono in corso le lavorazioni relative alla realizzazione dei rilevati stradali, delle opere d'arte minori e delle opere di sottofondazione del nuovo Viadotto sul fiume Arno, avviate a maggio 2024.

### **S.S. 330 DI BUONVIAGGIO - PONTE DI ALBIANO**



Per quanto riguarda il Ponte di Albiano sul Fiume Magra crollato in data 8 aprile 2020, con DPCM 11 novembre 2020 è stato nominato il Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte. La strada, fino al novembre 2018 in gestione della Provincia di Massa e Carrara (ex S.P. 70), è stata presa in carico da Anas a seguito dell'emanazione del DPCM 20 febbraio 2018, recante una revisione complessiva della rete stradale di interesse

nazionale. A febbraio 2021 le Regioni Toscana e Liguria hanno firmato l'intesa richiesta dal Commissario per l'approvazione del progetto definitivo del nuovo ponte e del progetto esecutivo delle rampe di collegamento alla A12. Le attività di cantiere per la ricostruzione del ponte, con un investimento di 23,8 mln, sono state avviate a marzo 2021. Nel periodo della ricostruzione del ponte, sono state realizzate ed aperte al transito le rampe provvisorie all'Autostrada A12 (costo 4,5 mln). Il nuovo Ponte di Albiano sul fiume Magra è stato aperto al traffico il 30 aprile 2022.



### **SS1 - VARIANTE IN COMUNE DI MASSA 1° LOTTO (CANALMAGRO - STAZIONE)**

Si tratta di una variante alla SS 1 Aurelia al centro abitato del Comune di Massa per un miglioramento funzionale degli accessi alla città Est e per rendere più sicuro e funzionale il passaggio della SS 1 Aurelia. L'intervento complessivo è suddiviso in tre lotti:

1° Lotto – 1,5 km: da innesto SS1 via delle Jare a via del Papino (Stazione di Massa)

2° Lotto – 1,8 km: da via del Papino (Stazione di Massa) a inizio via Carducci

3° Lotto – 1,5 km: da inizio via Carducci a ricongiungimento di via Carducci con SS1 Aurelia

Il 1° Lotto prevede la realizzazione di nuova viabilità tra la loc. Canalmagro e la Stazione ferroviaria di Massa. Il 2° e 3° Lotto prevedono la realizzazione di alcune rotatorie.

Nel 2011 è stata sottoscritta una convenzione tra ANAS, Regione Toscana, Provincia di Massa e Comune di Massa per lo sviluppo della progettazione a cura del Comune di Massa con il contributo della Regione Toscana. La sezione stradale è di categoria C1. Nel mese di marzo 2014 il progetto preliminare redatto dalla Provincia di Massa è stato trasmesso all'ANAS. Il Progetto Preliminare dell'intervento complessivo (Lotti 1-2-3) approvato nel 2014 dal Comune di Massa prevedeva invece un costo totale di 33,6 mln.

Con DGR n. 2 del 7/1/2020 la Giunta Regionale ha approvato lo schema di convenzione tra ANAS, Regione Toscana e Comune di Massa per regolare i rapporti per la realizzazione del primo lotto dell'intervento per un tratto di circa 1 km e mezzo. ANAS ha completato la progettazione definitiva dell'opera e ad aprile 2021 ha presentato istanza per l'avvio del procedimento di VIA statale, attualmente in corso. A febbraio 2024 il MASE ha richiesto ad ANAS integrazioni documentali.



1° lotto



2° lotto



3° lotto

## **SS2 CASSIA: LOTTO SIENA (VIADOTTO MONSINDOLI SULLA SS223 DI PAGANICO) - SVINCOLO MONTERONI D'ARBIA NORD**

Il tratto stradale in oggetto collega la SGC E78 Siena-Grosseto, in corrispondenza del viadotto Monsindoli, con lo svincolo di Monteroni d'Arbia nord, in corrispondenza dell'inizio del 2° lotto della SS2 Cassia, già realizzato ed in esercizio. La nuova viabilità, in variante alla SS2 esistente, adotta la categoria C ed ha sviluppo complessivo 7,6 km.

È un intervento che completa i lavori parzialmente eseguiti e consente il completamento dell'itinerario E78, uno dei più importanti collegamenti trasversali tra i corridoi tirrenico ed adriatico con conseguente miglioramento dell'accessibilità delle aree interne del Paese a vantaggio della sicurezza stradale e con ricadute positive in termini di coesione territoriale e di potenziale crescita economica.

Finanziata per 90 mln da Contratto di Programma ANAS, l'opera rientra nel tratto della rete con competenza trasferita dalla Regione ad ANAS a seguito della revisione della rete stradale effettuata nel 2018 ed ha oggi un costo aggiornato di 144,50 mln.

I lavori, appaltati dalla Provincia di Siena nel periodo di gestione dell'infrastruttura, risultano ad oggi parzialmente eseguiti stante la risoluzione del contratto da parte della Provincia.

A seguito del rientro nelle competenze di Anas, e del finanziamento dell'opera, nel febbraio 2022 sono state avviate le attività di progettazione esecutiva dell'intervento di completamento, necessarie per l'adeguamento alle sopravvenute normative (stradale, idraulica, tecnica, ambiente-paesaggistica, etc.) e per acquisire dagli Enti competenti eventuali pareri e autorizzazioni di legge ad oggi scaduti.

Nel novembre 2022 è stato approvato in Giunta lo schema di convenzione tra Regione Toscana e ANAS Spa per la disciplina del finanziamento relativo alla progettazione esecutiva delle opere. È stato completato il piano di indagini geologiche, geognostiche, di caratterizzazione ambientale e strutturali.

Sono in corso incontri con gli Enti interessati, volti a definire quali interferenze sono state già risolte nel precedente appalto, e quali dovranno invece essere gestite nella presente fase progettuale. Anas ad agosto 2024 ha trasmesso la documentazione tecnica del Progetto Esecutivo e richiesto il rilascio dell'autorizzazione ai fini idraulici per le opere strutturali e di difesa idraulica ancora da realizzare.

## **RIQUALIFICAZIONE SGC E45**

Sul tratto toscano della SGC E45 (circa 30 km tra San Giustino e Canili), sono in corso interventi di manutenzione straordinaria da parte di ANAS per complessivi 43 mln. Nel dettaglio, sono in fase di ultimazione i lavori di riqualificazione strutturale del viadotto "Tevere IV" (lungo oltre 1,5 km) per un investimento di 32 mln, mentre per luglio 2025 è prevista l'ultimazione dei lavori di ripristino del Viadotto Pozzale, per 11,3 mln.

Sono infine in progettazione interventi di ripristino del Viadotto Tevere II e del Viadotto Dante, di risanamento e consolidamento del corpo stradale e del rilevato tra il km 150 e il km 153, per un investimento complessivo di circa 24 mln.

## DECLASSATA DI PRATO

Ulteriori investimenti sono stati previsti per la **Declassata di Prato**, l'asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato est e Prato Ovest, un'opera da lungo attesa, che ha trovato copertura finanziaria con la riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture a valere sul FSC 2014-2020. Si tratta di un'opera strategica che fa parte del complesso di interventi finalizzati alla riqualificazione dell'itinerario Firenze-Prato-Pistoia-Bologna, che comprende l'ammodernamento e la messa in sicurezza dell'attuale tracciato della Porrettana e la riclassificazione dei tratti di strada che la congiungono al casello di Prato-Calenzano sull'A1, prevedendo l'interramento del tracciato attraverso una galleria artificiale.

L'opera sarà realizzata in parte da ANAS ed in parte dal Comune di Prato e risulta essenziale per lo sviluppo dell'interporto di Gonfienti e delle attività economiche dell'area metropolitana. Si precisa che la Declassata di Prato è fra le strade ricomprese nel DPCM del 28 febbraio 2018 di revisione della rete stradale nazionale che ne sancisce il passaggio amministrativo a strada statale in gestione ad ANAS (si veda in proposito il seguente par. 3.1.3 "Strade di interesse regionale").

ANAS ha completato la progettazione definitiva e il relativo studio di impatto ambientale, sul quale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del MIMS ha espresso parere favorevole con



prescrizioni; a maggio 2021 è stato avviato il procedimento di VIA statale.

Per velocizzare la realizzazione dell'opera nell'aprile 2021 è stato nominato da parte del Governo un Commissario straordinario.

Il progetto è completamente finanziato dal contratto di programma ANAS-MIT.

A maggio 2023 la Regione ha dato parere favorevole all'opera purché sia conclusa la valutazione di

assoggettabilità a VIA nazionale e si rispettino alcune indicazioni regionali; il parere consente al progetto di concludere la Conferenza dei Servizi convocata dal Commissario straordinario il quale formulerà una proposta d'intesa al Presidente Regionale per l'approvazione del progetto definitivo e per procedere con i lavori.

Nel gennaio 2024 la Giunta Regionale ha approvato l'intesa tra la Regione Toscana e il Commissario Straordinario nazionale sul progetto definitivo dell'intervento (DGR 5/2024).

A seguito dello sviluppo della progettazione, il costo stimato dell'intervento è pari a 67,31 mln. La Regione Toscana si è adoperata affinché fosse garantito il completo finanziamento dell'opera a valere su risorse del Contratto di Programma MIT-ANAS. Lo schema di Contratto di Programma 2021-2025, approvato dal CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024, prevede la copertura del fabbisogno residuo, pari a 28,95 mln, e l'appaltabilità nel 2024.

### 3.1.3 STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- azioni PRIIM: 1.1.3, 1.1.4 –

La Regione porta avanti il completamento di una serie di interventi sulle strade regionali, compresa la FI-PI-LI e le misure di risanamento acustico, finanziati con il Programma pluriennale degli investimenti, poi confluito dal 2014 nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità.

Col riordino istituzionale del 2016 (LR 22/2015) la Regione ha acquisito le competenze in materia di progettazione e realizzazione delle opere precedentemente di competenza delle Province, che hanno invece mantenuto la competenza attuativa solo per gli interventi per cui alla data del 1° gennaio 2016 erano già state avviate le procedure di gara. Ciò ha comportato una riorganizzazione in termini di normativa, di competenze e di strutturazione uffici che ha investito in maniera importante le attività dell'ente regionale, arrivando a consolidarsi nel tempo con una struttura sempre più integrata.

La normativa regionale in materia di viabilità, con particolare riferimento alla LR 88/98, è stata aggiornata con l'approvazione della LR 18/2016 e del Regolamento DPGR 62/R/2016.

È stato inoltre necessario procedere con la modifica normativa in materia di espropri prevedendo che la Regione possa esercitare le funzioni di autorità espropriante per le competenze in materia di viabilità regionale (LR 47/2016), costituendo un ufficio apposito presso la Direzione Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale.

Per quanto riguarda l'avanzamento della progettazione e realizzazione delle opere, con riferimento ai dati al 31 dicembre 2023 si osserva quanto segue.

Dal 2001 a dicembre 2023 sono stati destinati 1207 mln da Regione ed Enti Locali per la realizzazione degli interventi sulla viabilità regionale; i finanziamenti regionali gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE FSC 2014-2020 e FSC 2021-2027, ammontano a circa 1016 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 191 milioni di euro. Gli interventi con lavori conclusi sono 225 (198 di competenza delle Province e 24 della Regione di cui 3 nel corso del 2022).

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo, aggiornato al dicembre 2023, di tutti gli interventi sul territorio di ciascuna Provincia, distinguendo tra interventi il cui completamento rimane di competenza provinciale e interventi la cui competenza attuativa è divenuta regionale, a seguito dell'entrata in vigore della LR 22/2015. Il dettaglio per singolo intervento dello stato di attuazione fisico e finanziario è riportato nelle tabelle di cui all'**Allegato 1** "Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale". La tabella riporta inoltre gli ulteriori interventi programmati che potrebbero essere attivati previa copertura finanziaria (per i quali al momento è presente la stima del costo dell'opera).

### Interventi di viabilità regionale e risanamento acustico al 31/12/2023

Provincia	INTERVENTI DI COMPETENZA DELLE PROVINCE			INTERVENTI DI COMPETENZA DELLA REGIONE				
	Interventi in corso e con gara avviata			Interventi con progettazione o lavori in corso*			Ulteriori interventi programmati***	
	Numero	Risorse regionali** (€ *1.000)	Costo complessivo (€ *1.000)	Numero	Risorse regionali** (€ *1.000)	Costo complessivo (€ *1.000)	Numero	Costo complessivo (€ *1.000)
AREZZO	0	0	0	9	63.102	63.102	5	20.048
FIRENZE (CMF)	1	17.913	27.687	16	152.805	152.805	6	71.123
GROSSETO	0	0	0	1	12.696	12.696	0	0
LIVORNO	0	0	0	3	1.455	2.020	2	4.700
LUCCA	1	695	799	1	1.815	1.815	1	1.000
MASSA CARRARA	0	0	0	1	5.500	5.500	0	0
PISA	1	2.350	2.394	3	1.815	1.815	0	0
PISTOIA	0	0	0	4	4.950	4.950	3	22.780
PRATO	1	1.108	2.116	1	2.803	2.803	0	0
SIENA	0	0	0	1	6.489	6.489	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>4</b>	<b>22.066</b>	<b>32.997</b>	<b>40</b>	<b>253.430</b>	<b>253.995</b>	<b>17</b>	<b>119.651</b>

\*\* Sono conteggiati in tabella tra gli "interventi con progettazione o lavori in corso" anche n. 7 interventi di risanamento acustico e n. 8 progettazioni programmate con DGR n. 795/2021 e con DGR n. 386/2023.

\*\* Si tratta delle risorse che transitano da bilancio regionale, comprensive di risorse FSC.

*\*\*\* Ulteriori interventi non finanziati programmati da avviare previa copertura finanziaria, compresi gli interventi per i quali è stata programmata e finanziata la progettazione con DGR n. 795/2021 e con DGR n. 386/2023.*

La cartografia degli interventi di viabilità regionale (con distinzione tra interventi di competenza regionale e provinciale) è illustrata nell'appendice cartografica di cui all'**Allegato 3**.

Importanti opere di viabilità regionale e locale hanno trovato copertura finanziaria grazie alle risorse statali del **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione**, sia con riferimento alla programmazione **2014-2020** che alla più recente programmazione **2021-2027**.

**Il Piano Operativo Infrastrutture 2014-2020**, approvato dal CIPE nel dicembre 2016 e successivamente riprogrammato e integrato a seguito di intesa tra la Regione Toscana ed il Governo, finanzia con circa 157 mln 22 opere di viabilità. Gli interventi sono attuati nell'ambito di Convenzioni approvate tra Regione Toscana e MIT.

Nell'ambito della **programmazione FSC 21-27** sono stati destinati circa 70 mln per opere stradali, tra cui l'intervento del Nuovo Ponte sull'Arno a Lastra a Signa (65,369 mln, di cui 49,9 mln da Del. CIPESS 1/2022 e ulteriori 15,469 mln da Del. CIPESS 35/2022), oltre a interventi sulla SR 2 Cassia (3 mln) e sulla SR 435 (1,165 mln) con progettazioni in corso (Del. CIPESS 1/2022).

Più recentemente, con delibera Cipess n. 25 del 3 agosto 2023 sono state previste per la Regione Toscana risorse FSC 2021 – 2027 per 531 mln, per le quali la Regione ha individuato con Decisione di Giunta n.41 dell'ottobre 2023, modificata con successiva Decisione GR n. 37 del 29 gennaio 2024, una proposta di finanziamento per interventi strategici oggetto di Accordo per la Coesione con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro per gli affari europei, il Sud, la coesione e il PNRR firmato nel marzo 2024. Con Delibera CIPESS n. 28 del 23/04/2024 sono state assegnate le risorse FSC 2021-2027 alla Regione Toscana.

Tra questi una parte importante, per oltre 190 mln, è dedicata ad investimenti su infrastrutture di viabilità regionale e locale.

**Finanziamenti per infrastrutture e mobilità a valere su risorse FSC 21-27 (Del. CIPESS n. 25 del 3 agosto 2023) oggetto di Accordo per la Coesione del marzo 2024 - Delibera CIPESS n. 28 del 23/04/2024**

**Viabilità regionale – 116,2 mln:**

Interventi sulla SR 435, SR 436, SR 71, SR 206, SR 64 (ex SP 64 del Cipressino (trasferita a strada regionale con DCR n.5 del 30/01/2024)

**Viabilità locale integrata con la viabilità regionale –23 mln:**

Viabilità della Piana fiorentina nei comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi

**Viabilità locale – 51,5 mln:**

Viabilità nord di Pisa

Collegamento viale XI agosto -Careggi in Comune di Firenze

Ulteriori interventi nei comuni di Poggibonsi, Grosseto, Lucca, Chiesina Uzzanese, Siena, Livorno, ed in Provincia di Arezzo per la realizzazione del Nuovo Ponte Buriano

**Mobilità sostenibile –113 mln**

Estensione tramviaria Linea 2.2 (Lotto 1): Aeroporto – Polo scientifico Sesto F.no  
si veda il par. "3.3.2 Sistema tramviario"

Sul complesso degli interventi di viabilità programmati ed in corso di realizzazione la Regione opera da sempre un attento e continuo **monitoraggio**, al fine di verificare lo stato dei singoli interventi, l'avanzamento lavori, l'avanzamento della spesa.

Dal 2016, per rispondere all'esigenza di creare un sistema unificato di monitoraggio di tutti i progetti di investimento in Toscana, le banche dati esistenti di monitoraggio degli interventi di

viabilità sono state trasferite nella piattaforma comune di monitoraggio della Regione Toscana (Monitoscana), che consente una maggiore flessibilità nel generare report di sintesi e nel confrontare i dati sullo stato di attuazione degli interventi con i dati di avanzamento finanziario della spesa. Circa 350 le schede presenti relative a:

- interventi realizzati dalle Province sulle strade regionali (con lavori ultimati e in corso),
- interventi realizzati direttamente dalla Regione ai sensi della LR 22/2015,
- interventi sulla viabilità locale finanziati tramite specifici Accordi.

Le schede contengono sia il monitoraggio procedurale che finanziario di tutti gli interventi. Per le opere finanziate con risorse FSC 2014-2020 è inoltre attivato lo specifico sistema di monitoraggio previsto dallo strumento nazionale.

Nelle pagine seguenti si dà conto di un quadro aggiornato ad agosto 2024 delle opere di competenza regionale per singolo stato di avanzamento (opere ultimate, in corso o con gara avviata, in progettazione). Segue un quadro delle opere rimaste alla competenza provinciale.

Complessivamente, dal 2016 ad agosto 2024, a seguito della LR 22/15 sono state avviate a gara dalla Regione 50 opere per circa 260 mln, di cui:

- 17 opere con lavori avviati o con gara aggiudicata per oltre 133 mln;
- 30 opere con lavori conclusi per 40 mln (di cui 17 di risanamento acustico dal 2016).

Le restanti 3 opere hanno la gara avviata o in fase di conclusione per circa 87 mln.

Gli interventi con progettazione in corso o conclusa sono 18, compresi quelli programmati con risorse FSC 2014-2020 e FSC 2021-2027 e gli interventi di risanamento acustico, per un costo complessivo di circa 138 mln.

Per quanto riguarda le opere di viabilità regionale rimaste alla competenza delle Province (interventi con gara avviata al 1° gennaio 2016):

- proseguono e si stanno concludendo 3 opere, per un costo di circa 33 mln, di cui 22 mln di finanziamento regionale;
- 36 sono gli interventi con lavori ultimati dal 2016 ad agosto 2024, per un costo di quasi 211 mln.

## PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI COMPETENZA REGIONALE

Ad agosto 2024, oltre agli interventi di risanamento acustico, risultano **ultimati** i lavori dei seguenti interventi di competenza regionale:

- l'intervento di ripristino frana al km 79+865 della **SGC Fi-Pi-Li, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini**, Comune di Livorno (3,37 mln di cui 2,37 regionali). Nel mese di dicembre 2018 sono stati consegnati i lavori; nel mese di giugno 2020 è stata aperta al traffico di via Quaglierini. Grazie a questo intervento il collegamento veicolare sarà più fluido con il porto di Livorno, soprattutto per i mezzi pesanti.



*SGC Fi-Pi-Li, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini*

- **Adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI – lotto 2A, in Provincia di Firenze.** Ad aprile 2019 sono stati consegnati i lavori per l'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SGC FIPILI lotto 2 - 1° stralcio, sul tratto Ginestra – Montelupo (km 15+180 - km 22+078 – 6,54 mln). I lavori sono ultimati nel mese di luglio 2020, e collaudati nel mese di settembre 2021.

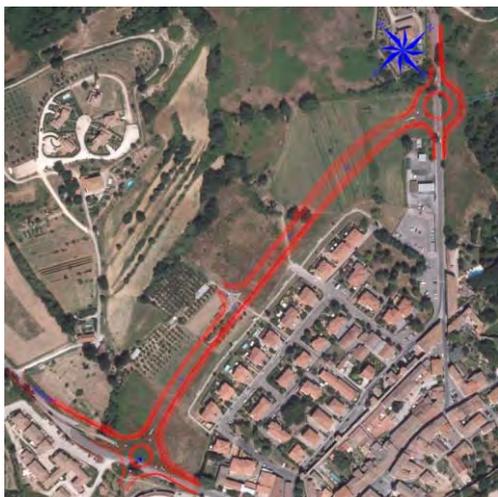


- **Completamento degli interventi di Adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI – lotto 2A – Lavori viadotto del Turbone** (1,9 mln). Nell'ambito dei lavori di miglioramento della sicurezza e riqualificazione di alcuni tratti della S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, sono state eseguite indagini sul viadotto Turbone (progr. 17+220 - 17+400 nel comune di Montelupo Fiorentino) ed è stata ravvisata la necessità di procedere con un intervento di risanamento della struttura. I lavori sono stati consegnati il 25 agosto 2021 e sono stati ultimati nel mese di maggio 2022; nel novembre si sono concluse positivamente le operazioni di collaudo cui ha fatto seguito l'ammissibilità dello stesso.



*Completamento degli interventi di Adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI – lotto 2A – Lavori viadotto del Turbone*

- **Adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI – lotto 2B, in Provincia di Firenze.** Il progetto riguarda il tratto di S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno compreso tra gli svincoli di Montelupo e Empoli Est, tra le progressive chilometriche 19+070 e 22+180. A tale intervento è stata poi associata anche la realizzazione della intersezione di tipo rotatorio sulla SS 67, in prossimità dello svincolo di Montelupo Fiorentino. I lavori sono stati consegnati nel marzo 2022. I lavori principali sono stati ultimati nel 2023, le opere di completamento sono state ultimate nel 2024, in corso le attività di collaudo.
- **SR 2 CASSIA - Variante all'abitato di Staggia lotto 1** (costo 3,2 mln finanziato con FSC 2014-2020 e risorse regionali). La variante della SR 2 al centro abitato di Staggia Senese costituisce intervento di riqualificazione del sistema infrastrutturale regionale che ha per finalità il miglioramento della sicurezza stradale mediante la realizzazione di variante ai centri abitati congestionati dal traffico di attraversamento. Il tracciato stradale si sviluppa ad ovest dell'abitato di Staggia Senese per una lunghezza complessiva pari a circa 520 metri e collega la SR 2 a nord dell'abitato con la SP 70 "Del Castello di Staggia". La realizzazione della variante bypassa il centro abitato di Staggia liberandolo dal passaggio quotidiano di mezzi anche pesanti diretti e provenienti dalla Siena-Firenze e dall'area industriale di Bellavista.  
Il tracciato dell'infrastruttura è costituito da una strada di tipo "C" extraurbana secondaria a unica carreggiata con piattaforma di tipo C2 che prevede due corsie da 3,50 metri cad. e banchine da 1,25 metri, per una larghezza complessiva pari a 9,50 metri. Le intersezioni tra la strada in variante e le viabilità esistenti sono risolte a rotatoria e, nel tratto intermedio, è prevista una intersezione a raso a "T", con sola svolta destra/destra per consentire l'accesso carrabile ai fondi esistenti in loc. Anghereccia. Ad aprile 2022 sono stati avviati i lavori per la realizzazione dell'opera che è stata inaugurata il 13 giugno 2023 con collaudo approvato nel dicembre 2023.



- **SR 2 CASSIA** - Realizzazione di rotonda in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia nel comune di Siena (costo circa 1,16 mln, finanziato con FSC 2014-2020). L'intervento ha previsto la sostituzione dell'attuale innesto a T della zona artigianale di Isola d'Arbia con una rotonda a tre bracci, di cui due sono della Cassia storica in direzione Siena e in direzione Monteroni d'Arbia, il terzo è l'attuale raccordo alla zona artigianale di Isola d'Arbia (Via Mengozzi). Sul lato est, in futuro, potrà trovare collocazione il quarto raccordo relativo al nuovo tracciato della Cassia. I lavori sono stati consegnati nel maggio 2021 e completati in data 08 agosto 2022. Le operazioni di collaudo di sono concluse nel novembre 2023.



*SRT 2 - Realizzazione di rotonda in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia*

- la **SR 69 DI VALDARNO - variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze –lotto 1** in Comune di Reggello (3,975 mln). A gennaio 2021 sono conclusi i lavori avviati nel maggio 2018 e collaudati nel mese di maggio 2022, mentre per gli altri lotti si dà conto più avanti negli elenchi dedicati agli interventi in corso o in progettazione.



*SR 69 variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze, Lotto 1*

- l'intervento sulla **SR 70 DELLA CONSUMA – adeguamento curve in comune di Pelago** (1,55 mln regionali); l'intervento consiste nel miglioramento della geometria dei tornanti in località "Camperiti" (al km 1+200) e in località "Fonte al Cerro" (al km 6+700), nonché nella realizzazione di due piazzole di sosta in località Babbiano e in località Le Cupole. I lavori

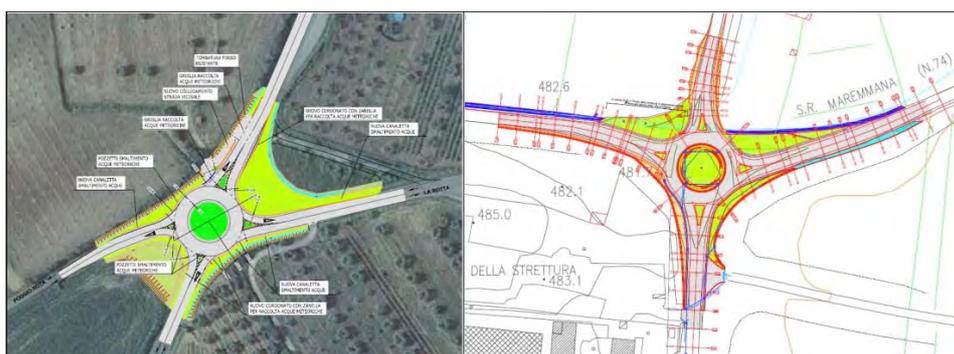


principali sono stati ultimati ad aprile 2019 e le operazioni di collaudo si sono concluse nel mese di febbraio 2020.

- **Variante alla SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA tratto Calbenzano Santa Mama - Variante di Santa Mama – 2° lotto** (5,19 mln regionali). Il progetto riguarda un breve tratto nel quale si registrano negli ultimi anni incidenti con bilancio gravissimo. Si tratta di un tratto di circa 1,82 chilometri che si estende dalla sezione finale della variante di Calbenzano, a quella iniziale della successiva variante di Santa Mama, primo lotto già ultimato. Questo intervento si pone in continuità con le varianti di Bibbiena, Santa Mama e Calbenzano e, insieme alle varianti di Corsalone e di Subbiano, contribuirà a modernizzare la viabilità di fondovalle del Casentino migliorando la sicurezza degli utenti della strada e anche i tempi di percorrenza. I lavori sono stati consegnati il 25/07/2019 e ultimati il 29 gennaio 2024. Attualmente è in corso il collaudo tecnico amministrativo.



- **SR 74 MAREMMANA - Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 41+300 al km 59+500 Lotto 1** (costo 1,4 mln, finanziato con FSC 2014-2020) – l'intervento consiste in due rotatorie in loc. Madonna delle Grazie e in loc. La Rotta" (comune di Pitigliano) con consegna dei lavori avvenuta nel dicembre 2020. I lavori sono conclusi e collaudati nel mese di agosto 2022.



SR 74 Rotatorie in loc. Madonna delle Grazie e in loc. La Rotta



- **il miglioramento dell'intersezione tra la SR 206 PISANA LIVORNESE e la SP 21 "Piano della Tora" nei comuni di Collesalvetti (Li) e Fauglia (Pi)** (1,450 mln di cui 1,425 regionali), per mettere anche in sicurezza l'accesso ad un'area industriale molto frequentata e di grande importanza per lo sviluppo locale; inaugurato a settembre 2018.



- **SR 436 della Francesca - Lotto 3 della variante fra la località Pazzera e la SP Camporcioni** (costo 3 mln, finanziato con FSC 2014-2020) - La configurazione dell'intervento è organizzata con un asse principale avente le caratteristiche di una strada extraurbana secondaria (Tipo C), che si sviluppa da ovest verso est. La sezione stradale, di tipo C1, è organizzata con due corsie di larghezza pari a 3.75 m, una per senso di marcia, e banchine di larghezza pari ad 1.5 m. Il collegamento del nuovo asse stradale con la viabilità esistente è stato realizzato mediante l'inserimento di una rotatoria. I lavori sono stati consegnati a luglio 2020, conclusi a novembre 2022 e collaudati nel maggio 2024.



*Lotto 3 della variante alla SR 436 fra la località Pazzera e la SP Camporcioni*

- **l'adeguamento dell'intersezione tra la SR 445 DELLA GARFAGNANA con la SP 57 "della Passerella di Ponte all'Ania" in località Coreglia** (0,6 mln di cui 0,52 regionali), ritenuto prioritario per risolvere criticità sulla viabilità locale dove si registra anche un intenso traffico di mezzi pesanti; inaugurato a luglio 2018.



Per quanto riguarda le opere **con lavori in corso o con gara avviata**, tra gli interventi finanziariamente più rilevanti attuati nel corso del 2022 e fino ad agosto 2024, la cui competenza è diventata regionale si segnalano:

- **SR 2 CASSIA - Variante all'abitato di Staggia lotto 2** (costo 6,5 mln finanziato con FSC 2014-2020 per 5,8 mln e risorse regionali). L'intervento ha l'obiettivo di riqualificare il sistema infrastrutturale regionale tramite il miglioramento della sicurezza stradale intervenendo sui punti critici e interventi di variante ai centri abitati congestionati dal traffico di attraversamento. Il secondo lotto completa la variante di aggiramento del centro abitato, nel tratto compreso tra la SP 70 "Del Castello di Staggia" e la SR 2 "Cassia" a sud dell'abitato di Staggia Senese. Il tracciato dell'infrastruttura è costituito da una strada di tipo "C" extraurbana secondaria a unica carreggiata con piattaforma di tipo C2 che prevede due corsie da 3,50 metri cad. e banchine da 1,25 metri, per una larghezza complessiva pari a 9,50 metri. Le intersezioni tra la strada in variante e le viabilità esistenti sono risolte con due rotatorie: una di innesto alla SR 2 "Cassia", l'altra per il collegamento alla viabilità secondaria di accesso ai nuclei abitati ad ovest della nuova viabilità. I lavori sono stati consegnati parzialmente nel giugno 2023 e definitivamente nell'ottobre 2023. Il termine dei lavori attualmente è stato fissato per il 26 giugno 2025.



- **la SR 69 DI VALDARNO - variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze lotto 3 Adeguamento Prulli - Matassino** in comune di Reggello (importo lavori 4,5 mln importo investimento 6,3 mln) - a seguito dello svolgimento della procedura aperta di gara, ad agosto 2020 è avvenuta la consegna dei lavori la cui ultimazione è prevista per dicembre 2024. L'adeguamento interessa la strada comunale Pian di Rona fra la località Prulli all'altezza dell'istituto De Angeli fino alla rotatoria Matassino Nord all'inizio di via Amendola, per una lunghezza complessiva di circa 2600 mt. L'intervento prevede l'allargamento della sezione stradale (due corsie da 3,75 m più banchina da 1,5 m) con il miglioramento della visibilità del tracciato grazie ad una nuova geometria stradale e il miglioramento della sicurezza con

l'installazione di nuove barriere guard-rail e ad una revisione degli accessi ai siti produttivi situati lungo la strada. È prevista la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Chiesimone che andrà a sostituire l'esistente che rappresenta un ostacolo al deflusso idraulico ed induce rigurgiti a monte con relativi allagamenti. Il nuovo ponte, che contribuisce ad un notevole miglioramento della sicurezza idraulica dell'area, è posto ad una quota più alta rispetto a quello esistente è stato progettato in modo da conservare il collegamento con Prulli di Sotto e la cassa di espansione di Prulli di prossima realizzazione.

- **SR 69 DI VAL D'ARNO - Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 4 – Primo Stralcio** (Comuni di Figline e Incisa Valdarno) (costo dell'intervento 1 mln di risorse regionali). L'adeguamento della rotonda di Matassino ha l'obiettivo intermedio di migliorare il livello di

servizio della piccola rotonda esistente: snodo cruciale per l'accesso all'unico ponte sull'Arno nel raggio di diversi chilometri, collegamento fra la rete stradale in sinistra e quella in destra dell'Arno in corrispondenza dell'abitato di Matassino verso il centro del Comune di Figline-Incisa Valdarno e la stazione ferroviaria. A seguito dello svolgimento della procedura di gara, nel mese di maggio 2023 sono stati consegnati i lavori e la loro conclusione è prevista entro dicembre 2024. Per il restante tratto (2,36 mln regionali) la progettazione è in corso. La fase iniziale dei lavori vedrà la partecipazione del Comune di Figline quale supporto operativo alla viabilità tenuto conto delle modifiche alla circolazione in esercizio. Il costo dell'intervento è di 1 mln.



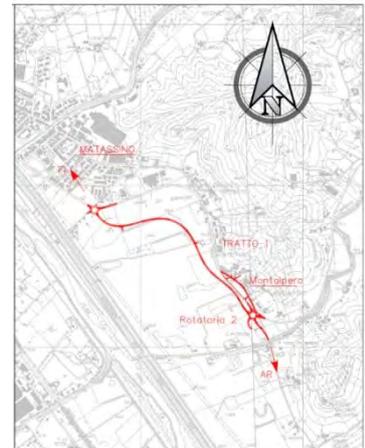
SR 69 variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze, Lotto 4

- **SR 69 DI VAL D'ARNO - Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 5** (costo complessivo 28,5 mln) nei Comuni di Figline e Incisa Valdarno e Castelfranco Piandiscò. Il progetto del 1° Stralcio del costo complessivo di 10 mln riguarda un tratto stradale che si sviluppa dall'intersezione di Via Amendola-Via Borratino-Via Vallerempoli (a sud di Matassino) fino alla rotonda posta all'intersezione con la viabilità da/per Faella, in prossimità dell'abitato di Montalpero, interessando quindi il territorio del Comune di Figline e Incisa Valdarno e Castelfranco Piandiscò.

Da nord a sud la variante stradale in oggetto è composta da 2 rotonde collegate da un tracciato stradale in variante che si sviluppa in buona parte in affiancamento al rilevato arginale della cassa di espansione Pizziconi. Il tracciato è stato progettato in base alle dimensioni e alle caratteristiche geometriche previste per una strada extraurbana secondaria di tipo C1, ai sensi di quanto previsto dal D.M. 5/11/2001.

Nel mese di giugno 2023 è stata pubblicata la gara per l'appalto integrato per l'affidamento della progettazione

esecutiva e della realizzazione dei lavori del primo stralcio, conclusasi con l'aggiudicazione definitiva avvenuta a luglio 2024, in data 05/08/2024 è stato sottoscritto il contratto d'appalto. Il progetto definitivo del 2° Stralcio prevede una nuova infrastruttura composta da 2 rotonde, due tratti con tracciato stradale in adeguamento alla viabilità esistente ed un ultimo tratto in variante fino al Comune di San Giovanni Valdarno. In sede di conferenza dei servizi sono stati acquisiti i pareri, autorizzazioni, concessioni e nulla osta necessari.



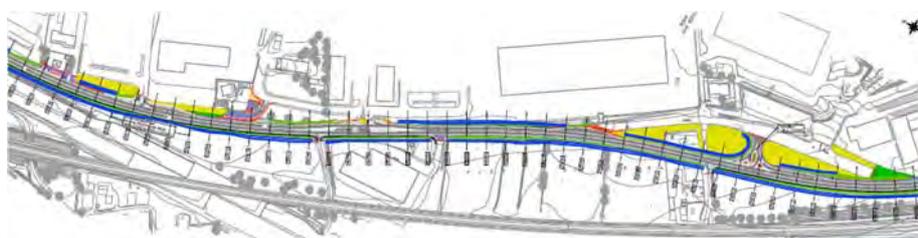
- **SR 69 DI VAL D'ARNO - Bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini (Variante di Ponte Mocarini) Lotto 1** (costo 7,8 mln, finanziamento FSC 2014-2020 di 2,8 mln in aggiunta a 5 mln FSC 2007-2013; ulteriori risorse a carico di Autostrade). La variante consentirà, una volta realizzata interamente, di collegare

la SP 11 a sud di Ponte Mocarini con il casello autostradale Valdarno, in corrispondenza dell'attuale rotatoria "allungata" situata in riva destra del torrente Ciuffenna (la rotatoria "allungata" verrà sostituita da una rotatoria circolare di raggio 62,60 m, denominata rotatoria "Valdarno"). I lavori sono stati consegnati nel marzo 2022. E' stata riaperta al traffico via Ponte Mocarini a seguito del collaudo del sottopasso. La fine dei lavori è prevista entro dicembre 2024.



SR 69 DI VAL D'ARNO (Variante di Ponte Mocarini)

- SR 70 DELLA CONSUMA - Miglioramento della sicurezza tra le progressive Km 21+200 e 21+600 nel comune di Castel San Niccolò (AR) e Km 10+200 e Km 10+600 nel comune di Pelago (FI)** - L'intervento si pone l'obiettivo di migliorare la sicurezza del tratto stradale d'interesse ricadente in parte nel territorio della provincia di Arezzo e in parte in quello di Firenze, con interventi di adeguamento della geometria stradale consistenti principalmente nell'allargamento della sede viaria. E' stato deciso di articolare l'intervento in due stralci. Relativamente al 1° stralcio - tratto viario posto nel comune di Castel San Niccolò (AR) (costo complessivo 2 mln regionali) - nel mese di maggio 2023 è stato approvato il progetto esecutivo e il 1° giugno 2023 è stata indetta la gara d'appalto mediante procedura negoziata aggiudicata il 13 dicembre 2023, i lavori sono in corso per effetto della consegna effettuata a marzo 2024. Relativamente al 2° stralcio – tratto viario posto nel comune di Pelago (FI) (costo complessivo 0,75 mln regionali)- nel mese di luglio 2024 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica economica e nel mese agosto e' stato approvato il progetto esecutivo con contestuale indizione di gara mediante procedura negoziata.



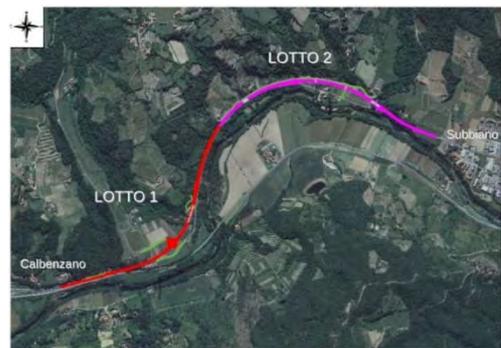
SR 69 variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze, Lotto 3

- SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Nuovo svincolo in loc. Pollino nel Comune di Bibbiena** (costo 3,950 mln, finanziato con FSC 2014-2020 e 0,5 mln di risorse regionali). L'intervento deriva dalla divisione in due lotti indipendenti dell'intervento principale "Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena". La suddivisione si è resa necessaria a causa dell'indisponibilità, per effetto di un sequestro giudiziario, di parte delle aree interessate dall'intervento complessivo. La gara è stata pubblicata a maggio 2021, il contratto è stato siglato in data 02/02/2022 e la consegna definitiva dei lavori è avvenuta nel giugno 2022. I lavori permetteranno di mettere in sicurezza l'incrocio esistente tra la SR 71 e la strada comunale del Pollino, tramite la realizzazione di una nuova rotatoria in prossimità del torrente Vessa. L'intervento prevede la demolizione del ponte in muratura esistente e la realizzazione di due nuovi ponti atti ad ospitare la carreggiata stradale dell'anello della rotatoria sulla quale confluiranno sia la SR 71 che la strada comunale del Pollino. Si tratta del primo lotto dei lavori della cosiddetta "variante del Corsalone" dopo le modifiche al progetto rese necessarie per l'impossibilità di attraversare l'area ex Sacci. I lavori hanno una durata di 270 giorni, a luglio 2024 lo stato di avanzamento degli stessi è pari al 60%.



*Nuovo svincolo in località Pollino*

- SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano -1° lotto** (costo 13,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020 ed ulteriori risorse regionali nell'esercizio 2024 per 1 mln per l'incremento dei costi del materiale). I lavori di costruzione della variante alla SR 71 tra Subbiano Nord e la località Calbenzano, nel Comune di Subbiano (AR), sono finalizzati a dare continuità all'azione di adeguamento di un tratto di SR 71 la cui sinistrosità è dovuta essenzialmente alla larghezza della piattaforma attuale, pari a circa 6 m, ed alla presenza di numerosi accessi diretti pericolosi. L'intervento consente il proseguimento dall'Alto Casentino verso Subbiano della variante di Calbenzano: 3 km di variante suddivisi in 2 lotti, per rendere più fluida e sicuro la viabilità in quel tratto e su tutta la 71. La consegna dei lavori è avvenuta nel mese di marzo 2023 ed i lavori sono attualmente in corso.



- SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano 2° lotto** (costo 14,25 mln finanziato con FSC 2014-2020 per 11,5 mln e risorse regionali per 2,75 mln). L'intervento comprende anche il collegamento e le opere accessorie tra il Lotto 1 e il Lotto 2. La variante stradale ha una lunghezza di circa 1,230 Km e prevede la realizzazione di due nuovi ponti e di un nuovo svincolo in località Travigante. Nel gennaio 2021 è stata pubblicata la gara per l'affidamento dei lavori e i lavori sono stati aggiudicati. Dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la precedente aggiudicazione sono stati affidati i lavori a gennaio 2024. L'aggiudicazione è stata poi annullata dalla sentenza del

TAR che ha accolto il ricorso della seconda ditta in graduatoria. La sentenza di annullamento è stata impugnata dalla prima ditta proponendo appello in Consiglio di Stato. A seguito della Sentenza del Consiglio di Stato si procederà alla nuova aggiudicazione.

- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante alla SR 71 in Comune di Cortona**

Si tratta di una variante che collega l'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle - tratto compreso tra loc. Mucchia e lo svincolo Pietraia del RA6 Bettolle – Perugia- (costo 17,339 mln - finanziamento FSC 2014-2020 di 16,678 mln, FSC 2000-2006 di 0,319 e 0,342 mln di risorse regionali). Tale variante ha uno sviluppo complessivo di circa 5.200 m e inizia dalla rotatoria di recente realizzazione tra la variante alla SR 71 e la SC Vallone, dove si prevede che si innesti sovrapponendosi al ramo della strada comunale che procede verso ovest. Dopo circa 200 m il tracciato abbandona la sede stradale esistente e, dirigendosi verso sud, supera il nucleo abitato di Mucchia e prosegue assecondando quanto più possibile il reticolo idraulico e la tessitura della maglia agraria, fino a incontrare la SP 33 Riccio Barullo dove è prevista la realizzazione di una intersezione a rotatoria. Da qui e fino all'attraversamento del Torrente Mucchia la variante si sviluppa in parte in affiancamento e in parte in sovrapposizione al tracciato della SP 33. A sud del nuovo ponte, previsto in corrispondenza dell'esistente che sarà demolito, la variante prosegue fino allo svincolo del RA 6 Perugia Bettolle in loc. Le Caselle sovrapponendosi inizialmente alla SP 33 per poi divergere e aggirare a nord dell'abitato, dove si prevede la realizzazione di una nuova rotatoria. I lavori, consegnati il 26 settembre 2022, sono ad oggi in corso (stato di avanzamento a maggio pari al 45%), con ultimazione prevista a maggio 2026. Ad aprile 2024 è iniziata la costruzione delle fondazioni del nuovo ponte sul torrente Mucchia che avrà lunghezza di oltre 40 m e un impalcato in acciaio e cemento armato.



Planimetria



Lavori di realizzazione del nuovo ponte sul torrente Mucchia - realizzazione di una spalla



Lavori di realizzazione di una paratia



Lavori di realizzazione del nuovo ponte sul torrente Gravenna

- **SR 74 MAREMMANA - Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 41+300 al km 59+500 Lotto 2 "Nuovo ponte sul fiume Fiora"** (costo 12,7 mln, finanziato con FSC 2014-2020 per 11,1 mln e risorse regionali) –

L'opera prevede la realizzazione di un nuovo ponte, immediatamente a valle dell'esistente, di lunghezza complessiva pari a circa 140 m, avente larghezza di 10,50 metri in grado di accogliere la sezione stradale di tipo C1, composta da una corsia per senso di marcia da 3,75 metri affiancata da una banchina da 1,50 metri di larghezza. Ciò consente di eliminare



le criticità attuali del tratto della SR 74 che attraversa il fiume Fiora (con attuale limite di portata di 20T e ridotta sezione stradale). Il nuovo impalcato è previsto con una struttura mista acciaio-calcestruzzo, lo schema statico scelto è del tipo arco-telaio, più comunemente nota come “a cavalletto”, che richiama in una chiave più moderna il manufatto esistente. Ad aprile 2022 è stato approvato il progetto definitivo ed indetta la gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori. L'importo complessivo per la progettazione esecutiva, per il monitoraggio ambientale, per la bonifica da

ordigni bellici e per l'esecuzione dei lavori è pari a circa 9 mln per un quadro economico pari a circa 12,7 mln. La consegna dell'appalto è avvenuta nel mese di marzo 2023, mentre la conclusione è stimata per la fine del 2025. L'attività di bonifica bellica delle aree di cantiere si è conclusa a luglio 2024. La conclusione di tale prestazione è stata però posticipata alla fine del mese di ottobre a causa del ritrovamento di un ordigno bellico risalente alla seconda guerra mondiale. A seguito della conclusione positiva della bonifica bellica sarà possibile sottoscrivere l'atto aggiuntivo previsto al contratto di appalto e predisporre la consegna dei lavori di realizzazione del ponte.

- **SR 325 DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO - Messa in sicurezza ed adeguamento** (costo 2,71 mln interamente finanziato con FSC 2014-2020). La SR 325 è un'importante arteria stradale che attraversa le province di Firenze, Prato e Bologna per una lunghezza complessiva di circa 93 Km, di cui 31 Km in Toscana. In particolare per la Val di Bisenzio è una infrastruttura di fondamentale importanza in quanto costituisce, di fatto, la principale ed unica via di comunicazione con il capoluogo di provincia Prato e con i collegamenti autostradali dell'A1. Una volta completate, le opere consentiranno di mettere in sicurezza due tratti di strada particolarmente pericolosi in località Il Fabbro (Comune di Cantagallo) e Terrigoli (Comune di Vernio), in particolare per le utenze deboli (pedoni), mediante la realizzazione di nuovi percorsi pedonali di collegamento dei vari centri abitati. Tutti i lavori si inseriscono in un contesto più ampio di interventi grazie ai quali, ad oggi, circa il 60% del tracciato stradale garantisce elevati standard di sicurezza. I lavori sono stati consegnati il 18/06/2020, sono conclusi per la località “Il fabbro” mentre sono in corso quelli in loc. Terrigoli



*Adeguamento e messa in sicurezza della SR 325, Località il Fabbro*

- **SR 429 DI VAL D'ELSA – Lotto 3 della variante alla SR 429 – tratto Castelfiorentino – Certaldo** (costo 34,904 mln finanziamento FSC 2014-2020 di 29,6 mln e 5,30 mln risorse regionali), L'intervento consiste in un lotto intermedio dell'arteria di collegamento tra Empoli e Poggibonsi, che bypassa gli abitati di Certaldo, Castelfiorentino e delle frazioni limitrofe anche in Comune di Empoli e risulta di fondamentale importanza per concludere e rendere percorribile su tutta la sua lunghezza l'itinerario per il collegamento tra il raccordo autostradale Firenze-Siena (Poggibonsi) e la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno (Empoli), già parzialmente aperto al traffico relativamente con i lotti VI, V e IV. La nuova infrastruttura unirà i lotti già realizzati alleggerendo il traffico dallo svincolo di Certaldo Ovest



in località Mulinaccio, fino a Castelfiorentino Est nell'intersezione a rotatoria in località Torricella in Comune di Gambassi Terme (FI). L'intervento prevede inoltre la realizzazione della Cassa di espansione "Casino d'Elsa" sul fiume omonimo in Comune di Gambassi Terme, necessaria per ridurre il rischio idraulico sul territorio interessato dalla realizzazione della variante. Il contratto d'appalto per la realizzazione dell'ultimo lotto in Variante alla SR 429 prevede l'ultimazione dell'opera per ottobre 2026. L'opera è ad oggi realizzata per circa il 40%.

- **SR 445 DELLA GARFAGNANA - Completamento della variante di S. Chiara**, già finanziata con piano 2003-2007. Realizzazione svincolo della variante alla SR445 con la viabilità esistente in località Gassano in comune di Fivizzano - Variante di Santa Chiara - Lotto 2 (costo 5,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020). I lavori consentiranno di completare la variante alla SR 445 nell'abitato di Gassano: il collegamento unirà il primo lotto della variante aperta al transito nel dicembre 2017 ad ovest dell'abitato, dopo il superamento della linea ferroviaria Lucca-Aulla. In particolare il nuovo tratto prevede la costruzione un viadotto di circa 180 metri in struttura mista acciaio-calcestruzzo. Il tracciato stradale avrà lunghezza complessiva di 500 metri con parti terminali in rilevato in modo da consentire l'innesto alle viabilità esistenti. Le opere prevedono inoltre la riorganizzazione degli svincoli di accesso ed uscita all'abitato di Gassano. La consegna parziale dei lavori è intervenuta nel maggio 2021 e definitivamente a marzo 2022. Il contratto è stato risolto nel luglio 2023 per grave inadempienza e grave ritardo dell'appaltatore; sono ad oggi in corso gli adempimenti conseguenziali alla risoluzione del contratto e l'individuazione di un nuovo operatore economico per il completamento dell'opera.



- **Nuovo Ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 PISTOIESE** (costo 71,5 mln, finanziato con risorse FSC MIMS 21-27 e con risorse regionali). Nel gennaio 2019 la Giunta ha approvato l'accordo fra la Regione Toscana, il Comune di Lastra a Signa e il Comune di Signa per la realizzazione del nuovo ponte sull'Arno per il collegamento tra lo svincolo della SGC FIPILI di Lastra a Signa e via Arte della Paglia in comune di Signa. Il progetto del nuovo Ponte sull'Arno a Signa rappresenta un'opera cruciale per la viabilità regionale e per tutta l'area della piana fiorentina e pratese consentendo di risolvere l'attuale congestione da traffico sull'unico punto di collegamento tra Signa e Lastra a Signa. L'opera consentirà un ulteriore attraversamento sull'Arno insieme al Viadotto dell'Indiano a monte ed al nuovo Ponte in località Fibbiana che interessa i Comuni di Capraia e Limite e Montelupo più a valle da realizzare da parte di ANAS. A luglio 2021 sono stati

stanziati 1,5 mln per la progettazione del nuovo ponte. A fine agosto 2023 è stato aggiudicato l'appalto integrato per il progetto definitivo e la realizzazione dell'opera. E' attualmente in corso lo svolgimento della Conferenza di servizi decisoria volta all'approvazione del progetto definitivo e l'aggiudicazione efficace. Con l'approvazione del progetto definitivo sarà dichiarata la pubblica utilità e si potrà dare corso alla procedura espropriativa. L'inizio lavori è previsto nel 2025 con l'esecuzione della bonifica bellica mentre nel 2026 inizieranno le opere di realizzazione del corpo stradale che sarà completato con il nuovo ponte e relativo viadotto nel 2027. Il collaudo è quindi previsto nel 2028 e l'infrastruttura potrebbe entrare in funzione entro lo stesso anno. Il costo di investimento dell'opera pari a complessivi 71,5 mln è finanziato per 49,9 mln, con fondi FSC (Fondi di Sviluppo e coesione MIMS 2021-2027 – Delibera CIPESS 1/2022) incrementati con l'aggiornamento del prezzario 2022 a 65,369 mln (15,469 mln Delibera CIPESS n. 35/2022) e per 6,131 mln con fondi regionali.



*Tracciato del Nuovo Ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 PISTOIESE*



*Rendering Foto inserimento del Nuovo Ponte sull'Arno*

Per quanto riguarda gli interventi **in corso di progettazione** presso gli uffici regionali sono in corso le progettazioni per gli interventi finanziati con le risorse FSC 21-27 per complessivi 116,2 mln individuati quali interventi strategici sul territorio con Dec. GR 37/2024 e oggetto dell'Accordo di Coesione tra Regione Toscana e Governo firmato nel marzo 2024. Si tratta in particolare dei seguenti interventi:

- **SGC FI.PI.LI - Miglioramento dello svincolo a rotatoria della FI-PI-LI con la SR 206 in località Vicarello** (2 mln a valere sul FSC 21-27 e 1,3 di risorse regionali). Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato completato in data 16 ottobre 2023. E' stata convocata la Conferenza dei Servizi il 28 novembre 2023. E' in corso la fase della progettazione esecutiva E' ipotizzabile l'indizione della gara all'inizio dell'anno 2026;
- **SGC FI.PI.LI - svincolo della SGC FI.PI.LI in località Montopoli** (costo 3,5 mln) -. E' stato affidato ed eseguito lo studio di fattibilità per la valutazione di più alternative con valutazione di una soluzione progettuale più ampia.
- **SGC FI-PI-LI-** Si è conclusa la prima fase di modellazione propedeutica ai successivi interventi di progettazione della corsia di emergenza sull'intera FI-PI-LI.
- **SR 64 del Cipressino (ex SP 64) in provincia di Grosseto (65 mln a valere sul FSC 21-27)**. Con l'approvazione della Delibera del Consiglio Regionale n.5 del 30/01/2024 è stato portato a termine l'iter per la classificazione amministrativa a strada regionale della SP n.64 "del Cipressino". Si tratta di oltre 31 km di strade provinciali (Comuni di Civitella Paganico, Cinigiano, Arcidosso e Castel del Piano all'interno del territorio della Provincia di Grosseto) relativi a:

1. bretella di collegamento tra lo svincolo di Paganico Nord della SS223 (caposaldo iniziale km 0+000 della nuova viabilità) e SP64 in corrispondenza del km 1+225 e avente lunghezza 1,035 km;
2. dalla SP n. 64 "del Cipressino" nel tratto compreso tra il dal km 1+225 e il km 27+405 in corrispondenza del Bivio con la SP 26 "di Arcidosso" per una lunghezza di 26,18 km;
3. della SP26 di Arcidosso dal km 0+000 al km 4+095 (caposaldo finale, km 31+310 della nuova viabilità) per una lunghezza di 4,095 km.

Il tracciato si sviluppa principalmente in ambito extraurbano, attraversa un ridotto numero di centri abitati e crea una connessione diretta fra l'area geotermica amiatina e la viabilità di interesse nazionale ed europeo rappresentata dalla SS 223-E78; tale connessione, opportunamente adeguata, potrà rappresentare un importante collegamento viario, tale da consentire un adeguato sviluppo delle attività geotermiche in coerenza alle esigenze di produzioni energetiche ecocompatibili favorendo al contempo anche le attività turistiche, agricole e commerciali dell'intera area amiatina.

L'inclusione della SP64 del Cipressino tra le strade regionali è avvenuta d'intesa con la Provincia di Grosseto a valle di una scelta strategica di indirizzo dell'Amministrazione a sostegno dello sviluppo del territorio effettuata considerando anche la necessità di potenziare il sistema infrastrutturale locale che non comprendeva viabilità rispondenti ai requisiti di coerenza fissati con il PIT per le strade regionali.

Le risorse del FSC consentono di realizzare un importante programma di investimento finalizzato a superare le principali criticità esistenti, attraverso importanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza. Attualmente sono in corso studi propedeutici alla progettazione.

- **SR 71- Variante alla SR 71 da Montecchio a Camucia - Lotto 3: Comune di Cortona** (14 mln a valere sul FSC 21-27). L'intervento prevede il collegamento tra la SP 28 e la rotatoria su via Delle Padule. E' stato approvato in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnico economica nel mese di dicembre 2023 ed il progetto è stato successivamente verificato nel giugno 2024. E' in corso la progettazione esecutiva.
- **SR 71 - Variante esterna di Arezzo: Comune di Arezzo nel tratto tra San Giuliano a Giovi.** l'intervento prevede il collegamento tra il raccordo autostradale e la SR 71. L'analisi multicriteria dei possibili tracciati della variante esterna di Arezzo dal raccordo autostradale alla SR 71 in località Ponte alla Chiassa è conclusa ed inviata al Comune per le valutazioni attualmente in corso.
- **SR 206 Pisana Livornese** (2,2 mln a valere sul FSC 21-27) - Progettazione definitiva ed esecutiva per la realizzazione di due rotatorie in corrispondenza della SP 5BIS Delle Colline per Orciano e della SP 11TER per Orciano della Provincia di Livorno - LOTTO I per il quale è in corso la fase della progettazione. E' ipotizzabile l'indizione della gara all'inizio del 2026.
- **SR 206 Pisana livornese** – Progettazione definitiva ed esecutiva per la realizzazione di due rotatorie in corrispondenza della SP 11BIS Del Chiappino e della SP 8BIS Delle Capanne della Provincia di Livorno - LOTTO 2. Il progetto esecutivo è stato completato ed è stata espletata la Conferenza dei Servizi che ha dato parere favorevole sul progetto definitivo. E' in corso la verifica del progetto esecutivo al fine di procedere con la validazione dello stesso.
- **SR 435 - Sistemazione dell'intersezione tra la SR 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese** (9,6 mln a valere sul FSC 21-27). Il progetto prevede la realizzazione di tre principali interventi, anticipati dallo spostamento dei numerosi sottoservizi attualmente presenti sul ponte e sulla passerella di monte, previa realizzazione verso monte di una passerella provvisoria, che funzionerà da by-pass temporaneo, da demolire a intervento concluso. Si prevede:
  1. inserimento di una rotatoria su Via Lucchese, parzialmente aggettante sul corso d'acqua a quota di sicurezza, nel punto di immissione in riva destra sul Ponte sul Fiume Nievole;

2. consolidamento del Ponte, con ampliamento della carreggiata e realizzazione di percorsi pedonali su entrambi i lati;
3. allargamento della sezione della strada verso Serravalle mediante realizzazione di berlinese di pali.

Attualmente è in corso la Conferenza di Servizi decisoria sul progetto di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi del nuovo codice dei contratti D. Lgs n. 36/2023.

- **SR 436 FRANCESCA- Riorganizzazione sistema viario relativo alla SP25 San Rocco e alla SR436 nel comune di Larciano** (15 mln, di cui 11,4 a valere sul FSC 21-27)- L'intervento ha uno sviluppo di 750m circa e prevede la realizzazione di un tracciato in variante alla SR 436 "Francesca" con una strada extraurbana di categoria C che utilizza parte di viabilità esistente – in parte provinciale (SP 25), in parte comunale (Via Dalla Chiesa) – e ne costituisce l'unione. Il tracciato si colloca ad est dell'attuale SR 436, dentro l'abitato di Castelmartini, anch'esso ad est della principale area umida della Toscana settentrionale, il Padule di Fucecchio. A seguito di verifica di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale, il progetto è stato escluso da tale procedura con alcune prescrizioni. Per l'intervento è stata svolta la Conferenza dei Servizi decisoria nel novembre 2021, le cui prescrizioni hanno richiesto alcune modifiche, recepite con l'approvazione del progetto definitivo avvenuta con decreto dirigenziale dei primi giorni del mese di luglio 2024; con lo stesso atto è stata decretata la conclusione positiva della conferenza dei servizi e la dichiarazione di pubblica utilità ai sensi del DPR 327/2001.
- **SR 436 FRANCESCA - Variante fra la località Pazzera e la strada provinciale 26 Camporcioni in località Biscolla – Lotto 4** (12 mln a valere sul FSC 21-27). L'intervento consiste nell'adeguamento funzionale dell'attuale SP 22 del Porrione e del Terzo alla tipologia di una strada Extraurbana Secondaria tipo C1, ai sensi del DM 05.11.2001. E' previsto l'ampliamento della SP22 esistente fino a raggiungere la sezione di m.10,50, la rimodellazione della planimetria stradale e del profilo altimetrico. Sono previsti inoltre:
  - la realizzazione di due nuove rotatorie, una per sostituire l'intersezione a T tra la SP 22 e via Marconi , l'altra per dare accesso alla viabilità di servizio e alle strade di accesso ai fondi;
  - la realizzazione di una strada di servizio parallela alla strada in progetto per la confluenza degli accessi attualmente presenti;
  - la realizzazione di una pista ciclabile anch'essa parallela alla strada in progetto, a collegamento dei percorsi ciclabili esistenti o pianificati, in accordo con il Piano Strutturale del Comune di Pieve a Nievole.
 E' attualmente in corso la Conferenza di Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo.
- **SR 436 FRANCESCA - Circonvallazione dei centri abitati: Variante tra la Località Porto dei Pescatori, in Comune di Fucecchio alla SP 111 in Comune di Cerreto Guidi.** Nel mese di novembre 2023 è stato affidato il servizio per la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali e per la progettazione di fattibilità tecnica economica.
- **SR 436 FRANCESCA - Circonvallazione dei centri abitati: Variante in località Stabbia fra Ponte di Masino e via Fornace in Comune di Cerreto Guidi.** . Nel mese di novembre 2023 è stato affidato il servizio per la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali e per la progettazione di fattibilità tecnica economica.

Per quanto riguarda le opere di **risanamento acustico**, degli interventi programmati per il triennio 2019- 2021 per circa 7 mln, sono in progettazione quelli localizzati sulla SGC FI-PI-LI nel Comune di San Miniato (900 mila euro), per i quali a marzo 2023 risulta completata la progettazione esecutiva ed è in corso la conferenza dei servizi con la indizione della gara prevista entro il mese di dicembre 2024. Sulla SGC FI-PI-LI nel Comune di Scandicci (costo 5,145 mln) nel mese di giugno 2021 è stato approvato il progetto definitivo (stralci A e B) e per lo stralcio A dal 1+170 al 2+400 km in comune di Firenze sono iniziati i lavori di ampliamento della banchina in destra con

il contestuale completo rifacimento dei tratti esistenti di barriera acustica in direzione mare (importo complessivo quadro economico 3,8 mln). L'aggiudicazione dell'appalto è avvenuta nel mese di dicembre 2021, il contratto ha avuto luogo a giugno 2022 e la consegna dei lavori dello stralcio A è avvenuta nel mese di novembre 2022 con previsione di fine lavori dicembre 2024.

La Giunta ha verificato nel maggio 2022 lo stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali ai sensi del DM 29/11/2000, e ha deciso di finanziare nello stesso anno, con quasi 903 mila euro, due interventi sulla SR 66 di cui alla DCR 41/2016: nel Comune di Campi Bisenzio, località San Piero a Ponti (sono disponibili oltre 597 mila euro) e nei Comuni di Poggio a Caiano e Campi Bisenzio (sono disponibili oltre 305 mila euro). A luglio 2022 è stato approvato il progetto esecutivo e indetta la gara di appalto da oltre 773 mila euro per lavori di risanamento acustico sulla SR 66 nei Comuni di Campi Bisenzio e Signa, località San Piero a Ponti, ed i lavori sono stati ultimati nel 2023, mentre per Poggio a Caiano la gara è stata indetta a giugno 2023, il contratto è stato sottoscritto il 13 dicembre 2023 e in fase di approvazione della perizia attuativa e di consegna lavori. 1,133 mln euro il costo previsto

Con DCR 33/2022, il Consiglio ha aggiornato, con un nuovo elenco di priorità degli interventi, il Piano di contenimento e abbattimento del rumore sulla viabilità di interesse regionale.

A seguito della mappatura acustica ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 194/2005 si è dato avvio alla predisposizione, con il supporto di ARPAT, del Piano di azione ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 194/2005 che è stato ultimato e trasmesso al Ministero a luglio 2024; nel frattempo come previsto dalla normativa vigente è stato inviato agli agglomerati urbani di Firenze, Prato e Livorno il Piano di azione per i tratti di interesse.

A marzo 2023 la Giunta con DGR 203 ha verificato lo stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali ai sensi del DM 29/11/2000, e ha deciso di finanziare nel 2023, gli interventi di risanamento acustico sulla SR 435 nel Comune di Pescia dal km 12+939 al km 15+067 (contratto sottoscritto il 01/07/2024, lavori in corso), sulla SR 71 nel Comune di Subbiano dal km 161+370 al km 162+927 (conclusi a febbraio 2024), e sulla SR2 nel Comune di Poggibonsi loc. Staggia dal km 246+200 al km 247+100 (lavori conclusi nel novembre 2023).

A maggio 2023 la Giunta con Decisione n. 22 del 15/05/2023 "Interventi di risanamento acustico delle strade regionali di cui alla D.C.R. n. 33/2022, di competenza della Regione Toscana ai sensi della L.R. 22/2015, da realizzarsi tramite Accordo Quadro", al fine di perseguire l'obiettivo del risanamento acustico, ha deciso di procedere tramite accordo quadro alla realizzazione degli interventi di risanamento acustico delle strade regionali di cui all'Allegato C della DCR 33/2022 e che presentano un indice di priorità entro 1000 (IP), ad eccezione degli interventi sulla SGC FI-PI-LI, che per le caratteristiche geometriche e di traffico della strada prevedono tipologie di lavori e cantierizzazione più complessi.

L'accordo quadro ha la durata di quattro anni ed è stato suddiviso in 4 lotti la cui la gara di appalto si è svolta e sono stati firmati i contratti. Sono già in corso di progettazione e realizzazione i primi interventi finanziati sulla:

- SR 66 in loc. Sant'Angelo per euro 1.430.000 (finanziamento 2023 – lavori consegnati a luglio 2024) nei comuni di Campi Bisenzio e Signa
- SR 435 in loc. Collodi per 1 mln (finanziamento 2023) nel Comune di Pescia,
- SR 435 per 1,815 mln (finanziamento 2023) nel Comune di Lucca e Capannori

Nel 2023 sono stati realizzati anche i seguenti interventi sulla:

- SR 2 in loc. Staggia nel comune di Poggibonsi con finanziamento di euro 410.000
- SR 71 nel Comune di Subbiano con finanziamento di euro 1.150.000

## **COMPLETAMENTO DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DELLE PROVINCE**

Per gli interventi sulle strade regionali con competenza attuativa rimasta alle Province (ad oggi 5 interventi) la Regione trasferisce le risorse finanziarie attraverso delibere di attuazione del PRIIM, tenuto conto dei vincoli delle risorse di investimento, al fine di proseguire e completare gli interventi programmati, svolgendo un monitoraggio costante delle opere.

Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti, **in corso**, la cui competenza attuativa è provinciale si segnalano:

- **la SR 222 CHIANTIGIANA - variante al centro abitato di Grassina:** ad aprile 2017 sono stati avviati i cantieri nel comune di Bagno a Ripoli. Per l'intervento la Regione ha investito oltre 17 mln, su un valore complessivo di 26,3 mln. La variante alla SR 222 CHIANTIGIANA presenta due tratti: Ponte a Niccheri – Ghiacciaia (Sp56) per 2260 metri e Capannuccia (Sp 56) – Le Mortinete per 2350 metri. La variante consentirà la riduzione del pesante impatto del traffico sul centro abitato di Grassina, dove nelle ore di punta si ha un transito di veicoli nelle due direzioni pari a circa 2.000 veicoli/ora. Inoltre renderà più fluido il traffico, consentirà la moderazione della velocità e l'aumento dell'accessibilità ai sistemi paesaggistici collinari. A dicembre 2019 la Regione ha preso atto che, a seguito della risoluzione del contratto precedente e dell'aggiornamento del progetto alle nuove normative ed ai nuovi prezzi, deve essere bandita una nuova gara d'appalto; viene data attuazione al primo lotto con lo stanziamento di ulteriori 876 mila euro di risorse regionali. Ad agosto 2021 sono stati aggiudicati definitivamente i lavori del I lotto, tratto 1 Ponte a Niccheri – Ghiacciaia, consegnati nel gennaio 2022. La fine lavori è prevista entro il 2025.
- **la SR439 Sarzanese-Valdera - Variante di Castelnuovo Valdicecina:** La Giunta regionale ha stanziato 1,65 mln di ulteriori risorse regionali per la realizzazione dei lavori necessari a rendere collaudabile l'intera opera della variante stradale al centro abitato di Castelnuovo Valdicecina. La variante serve a liberare Castelnuovo Valdicecina dal traffico di auto e mezzi pesanti e garantire una migliore mobilità all'intera Valdicecina con una vera e propria circonvallazione. A luglio 2022 sono stati aggiudicati i lavori; il cantiere è stato consegnato a settembre 2022. A maggio 2024 la GR ha assegnato alla Provincia di Pisa un ulteriore finanziamento di euro 601 mila euro per incremento di costi necessari alla collaudabilità dell'opera.
- **la SR445 della Garfagnana - Ripristino e messa in sicurezza di movimento franoso in località "Acquabona"** nei comuni di Galliciano e Castelnuovo Garfagnana - Completamento dei lavori grazie a un ulteriore finanziamento regionale di 500mila euro che è stato assegnato alla Provincia di Lucca per portare a termine l'intervento già finanziato. Il nuovo investimento regionale permetterà la conclusione dell'opera di consolidamento del versante. I lavori sono iniziati a febbraio 2022 e si sono conclusi a febbraio 2024

## **SGC FI-PI-LI**

Tra le strade di interesse regionale una funzione di rilievo è svolta dalla **SGC FI-PI-LI** la cui gestione, fino alla costituzione ed entrata in servizio del nuovo gestore Società Toscana Strade, di cui si tratterà nel paragrafo seguente, è delegata ad oggi alla Città Metropolitana di Firenze sull'intero tracciato regionale mediante convenzione siglata con Regione Toscana, Provincia di Pisa e Provincia di Livorno, sul cui territorio transita la strada.

Nel maggio 2018 è stata firmata la nuova convenzione, che sostituisce la precedente, finalizzata anche alla disciplina dell'utilizzazione dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada (art.142, comma 12 bis, del D.lgs. 285/1992). A tale scopo è stata integrata la normativa regionale in materia di viabilità (art. 22, comma 4ter, della LR 88/1998 aggiunto con LR 68/2017).

Nel mese di giugno 2019 è stato sottoscritto un atto integrativo alla Convenzione del 2018 con il quale è stata prevista la possibilità per la Città Metropolitana di Firenze, in qualità di Ente Gestore della SGC FI-PI-LI, di evidenziare la necessità di attuare interventi aggiuntivi relativi alla gestione e manutenzione e per la Regione Toscana di valutare tale necessità e di stanziare il relativo finanziamento.

La convenzione è stata rinnovata ai sensi dell'art.4 della stessa e ne è stata data notifica nel Decreto Dirigenziale n.4835 del 09/03/2023

In particolare con l'attuazione della suddetta convenzione:

- le Province e la Città Metropolitana di Firenze investono sulla SGC FI-PI-LI una quota parte prefissata del proprio 50% dei proventi previsti dall'art.142 del Codice della Strada, riconoscendo la strategicità della SGC FI-PI-LI anche per la rete stradale provinciale;
- la Regione recupera la quota annuale di circa 3 mln, destinata alla manutenzione della FI-PI-LI, reintegrandola a valere sui proventi previsti dall'art. 142 del Codice della Strada derivanti dall'attività sanzionatoria della Città Metropolitana di Firenze e delle Province di Pisa e Livorno incassata annualmente, destinandola laddove necessario alla manutenzione delle strade regionali;
- una somma fino ad un massimo di 2,5 mln per ogni anno, sempre a valere sui proventi derivanti dall'attività sanzionatoria effettuata sulla FI-PI-LI, viene destinata dalla Regione alla progettazione e alla realizzazione di interventi d'investimento sulla stessa FI-PI-LI, in coerenza con le destinazioni di cui all'art.142 del Codice della Strada.

La Regione Toscana, su richiesta della Città Metropolitana, nelle more dell'istruttoria per l'eventuale assegnazione di risorse richieste a valere sui fondi FSC 2021-2027, ha stanziato con DGR 1094/22 1,213 mln per la manutenzione straordinaria dei giunti di dilatazione sui ponti della SGC FI-PI-LI ai sensi dell'art. 18 bis della Convenzione.

Al fine di portare avanti il programma di interventi per la manutenzione straordinaria dei giunti proposto dalla Città Metropolitana, ulteriori somme sono state stanziate con DGR 480/24 per un totale di 2 mln.

A valere sul programma triennale 2022-2029 sulle strade regionali previsto dal DM 141/22, che finanzia programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale di competenza di Regioni, Province e Città metropolitane, è stato infine presentato il progetto denominato *“Interventi di manutenzione straordinaria, rifacimento profondo, adeguamento normativo delle diverse componenti dell'infrastruttura tra cui interventi di Progettazione e Realizzazione di: attenuatori d'urto, guard-rail e transizioni. Miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura esistente. FI-PI-LI. - anni dal 2022 al 2029”* per complessivi 2,768 mln.



Al fine di far fronte agli anomali incrementi di costo occorsi a seguito della crisi pandemica e della successiva crisi economica la Regione Toscana ha stanziato 2 mln nel 2023 per lavori di manutenzione aggiuntivi sulla SGC FI-PI-LI.

## TOSCANA STRADE

Il Programma di governo 2020-2025, approvato dal Consiglio con risoluzione n.1 del 21 ottobre 2020, prevede che, nell'ambito delle attività volte a rilanciare gli investimenti per una Toscana più moderna e competitiva, per la realizzazione dei cantieri ed il riutilizzo di introiti che a vario titolo possono essere recuperati nella mobilità si costituisca un soggetto autonomo, **Toscana Strade**, che possa facilitare l'apertura dei cantieri e reinvestire tutti i ricavi della gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo della rete stradale regionale.

Con la deliberazione G.R. n. 1142 del 8 novembre 2021, “Determinazioni in merito all'avvio del percorso per la costituzione della Società Toscana Strade” si è disposto tra l'altro di avviare un percorso giuridico ed economico finanziario, alla luce della normativa vigente nazionale e regionale con particolare riferimento al Testo Unico società – Dlgs 175-2016 (Testo unico in

materia di società a partecipazione pubblica), che contempri la costituzione di una Società e le soluzioni giuridiche-amministrative ed economiche finanziarie con individuate le forme di affidamento e le modalità organizzative dell'espletamento delle funzioni di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, pronto intervento e delle funzioni amministrative per la gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo della rete stradale regionale, partendo dalla gestione della FI-PI-LI, prendendo atto dell'analisi dell'attuale gestione; disponendo inoltre di conferire mandato per l'attivazione di una procedura amministrativa diretta alla verifica della fattibilità dell'operazione societaria, indicando le specifiche risorse disponibili.

E' stato quindi affidato un servizio esterno per l'analisi tecnica, giuridica ed economico-finanziaria per la costituzione di una Società in house della Regione Toscana che gestisca la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno (S.G.C. FI-PI-LI - prevedendo nella programmazione dei nuovi interventi sia i necessari adeguamenti che il possibile ampliamento delle corsie e/o la realizzazione della terza corsia a partire dai tratti prioritari) con eventuale successiva estensione operativa a tutte le strade regionali.

A seguito degli approfondimenti svolti, è stata messa a punto una proposta di legge regionale ed una proposta di Statuto della costituenda società; nel mese di maggio 2023 la documentazione è stata approvata dalla Giunta per la trasmissione alla Corte dei Conti e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ai fini dell'espressione dei pareri previsti dalla normativa in materia di società a partecipazione pubblica, ed in vista del successivo passaggio in Consiglio. Una volta pervenuti i pareri dell'Autorità garante e della Corte dei Conti, la Giunta nel settembre 2023 ha adottato la proposta di legge per l'istituzione della Società, che è ad oggi in esame in Consiglio ai fini della sua approvazione.

#### **PDL 1 dell'11/09/2023 - Costituzione della Società Toscana Strade S.p.a. Modifiche alle leggi regionali 88/1998 e 30/2005.**

La proposta di legge regionale è finalizzata alla creazione della Società Toscana Strade S.p.a, interamente partecipata dalla Regione Toscana, per l'espletamento delle funzioni di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, pronto intervento e delle funzioni amministrative per la gestione in sicurezza della strada di grande comunicazione FI-PI-LI, per poi eventualmente estendere il suo operato a tutte le strade regionali della Toscana.

Ad oggi, ai sensi della legge regionale 1 dicembre 1998 n. 88, come modificata nel 2016 in attuazione della LR 22/2015, la Regione Toscana è l'Ente competente alla progettazione e realizzazione delle opere di miglioramento della rete stradale regionale programmate dal PRIIM, comprese quelle sulla SGC FI-PI-LI, mentre la manutenzione, il pronto intervento e le funzioni amministrative concernenti la gestione della SGC FI-PI-LI sono espletate dalla Città Metropolitana di Firenze sulla base di una Convenzione, prevista all'articolo 22 comma 3 bis della medesima l.r. 88/98, fra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, le Province di Pisa e di Livorno.

La normativa consentirà a Toscana Strade di subentrare alla Città metropolitana di Firenze che attualmente gestisce i circa 98 km della superstrada tramite il Global Service di Avr, mentre ad oggi è la Regione a effettuare gli investimenti sulla rete. Obiettivo della riforma è istituire una società completamente dedicata con un assetto di gestione che comprenderà anche la manutenzione ordinaria, straordinaria e le opere di adeguamento. Un sistema nuovo, più snello, autosufficiente, in grado di garantire più sicurezza e qualità e ovviare alla necessità di opere strutturali.

La proposta poggia su approfondite analisi economico-finanziarie e giuridiche che hanno tenuto conto dell'attuale gestione ed hanno evidenziato la convenienza economica e la sostenibilità finanziaria della nuova governance, che ha l'obiettivo di garantire la sicurezza stradale e la contestuale fruibilità del servizio ai cittadini in un'ottica di contenimento delle spese della società a controllo pubblico per il loro funzionamento.

Dalle analisi effettuate infatti si evince come l'attuale assetto di gestione e gli attuali flussi economici non siano più sufficienti in prospettiva per far fronte alle esigenze di manutenzione della SGC FI-PI-LI (crescenti nei prossimi anni secondo le previsioni di traffico realizzate; già ad oggi il traffico giornaliero medio sulla rete in prossimità delle aree di Firenze e Pisa è pari a circa 50 mila veicoli al giorno, analogo a quello di un'autostrada), secondo livelli di servizio dell'infrastruttura adeguati. Per non gravare sugli Enti e quindi sui fondi pubblici è necessario identificare un nuovo paradigma di gestione della FI-PI-LI, che permetta la sostenibilità economica della stessa.

Lo studio evidenzia inoltre l'efficacia di un'azione amministrativa che individui le funzioni in un unico soggetto, al fine di evitare la frammentazione attuale delle responsabilità, il disallineamento fra le attività di programmazione e il monitoraggio con il quadro delle esigenze per migliorare la sicurezza della fruibilità della strada da parte degli utenti ed efficientare la gestione dei ricavi per rispondere alle esigenze di investimento. L'analisi condotta evidenzia quindi che vi sono specifici e maggiori benefici per la collettività connessi all'affidamento in house, sia in termini di funzionalità delle soluzioni rispetto alle esigenze e agli obiettivi perseguiti dall'Amministrazione (efficacia) sia del corretto impiego delle risorse pubbliche (efficacia-economicità).

La proposta di legge prevede che entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge verranno costituiti e insediati gli organi della nuova società e nominato l'amministratore unico che entro 12 mesi recluterà il personale. La proposta prevede che la nuova società in house della Regione operi con personale proprio, salvo la collaborazione degli uffici regionali all'avvio delle attività, utilizzando le risorse derivanti dalle concessioni e dai canoni relativi alla FI-PI-LI, compresi gli impianti pubblicitari, dal corrispettivo regionale a copertura dei costi per l'esercizio delle funzioni, determinati nel contratto di servizio tra Regione e Società, e dagli introiti derivanti dal pagamento del pedaggio.

Contestualmente le Province di Pisa e Livorno e la Città Metropolitana di Firenze hanno l'obbligo di trasferire alla Regione Toscana i proventi incassati dalla gestione del sanzionamento ai sensi dell'articolo 142, comma 12 bis del d.lgs 285/1992, spettanti per legge o nell'entità maggiore prevista nella convenzione tra Regione e Società, entro il novantesimo giorno successivo alla scadenza di ogni trimestre di ciascun anno di gestione.

Si prevede che Toscana Strade operi a supporto della Regione nel quadro delle politiche di programmazione nazionale, comunitaria e regionale, per la progettazione, costruzione delle opere relative alla Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno nonché per la gestione e manutenzione della medesima compresi tutti gli interventi finanziati a valere su fondi nazionali e comunitari. Il meccanismo individuato prevede che ogni anno la Giunta regionale dia gli indirizzi alla Società, chiamata sulla base di tali indirizzi a presentare un piano di attività annuale, con proiezione pluriennale.

## **INTERVENTI SULLA VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA CON LA VIABILITÀ REGIONALE**

La programmazione degli interventi sulla viabilità di interesse regionale è implementata inoltre da **interventi strategici di integrazione con la viabilità locale**, con particolare riferimento ai seguenti interventi che hanno trovato copertura finanziaria attraverso la programmazione FSC 2014-2020 e la nuova programmazione FSC 2021-2027 per la quale è stato sottoscritto l'Accordo per la Coesione nel marzo 2024 che prevede uno stanziamento di ulteriori 23 mln:

### **- Interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione della viabilità regionale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio.**

Per decongestionare la viabilità della Piana fiorentina sono previste importanti opere che interessano i Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio, finanziate anche grazie alle risorse FSC 2014-2020 e 2021-2027.

Si tratta in particolare dei seguenti interventi:

- nel Comune di Signa sono previsti gli interventi per realizzare un collegamento stradale di completamento della viabilità comunale esterna al centro abitato, per un importo complessivo dei lavori di 6,294 milioni, di cui 1,817 milioni del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e 4 mln del Fondo sviluppo e coesione 2021-2027, da attuare in tre lotti funzionali;
- nel Comune di Lastra a Signa è prevista la realizzazione di un intervento suddiviso in due lotti funzionali per l'adeguamento della viabilità esistente del capoluogo di Lastra a Signa, per un importo complessivo di 8,42 milioni, di cui 1,516 milioni del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e 6,5 mln del Fondo sviluppo e coesione 2021-2027;
- nel Comune di Campi Bisenzio realizzazione del prolungamento della Circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle, variante alla SR 325, per un importo di 12,5 mln da risorse FSC 21-27. L'intervento consentirà di fluidificare il traffico consentendo la circolazione dei mezzi pesanti più fuori dal centro abitato.

Con LR 75/2020 è stata finanziata la progettazione definitiva ed esecutiva di un sottopasso

ferroviario nel Comune di Signa, funzionale al completamento della viabilità locale con funzione di integrazione alla viabilità regionale, per un contributo di 0,5 mln. L'Accordo è stato sottoscritto a settembre 2020.

**- Interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione della viabilità regionale nel Comune di Lucca – nuovo ponte sul Fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP1 Francigena**

L'intervento consiste nella costruzione di una nuova arteria viaria nel Comune di Lucca, per complessivi 760 m circa, per assicurare un più efficace collegamento fra la sponda destra e quella sinistra del fiume Serchio. Il nuovo Ponte sul Serchio è essenziale in collegamento alla realizzazione del nuovo asse suburbano di Lucca, sua naturale prosecuzione. Le due opere, una volta realizzate, consentiranno di collegare direttamente il territorio in sponda destra del Serchio con il nuovo presidio ospedaliero San Luca, costituendo una mini complanare al servizio della Città di Lucca.

Il costo dell'opera ammonta a 27 mln di cui 18,15 mln di risorse FSC 2014-2020, 4,15 mln di risorse regionali e 4,7 mln degli EE.LL

La gara è stata aggiudicata dalla Provincia di Lucca (soggetto attuatore dell'opera) a dicembre 2022. I lavori sono stati consegnati ad aprile 2023 e sono in corso di realizzazione.



Planimetria intervento nuovo Ponte sul fiume Serchio



Rendering – Foto inserimento nuovo Ponte sul fiume Serchio

## INTERVENTI SULLA VIABILITÀ LOCALE

La Regione ha destinato con varie leggi finanziarie risorse straordinarie per risolvere problematiche sulla **viabilità locale**, per complessivi **78,59** mln circa (costo complessivo delle opere pari a circa 89,38 mln), dei quali sono stati sottoscritti accordi per complessivi 67,43 mln di finanziamento regionale.

Inoltre sono state destinate risorse del Piano Sviluppo e Coesione – FSC 2014-2020 per risolvere problematiche sulla viabilità locale per complessivi **21,746 mln**, oltre a 6,832 mln finanziati con risorse regionali da attuare con specifici Accordi di Programma (costo complessivo delle opere pari a circa 32 mln) per interventi in Provincia di Pisa, Comune di Vaiano e Provincia di Arezzo. Le risorse FSC 2014-2020 non transitano dal bilancio regionale. A seguito della proposta di rimodulazione inviata al MIMS agli interventi sono assegnate le seguenti risorse:

- alla Provincia di Pisa per la **realizzazione di lotti funzionali della viabilità locale fra la località Madonna Dell'Acqua in Comune di San Giuliano e l'Ospedale di Cisanello in Comune di Pisa**, sono assegnati 17 mln a valere su risorse FSC 2014-2020, e 6,832 mln di risorse regionali con L.R. 73/2018, LR 81/2019, LR 98/20 e LR 31/21 (costo complessivo 27,132 mln). E' stato sottoscritto specifico Accordo di Programma con la Provincia di Pisa (Ente Attuatore) per la gestione dei finanziamenti FSC e dei finanziamenti regionali; per la realizzazione di un ulteriore lotto funzionale, per il quale il progetto definitivo è in corso di approvazione, la Regione ha ottenuto la copertura finanziaria a valere sui fondi FSC 21-27 pari a 5,9 mln

- alla provincia di Arezzo per la **realizzazione del ponte provvisorio per la viabilità alternativa al ponte storico “Buriano”** e per la progettazione del ponte definitivo e viabilità alternativa in sostituzione del ponte storico, sono assegnati 4 mln a valere su risorse FSC 2014-2020; per la realizzazione del nuovo Ponte “Buriano” sono state assegnate risorse FSC 2021-2027 per 21 mln;

- al Comune di Vaiano per l'intervento sulla **SR 325 di Val di Setta e Val di Bisenzio - rotatoria in località Isola nel comune di Vaiano**, sono assegnati 0,746 mln a valere su risorse FSC 2014-2020 (costo complessivo di 0,867 mln). E' stato sottoscritto specifico Accordo di Programma con il Comune di Vaiano (Ente Attuatore).

Con la nuova programmazione nazionale FSC 2021-2027 (Del. Cipess n. 25 del 3 agosto 2023) oggetto di Accordo per la Coesione sottoscritto a marzo 2024 con la Presidenza del Consiglio dei Ministri per investimenti strategici sul territorio, oltre alle risorse assegnate agli interventi sulla viabilità locale con funzione di integrazione alla viabilità regionale sopra descritti per un importo di 23 mln ed agli interventi in Provincia di Pisa e Provincia di Arezzo sopra descritti per un importo di 26,9, sono previsti ulteriori investimenti per 24,6 per opere sulla viabilità locale nei Comuni di Poggibonsi, Firenze, Livorno, Siena, Chiesina Uzzanese, Lucca, Grosseto. Per interventi sulla viabilità locale con Delibera CIPESS n. 28 del 23/04/2024 sono state assegnate risorse FSC 2021-2027 alla Regione Toscana per circa **74,5** mln complessivi.

Dal 2021 ad oggi è stata data attuazione ai seguenti Interventi sulla **viabilità locale** previsti con leggi finanziarie:

Nel corso del 2021, in attuazione della Legge regionale finanziaria n. 79/2019, sono stati approvati dalla Giunta gli accordi con la Provincia di Pistoia per la progettazione nel Comune di Lamporecchio (150 mila€) e con la Provincia di Lucca per la progettazione nel Comune di Altopascio (200 mila€). In attuazione della LR 65/2019 (modificata dalla LR 98/2020) è stato sottoscritto l'accordo con la Provincia di Pisa per interventi sulla Sp Bientinese (500 mila€).

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 97/2020, nel corso del 2021 sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con il Comune di Lucca per gli Assi sub urbani di Lucca (7 mln), con il Comune di Castelnuovo di Garfagnana (1 mln), con i Comuni di Firenze e Scandicci per l'adeguamento del nodo viario di Ponte a Greve (3,9 mln), con il Comune di Borgo a Mozzano (100 mila€) e con la Provincia di Grosseto (1 mln).

Con LR n. 97/2020, inoltre, per interventi di manutenzione straordinaria sulla viabilità locale per Comuni con minore popolazione, nel 2021 è stata data attuazione a 31 interventi per 1,5 mln, ad ulteriori n. 31 interventi nel 2022 per 1,5 mln e ad ulteriori n. 31 interventi nel 2023 per 1,5 mln.

Con la LR 31/2021 sono stati autorizzati finanziamenti straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti locali interessati, alla Città Metropolitana di Firenze per il progetto di adeguamento della Sp 107 (148 mila€ euro, successivamente adeguati a 200 mila€ con la LR 25/2023) e alla Provincia di Pistoia con la quale è stato sottoscritto l'accordo per la progettazione sulla SP 5 “Montalese” (175 mila€).

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 44/2021 ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'Accordo di Programma con il Comune di Empoli per il miglioramento strutturale e sismico del ponte sul torrente Orme nel tratto urbano della SS 67 Tosco-romagnola per 490 mila euro.

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 54/2021 nel 2022 sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con i Comuni di Loro Ciuffenna, Castel San Niccolò e Montemignaio (1,8 mln), con il Comune di Lastra a Signa (1,0 mln), con il Comune di Foiano della Chiana (90 mila€), con la Provincia di Livorno (0,98 mln nel Comune di Rio - Isola d'Elba), con la Città Metropolitana di Firenze, la Provincia di Siena e i Comuni di Certaldo, Gambassi Terme e San Gimignano (0,425 mln nel Comune di San Gimignano).

In attuazione della LR 55/2021 nel 2022 sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici

accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con la Provincia di Prato per la progettazione definitiva ed esecutiva di un tratto viario di strada provinciale che collega la SP 45 di Comeana alla SR 66 di interesse per la Provincia di Prato e la Città metropolitana di Firenze, i Comuni di Poggio a Caiano, Carmignano, Signa e Campi Bisenzio (425 mila€); con la Città Metropolitana di Firenze per la progettazione di un nuovo ponte sull'Arno nel Comune di Figline e Incisa Valdarno (200 mila€).

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 16/2022 nel 2022 sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con il Comune di Montemignaio per interventi sulla viabilità comunale (50 mila€); con la Provincia di Grosseto (3 mln per due interventi), con la Provincia di Siena (1,4 mln San Gimignano), con il Comune di Stazzema (2,1 mln). A febbraio 2024 è stato approvato e sottoscritto l'Accordo con il Comune di Bucine (100 mila€).

Con LR 16/2022 (modificata con LR 48/2023) sono previsti, inoltre, contributi straordinari per il Comune di Fivizzano (6,2 mln).

In attuazione della LR 65/2019, ad agosto 2022 la Giunta ha approvato l'Accordo di Programma con la Provincia di Siena per la realizzazione interventi sulla viabilità connessa alla SS 2 "Cassia" (2,5 mln).

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 44/2022 sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con Comune di San Romano in Garfagnana (2,2 mln€), con il Comune di Quarrata (150 mila€) e Comune di Subbiano (150 mila €).

Con LR 44/2022 sono previsti, inoltre, contributi straordinari, previa stipula di specifici accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con la Provincia di Lucca (438,8 mila€)

In attuazione della Legge regionale n. 25/2023 nel 2024 è stato approvato dalla Giunta, e sottoscritto, specifico accordo con il Comune di Sestino (70 mila€). Con LR 25/202 sono previsti, inoltre, contributi straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti locali interessati, alla Provincia di Grosseto (3 mln€) alla Provincia di Pistoia (80 mila€)

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 49/2023 nel 2024 sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici accordi e Accordi di Programma con gli enti locali interessati; con Comune di Monte Argentario (2,0 mln€) e con il Comune di Pieve a Nievole (100 mila€).

Con LR 49/2023 sono previsti, inoltre, contributi straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti locali interessati, al Comune di San Casciano Val di Pesa (1,0 mln€), al Comune di Pescia (350 mila€), al Comune di Viareggio (100 mila€)

In attuazione della LR 48/2023 (modifiche alla LR 65/2019), a maggio 2024 la Giunta ha approvato l'Accordo di Programma con la Provincia di Siena per la realizzazione interventi sulla strada regionale n. 429, nel tratto di competenza della Provincia di Siena (1,6 mln€).

In attuazione della Legge regionale n. 13/2024 è stato approvato dalla Giunta, e sottoscritto, specifico accordo con il Comune di Camaiore (350 mila€).

A giugno 2024 è stato pubblicato un decreto MIT che assegna alla Toscana una quota massima per l'anno 2024 pari a 484.000 euro a favore di comuni sotto i 5mila abitanti per interventi di messa in sicurezza e manutenzione delle strade comunali.

Il quadro complessivo degli interventi di viabilità locale e locale integrata, finanziati dalla Regione e con risorse FSC 2014-2020, dal 2012 fino a dicembre 2023 è illustrato nella cartografia di sintesi contenuta nell'allegato 3.

Gli interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale di competenza degli Enti Locali, in corso di attuazione al 31 dicembre 2023 sono dettagliati nella Tabella 6 dell'allegato 1.

Ulteriori contributi fondamentali per rilanciare gli investimenti regionali per l'accessibilità e la sicurezza delle strade nelle aree più fragili, le **aree interne** del territorio regionale, caratterizzate da processi di spopolamento, minore vitalità economica e maggiori difficoltà di accesso ai servizi di base come istruzione, salute, mobilità e servizi digitali, sono previsti dal Fondo complementare del PNRR nell'ambito della Strategia delle Aree interne nonché dalla nuova programmazione comunitaria del PR FESR 21-27 (Azione 5.2.1.4 - Progetti Integrati Aree Interne).

Con riferimento al Fondo complementare al PNRR sono previsti infatti per la Toscana finanziamenti nell'ambito della Missione 5 "Inclusione e coesione" per la Strategia Nazionale Aree interne volte al miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade destinati con DM n.394 del 13 ottobre 2021, che ha assegnato alle aree interne della Toscana (Garfagnana, Casentino-Valtiberina, Mugello-Bisenzio-Valdisieva) complessivi 15,43 mln, sulla base di criteri di riparto che hanno considerato la popolazione residente, la lunghezza delle strade principali, i rischi in relazione all'accelerazione sismica e alle situazioni di dissesto idrogeologico.

L'investimento mira a recuperare il deficit di manutenzione nella rete stradale secondaria e ad aumentare l'accessibilità delle Aree Interne, come definite dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI); l'obiettivo è quello di riqualificare complessivamente circa 2000 km di strade sul territorio nazionale. Gli interventi vengono individuati dal Comitato di ciascuna area interna, secondo le procedure proprie della Strategia Nazionale Aree Interne, e i soggetti responsabili della manutenzione dei tratti stradali individuati (tipicamente, le province e le città metropolitane) che assumono il ruolo di stazione appaltante e soggetto attuatore.

Le risorse per le aree interne per la Toscana vanno a finanziare un totale di 65 interventi di cui 23 nell'Area Mugello-Bisenzio-Valdisieva (per 4,48 mln), 23 nell'Area Casentino-Valtiberina (per 4,06 mln) e 19 nell'Area Garfagnana (per 6,6 mln), le tempistiche prevedono l'avvio dei lavori entro giugno 2023 e la conclusione entro marzo 2026.

Per quanto riguarda invece la programmazione FESR 2021-2027 le aree considerate anche ai fini dell'accessibilità salgono a sei, comprendendo oltre a quelle già citate ("Casentino Valtiberina"; "Garfagnana Lunigiana Media Valle del Serchio Appennino Pistoiese"; "Valdarno Valdisieva Mugello Val Bisenzio"), anche quelle dell'"Alta Valdera - Alta Valdicecina - Colline Metallifere - Valdimerse", dell'"Amiata Valdorcia - Amiata Grossetana - Colline del Fiora" e della "Valdichiana Senese".

La Strategia delle Aree Interne si conferma dunque parte integrante della programmazione regionale, così come anche del PNRR/Fondo Complementare e della nuova programmazione europea 2021-2027.

## **REVISIONE DELLA RETE STRADALE NAZIONALE**

Nel febbraio 2018 è stata approvata dallo Stato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la revisione della rete stradale nazionale e regionale.

La modifica della rete stradale ha previsto la modifica e l'adeguamento dei DPCM del 2000 di individuazione della rete stradale nazionale e della rete stradale di interesse regionale attuativi del D. Lgs n° 112/98 "Bassanini", ed un coinvolgimento delle Regioni nell'ambito della Conferenza Unificata Stato-Regioni.



La soluzione definitiva condivisa tra Stato e Regione Toscana ha previsto il trasferimento allo Stato (in gestione ANAS) di circa 471 km di strade regionali, sugli oltre 1450 km di rete.

La cartografia illustra il passaggio di competenze RT-ANAS.

Con DCR n. 97 del 7/11/2018 è stata di conseguenza modificata la DCR 274/2000 di individuazione della rete stradale regionale.

La finalità della revisione è stata quella di garantire la coerenza complessiva della rete stradale ed assicurare condizioni efficienti di manutenzione e investimento e tenuto conto dei programmi già sviluppati nel corso di questi anni.

Nel mese di febbraio 2023 si è proceduto di concerto con gli Enti gestori ad un aggiornamento di dettaglio delle

estese sulla scorta del completamento e della classificazione di alcuni tratti in variante e del trasferimento ad ANAS della ex SR 258 Marechiese.

## MONITORAGGIO E MESSA IN SICUREZZA DEI PONTI STRADALI

La messa in sicurezza della rete viaria, con particolare riferimento a ponti e viadotti, rappresenta una priorità assoluta per garantire una mobilità sicura ai cittadini.

Dopo il drammatico crollo del ponte Morandi a Genova nell'agosto 2018, la Regione Toscana ha avviato una ricognizione dello stato di salute dei ponti presenti lungo le strade regionali e provinciali della Toscana, nell'ambito di un'Intesa sottoscritta fra Regione, Città Metropolitana di Firenze, UPI ed ANCI Toscana. A tal fine è stato istituito con la partecipazione delle Università di Firenze e di Pisa e dell'Ordine degli Ingegneri della Toscana un gruppo di lavoro che ha definito un primo campione di ponti prioritari da esaminare sui 4 mila presenti in tutta la regione, mettendo altresì a punto un metodo di verifica basato sulla determinazione del rischio in fasce progressive.

In esito a tale attività e sulla base delle stime e richieste degli Enti gestori, la Regione Toscana ha avviato un programma di finanziamenti a favore degli stessi per interventi di messa in sicurezza dei ponti situati lungo le strade regionali impiegando sia risorse proprie che ulteriori somme a valere su risorse nazionali, tra cui quelle stanziare dalla Legge di bilancio 2019 (L. 145/2018) per il periodo 2021-2034 oltre a risorse FSC 2021-2027 (Delibera CIPESS 79/2021, Delibera CIPESS 01/2022 e Delibera CIPESS 35/2022).

**Complessivamente, a settembre 2024**, a seguito degli ultimi finanziamenti erogati con DGR 429/2024 e con DGR 860/24 **sono 72,3 mln le risorse stanziare dalla Regione** (di cui circa 21 mln di origine statale) **per la messa in sicurezza dei ponti sulle strade regionali, su un fabbisogno totale di circa 134 mln per complessivi 168 ponti**. Ad oggi sono stati interamente finanziati 66 ponti per un importo complessivo di circa 48,5mln, i ponti finanziati in misura parziale per progettazione di stralci funzionali sono stati 20 per un importo di 23,8 mln.

Sul totale di 72,3 mln sono stati attribuiti, al netto delle revoche rese necessarie per inadempienza degli Enti attuatori, poco più di 11 mln a valere sulle risorse nazionali stanziare dalla L 145/2018 (annualità 2021-2023) per il finanziamento o cofinanziamento di 37 interventi che hanno interessato la Città metropolitana di Firenze e tutte le Province toscane

Nell'ambito della programmazione FSC 2021-2027 sono stati attribuiti al netto delle revoche rese necessarie per inadempienza degli Enti attuatori:

- 465 mila euro (Delibera CIPESS 79/2021) vanno a finanziare 2 interventi di manutenzione dei ponti: sulla SR 2 Cassia opere di manutenzione straordinaria e sostituzione barriere sul ponte al km 247+500; sulla SR 302 Brisighellese-Ravennate un intervento di manutenzione straordinaria del ponte ad arco in cemento armato sul torrente Rio Morto - km 35+250.
- 3 mln (Delibera CIPESS 1/2022) sono erogati alla messa in sicurezza di 1 ponte (a cui si aggiungono risorse regionali e ulteriori 0,6 mln da Delibera CIPESS 35/2022 in ragione dell'aumento dei prezzi): si tratta in particolare della manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Pesa sulla SR 2 Cassia nel Comune di San Casciano Val di Pesa (km 270+500).

Sono stanziati fondi regionali per circa 53,4 mln per finanziare o cofinanziare, anche ad integrazione dei finanziamenti statali interventi su complessivi 78 ponti distribuiti sull'intero territorio regionale. Infine sono stati finanziati e cofinanziati ulteriori 7 interventi ubicati in due distinte Province per un importo complessivo di € circa 2,8 mln a valere su altri fondi.

## **MANUTENZIONI SULLE STRADE DI INTERESSE REGIONALE**

Sul complesso dell'intera rete viaria di interesse regionale, nel 2024 la Regione, oltre ai 2 mln per la manutenzione straordinaria dei giunti dei viadotti La Rotta e Tora sulla FIPILI (DGR 480/24), ha stanziato risorse pari a 8,3 mln per interventi di manutenzione ordinaria destinate a Province e Città Metropolitana (DGR 84/24 e DGR 1011/24).

A queste si aggiungono ulteriori 3 mln per la manutenzione straordinaria della SR 302 Brisighellese Ravennate per un intervento su un ponte e per opere di ripristino a seguito di frane.

Per la manutenzione della FIPILI con stipula di apposita convenzione di gestione, ogni anno vengono erogate inoltre alla Città Metropolitana risorse pari a oltre 3 mln.

### **3.1.4 FERROVIE**

- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 -

#### **RADDOPPIO PISTOIA-LUCCA**

L'intervento riveste un ruolo di notevole importanza per il trasporto regionale su ferro, in quanto la realizzazione del doppio binario consentirà l'incremento della capacità oltre al miglioramento della puntualità e della regolarità dei servizi. Il progetto di potenziamento della linea Pistoia-Lucca predisposto da RFI prevede il raddoppio per le tratte Pistoia-Montecatini Terme e Pescia-Lucca, nonché l'upgrade tecnologico della tratta a singolo binario Montecatini Terme – Pescia e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello presenti, mediante la realizzazione di opere sostitutive, da attuare per fasi funzionali, in accordo con gli enti locali. Ad interventi conclusi le stazioni e le fermate della linea ferroviaria Pistoia - Lucca avranno sottopassaggi pedonali per i viaggiatori, marciapiedi a standard metropolitano (lunghi 250 metri e alti 55 centimetri dal piano binari) per una migliore accessibilità ai treni.

L'intervento è inserito nel Contratto di Programma (CdP) 2022-2026 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana sottoscritto nel dicembre 2022.

Parte delle risorse nazionali destinate al potenziamento della linea (per un importo di 98,94 mln) rientrano tra gli investimenti sulla rete ferroviaria previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e risultano attribuiti alle opere in corso di realizzazione relative al raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini.

La regione contribuisce con risorse straordinarie, che vanno ad aggiungersi alle risorse statali, pari a 35 mln per l'esecuzione di un primo stralcio di interventi propedeutici quali adeguamento tecnologico, soppressione ed opere sostitutive di passaggi a livello, modifiche al piano ferro della stazione di Montecatini Terme, opere per il miglioramento del servizio e dell'accessibilità nella stazioni di maggior frequentazione della linea.



Il **costo complessivo dell'opera è pari a 748,62 mln** composto da: Tratta Pistoia-Montecatini 337,115 Mln (oggetto di consolidamento ovvero di ulteriore aggiornamento a valle del prossimo perfezionamento contrattuale degli interventi di adeguamento alle norme per la sicurezza in galleria ed alla luce del maggior costo di alcune attività rispetto a quanto originariamente previsto); Tratta Montecatini-Pescia 21,5 mln e Tratta Pescia-Lucca 390 mln da consolidarsi ad esito della conclusione dell'iter autorizzativo.



*Tratto Pistoia – Montecatini Terme*



*Tratto Montecatini Terme - Lucca*

Nel maggio 2016 sono stati avviati i lavori del primo tratto di circa 12 km **da Pistoia a Montecatini Terme**, che si sviluppa in gran parte in affiancamento alla linea esistente (circa 10 chilometri) e in parte in variante di tracciato (circa 2 chilometri) in corrispondenza della nuova galleria Serravalle.



*PRG Stazione Pistoia e nuovo binario raddoppio*



*Sottovia Tangenziale Pistoia km 1+415*



*Marciapiedi e pensiline Stazione Serravalle P.se*

		
<i>PRG, marciapiedi e sottopasso Stazione Montecatini</i>	<i>Viabilità di scavalco della linea ferroviaria al km 11+421 (Pieve a Nievole)</i>	<i>Ponte Fiume Nievole km 8+154 e Sottovia Via Marlianese</i>

Risultano già completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini Terme, realizzati con separato appalto. Le opere in corso riguardano anche gli interventi previsti nei comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese e Pieve a Nievole finalizzati all'eliminazione dei passaggi a livello ed il rinnovo completo della tecnologia e dell'armamento dell'attuale linea ferroviaria, consentendone l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità previste a livello comunitario. Per la nuova galleria di Serravalle sono state avviate le attività di adeguamento alle nuove STI per la sicurezza ed i lavori di scavo che sono stati sospesi per due anni a partire da marzo 2021 a seguito dell'intensificarsi delle problematiche geologiche interessanti il versante lato Pistoia interessato dallo scavo, sono stati completati con l'abbattimento dell'ultimo diaframma in data 22 novembre 2023. Sono stati inoltre eseguiti i lavori per l'installazione delle barriere antirumore lungo il sedime ferroviario della tratta.

Lo stato di avanzamento dei lavori è pari a circa il 70% del valore complessivo dell'intervento; risulta confermata l'attivazione dell'opera a settembre 2025.

Per quanto da riferirsi in merito alle opere correlate è stato aperto al traffico il nuovo sovrappasso stradale nel Comune di Pieve a Nievole e conseguentemente è stato proceduto alla definitiva soppressione dei 2 Passaggi a Livello posti nell'ambito dello stesso centro abitato.

In agosto 2024 è stata programmata la chiusura della linea per proseguire gli interventi per la realizzazione di nuovi tratti dell'armamento ferroviario, degli impianti di trazione elettrica, sicurezza e segnalamento del nuovo binario, oltre alle opere idrauliche e stradali connesse.

Nel territorio del comune di Serravalle sono stati realizzati i piazzali di emergenza ed i relativi impianti di sicurezza della nuova galleria. È stata inoltre aperta al traffico la nuova viabilità stradale sostitutiva del passaggio a livello di via Quattro Querci, con l'attivazione delle nuove opere idrauliche connesse. Nel Comune di Pieve a Nievole sono proseguiti i lavori per la realizzazione delle barriere antirumore e nel Comune di Montecatini è stato completato l'assetto definitivo dei binari, nonché degli impianti di sicurezza e trazione elettrica nella Stazione di Montecatini Terme per l'allaccio del raddoppio.



Relativamente al raddoppio della tratta **Montecatini Terme – Lucca** sono previsti interventi di potenziamento puntuale (adeguamento sottopassi nei comuni interessati di Montecatini Terme, Buggiano e Massa e Cozzile), a valle di una prima fase di analisi e la predisposizione delle alternative di progetto, si sono tenuti diversi tavoli tecnici con le Amministrazioni Comunali al fine di concordare la tipologia degli interventi per i quali procedere allo sviluppo progettuale che risulta attualmente in corso da parte di RFI. Nel 2024 è previsto l'avvio degli iter autorizzativi.

Pertanto pur in assenza del raddoppio tra **Pescia e Montecatini Terme**, per questa tratta sono comunque previsti interventi di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale. Gli interventi di rinnovo degli esistenti impianti infrastrutturali (dispositivo di armamento della linea) e tecnologico (impianti di trazione elettrica) sono stati completati nel corso del 2022.

Nel mese di gennaio 2023 è stato avviato anche lo sviluppo progettuale degli interventi puntuali su opere d'arte esistenti al fine di anticiparne l'adeguamento ad una futura fase di raddoppio in sede della linea. Il costo complessivo dell'intero intervento di upgrading, pari a 21,5 Mln e la data di completamento degli interventi di potenziamento puntuale è ipotizzata a giugno 2026.

Nel corso del 2023 non sono state effettuate lavorazioni e lo stato di avanzamento dei lavori risulta pari al 22% del costo attualizzato dell'intervento così come comunicato da RFI.

Parte delle risorse finanziarie regionali (ex Legge regionale 44/2022) destinate a RFI e non più necessarie per l'opera anche alla luce dello stralcio del potenziamento della tratta Montecatini – Pescia sono state destinate alla realizzazione dello scavalco ferroviario di Livorno ed alle opere per il potenziamento dello scalo merci della stazione di Castelnuovo di Garfagnana di cui si dà conto nel paragrafo 3.4.1 “Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali”.

La realizzazione del raddoppio di circa 25 km della **tratta Pescia-Lucca**, previsto in affiancamento alla linea esistente, prevede il rinnovo completo, tecnologico ed infrastrutturale, dell'attuale linea ferroviaria comprese le attività per l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità previste a livello comunitario. In considerazione dell'aggiornamento progettuale derivante dal confronto con le amministrazioni e delle prescrizioni rese dal CSLLP. RFI ha avviato le attività per sviluppare compiutamente la soluzione progettuale individuata per la viabilità sostitutiva prevista per la soppressione del PL al Km 29+750 su Via Francesca Romea nonché per predisporre la relativa documentazione ambientale.

Il Costo a Vita Intera dell'intervento – da incrementarsi per effetto dell'incremento del costo dei materiali e dell'energia registrato nell'ultimo biennio - è oggi stimato in circa 390 Mln e dovrà essere consolidato anche in base agli esiti del complessivo iter autorizzativo.

Ad interventi conclusi le stazioni e le fermate della linea ferroviaria Pistoia - Lucca avranno sottopassaggi pedonali per i viaggiatori, marciapiedi a standard metropolitano (lungi 250 metri e alti 55 centimetri dal piano binari) per una migliore accessibilità ai treni.

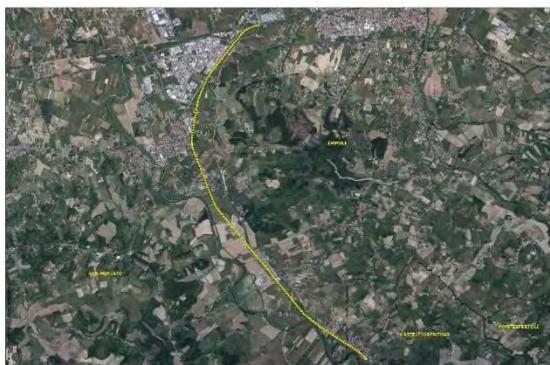


Il nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI approvato in schema con DGR 245/2022 e successivamente stipulato nel marzo 2022, nella previsione di massima rispetto agli interventi previsti post 2027, fa riferimento anche agli interventi di raddoppio della linea Lucca – Viareggio/Pisa subordinati a esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di prima Fase.

## INTERVENTI SULLA LINEA EMPOLI-SIENA- CHIUSI

L'intervento di **potenziamento della Linea Empoli Siena**, previsto dal Contratto di Programma RFI- Stato 2022/2026, prevedeva un costo complessivo di 267 mln finanziati con risorse MEF (182 mln) e Fondi FSC (85 mln). Il costo complessivo aggiornato dell'intervento risulta pari a 348,715 mln ripartito in: 229,715 mln per le opere di raddoppio Empoli-Granaiolo e 119 mln per l'elettificazione della linea Empoli Siena (stima da consolidarsi a seguito della Conferenza dei Servizi da attivare).

A seguito dell'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti, sottoscritto dal MIT e RFI in data 9 giugno 2023 è stato incrementato il finanziamento del progetto che risulta avere oggi assegnazioni pari a 321,71 mln.



Nello specifico le opere di potenziamento previste consistono nel:

- raddoppio del binario tra le stazioni di Empoli e Granaiolo;
  - modifiche puntuali per la razionalizzazione e la velocizzazione dei PRG delle stazioni terminali;
  - adeguamento degli apparati, del sistema di distanziamento, dei sistemi di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico per recepimento delle modifiche infrastrutturali;
- elettrificazione della Linea Empoli-Siena secondo lo standard RFI.

In particolare la realizzazione dell'intervento di raddoppio Empoli-Granaiolo consentirà il completamento a doppio binario della linea ferroviaria nell'intera tratta Empoli – Poggibonsi, velocizzando ed implementando il servizio ferroviario per Siena e la Val d'Elsa. Nell'ambito delle opere sono previsti anche l'adeguamento tecnologico ed infrastrutturale della stazione di Empoli e la soppressione dei passaggi a livello presenti sulla tratta ferroviaria, oltre alla predisposizione per la prevista successiva elettrificazione.

Il progetto di raddoppio Empoli-Granaiolo interessa una estensione di circa 10 km, sviluppandosi sostanzialmente in affiancamento al binario esistente, salvo modeste rettifiche al tracciato attuale in corrispondenza dei tratti "in curva", al fine di elevare la velocità della linea.

Le opere da realizzare e le relative modalità esecutive sono state definite in sede di progettazione tenendo conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate; saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) previste a livello comunitario.

Nel 2019 e nel 2021 sono stati rispettivamente conclusi i procedimenti di accertamento di conformità urbanistica, attivati da RFI ai sensi dell'art.25 della L. 210/85, relativi



all'edificio del nuovo apparato ACC della stazione di Empoli, con attivazione prevista entro ottobre 2024, ed al potenziamento infrastrutturale della stessa stazione (adeguamento PRG) per il quale è stato concluso l'iter approvativo e che sarà oggetto di prossima attività negoziale. Tali interventi sono correlati al raddoppio della linea, in quanto, con l'introduzione degli apparati ACC verrà gestito il futuro ingresso in Empoli della linea a doppio binario.

Nel contesto generale l'intervento di potenziamento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature in termini di capacità e di prestazioni nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della Toscana. Il potenziamento della linea Empoli-Siena consentirà anzitutto di raddoppiare la frequenza dei metropolitani della Valdelsa fino a Poggibonsi, passando da un treno ogni ora a uno ogni mezz'ora grazie al raddoppio della tratta Empoli-Granaiolo. Con l'elettrificazione dell'infrastruttura sarà possibile migliorare la puntualità dei treni veloci Firenze- Siena e rendere più rapidi tutti i collegamenti, grazie alla sinergia tra la capacità e la velocità della linea.

Entrambi gli stralci progettuali sono stati oggetto di procedure di verifica di assoggettabilità a VIA con esiti di esclusione dalla procedura di VIA nel rispetto di prescrizioni e raccomandazioni, rispettivamente in ottobre 2021 per l'intervento di raddoppio della tratta Empoli Granaiolo ed in ottobre 2022 per il progetto di elettrificazione della linea Empoli-Siena. Per velocizzare la realizzazione dell'opera di raddoppio della tratta Empoli-Granaiolo nell'aprile 2021 è stato nominato da parte del Governo un Commissario straordinario che nell'aprile 2022 ha avviato la

procedura volta all'approvazione del progetto definitivo. La Giunta Regionale si è espressa con parere favorevole con prescrizioni con DGR n. 1242 del 7 novembre 2022; successivamente il Commissario con Ordinanza n. 9 del 21/12/2022 ha disposto l'approvazione del progetto definitivo dell'opera con prescrizioni. Nel corso del 2023 è stato affidato l'appalto per la realizzazione dell'opera e sono state avviate da parte del soggetto aggiudicatario le attività di progettazione esecutiva.

RFI, a recepimento delle prescrizioni emerse in sede di approvazione, ha adeguato il progetto di raddoppio apportando modifiche geometriche e planoaltimetriche alle viabilità previste in sostituzione dei passaggi a livello esistenti, integrando con due nuovi sottopassi ciclopedonali nelle località Sant'Andrea e Fontanella, in luogo del singolo sottopasso pedonale previsto nel progetto definitivo approvato, e prevedendo la realizzazione di una rampa di collegamento del sottopasso di stazione esistente di Ponte a Elsa con Via di Bagnaia. Per dette varianti progettuali a fine novembre 2023 è stato attivato il procedimento regionale di verifica di assoggettabilità a VIA che si è concluso in luglio 2024 con decreto di esclusione dalla procedura di VIA subordinatamente al rispetto di prescrizioni e con indicazioni, richiami e raccomandazioni. In aprile 2024, come da Ordinanza del Commissario n. 13/2024 è stato attivato il procedimento di approvazione del medesimo Progetto Definitivo delle Varianti; la Giunta Regionale si è espressa con DGR n. 679 del 03/06/2024 chiedendo una proroga dei termini proposti dal Commissario per l'approvazione, per consentire alla Regione di completare l'istruttoria sul piano ambientale, precisando che il parere interlocutorio della Regione non poteva essere considerato positivamente, in pendenza della conclusione del procedimento di valutazione ambientale sopra richiamato e delle successive conseguenti opportune valutazioni; una volta concluso il procedimento ambientale con DGR n. 952 del 05/08/2024 è stato perfezionato quanto già espresso nella precedente DGR esprimendo il parere tecnico di competenza della Regione Toscana, trasmesso a RFI/Commissario Nazionale per la redazione di una successiva proposta d'Intesa che il Commissario invierà al Presidente per condivisione degli esiti dell'iter commissariale.

In agosto 2024 è stata interrotta la circolazione ferroviaria per permettere ad RFI di svolgere le attività di bonifica del territorio da possibili ordigni esplosivi, nonché per la predisposizione delle aree di cantiere. Sono state inoltre perimetrate e attrezzate diverse aree di intervento, limitrofe all'attuale binario.



Per quanto riguarda l'intervento di Elettificazione della linea Empoli-Siena sono state concluse invece le istruttorie relative alle autorizzazioni di carattere archeologico e sono in corso di perfezionamento gli approfondimenti per il recepimento delle osservazioni di carattere ambientale formulate nell'ambito del procedimento di Assoggettabilità a VIA; a valle di tale attività si attende l'avvio dell'istruttoria di localizzazione delle opere tramite Ordinanza Commissariale. Ad oggi è prevista la conclusione delle attività realizzative e la conseguente attivazione delle opere entro il 2028.

La Regione intende inoltre sostenere il potenziamento dell'intera linea fino a Siena quale opera prioritaria per il territorio. Nell'Accordo Quadro sottoscritto con RFI il 9 marzo 2022 è previsto, con orizzonte oltre il 2027, il potenziamento della tratta **Poggibonsi – Siena** (subordinato agli esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di 1a Fase, da sviluppare entro il quinquennio 2022-2027 di validità dell'Accordo).

Nell'ambito delle opere di velocizzazione della tratta **Siena-Chiusi** si è conclusa in marzo 2023 la Conferenza dei Servizi decisoria, attivata da RFI, per la realizzazione delle opere sostitutive per la soppressione di 5 passaggi a livello della linea ferroviaria in Comune di Rapolano Terme (SI).

Nella primavera del 2024 su richiesta dell'Unione dei Comuni Valdichiana Senese e con adesione anche del comune di Siena, è stato costituito un gruppo tecnico di lavoro per il potenziamento della linea ferroviaria Siena-Chiusi, cui partecipano Regione Toscana, RFI, Trenitalia e rappresentanti delle Amministrazioni sede di stazione lungo la linea. Oltre a vari incontri tecnici nel luglio 2024 è stato eseguito un sopralluogo congiunto sulla linea, con particolare riferimento alle stazioni di possibile riattivazione, sia con valenza pendolare che turistica.

## **POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA PRATO-BOLOGNA**

Nel novembre 2017, con successivo aggiornamento nel 2018, è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI per l'adeguamento e la riqualificazione infrastrutturale della linea Bologna-Prato.

L'intervento di potenziamento della linea è prioritario per il collegamento dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa, in coerenza con il progetto della Darsena Europa e con le politiche della Regione Toscana in materia di mobilità e logistica e contribuirà anche a incrementare gli standard di regolarità della circolazione.

La linea ferroviaria Bologna – Prato, che costituisce un'asta fondamentale del Corridoio plurimodale Scandinavo – Mediterraneo (Scan-Med) attualmente rappresenta una delle principali limitazioni in termini di transitabilità per il trasporto merci del tipo "autostrada viaggiante" (trasporto su treno dei semirimorchi stradali). L'adeguamento a sagoma PC80 consentirà il transito dei treni- blocco da 750 metri (standard europeo) con origine-destinazione i poli logistici dell'alto Tirreno (porti di La Spezia, Livorno e Piombino e interporti di Guasticce e di Gonfienti). Il costo complessivo dell'intero intervento (regione Toscana e regione Emilia Romagna) nel Contratto di Programma RFI- Stato 2022/2026 è stimato in 565 mln con un avanzamento dei lavori pari a 251 mln.

Sono previsti interventi di fresatura della volta delle gallerie, abbassamento del piano del ferro, adeguamento e rinnovo della linea di contatto, adeguamento delle gallerie alle STI SRT, realizzazione ACC-M Bologna – Prato.

Per quel che riguarda le opere civili della tratta Bologna – Prato, le stesse sono suddivise in 3 fasi, con il seguente programma di ultimazione lavori:

- Fase 1 - tratto Vernio – Prato, 2021 (lavori ultimati);
- Fase 2 - tratto Pianoro - San Benedetto Val di Sambro, 2024 (lavorazioni in corso);
- Fase 3 - tratto San Benedetto V.S. – Vernio, 2025 (progettazione esecutiva in corso).

Per quel che riguarda gli impianti tecnologici, l'apparato ACC-M sulla tratta Bologna – Prato sarà ultimato secondo il seguente programma:

- Pianoro (i) – Monzuno (i), 2021 (attivato);
- Monzuno (e) – San Benedetto Val di Sambro (e) 2023 (attivato);
- San Benedetto Val di Sambro (i) – Vernio (e), 2024;
- Vernio (ei) – Prato (e), 2025.

Al fine di monitorare l'andamento dei lavori e risolvere eventuali criticità, definire e attuare un piano di comunicazione per informare viaggiatori e residenti dei territori coinvolti sul calendario dei lavori e sui servizi di trasporto pubblico, si riunisce periodicamente una Cabina di regia a cui partecipano le due Regioni Emilia Romagna e Toscana, Rfi, la Città metropolitana di Bologna, la Provincia di Prato, i rappresentanti dei comuni toscani ed emiliani ed i comitati dei pendolari.

In aprile 2022 è stato stipulato un Protocollo d'Intesa tra Regione Emilia Romagna, Regione Toscana e RFI per "Ulteriori specificazioni per i territori delle Regioni Emilia Romagna e Toscana interessati ai lavori di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale e tecnologica della linea Bologna – Prato", nel quale RFI si è impegnata a realizzare opere di adeguamento per l'accessibilità di stazione anche in Vernio e Vaiano; è stato istituito un osservatorio permanente per il monitoraggio dell'avanzamento degli interventi e la risoluzione delle eventuali criticità; azioni

e condivisione soluzioni per il miglioramento del servizio TPL durante e successivamente ai lavori; verifiche ante e post operam rispetto al Piano di Risanamento Acustico di cui al DM Ambiente 29.11.2000, aggiornato nel 2018, con l'obiettivo di integrare, se necessario, gli interventi già pianificati di concerto con gli enti locali e la Regione di riferimento.

Nel mese di agosto 2023 la tratta Vernio-Prato è stata interrotta per velocizzare gli interventi di adeguamento e abbattimento delle barriere architettoniche nelle stazioni toscane, lavorando fuori esercizio. I lavori procedono nel corso del 2024 con la realizzazione degli ascensori dei marciapiedi I e II nella stazione di Vernio e la costruzione del marciapiede II. Nel 2025 nella stazione di Vernio verrà innalzato il marciapiede III, sarà riqualificato il sottopasso e si concluderà la riqualificazione del fabbricato viaggiatori, mentre nella stazione di Vaiano oltre alla riqualificazione del fabbricato, ci sarà l'innalzamento del marciapiede I. Oltre al completamento degli interventi nella tratta Pianoro-S. Benedetto, nel corso del 2024 hanno preso avvio gli interventi propedeutici alla terza fase di lavori che riguarderà la Grande Galleria dell'Appennino, che si concluderanno a fine 2025, prevedendo un'interruzione continuativa della tratta Vernio-S. Benedetto VS nel periodo autunnale (ottobre-dicembre 2025) in accordo con i territori, vista l'esigenza di mantenere aperta la linea nel periodo estivo come corridoio per il trasporto merci.

## ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA: IL NODO DI FIRENZE

Il completamento delle opere previste nel progetto complessivo dell'**Alta velocità** in Toscana, costituite dal quadruplicamento veloce della tratta dal confine con l'Emilia fino a Castello (già realizzato ed in esercizio) e dagli interventi del Nodo di Firenze, consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario attualmente esistente.

Per il Nodo AV ad oggi risultano conclusi i lavori relativi al solo "Scavalco", che è in esercizio dal 2011.



A seguito della proposta trasmessa da RFI alla Regione nell'ottobre 2016 che prevedeva ipotesi di alternative progettuali del Nodo AV in corso di realizzazione (completamento del tunnel secondo progetto, senza la stazione Foster, e ottimizzazioni progettuali a Campo di Marte dove vengono previsti adeguamenti relativi ad una fermata AV), considerata la rilevanza dell'opera sotto il profilo non solo trasportistico, ma anche urbanistico e ambientale, si sono resi necessari approfondimenti in merito alle eventuali modifiche. La Regione ha promosso un confronto costruttivo con i vari soggetti coinvolti, il quale ha portato, nell'aprile 2017, alla condivisione di una soluzione che conferma la realizzazione del passante sotterraneo, la centralità della stazione di Santa Maria Novella, la nuova stazione Foster secondo il progetto originario, prevedendo modifiche nelle aree esterne della stazione che porteranno ad una maggiore e più funzionale integrazione modale tra ferro, gomma e tramvia. Il tutto a garanzia della centralità del trasporto regionale, delle esigenze dei pendolari e della certezza dei tempi per la realizzazione delle opere, per le quali si è in attesa della predisposizione della variante progettuale da parte di RFI, per effettuare ulteriori valutazioni di dettaglio.

L'opera consentirà una nuova configurazione della rete ferroviaria fiorentina, facendo sì che i treni ad Alta Velocità non interferiscano più con quelli regionali, con effetti positivi sia sulla regolarità del servizio sia sul suo eventuale potenziamento, in termini di frequenza e numero di corse.

Nel giugno 2022, con Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n. 68/2022 è stato ricostituito l'**Osservatorio Ambientale** Linea Ferroviaria AV/AC "Nodo di Firenze", istituito con l'Accordo Procedimentale del 3 marzo 1999 e rinnovato, da ultimo, dall'Accordo Procedimentale del 18 novembre 2021, sottoscritto tra il Ministero della transizione ecologica, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministero della cultura, R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze e il Comune di Firenze il quale nello stesso mese ha riavviato le attività con riunioni e sopralluogo in cantiere.



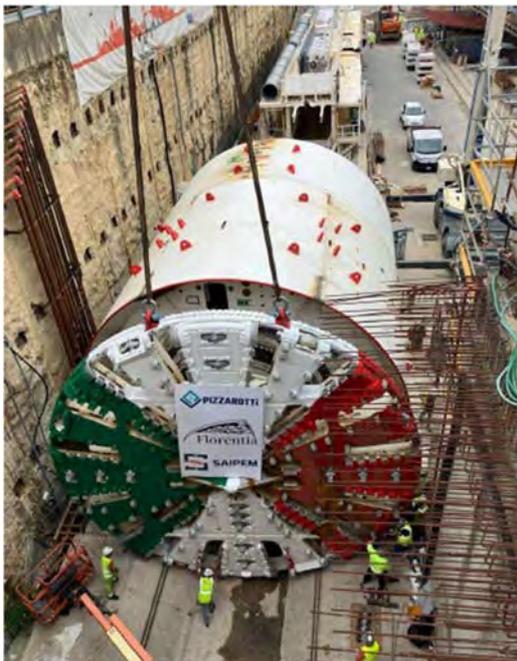
Fonte RFI

Sono in corso i lavori per l'upgrade tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria afferente al nodo di Firenze, che consentiranno un incremento della capacità e della sicurezza della rete ferroviaria con ampi benefici sulla regolarità della circolazione ferroviaria, grazie a una supervisione integrata del traffico. Inoltre si lavorerà per il potenziamento dell'infrastruttura di superficie, per migliorare la gestione del traffico ferroviario in attesa del sottoattraversamento.

Il costo delle opere per la realizzazione della tratta A.V. Firenze – Bologna ammonta a 3.311 milioni, mentre per il nodo di Firenze il valore dell'opera è stimato pari a 2.735 milioni dei quali 1.060 milioni corrispondono alle opere già realizzate a giugno 2024 (38,77%). L'incremento del costo a vita intera del progetto è conseguente all'esito della revisione delle precedenti progettazioni, per tener conto delle variazioni progettuali e degli adeguamenti alle normative vigenti, ai maggiori costi a seguito di sentenze su procedimenti giudiziari, ad accordi con gli Enti terzi, l'Osservatorio Ambientale, nonché ad aggiornamenti relativi all'attrezzaggio tecnologico.

Il nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI approvato in schema con DGR 245/2022 e successivamente stipulato nel marzo 2022, dispone anche una previsione di massima rispetto agli interventi previsti post 2027, con particolare riferimento alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore, che contribuiranno in modo significativo alla revisione ed al potenziamento dei servizi di trasporto ferroviario di competenza della Regione.

Ad agosto 2022, RFI ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara, dell'importo complessivo di oltre 1,1 miliardi, per la realizzazione del passante e della stazione AV del nodo di Firenze.



Il passante della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità si sviluppa per circa 7 chilometri in sotterranea con due gallerie parallele mediamente a circa 20 metri di profondità, completate con due tratti terminali in superficie: a nord tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Rifredi, e a sud nei pressi della stazione di Firenze Campo di Marte. Al fine di ottimizzare le fasi di lavoro e contenere i tempi, lo scavo delle gallerie verrà realizzato mediante due frese tunnel boring machine (TBM) le quali scaveranno con modalità e tempistiche tali da non essere operative in contemporanea.

La fresa attualmente attiva nel tratto Campo di Marte-Belfiore, ed utilizzata per lo scavo della galleria pari, ha percorso 1643 m (al 2 ottobre 2024) dei circa 3000 m previsti in questa fase. Presso il cantiere di Campo di

Marte sono in corso interventi di montaggio della seconda fresa per lo scavo della galleria dispari ed attività di trasporto e scarico conci del sottoattraversamento.



Fonte RFI

Sono attivi inoltre i cantieri secondari presso la Fortezza da Basso, in Via Cittadella ed in Via delle Ghiacciaie e risulta concluso l'intervento di consolidamento della scuola Ottone Rosai presso la quale sono in corso opere di ripristino delle aree.

Lungo il tracciato in sotterraneo verrà realizzata la **nuova stazione AV/AC Firenze Belfiore**, progettata dallo studio di architettura Foster. Tra le opere in corso per la realizzazione della stazione AV risultano già realizzati il solaio 00, i diaframmi perimetrali, la rampa kiss&ride ed il pozzo Nord nel quale inoltre risultano in corso attività di consolidamento propedeutiche alla realizzazione della galleria policentrica.

La stazione, servita dai treni AV, sarà interconnessa con la stazione di Santa Maria Novella e con l'intera area urbana circostante grazie a diverse modalità di trasporto:

- il **nuovo people-mover** che opererà tra la nuova stazione e Santa Maria Novella;
- la **linea 2 del sistema tramviario cittadino** già in esercizio;
- la **nuova fermata ferroviaria di superficie denominata Circondaria** e i collegamenti, opportunamente potenziati, con bus urbani; verrà realizzata in corrispondenza della sottostante viabilità di Via Circondaria, e sarà a servizio di tutte le linee ferroviarie (regionali e Alta velocità), collegate alle stazioni di Firenze Rifredi, Firenze Statuto, Firenze Campo di Marte e Firenze SMN.



Fonte RFI

Si tratta di un investimento complessivo di 135 mln di cui 60 saranno destinati alla realizzazione della fermata ferroviaria e 75 a quella del people mover. La navetta, completamente automatizzata, si atterrerà a Santa Maria Novella al binario 1-2 e avrà una potenzialità di trasporto calcolata in 21 mila passeggeri al giorno. Il percorso si svilupperà per un chilometro e trecento metri e non richiederà scavi. Una prima fase realizzativa della citata fermata Circondaria, costituita dalla realizzazione dei sottopassi di stazione e di alcuni marciapiedi, collegati con

l'esistente viabilità urbana, per l'attestazione di un primo blocco di servizi regionali e metropolitani, la cui attivazione è prevista entro il 2026, rientra per 45 mln tra gli investimenti strategici presentati all'Europa per il Recovery Fund (PNRR). Al momento è in corso lo sviluppo del PFTE a cui seguirà l'avvio del relativo iter autorizzativo.

In novembre 2023 RFI ha perfezionato la richiesta al MASE di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di "Accessibilità alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore - nuova "Fermata Circondaria" - prima fase funzionale, nel Comune di Firenze", per il quale sono state chieste integrazioni e chiarimenti, presentate da RFI in aprile 2024 e sulle quali sono in corso anche le istruttorie regionali. In esito alla conclusione della procedura ambientale o della comunicazione di procedibilità del MASE seguirà l'avvio all'iter autorizzativo di Conferenza di Servizi. Il cronoprogramma attuale ipotizza l'avvio della fase realizzativa a partire da giugno 2025.

Nella prima metà del 2023 sono stati riavviati i lavori nella stazione AV di Belfiore ed è stato completato il revamping, eseguito presso il cantiere di Campo Marte, della fresa TBM (smontaggio della macchina, revisione, sostituzione componentistica e riassetto); a fine luglio 2023 è stato avviato lo scavo della galleria binario pari del passante ed a metà novembre 2023 è stato comunicato da RFI il riavvio dello scavo in configurazione definitiva. E' stata comunicata la previsione di fine lavori di completamento ad inizio maggio 2029 da RFI.

A dicembre 2020 è stato attivato sulla tratta della Direttissima compresa fra Rovezzano e bivio Arezzo Sud l'ERTMS, il più evoluto sistema per la supervisione ed il controllo del distanziamento dei treni. L'impiego di queste tecnologie determinerà benefici sulla qualità del servizio e sulla regolarità della circolazione dei treni AV e regionali che percorrono la tratta stessa, garantendo una maggiore affidabilità infrastrutturale e un'ottimizzazione della gestione in caso di anomalie. A fine dicembre 2022 è avvenuta l'attivazione anche sulla tratta bivio Arezzo Sud-bivio Orvieto Sud. Entro fine del 2024 l'ERTMS sarà attivato anche nel tratto Orvieto-Settebagni (88 chilometri).



Al fine di promuovere la realizzazione di una **nuova stazione sulla linea dell'AV** Roma- Firenze, definita **Medioetruria**, sul modello della Mediopadana realizzata tra Bologna e Milano, nel 2014 era stato firmato un protocollo tra le Regioni Toscana e Umbria e successivamente costituito un tavolo tecnico per valutare la fattibilità del progetto, le strategie e le scelte tecniche di intervento, che aveva presentato i risultati del lavoro nel novembre 2015 ritenendo fattibile il progetto e analizzando le possibili localizzazioni, con indicazione degli approfondimenti futuri necessari. L'attività di studio regionale del gruppo tecnico si è conclusa con la presentazione dello studio. Un nuovo Protocollo di Intesa è stato approvato nel novembre 2022 tra Regione Toscana, Regione Umbria, Ministero delle Infrastrutture ed RFI; ne è seguita l'istituzione di un tavolo tecnico per determinare e condividere la migliore soluzione per l'inserimento dei bacini territoriali della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria nella rete dei servizi ad Alta Velocità, mediante la realizzazione di una stazione dedicata sulla linea Firenze Roma DD, al fine di migliorare l'accessibilità e l'intermodalità del territorio.

A seguito di vari incontri di approfondimento e confronto che si sono svolti nel secondo semestre 2023 RFI ha trasmesso gli esiti degli approfondimenti del tavolo tecnico in cui viene proposta come localizzazione preferibile "Valdichiana", non tenendo in considerazione le osservazioni della Regione Toscana.

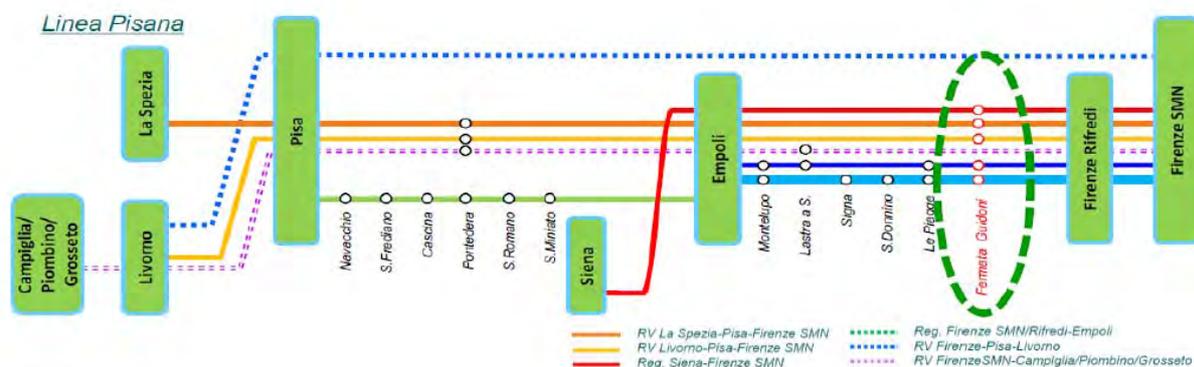
Nel corso dei lavori del tavolo tecnico la Regione ha ribadito, con note di agosto ed novembre 2023, che ritiene prioritaria la garanzia del massimo utilizzo della modalità ferroviaria negli spostamenti e nell'accesso alla nuova fermata oltre che dell'interscambio modale dei passeggeri con il servizio di trasporto pubblico, ritenendo critica la realizzazione di un intervento che sia destinato ad incrementare il trasporto privato.

Per dare una prima risposta alla domanda di mobilità espressa dal territorio, relativamente ai servizi veloci, a partire da giugno 2019 è stata attivata sperimentalmente nella stazione di Chiusi-Chianciano Terme la fermata di una coppia di treni AV della relazione Milano-Napoli, legata ad un progetto di valorizzazione turistica del territorio. Tali servizi sono stati riproposti, stagionalmente, anche nel 2020, 2021 e 2022.

L'offerta di servizi AV nel sud della Toscana è stata inoltre incrementata con la fermata di una coppia di treni (collegamento Perugia-Milano e viceversa) nella stazione di Terontola a partire da febbraio 2021.

## NUOVA FERMATA FERROVIARIA SULLA TRATTA FIRENZE CASCINE - RIFREDI IN PROSSIMITÀ DELLA FERMATA TRAMVIARIA GUIDONI A FIRENZE

Nel 2018 RFI si è impegnata a valutare le soluzioni più efficaci per il collegamento della tratta Firenze Cascine - Rifredi, in prossimità della fermata tramviaria Guidoni, con l'area urbanizzata di futura espansione e la tramvia, alleggerendo anche Rifredi rispetto al collegamento con la zona di Novoli. A inizio 2020 si sono avviati confronti tra Regione, Comune di Firenze e RFI finalizzati ad approfondire le soluzioni proposte da RFI al fine di promuovere lo sviluppo dello studio di fattibilità. RFI ha completato gli approfondimenti rispetto alla collocazione della nuova fermata e ha presentato la soluzione progettuale a Regione Toscana e Comune di Firenze. La realizzazione della nuova fermata è prevista nei primi 5 anni di validità dell'Accordo Quadro sottoscritto nel marzo 2022 e nel Contratto di Programma MIMS/RFI 2022/2026, parte investimenti, tra gli interventi di "upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Firenze" e tra gli interventi "City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate". Il costo a vita intera è stimato in 23,5 mln.



Fonte RFI

La nuova fermata è prevista in ambito urbano, in prossimità del sottovia di Viale A. Guidoni, a servizio della linea Firenze - Pisa e quindi dei flussi di traffico da Siena, Empoli, Pisa, Livorno, La Spezia e Pontremoli. L'infrastruttura, in quota su viadotto, sarà costituita da due banchine a modulo TPL, altezza di 55 cm sul piano del ferro, scale, ascensori, sottopasso, pensiline con implementazione delle informazioni a messaggio fisso e variabile.

A fine luglio 2023 RFI ha attivato presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ad oggi concluso e sarà avviato quello di localizzazione dell'opera.



Fonte RFI

La fermata, tramite l'interscambio con la linea tramviaria 2 Piazza dell'Unità - Aeroporto Peretola lato ovest con la fermata Guidoni e lato est con la fermata Novoli Palazzo Rossi, creerà un collegamento rapido per l'aeroporto di Firenze, ubicato a circa 5 km dal centro città, e così pure col nuovo polo servizi ed universitario nel quartiere di S.Donato.



Vista 3D Stato di progetto  
Fonte RFI

## LINEA PONTREMOLESE

Nel tratto toscano la linea ferroviaria in oggetto risulta già raddoppiata nel tratto Santo Stefano Magra – Chiesaccia (a nord di Aulla), mentre per la tratta Chiesaccia-Pontremoli e successiva galleria di valico Pontremoli-Berceto, inserita nella programmazione regionale del PRIIM, è stata avviata da RFI nel 2003 la procedura di localizzazione e VIA sul progetto preliminare, approvato dal CIPE nel maggio 2009. Pur essendo intervenuta l'approvazione del progetto preliminare non è mai stato predisposto il progetto definitivo previsto dall'art. 166 del D.Lgs 163/2006 per il tratto toscano comprendente il tratto Chiesaccia – Pontremoli e della successiva galleria fino al confine regionale. Sono stati comunque realizzati da parte di RFI, a seguito di espletamento di procedura di accertamento di conformità urbanistica, interventi di adeguamento delle stazioni di Villafranca Lunigiana e Filattiera, secondo le previsioni del progetto di raddoppio.



Le opere ancora da realizzare per la parte ricadente in Toscana consistono nel raddoppio della tratta Chiesaccia – Pontremoli e nella realizzazione della nuova galleria di valico, i costi aggiornati da Contratto di Programma MIMS-RFI 2022-2026 sottoscritto in dicembre 2022, risultano essere:

- 1<sup>a</sup> fase: completamento del piano ferro e apparati della stazione di Parma e raddoppio della tratta Parma – Vicofertile (Emilia Romagna).

- 2<sup>a</sup> fase: raddoppio delle tratte Vicofertile – Osteriazza (Emilia Romagna) e Berceto – Chiesaccia con nuova galleria di valico Berceto – Pontremoli (Emilia Romagna e Toscana) e raddoppio Pontremoli – Chiesaccia (Toscana). Per nessuno dei tre lotti al momento risultano risorse disponibili.

Costo complessivo 3.663,59 mln finanziato per 6,59 mln dallo Stato tramite MEF.

Sono in corso attività propedeutiche per l'avvio della rivisitazione della progettazione preliminare. La realizzazione della nuova galleria di valico permetterebbe il superamento della criticità creata dalla attuale pendenza del tracciato ferroviario (25 per mille tra Pontremoli e Borgotaro) che crea condizionamenti al passaggio dei treni merci, consentirebbe di equilibrare i due sensi di marcia, aumentando considerevolmente il trasporto merci sulla linea ed incrementando inoltre i traffici portuali.

Per velocizzare la realizzazione dell'opera con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16/04/2021 è stato nominato un commissario straordinario nazionale.

La ferrovia pontremolese è inserita tra le direttrici prioritarie previste dal Documento strategico sulla mobilità ferroviaria di persone e merci approvato dal MIMS con DM n.109 del 29 aprile 2022.

## **VELOCIZZAZIONE FIRENZE - PISA**

In relazione alla linea **Firenze – Pisa**, è in corso lo studio di fattibilità degli interventi finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio, con particolare riferimento al quadruplicamento della tratta Empoli – Bivio San Miniato, ma anche al quadruplicamento tra Bivio Renai e Cascine e per la velocizzazione a 160-180km/h della linea esistente Empoli – Pisa.

L'intervento, inserito nel Contratto di Programma MIMS-RFI 2022-2026, prevede un costo di 140 milioni e consentirà l'eliminazione dei colli di bottiglia con conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo e nel nodo di Firenze con recupero dei tempi di percorrenza sull'asse Firenze-Pisa.

Il nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI approvato in schema con DGR 245/2022 e successivamente stipulato nel marzo 2022, dispone anche una previsione di massima rispetto agli interventi previsti post 2027, con riferimento anche agli interventi di potenziamento della linea Firenze-Pisa-Livorno tra cui il quadruplicamento delle tratte Empoli-Samminto e bivio Renai-Firenze-Cascine, che consentirà la razionalizzazione e la velocizzazione dei servizi e il quadruplicamento della tratta Pisa-Empoli (subordinato ad esiti del Progetto di fattibilità tecnico-economica di 1 fase), per consentire incremento di capacità e velocizzazione dei servizi non-stop fra Pisa e Firenze.

Nell'ambito dell'adeguamento prestazionale ed upgrading del corridoio TEN-T "Scandinavia – Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti" sono previste inoltre opere puntuali di upgrade dell'infrastruttura finalizzati alla velocizzazione della tratta tra Empoli e Pisa e tra Empoli e Montelupo: verifiche strutturali delle opere d'arte tra San Romano e Pisa; sostituzione dei deviatori a Cascina e Navacchio; adeguamento della linea di trazione elettrica ambito stazione San Romano e in tratta fino ad Empoli; adeguamento del sistema di protezione marcia treno tra San Romano e Pisa. L'intervento consentirà una velocità massima di 180 km/h e una riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione, a beneficio dei servizi AV o eventuali servizi regionali veloci effettuati con materiale rotabile di ultima generazione.

In agosto 2022 si sono conclusi i lavori della Conferenza dei Servizi indetta da RFI per l'approvazione delle opere sostitutive per la soppressione del passaggio a livello al km 78+083

della linea Firenze-Pisa, posto in comune di Pisa, consistenti nella realizzazione di un sottopasso in via Putignano e di un sottovia carrabile in via Targioni Tozzetti.

## LINEE FAENTINA E VALDISIEVE

RFI si è impegnata a investire circa 47 mln sulla **linea Faentina** per gli interventi di riqualificazione delle linee ferroviarie ed eliminazione di passaggi a livello, sottoscrivendo, nel dicembre 2017, il Protocollo d'Intesa per l'adeguamento e la riqualificazione delle infrastrutture sulle linee ferroviarie Faentina e Valdiseive.

Ad oggi risultano effettuati interventi minori per il miglioramento dell'accessibilità in alcune stazioni ed è stata predisposta la progettazione di gran parte degli interventi previsti (Stazioni di Borgo San Lorenzo, Dicomano, Contea Londa, Vicchio e Rufina, soppressione passaggi a livello nei comuni di Comune di Borgo S. Lorenzo, Dicomano, Rufina e di Vicchio). Risultano già eseguiti interventi di restyling delle stazioni in Marradi e Borgo San Lorenzo. Sono conclusi i procedimenti autorizzativi relativi alle stazioni di Dicomano, Rufina e di Contea Londa, alle opere per la soppressione di un P.L. su Rufina, due P.L. su Dicomano e due PPLL a Borgo San Lorenzo di cui uno sulla SR 302 e sono stati affidati a seguito di specifiche gare d'appalto.

Gli interventi di riqualificazione e abbattimento barriere architettoniche nella stazione di Dicomano, sul piano del ferro per la velocizzazione degli incroci e di eliminazione del PL al km. 14+311 su strada comunale, saranno conclusi entro novembre 2024. In giugno 2023 sono state avviate le opere di riqualificazione della stazione di Contea Londa, per la realizzazione del sottopasso e l'innalzamento dei marciapiedi, per le quali è prevista la conclusione e nel corso del primo semestre 2025 consequenzialmente verranno avviate le medesime attività in stazione di Rufina. Risultano inoltre affidate le opere previste in stazione di Ronta e per l'eliminazione del PL sulla SR302 in Borgo San Lorenzo per i quali sono in corso lo sviluppo delle progettazioni esecutive; in particolare per le opere di eliminazione PL sulla SR302 è previsto l'avvio entro il 2024.



. E' in fase di negoziale l'esecuzione delle opere di eliminazione PL sulla SS67 con realizzazione di sottovia e viabilità di ricucitura in comune di Dicomano. E' affidata ed in fase di prossimo avvio la realizzazione del sottovia ad eliminazione del PL su Via Don Minzoni in Rufina per la quale è in corso lo sviluppo della progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda le previsioni future di servizi, nell'Accordo Quadro sottoscritto fra Regione Toscana e RFI nel marzo 2022, con validità di 5 anni, entro il 2027 si prevede il completamento degli interventi nelle stazioni di Contea-Londa e Dicomano che permetteranno l'ingresso in contemporanea e la velocizzazione delle sedi di incrocio, che avranno effetti sulla regolarità del servizio. In orizzonte post 2027 la realizzazione del nuovo binario lato Borgo nelle stazioni di Vicchio, vincolato ad interventi ambientali/idrogeologici da individuare e finanziare con effetto di poter attestare servizi da Vicchio via Vaglia verso il capoluogo regionale.

I principali interventi ancora da approvare, per problematiche di coordinamento con altre opere che ne condizionano le caratteristiche progettuali, sono costituiti dalle opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello sulla S.P. 51 in Comune di Vicchio, sulla S.S. 67 in comune di Rufina e dall'adeguamento della stazione di Vicchio.



Nel marzo 2021 RFI ha annunciato di inserire tra gli interventi in atto anche la totale sostituzione del blocco conta assi sull'intera tratta Borgo San Lorenzo - Pontassieve. Si tratta di un intervento originariamente non previsto nel Protocollo del 2017, dell'importo di circa 400mila euro, che avrà effetti positivi nel breve periodo, andando a influire sia sulla puntualità che sulla regolarità del servizio pendolare.

Oltre alla sostituzione del blocco conta assi sulla tratta Pontassieve-Borgo San Lorenzo, RFI realizzerà alcuni lavori sulle tecnologie e per la riqualificazione della tratta

Borgo San Lorenzo - Faenza, attraverso il rinnovo e il risanamento dei binari e la sostituzione delle travate metalliche di ponti antecedenti al 1916, per un investimento complessivo di circa 80 milioni. Nel 2023 è stato eseguito il rinnovo dell'armamento sulla Faentina nella tratta Crespino – Brisighella e le attività propedeutiche alla sostituzione della travata metallica sul fiume Lamone. Complessivamente fra il 2019 e il 2024 è stato rinnovato l'armamento per circa 53 km di linea fra Ronta e Faenza, per oltre 40 milioni di investimento.

Nell'estate 2024 è stata sostituita la travata metallica della lunghezza di 34 metri del ponte sul fiume Lamone in località Fantino, nel comune di Marradi (FI), per un importo complessivo di 15 milioni di euro. Sono state affidate le attività di progettazione di Fattibilità Tecnica ed economica e le indagini per l'intervento di sostituzione della travata metallica del ponte sul fiume Lamone alla progressiva km 65+263, stimato per il 2028.

A metà giugno 2024, RFI ha avviato la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto Fattibilità Tecnica ed Economica "Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Linee Pontassieve (e) – Faenza (e) e Borgo S. Lorenzo (i) – Firenze Campo di Marte (e)." in corso di svolgimento ed in attesa di integrazioni e chiarimenti richieste da alcune Amministrazioni comunali. Detto intervento di attrezzaggio tecnologico risulta avere un investimento complessivo pari a 140 mln ed essere compreso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con la conseguente stringente tempistica per l'ultimazione dei relativi lavori, fissata al 2026.

In agosto 2024 RFI ha eseguito la prima fase dei lavori; l'installazione del nuovo sistema ERTMS (European Railway Traffic Management System) supporterà la supervisione ed il controllo del distanziamento dei treni, ed una volta attivato permetterà di avere sulla linea prestazioni più elevate.

### LINEA CECINA – VOLTERRA - SALINE – POMARANCE



Nel settembre 2016 sono conclusi i lavori di manutenzione straordinaria a cura di RFI sulla linea **Cecina – Volterra - Saline - Pomarance** per un investimento di 7 milioni che ha consentito di rinnovare completamente binari e parti tecnologiche. Questo intervento si aggiunge a quelli già effettuati sulla Lucca-Aulla e sulla Porrettana volti a garantire un servizio di trasporto su ferro più efficiente, più veloce e confortevole anche sulle linee a minore traffico.

### LINEA LUCCA - AULLA

La ferrovia Lucca-Aulla è stata oggetto di importanti investimenti per la manutenzione. La ferrovia Lucca-Aulla è stata oggetto di importanti investimenti per la manutenzione straordinaria e l'upgrade della linea da parte di RFI.

**12,3 mln** l'importo complessivo degli investimenti per gli interventi nel 2020, che hanno previsto il consolidamento strutturale della galleria Lupacino, nella tratta Piazza al Serchio-Minucciano, e lavori di rinnovamento del binario nelle gallerie Uglianaldo, Bibola e Lupacino ed altre opere di manutenzione straordinaria sulla tratta Piazza al Serchio-Aulla. Nel 2021 le opere, per un importo complessivo di **13,5 mln**, hanno riguardato ulteriori lavori tra cui lavori di consolidamento strutturale e impermeabilizzazione nella galleria Lupacino, il completamento di interventi per adeguamento e sostituzione parapetti nella tratta Castelnuovo Garfagnana- Piazza al Serchio, la sostituzione dei legnami della travata metallica nella tratta Castelnuovo Garfagnana- Villetta. Nel 2022 gli investimenti, per un valore di **11 mln**, hanno riguardato interventi di consolidamento alla galleria Acquabianca nel tratto Camporigano-Piazza al Serchio, interventi di consolidamento del Viadotto sul Rio Tassonaro nella tratta Aulla-Minucciano, interventi di manutenzione straordinaria nella tratta Camporgiano-Piazza al Serchio, mentre a Castelnuovo Garfagnana sono proseguiti i lavori relativi al nuovo piano regolatore generale di stazione, a Minucciano e Gragnola sono stati sostituiti i deviatori; tra Lucca e Fornaci di Barga è stato attivato il nuovo sistema di controllo della marcia del treno; sono stati sostituiti i cavi degli impianti di segnalamento in varie tratte; su tutta la linea sono stati svolti controlli sullo stato della vegetazione presente in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria.

Il piano degli investimenti per il biennio 2023-2024 prevede inoltre investimenti per 28,5 mln (**15 mln** per il 2023 e **13,5 mln** per il 2024).

In agosto 2023 sono stati eseguiti lavori di consolidamento del viadotto sul rio Tassonaro, del ponte Rio Cavo e della galleria dell'Acquabianca. Durante le attività di cantiere sono state svolte ulteriori attività manutentive pianificate quali lavorazioni di armamento ferroviario, di rifacimento del piano stradale su tutti i passaggi a livello fra Aulla e Minucciano, e la sostituzione dei legnami sulla travata metallica sul torrente Corsonna e la realizzazione del nuovo piano regolatore della stazione di Castelnuovo Garfagnana. Per quanto riguarda i lavori al ponte sul Rio Cavo, in località Camporgiano fra le stazioni di Piazza al Serchio e Castelnuovo Garfagnana, sono stati effettuati controlli specialistici e monitoraggi strumentali che hanno fatto emergere la necessità di intervenire e rinforzare una delle arcate. Sono stati quindi avviati i lavori di progettazione ed effettuate lavorazioni urgenti e improrogabili, per il consolidamento e l'adeguamento sismico del ponte. L'interruzione della tratta Castelnuovo Garfagnana-Piazza al Serchio si è prolungata fino a gennaio 2024. Sulla restante tratta Piazza al Serchio-Aulla, non interessata dai lavori, da settembre 2023 a gennaio 2024 è stato programmato un servizio ferroviario limitato agli orari di maggiore interesse per pendolari e studenti, integrato da bus sostitutivi.

Nel periodo estivo 2024, nella tratta compresa tra le stazioni di Camporgiano e Piazza al Serchio sono stati effettuati ulteriori interventi di consolidamento alla galleria Rio Cavo e al ponte Rio Cavo, tra le località di Camporgiano e Piazza al Serchio. Tra Aulla e Minucciano sono stati eseguiti lavori di consolidamento del viadotto sul Rio Tassonaro.

A Castelnuovo Garfagnana sono proseguite le attività per la realizzazione del nuovo piano regolatore generale di stazione. Inoltre sono stati eseguiti alcuni interventi di mitigazione del rischio idrogeologico e di manutenzione a diversi ponti metallici. Su tutta la linea sono state anche effettuate attività specialistiche di controllo a ponti, viadotti e gallerie.

Sono in fase di ultimazione i lavori, avviati a inizio 2022, per la realizzazione delle opere di eliminazione del PL su Via Fermi, di potenziamento ed adeguamento della stazione e dello scalo di Castelnuovo di Garfagnana previsti dall'Accordo di Programma sottoscritto nel luglio 2019 ed integrato nel 2023.

Le opere principali sono costituite dall'adeguamento della stazione ferroviaria e sua riqualificazione, dall'adeguamento dell'attiguo scalo merci e ripristino del collegamento ferroviario con adiacente stabilimento cartario, soppressione del passaggio a livello esistente a monte della stazione ferroviaria. A tal fine il Comune di Castelnuovo di Garfagnana si è impegnato, nell'ambito dello stesso accordo, alla realizzazione della relativa viabilità sostitutiva.

Nell'ambito di dette opere RFI ha predisposto anche il sottopassaggio di stazione, non compreso nell'Accordo di Programma, ma funzionale allo sviluppo dei lavori.

Il completamento dell'Accordo è stimato nel 2025, le opere di eliminazione del passaggio a livello su Via Fermi sono in via di ultimazione. Si veda anche in par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali"

## PORRETTANA

Per quanto riguarda la **Porrettana**, RFI ha realizzato importanti lavori di manutenzione all'interno della galleria Vaioni, interventi di impermeabilizzazione del viadotto Boboli e interventi per facilitare l'accesso ai treni nelle stazioni di Pistoia e di Porretta, dove sono stati effettuati i lavori di realizzazione di due nuovi ascensori e la ristrutturazione del sottopassaggio.

Nel 2020 è stato effettuato il rinnovo di 1 km di binario nella galleria Fabbiana, sono state realizzate modifiche tecnologiche nella stazione di Molino del Pallone, interventi sui sistemi di controllo di 7 passaggi a livello. Nel 2021 gli interventi hanno riguardato rinnovo del binario e ripristino del sistema di raccolta e smaltimento acque nella galleria Appennino di circa 2800 m, fra le stazioni di Pracchia e San Mommè, l'impermeabilizzazione di un ponte ferroviario fra Ponte della Venturina e Molino del Pallone.

A partire dal 2022, su richiesta del Comune di Pistoia, condivisa da Regione Toscana e portata all'attenzione di RFI, i lavori di manutenzione straordinaria sulla linea, previsti in passato per circa un mese nel periodo estivo, sono svolti, nella tarda primavera, consentendo quindi di effettuare sia treni con materiale storico del progetto Porrettana Express sia i treni ordinari nei mesi di maggiore interesse turistico (si veda anche il par. 3.2.3 alla voce "Ferrovie minori").

I lavori effettuati da RFI nella primavera 2022 hanno riguardato il rinnovo di tre gallerie (Cugna, Calde e Corbezzi), la posa di nuovi binari fra Piteccio e Corbezzi, il rinnovo dei portali di protezione della linea di alimentazione elettrica in corrispondenza di sei passaggi a livello fra Valdibrana e Pistoia, il consolidamento di un ponte e l'upgrading di alcuni impianti tecnologici. L'investimento complessivo di RFI è di 7,5 mln, di cui un milione per la messa in sicurezza del versante in località La Cava in prossimità di Porretta Terme da cui si è staccato un masso a novembre 2021.



Nella primavera del 2023 i lavori sulla Pistoia-Porretta hanno riguardato il rinnovo di circa 900 metri di binario tra Corbezzi e Piteccio. E' stata effettuata la demolizione del binario con rimozione totale del pietrisco e successiva ricostruzione della sede ferroviaria con posa del nuovo binario. Si sono inoltre svolte attività di manutenzione ad alcune opere civili, in particolare per la regimazione delle acque. L'investimento è stato di circa 2 milioni. Nel 2024 la linea è stata sospesa dal 15 aprile all'8 giugno 2024 per interventi di rinnovo binario tra Castagno e Corbezzi, riguardanti la sostituzione del binario con rimozione totale del pietrisco e successiva ricostruzione della sede ferroviaria con posa del nuovo binario. Sono state inoltre effettuate lavorazioni di manutenzione agli apparati tecnologici presenti nella tratta Pracchia – Piteccio, per un investimento complessivo di circa 3 milioni di euro.

## LINEA SIENA-GROSSETO

Nell'estate 2024, con interruzione della tratta Buonconvento-Montepescali fra il 19 agosto e il 21 settembre 2024 RFI ha programmato attività per il consolidamento della sede ferroviaria e la sistemazione delle frane avvenute nell'evento meteorologico del dicembre 2022 tra Monte Antico e Buonconvento, sulla linea Grosseto – Siena. Le lavorazioni sono consistite nel consolidamento del rilevato ferroviario in un'area in cui il fiume Ombrone scorre in prossimità alla linea ferrata, e nella predisposizione e successiva apposizione di reti di contenimento per le frane. Dopo una chiusura di circa un anno con servizio limitato alla tratta Siena-Buonconvento, con il cambio orario di dicembre 2023 la linea è stata riaperta completamente mantenendo un esteso rallentamento a

30 Km/h, con un'offerta ferroviaria di treni diretti Siena-Grosseto limitata a 4 coppie di treni/giorno e con il resto dei treni attestati a Buonconvento. Gli interventi, conclusi a settembre 2024, hanno previsto un investimento di circa 4,5 milioni.

## ULTERIORI INTERVENTI

Sono stati programmati negli ultimi anni da parte di RFI interventi in 59 stazioni della Toscana per un importo complessivo di 135 milioni di euro. Obiettivo è migliorare l'accessibilità, i servizi e le informazioni al pubblico.

I programmi prevedono un complessivo restyling che riguarda, come interventi principali, l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm (standard europeo previsto per i servizi ferroviari metropolitani) per facilitare l'accesso ai treni, l'installazione di ascensori, la ristrutturazione degli spazi interni, dei sottopassaggi e delle pensiline, il rinnovo e l'implementazione dei sistemi visivi e sonori per le informazioni al pubblico e l'installazione di impianti di illuminazione a led che, coniugando efficacia e risparmio energetico, contribuiranno a innalzare il livello di sicurezza – reale e percepita nelle ore notturne.



Stazione di San Vincenzo



Sottopasso



Stazione di Campiglia Marittima

Nel giugno 2022 si è concluso il procedimento di verifica di conformità urbanistica del progetto di rifunzionalizzazione del fabbricato viaggiatori e riqualificazione delle aree esterne della stazione di Lucca, con previsione di un restauro generale di tipo conservativo, riorganizzazione degli spazi di accesso alla stazione anche al fine di garantire una maggiore accessibilità in sicurezza agli utenti, copertura della rampa di accesso all'esistente sottopasso oggetto di opere di restyling ed altre opere di arredo urbano nel parcheggio biciclette esterno.

Risultano inoltre comunicate da parte di RFI altre opere di adeguamenti in stazione quali l'installazione di ascensori nelle stazioni di San Piero a Sieve e di Firenze Statuto per l'abbattimento delle barriere architettoniche tra il sottopassaggio ed i marciapiedi di stazione.

Per la linea Tirrenica "La Spezia – Pisa – Livorno – Grosseto – Roma" RFI ha tramesso i progetti ed avviato i seguenti procedimenti di approvazione:

- in novembre 2023 Conferenza dei Servizi decisoria per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica "Upgrading multi-tecnologico: Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Bivio PC Arcola (e) – Viareggio (e)"; nella quale la Giunta Regionale si è espressa con Deliberazione n.1528 del 18/12/2023 ed RFI ha trasmesso la determinazione conclusiva ad inizio giugno 2024; l'intervento di attrezzaggio tecnologico risulta avere un costo complessivo pari a 50 mln ed essere compreso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con la conseguente tempistica per l'ultimazione dei relativi lavori fissata al 2026;

- in novembre 2023 Conferenza dei Servizi decisoria per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica "Upgrading multi-tecnologico: Linee Piano Accelerato ERTMS – Attrezzaggio con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnalamento laterale e degli impianti del sottosistema di terra connessi. Tratta Grosseto (e) – Civitavecchia (e)"; nella quale la Giunta Regionale si è espressa con Deliberazione n.906 del 29/07/2024; l'intervento di attrezzaggio tecnologico risulta avere un costo complessivo pari a 100 mln, comprensivo della tratta laziale, ed essere compreso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con la conseguente tempistica per l'ultimazione dei relativi lavori, fissata al 2026;

- in maggio 2024 procedimento di accertamento di conformità urbanistica ed edilizia previsto dall'art. 25 della L.210/85 sulle opere di "Adeguamento a modulo 750m della Stazione di "Forte dei Marmi" in Comune di Seravezza (LU)", per il quale è stato trasmesso il decreto dirigenziale regionale n. 17296 del 29/07/2024; l'intervento in previsione rientra nell'ambito del programma di investimenti e potenziamento infrastrutturale ai fini del transito dei treni merci nel corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo.

Ad inizio maggio 2024 RFI ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria per l'approvazione del progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per "Esecuzione degli interventi di consolidamento strutturale del viadotto in muratura al km 286+390 e di sostituzione delle travate metalliche al km 286+459 della linea Roma-Firenze LL nonché opere complementari ed accessorie – Fase1", per il quale la Giunta Regionale si è espressa con Deliberazione n. 709 del 17/06/2024 ed RFI ha trasmesso la determinazione conclusiva ad inizio luglio 2024.



I lavori sono collocati nel comune di Rignano sull'Arno (FI), dove Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha programmato la sostituzione del ponte metallico e il consolidamento e l'impermeabilizzazione del viadotto ferroviario a 11 arcate, con un investimento di circa 6 milioni di euro. I lavori si sono svolti fra il 5 e il 19 agosto 2024, con interruzione della tratta Pontassieve-Figline. RFI ha proceduto con il varo del nuovo impalcato metallico, composto da quattro sezioni per una lunghezza complessiva di circa 15 metri,

attività preceduta dalla rimozione dei binari e del vecchio ponte. Nel contempo è stata effettuata l'impermeabilizzazione del viadotto, e sono stati riposizionati i binari, le traverse e la massicciata.

In settembre 2024 sono stati programmati lavori di manutenzione notturna nella stazione di Montale Agliana (PT) sulla linea Firenze-Pistoia-Viareggio. RFI ha eseguito i lavori per il risanamento della massicciata danneggiata dall'alluvione avvenuta in novembre 2023, dette opere hanno previsto un investimento di circa settecentomila euro.

Nell'ambito della **Strategia nazionale e regionale per le aree interne** volta a realizzare progetti territoriali nelle aree distanti dai grandi centri di urbanizzazione, relativamente all'area Garfagnana-Lunigiana - Mediavalle del Serchio-Appennino Pistoiese approvata dalla Giunta a luglio 2018 (DGR 778/2018) sono destinati 1,5 mln per recuperare e valorizzare edifici e aree di 6 stazioni ferroviarie della linea Lucca-Aulla: Minucciano-Pieve-Casola, Piazza al Serchio, Castelnuovo Garfagnana, Bagni di Lucca, Equi Terme e Minucciano-Rometta-Soliera, migliorando accessibilità, informazioni, dotazioni per interscambio modale, sia per pendolari e residenti che per turisti.

Analogamente, relativamente all'area Mugello-Valdisieve - Valdibisenzio approvata dalla Giunta a novembre 2020 (DGR 1424/2020) gli interventi interessano le stazioni di Marradi-Palazzo sul Senio (linea Faentina) e di Vernio-Montepiano-Cantagallo (linea Bologna-Prato) al fine di rendere queste due stazioni ferroviarie punti strategici di interscambio modale e porte di accesso al territorio, anche per valorizzazione turistica, attraverso la realizzazione di due ciclo stazioni.

Per quanto riguarda infine le opere relative ai **raccordi ferroviari** del Porto di Livorno, quale insieme di interventi volti a dotare il porto stesso di una serie di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci, si rinvia al par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

### 3.1.5 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELLE GRANDI OPERE

- azione PRIIM: 1.3.1 –

Prosegue l'attività di monitoraggio sulle grandi opere svolta dalla Regione Toscana con la collaborazione di altri Enti istituzionali e territorialmente interessati (Ministeri, Province, Comuni, ARPAT e Autorità di Bacino del fiume Arno).

Nella realizzazione delle grandi opere sono stati istituiti degli **Osservatori Ambientali e Socio-economici** dotati di una struttura organizzativa tale da assicurare il supporto di tecnici esperti nelle diverse discipline ambientali e territoriali. Il monitoraggio effettuato nel corso dei lavori consente la risoluzione dei problemi e la definizione di eventuali controversie eventualmente sorte tra sistema degli enti e proponenti dell'opera. Un accurato sistema di monitoraggio sull'impatto della realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, di per sé molto complesse, consente di intervenire dove necessario rendendo anche il cittadino consapevole del processo a cui partecipa.

Ad oggi, con la partecipazione di Regione, Provincia, Enti Locali, Autostrade o R.F.I., sono attivi gli osservatori delle seguenti opere:

- Nodo AV di Firenze: cessato a febbraio 2018 per la scadenza dell'accordo procedimentale e ricostitutosi in febbraio 2022;
- Variante di Valico;
- Terza corsia A1 Barberino di Mugello - Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa Valdarno;
- Terza Corsia A11 Firenze - Pisa nord, tratto Firenze – Pistoia;
- Darsena Europa (istituito con Decreto MASE n.81/2024)



Le componenti ambientali interessate dal monitoraggio descritte attraverso indicatori che descrivono e quantificano il fenomeno sono: acque superficiali e sotterranee, atmosfera, rumore, vibrazioni, geologia e geomorfologia, geotecnica, vegetazione, suolo, fauna.

Nell'ambito delle attività inerenti la realizzazione delle grandi opere, sono previsti altri **sistemi di monitoraggio** con lo scopo

prevalente di fornire informazioni sull'avanzamento delle opere e su eventuali criticità che possono rallentare il processo realizzativo. Tra questi si ricordano:

- il **Monitoraggio delle opere di interesse statale** previsto a seguito dell'Accordo di Programma Quadro tra Stato e Regione per le infrastrutture di trasporto del 2000 e i successivi atti integrativi;
- il **Monitoraggio opere di interesse regionale** per le opere previste nel Programma Pluriennale Investimenti sulla viabilità di interesse regionale.

La Regione Toscana inoltre attraverso il **Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale**, il **progetto SIRSS**, il **Catasto delle Strade** e il **sistema di rilevamento dei dati di traffico**, oltre ad altri progetti accessori, consolida le basi dati per attuare le necessarie verifiche ex – post ed ex ante relative agli interventi programmati e da programmare sulla rete stradale regionale (si veda anche il par. 3.3.3 "Sicurezza stradale").

### 3.1.6 INDICATORI

#### - Rete stradale per tipo di strada. Toscana, Centro e Italia: anno 2021

(valori in km, km per abitanti, km per kmq, km per autovetture e valori percentuali)

(Fonte Regione Toscana, Settore Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Conto Nazionale dei Trasporti)

ANNO	STRADE REGIONALI E PROVINCIALI					ALTRE STRADE DI INTERESSE NAZIONALE					AUTOSTRADE					TOT. KM	TOT. %
	Km	val. %	Km di strade per 10.000 abitanti	Km di strade per 100 kmq	Km di strade per 10.000 autovetture circolanti	Km	val. %	Km di strade per 10.000 abitanti	Km di strade per 100 kmq	Km di strade per 10.000 autovetture circolanti	Km	val. %	Km di strade per 10.000 abitanti	Km di strade per 100 kmq	Km di strade per 10.000 autovetture circolanti		
	<b>TOSCANA</b>																
2015	10.903	88,9	29,1	47,4	45,3	893	7,3	2,4	3,9	3,7	463	3,8	1,2	2	1,9	12.259	100%
2016	10.932	89,0	29,2	47,5	44,6	895	7,3	2,4	3,9	3,7	462	3,8	1,2	2,0	1,9	12.289	100%
2017	10.934	85,1	29,4	47,5	43,8	1.453	11,3	3,9	6,3	5,8	462	3,6	1,2	2,0	1,9	12.849	100%
2018	9.858	83,7	26,4	42,9	38,2	1.453	12,3	3,9	6,3	5,6	462	3,9	1,2	2,0	1,8	11.773	100%
2019	9.845	83,7	26,7	42,8	37,9	1.451	12,3	3,9	6,3	5,6	462	3,9	1,3	2,0	1,8	11.758	100%
2020	9.359	81,1	25,5	40,7	36,0	1.717	14,9	4,7	7,5	6,6	462	4,0	1,3	2,0	1,8	11.538	100%
2021	9.323	81,3	25,4	40,6	35,8	1.629	14,2	4,4	7,1	6,3	520	4,5	1,4	2,3	2,0	11.472	100%
	<b>2021 - PER TERRITORIO</b>																
<b>Toscana</b>	9.323	81,3	25,4	40,6	35,8	1.629	14,2	4,4	7,1	6,3	520	4,5	1,4	2,3	2,0	11.472	100%
<b>CENTRO</b>	25.699	79,4	21,9	44,2	31,7	5.381	16,6	4,6	9,3	6,6	1.292	4,0	1,1	2,2	1,6	32.372	100%
<b>ITALIA</b>	131.011	77,9	22,2	43,4	32,9	29.563	17,6	5,0	9,8	7,43	7.556	4,5	1,3	2,5	1,8	168.130	100%

#### - Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ

(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale - aggiornamento al 31/12/2023)

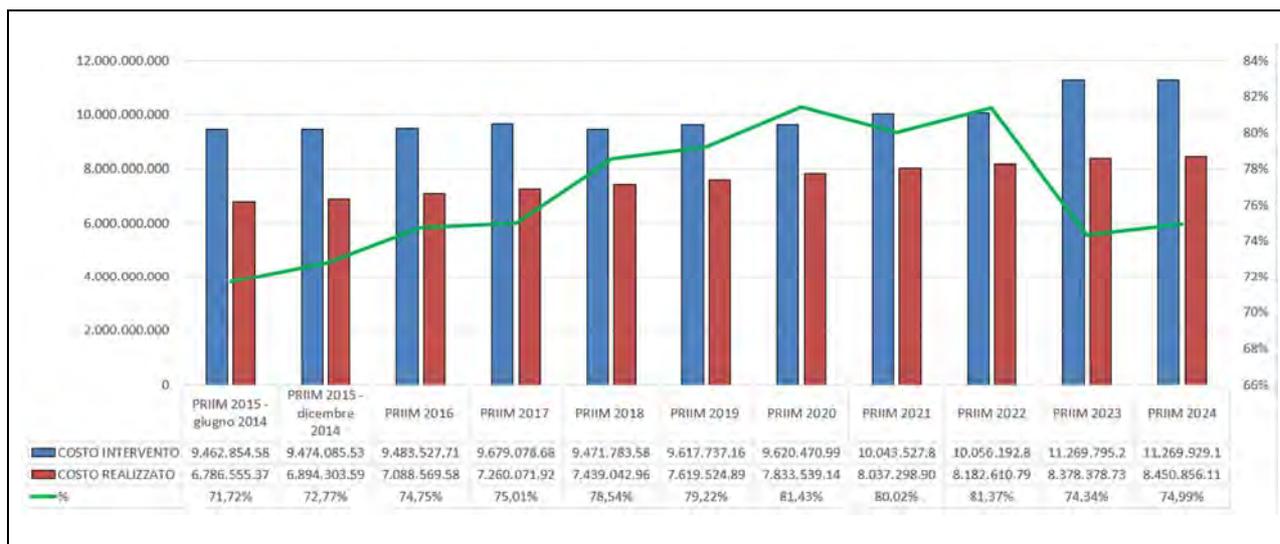
INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Lotto Mugello 2 Stralcio (ex Lotto 13)	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M.	384.596.521,00	384.596.521,00	100,00
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Bretella di Firenzuola - Lotto 1 (ex Lotto 14 della Variante di Valico)	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Firenzuola	41.608.000,00	10.575.210,00	25,42
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Bretella di Firenzuola - Lotto 4 (ex Lotto 17 della Variante di Valico)	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Firenzuola	22.885.264,00	22.885.264,00	100,00
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Galleria di Base (ex Lotti 9, 10 e 11)	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M. e Firenzuola	585.902.825,00	563.659.583,00	96,20
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Lotto Mugello 1 Stralcio (ex Lotto 12 e svincolo di Barberino)	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M.	286.823.403,00	280.189.224,00	97,69
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Firenze Sud - Incisa	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	607.280.063,00	232.085.315,00	38,22
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	990.188.363,00	934.322.604,00	94,36
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 0, 2 e 3	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	127.064.336,00	127.064.336,00	100,00

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 1B, 4, 5 e 6	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	474.330.433,00	455.780.010,00	96,09
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 7 e 8	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	254.877.427,00	248.955.860,00	97,68
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Peretola	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	16.993.007,56	682.007,56	4,01
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Varlungo	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	14.067.557,17	261.557,93	1,86
A1 Milano - Napoli - Lavori di ristrutturazione e ampliamento stazione Valdarno e adeguamento della viabilità esterna	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Terranova B.	5.034.000,00	4.793.265,00	95,22
A1 Milano - Napoli e A11 Firenze - Pisa Nord - Nodo Autostradale e centro direzionale di Firenze - Lotto 3 Terzo Stralcio, completamento	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	23.494.217,00	23.494.217,00	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	24.019.935,59	24.019.935,59	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	21.985.732,05	21.985.732,05	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 5	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	15.053.839,37	15.053.839,37	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 11	ANAS S.p.A.	Com. Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Siena	17.961.134,90	17.961.134,90	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Civitella Paganico	72.210.695,63	72.210.695,63	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille	31.373.947,13	31.373.947,13	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto	57.602.186,75	57.602.186,75	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 3	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	49.083.570,34	49.083.570,34	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto San Zeno - Arezzo	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	427.008.000,00	0	0,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	105.523.373,54	34.595.930,74	32,79
SS. 429 - Costruzione della variante esterna all'abitato di Certaldo	ANAS S.p.A.	Com. Certaldo, Gambassi Terme e di San Gimignano	62.172.046,23	62.172.046,23	100,00
SS. 445 - Completamento della variante di San Donnino	ANAS S.p.A.	Comune Piazza al Serchio	13.888.011,96	13.888.011,96	100,00
SS. 12 - Variante all'abitato di Ponte a Moriano - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Lucca	23.199.547,89	23.199.547,89	100,00
SS. 325 - Adeguamento e miglioramento della sede stradale	ANAS S.p.A.	Com. Cantagallo, Prato e Vaiano	15.824.725,68	12.909.203,14	81,58
SS. 398 - Collegamento SS.1 - Porto di Piombino	ANAS S.p.A.	Com. Piombino	18.460.317,47	18.460.317,47	100,00
SS. 445 - Costruzione del ponte sul fiume Serchio in loc. "Fornaci di Barga" ed adeguamento svincolo	ANAS S.p.A.	Com. Barga e Galliciano	7.548.985,87	7.548.985,87	100,00
SS. 67 - Variante all'abitato di Pontassieve e San Francesco - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Pelago	34.091.637,49	34.091.637,49	100,00
SGC FI-PI-LI - Collegamento stradale con l'area del cuoio (Bretella del cuoio)	Provincia PI	Provincia PI	24.883.694,77	24.706.460,12	99,29
SGC FI-PI-LI - Completamento della variante di Vicarello	ANAS S.p.A.	Com. Colle Salvetti	4.027.961,86	4.027.961,86	100,00
SGC FI-PI-LI - Lavori di adeguamento dello svincolo di Empoli Est	CMF	Com. Empoli e Montelupo	7.496.340,54	7.496.340,54	100,00
SGC FI-PI-LI - Svincolo di Empoli Ovest	CMF	Com. Empoli	9.879.298,35	9.879.298,35	100,00

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
SR. 66 - Variante di Limestre	Provincia PT	Com. San Marcello Pistoiese	1.619.330,48	1.619.330,48	100,00
SR. 69 - Variante di Figline - 2° Stralcio - Collegamento tra la rotonda dello stadio al ponte sul torrente Gallianella (1° Stralcio)	CMF	Com. Figline V.no	62.082.733,91	62.082.733,91	100,00
S.R.69 - Variante di Figline - 2° Stralcio - Collegamento tra il 1° Stralcio e la S.P. 87 nei pressi del ponte sull'Arno - Lotto 1° - Collegamento tra la SP 87 nei pressi del ponte sull'Arno e la rotonda nei pressi dello stadio.	CMF	Com. Figline V.no	2.388.972,89	2.331.743,89	97,60
S.R.69 - Variante di Figline - 2° Stralcio - Collegamento tra il 1° Stralcio e la S.P. 87 nei pressi del ponte sull'Arno - Lotto 2° - Collegamento tra la rotonda dello stadio e il ponte sul torrente Gallianella (1° Stralcio).	CMF	Com. Figline V.no	3.048.993,33	2.964.623,56	97,23
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 1	Com. Calenzano	Com. Calenzano	6.849.492,94	6.849.492,94	100,00
Tratta A.V. Bologna - Firenze	T.A.V. S.p.A. - R.F.I. S.p.A.	Com. Borgo San Lorenzo, Firenzuola, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto F.no e Vaglia	3.310.760.000,00	3.302.730.000,00	99,76
Nodo A.V. di Firenze	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze	2.735.020.175,76	971.039.338,83	35,50
Potenziamento dell'Asse Pisa - Livorno. Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa, elettrificazione Pisa - Collesalveti - Vada, potenziamento impianti merci di Livorno	R.F.I. S.p.A.	Province PI e LI	184.719.010,35	184.719.010,35	100,00
Centro dinamica sperimentale di Osmannoro	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze	85.000.000,00	84.908.083,75	99,89
<b>TOTALE</b>			<b>11.269.929.109,80</b>	<b>8.450.856.115,62</b>	<b>74,99%</b>

**- Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ**

(Fonte: Regione Toscana, Direzione Mobilità Infrastrutture e TPL – trend 2014-2022)



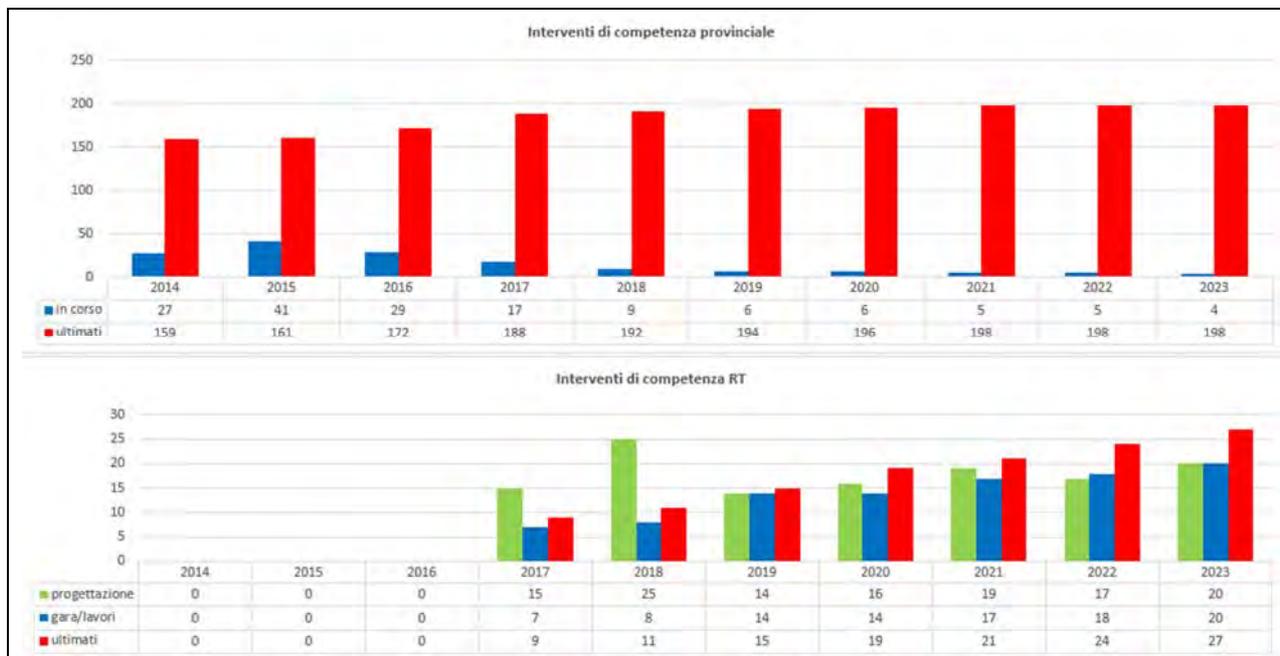
**- Interventi sulla viabilità regionale per Provincia**

(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale - aggiornamento al 31/12/2023)

Provincia	Competenza Province		Competenza Regione*				
Provincia	N. interventi		N. interventi				
	Lavori ultimati	In corso o con gara avviata	Programmati (DGR attuazione PRIIM)	Progettazione in corso o conclusa	Con gara avviata	Gara aggiudicata/ lavori in corso	Lavori ultimati
Arezzo	26	0	11	2	0	7	2
Firenze	41	1	25	7	4	5	9
Grosseto	12	0	3	0	0	1	2
Livorno	3	0	5	3	0	0	2
Lucca	26	1	6	1	0	0	5
Massa Carrara	3	0	1	0	0	1	0
Pisa	18	1	5	3	0	0	2
Pistoia	19	0	6	4	0	0	2
Prato	22	1	1	0	0	1	0
Siena	28	0	4	0	0	1	3
<b>TOTALE</b>	<b>198</b>	<b>4</b>	<b>67**</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>27</b>

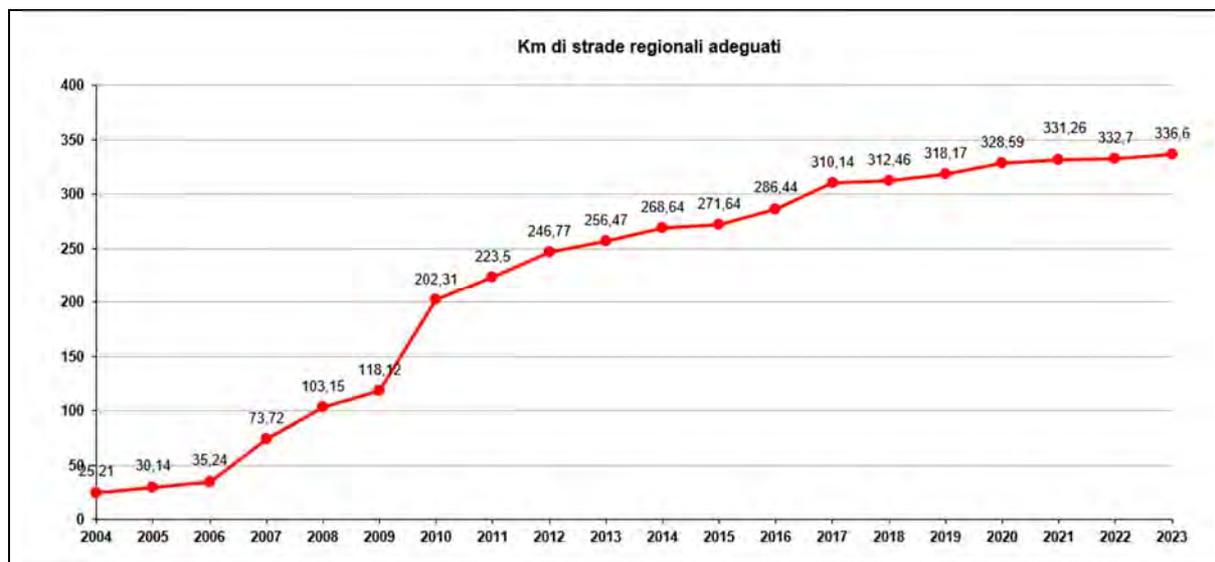
\* Interventi sulla viabilità regionale di competenza della Regione comprensivi degli interventi di risanamento acustico e delle progettazioni programmate con DGR n. 795/2021 e DGR n. 386/2023

\*\* Si considerano programmati gli interventi finanziati con le delibere di attuazione del PRIIM. Ulteriori interventi non finanziati risultano programmati con Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale approvato con DCR35/2002



**- Km di strade regionali adeguati**

(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale)



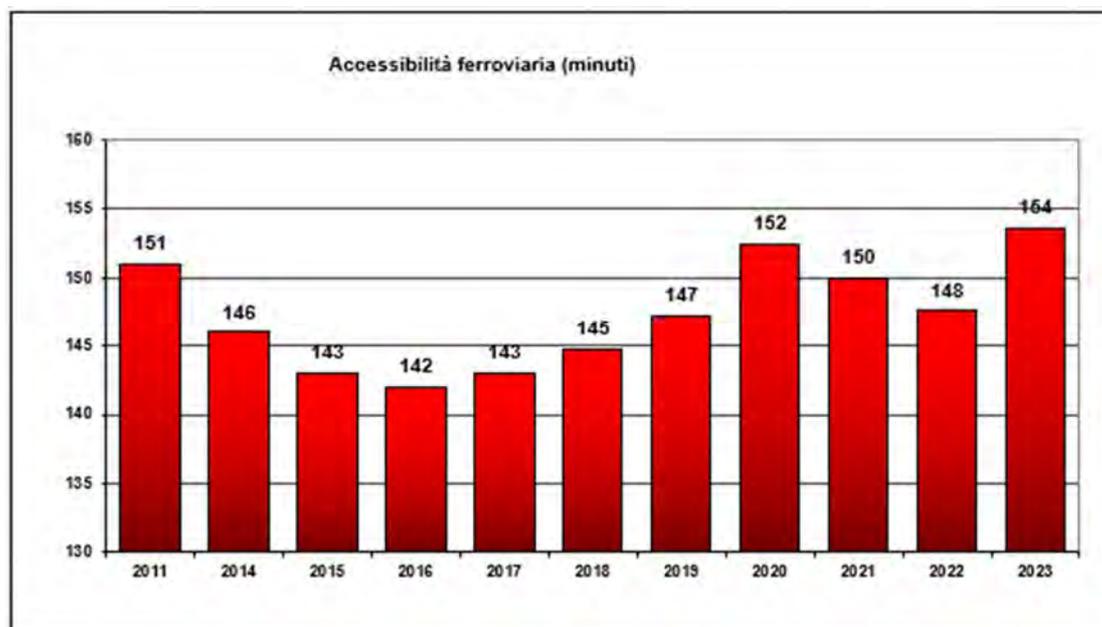
**- Rete ferroviaria in esercizio per trazione e tipologia di binario. Centro e Italia anno 2020, Toscana anni 2019-2023**

(Fonte Regione Toscana, elaborazioni Settore Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Rete Ferroviaria Italiana)

	LINEE ELETTRIFICATE		LINEE NON ELETTRIFICATE		TOTALE
	A doppio binario	A binario semplice	A doppio binario	A binario semplice	
ANNO	TOSCANA				
2019	767	209	27	476	1.479
2020	767	209	27	476	1.479
2021	767	209	27	476	1.479
2022	767	209	27	476	1.479
TERRITORIO	2023 - PER TERRITORIO				
<b>Toscana</b>	<b>767</b>	<b>209</b>	<b>27</b>	<b>476</b>	<b>1.479</b>
CENTRO	2.015	750	27	698	3.511
<b>ITALIA</b>	<b>7.658</b>	<b>4.547</b>	<b>76</b>	<b>4.551</b>	<b>16.832</b>

**- Accessibilità ferroviaria (min)\***

(Fonte elaborazioni IRPET su dati Osservatorio Trasporto Regione Toscana)



\*L'indice è costruito come media dei tempi minimi di percorrenza via treno (da orario Trenitalia) dai capoluoghi di provincia toscani verso Roma e Milano. La media è ponderata sulla popolazione residente nella provincia di ciascun capoluogo considerato ed è espresso in minuti. Una diminuzione del valore dell'indice indica un aumento dell'accessibilità ferroviaria complessiva.

NOTA: l'aumento del valore negli ultimi anni può essere dovuto sia ad un aumento dei tempi di percorrenza che ad una diradazione del servizio o ad una diversa combinazione delle coincidenze che allunga il tempo di scambio nel caso di tratte composte da due viaggi.

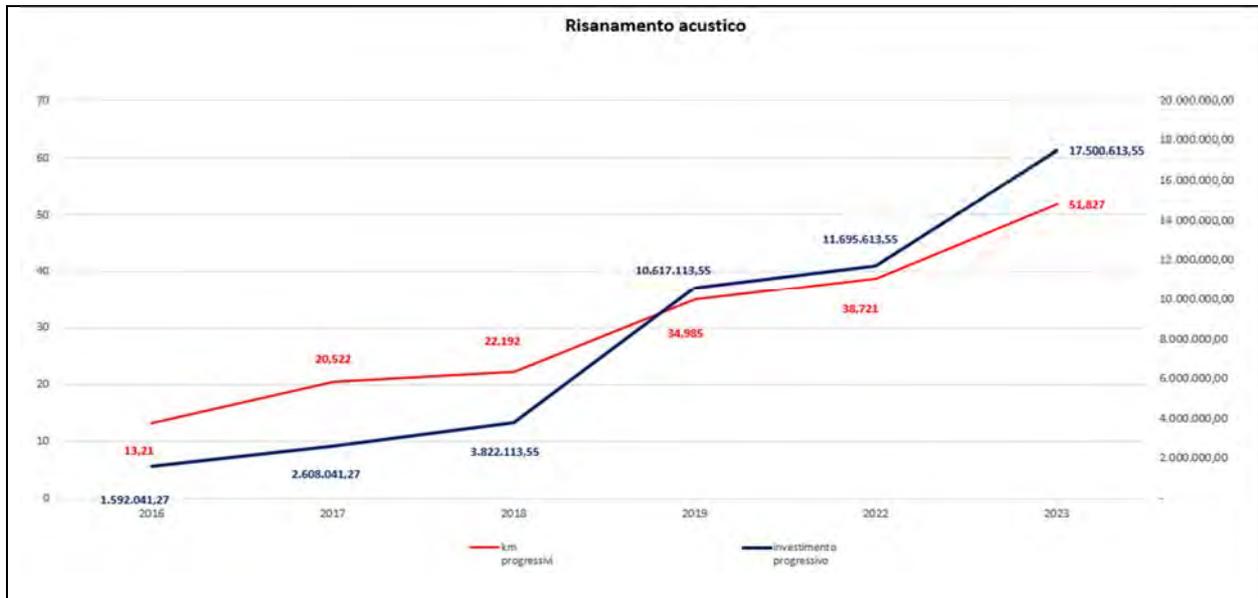
**- Traffico veicoli su rete autostradale nazionale (milioni di veicoli – km) (Fonte AISCAT)**

Anno	Autostrade		SALT		SAT		Autocamionale	
	per l'Italia						della Cisa	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
2015	34.337	9.801	1.445	351	216	44	597	183
2016	36.445	10.450	1.535	366	247	48	635	187
2017	37.178	10.737	1.552	374	257	51	652	191
2018	37.061	10.941	1.531	376	253	50	656	196
2019	37.165	11.167	1.521	381	252	50	658	199
2020	25.391	9.842	1.037	328	194	44	466	174
2021	32.120	11.269	1.345	387	241	53	589	206
2022	35.967	11.495	1.506	393	258	54	669	206
2023	37.608	11.592	1.548	396	265	56	676	203

Nota: <https://www.aiscat.it/category/aiscat-informazioni-edizione-mensile/>

**- Risanamento acustico lungo la rete delle strade regionali**

(Fonte: Viabilità regionale ambiti Arezzo, Siena e Grosseto. programmazione risanamento acustico)



### 3.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 135 del 20/02/2023** - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2023.

**DGR 203 del 06/03/2023** - Verifica dello stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali di cui alla D.G.R. n. 502/2022 e nuovi interventi di cui alla D.C.R. n. 33/2022 sulle strade regionali di competenza della Regione Toscana ai sensi della L.R. 22/2015.

**DGR 344 del 03/04/2023** - Verifiche sui ponti delle strade regionali. Assegnazione risorse regionali per interventi manutentivi strutturali e di consolidamento dei ponti sulle strade regionali della Regione Toscana.

**DGR 386 del 11/04/2023** - Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM). Interventi sulle strade regionali la cui competenza è stata trasferita alla Regione Toscana in esecuzione della legge regionale 3 marzo 2015, n. 22. Assegnazione risorse regionali per attività di progettazione.

**DGR 520 del 15/05/2023** - Revoca risorse di cui alla D.G.R. n. 1062/2021 in relazione agli interventi "SR 302, km 29+430 - Manutenzione straordinaria del ponte a travata in c.a. sulla Sieve in Comune di Borgo San Lorenzo" e "SR 302 km 27+930 - Ricostruzione nuovo attraversamento in sostituzione del ponte a graticcio in c.a. nel Comune di Borgo San Lorenzo". Assegnazione risorse regionali per interventi manutentivi dei ponti sulle strade regionali della Regione Toscana.

**DGR 591 del 29/05/2023** - Delibera CIPESS n. 1/2022 - Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 – individuazione Soggetti Beneficiari.

**DGR 635 del 06/06/2023** - Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia S.p.A.

**DGR 704 del 26/06/2023** - S.G.C. FIPILI – assegnazione finanziamento per interventi di manutenzione straordinaria programmati a costi maggiorati ex art. 26 comma 8 DL 50/2022.

**DGR 1022 del 04/09/2023** - Atto Integrativo all'Accordo di Programma per la realizzazione di interventi finalizzati al potenziamento della linea Lucca-Aulla e dello scalo merci della stazione di Castelnuovo di Garfagnana.

**PDL 1 del 11/09/2023** - Costituzione della Società Toscana Strade S.p.a. Modifiche alle leggi regionali 88/1998 e 30/2005

**DGR 1122 del 29/09/2023** - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2023, ai sensi dell'articolo 11 della convenzione stipulata in data 31 maggio 2018 e prorogata ai sensi dell'articolo 4 della stessa per la gestione della S.G.C. FI-PI-LI. Ulteriori risorse rispetto a quelle attribuite con D.G.R. n.135 del 20/02/2023.

**DGR 1174 del 16/10/2023** – Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3. "Interventi di adeguamento strade regionali – completamento programma investimenti viabilità regionale"

**DGR 1215 del 23/10/2023** – Piano Sviluppo e Coesione 2014-2020. Approvazione schema di Atto Convenzionale tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana ad integrazione e modifica di atti convenzionali sottoscritti tra le parti relativi ad interventi previsti nel Piano Operativo ed Addendum FSC 2014-2020.

**DGR 1523 del 18/12/2023** – SGC FIPILI – assegnazione finanziamento per interventi di manutenzione straordinaria programmati a costi maggiorati ex art.26 comma 8 DL 50/2022 -periodo settembre/dicembre

**Proposta di deliberazione al C.R. n.6 del 08-01-2024** – Modifica alla deliberazione del Consiglio regionale 19 dicembre 2000, n. 274 (L.R. 1/12/98 n. 88, art. 22, comma 2. Individuazione della rete stradale regionale risorse da assegnare alle Province in attuazione del decreto legislativo n. 112/98), di individuazione della rete stradale regionale, a seguito dell'entrata in vigore del D.P.C.M. 21/11/2019, pubblicato sulla G.U. n. 22 del 28/01/2020, di revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana

e Veneto come già modificate con D.P.C.M. 20/02/2018, e della classificazione a strada regionale della strada provinciale n. 64 "del Cipressino".

**DGR 84 del 6/02/2024** – Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2024.

**DGR 429 del 15/04/2024** – Attuazione DM 204/22. Assegnazione risorse regionali agli Enti gestori ex art. 23 della LR n.88/98 per interventi manutentivi sui ponti delle strade regionali della Regione Toscana.

**DGR 480 del 22/04/2024** – Assegnazione risorse finanziarie alla Città Metropolitana di Firenze per interventi di manutenzione straordinaria su giunti della S.G.C. FI-PI-LI.

**DGR 481 del 22/04/2024** – Stanziamento di risorse finanziarie alla Città Metropolitana di Firenze per interventi di ripristino della sede stradale della SR 302 e messa in sicurezza del tratto dal km 39+510 al km 39+720 interessato da una frana al km. 39+600 nel Comune di Borgo San Lorenzo, fra le località di Ronta e di Razzuolo.

**DGR 604 del 20/05/2024** – Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3. "SR 439 - Variante al centro abitato di Castelnuovo Val di Cecina - opere di completamento necessarie a rendere l'opera collaudabile".

**DGR 606 del 20/05/2024** – Attuazione art. 17 comma 2 bis della L.R. n. 48/2023. Realizzazione di interventi di ripristino e manutenzione straordinaria sulla strada regionale n. 429, tra le progressive Km 07+450 ed 11+900, nel tratto di competenza della Provincia di Siena. Approvazione proposta tecnico operativa e disciplina utilizzo risorse regionali

**DGR 1011 del 9/09/2024** – Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2024, ai sensi dell'articolo 11 della convenzione stipulata in data 31 maggio 2018 e prorogata ai sensi dell'articolo 4 della stessa per la gestione della S.G.C. FI-PI-LI. Ulteriori risorse rispetto a quelle attribuite con D.G.R. n. 84 del 06/02/2024.

**DGR 1066 del 30/09/2024** – Intervento di manutenzione straordinaria del ponte in muratura sulla SRT 302 al km 44+100. Assegnazione risorse regionali alla Città Metropolitana di Firenze.

### 3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2026 <sup>(*)</sup>			Gestione fino al 30/06/2024 <sup>(**)</sup>		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati, adeguamento di tratti stradali regionali	548.282	408.196	74%	384.346	290.035	75%
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali <sup>(**)</sup>	52.511	52.511	100%	52.511	44.725	85%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
<b>Totale obiettivo generale 1</b>	<b>600.793</b>	<b>460.707</b>	<b>77%</b>	<b>436.857</b>	<b>334.760</b>	<b>77%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2024)

(\*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2023.

(\*\*) Le risorse assegnate all'obiettivo specifico 1.2 "Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali" sono comprensive delle risorse destinate ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno descritti nel par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

(\*\*\*) I dati al 30/06/2024 non considerano le reimputazioni su date successive.

## 3.2. OBIETTIVO GENERALE 2

### QUALIFICAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

#### Obiettivo generale 2: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata	2.1.1 Sviluppo normative e regolamentazioni specifiche
	2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali	2.2.1 Riforma TPL su gomma – riprogettazione reti, ATO regionale
		2.2.2 Azioni finalizzate al mantenimento del servizio ferroviario e ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali
	2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale	2.3.1 Azioni connesse alla riforma TPL su gomma
	2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	2.4.1 Azioni relative al servizio di trasporto marittimo
		2.4.2 Azioni finalizzate ai collegamenti aerei con l'Isola d'Elba
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	2.5.1 Organizzazione sistema di valutazione e monitoraggio delle performance dell'offerta TPL	

La qualità dell'offerta di servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro rappresenta un fattore chiave nel determinare l'accessibilità dei territori e, di conseguenza, una condizione necessaria per la crescita e l'equità della regione, riducendo i costi sociali e ambientali del trasporto. Al fine di qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico, la Regione prosegue l'attuazione del processo complessivo di riforma del trasporto pubblico locale su gomma in un'ottica di ottimizzazione della spesa e efficienza del servizio, punta al mantenimento e all'ulteriore velocizzazione del servizio ferroviario, ma anche a garantire la continuità territoriale con l'Arcipelago toscano attraverso il trasporto marittimo e aereo.

### 3.2.1 IL SERVIZIO DI TPL DOPO IL COVID

Il trasporto pubblico locale è un servizio ed uno strumento essenziale gestito dalle Amministrazioni pubbliche al fine di garantire la mobilità delle persone e le relative libertà e diritti garantiti dalla Costituzione. Allo stesso tempo ha una funzione determinante nello sviluppo economico e nella connessione fra territori, contribuendo peraltro alla riduzione dei costi ambientali della mobilità.

L'emergenza sanitaria dovuta al Covid-19 ha avuto rilevanti impatti sul trasporto pubblico locale; la pandemia infatti nella sua eccezionalità e imprevedibilità ha introdotto da un lato elementi di criticità per il TPL a livello regionale e nazionale e dall'altro ha accelerato cambiamenti nella domanda di mobilità da parte di cittadini e imprese portando con sé nuove abitudini (dallo smart working alla didattica a distanza, dall'e-commerce alla micromobilità urbana).

Nel corso della pandemia la Regione Toscana ha portato avanti un'attività straordinaria volta alla gestione dell'emergenza, al fine di garantire il servizio di trasporto pubblico ai cittadini quale servizio essenziale per la collettività e al tempo stesso tutelando la salute e sicurezza sui mezzi di trasporto (adottando regole specifiche, prevedendo un monitoraggio continuo, la riprogrammazione dei servizi, bus aggiuntivi, costituendo un fondo speciale regionale per dare copertura ai mancati ricavi).

Passato il periodo emergenziale, occorre ripensare le politiche di mobilità e trasporto pubblico locale alla luce di un nuovo modello di mobilità, dove tuttavia il trasporto pubblico locale rivesta un ruolo centrale anche per la transizione ad un modello più resiliente e sostenibile, che sia in grado di assumere come parole d'ordine la flessibilità, l'adeguatezza ai tempi della vita, l'intermodalità, la sostenibilità, la sicurezza e l'innovazione, al fine di garantire una duratura ripresa.

La sfida della Regione Toscana, insieme ai gestori del servizio, è quella di recuperare la domanda di mobilità dei servizi di trasporto pubblico locale, mantenendo l'efficienza complessiva del servizio.

Il crollo significativo della domanda di mobilità avvenuto nel 2020 in conseguenza della pandemia ha visto un recupero negli anni più veloce per il mezzo privato e più lento per il mezzo pubblico. I dati 2023 relativi ai passeggeri trasportati, dopo il crollo registrato durante la pandemia, evidenziano oggi una ripresa del numero dei cittadini che decidono di spostarsi con i mezzi pubblici; in particolare per quanto riguarda il numero dei passeggeri che utilizzano la tramvia ed il servizio di cabotaggio marittimo, che presentano un saldo positivo rispetto al periodo pre-pandemico: +1,5% per i passeggeri che viaggiano in tramvia, pari a oltre 35 milioni; +1,3% per i passeggeri del servizio di trasporto marittimo, pari a 1,6 milioni. Una buona ripresa riguarda inoltre il servizio ferroviario, mentre ancora lontano dai valori del 2019 il dato dei passeggeri che si spostano con il servizio su gomma.

La sfida della Regione Toscana è quindi quella di recuperare la domanda di mobilità dei servizi di trasporto pubblico locale, mantenendo l'efficienza complessiva del servizio.

### 3.2.2 IL MOBILITY MANAGER IN REGIONE TOSCANA

Al fine di governare la domanda di mobilità, orientandola verso quelle forme a minor impatto ambientale, tra cui il trasporto pubblico locale, una figura fondamentale è rappresentata dal **Mobility manager**, figura introdotta dal Governo nel periodo della pandemia per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti (D.L. 34/2020) e previsto sia per le pubbliche amministrazioni che per le imprese con più di 100 dipendenti, chiamate ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un

piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato individuale.

Il mobility manager è chiamato a promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e il conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti nell'utilizzo della mobilità.

La Regione Toscana ha adottato nel dicembre 2021 il **Piano spostamenti casa-lavoro 2021** (DGR 1399/2021), anche sulla base di un'indagine condotta sugli spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti, la quale ha evidenziato che sia in termini di occorrenze (somma del numero di percorsi) che in termini chilometrici (somma dei km realizzati da ciascun percorso) la modalità di trasporto privato risulta prevalente (è realizzato con mezzo privato motorizzato il 54% dei percorsi casa lavoro ed il 42% dei km percorsi), mentre il ricorso al mezzo pubblico coinvolge una quota minoritaria dei dipendenti (il 19% utilizza un mezzo di TPL, il 12% un mezzo di TPL insieme al mezzo privato motorizzato), anche in conseguenza dei timori del contagio nel periodo della pandemia..

E' stato inoltre valutato il contributo positivo alla riduzione dei costi ambientali della mobilità offerto dal ricorso al lavoro a distanza che consente riduzioni chilometriche valutabili in quasi 600.000 km/annui per ogni punto percentuale dei dipendenti regionali che ne fanno uso; nel periodo pandemico il lavoro a distanza ha permesso nelle due annualità interessate (2020 e 2021) una riduzione chilometrica pari a 30 milioni di km.

Il Piano infine ritiene concreto l'obiettivo di uno spostamento modale dell'ordine del 5 % dall'uso del mezzo proprio motorizzato (auto e moto) verso forme di mobilità più sostenibili (piedi, bici o simili, TPL, combinazioni di mezzo privato motorizzato e TPL, forme condivise del mezzo privato motorizzato). Tale obiettivo renderà inferiore al 50% la percentuale di dipendenti che adotta il mezzo privato nel percorso casa-lavoro (attualmente pari al 54%).

L'Amministrazione sta procedendo alla graduale applicazione di questi temi, in funzione della disponibilità delle risorse.

Tra le attività in corso di segnalano quelle volte alla promozione della **“sharing mobility”**, finanziate grazie alle risorse nazionali previste dal Decreto n. 417/2022 adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, che ha destinato complessivi 4 mln a favore della Regione Toscana per progetti volti a promuovere servizi di sharing mobility.

La Regione Toscana, a seguito di manifestazione di interesse e di istruttoria svolta nel 2023 con gli enti competenti per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale interessati, ha individuato 20 progetti da ammettere a contributo, per un totale di 4 mln, distribuiti sul territorio regionale e realizzati dalle aziende di trasporto pubblico locale. I progetti prevedono scontistiche o agevolazioni dedicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale per l'acquisto di servizi di mobilità sharing (es. incentivi per carpooling, bikesharing, veicolo sharing).

Con Decreto del 18 giugno 2024 la Regione ha approvato lo schema di convenzione con AT (gestore servizi su gomma), poi sottoscritta il 27 giugno 2024, e lo schema di convenzione fra AT e gli operatori di sharing, in corso di progressiva attuazione.

Sono attualmente in fase di predisposizione le convenzioni con le aziende di trasporto ferroviario e gli operatori di sharing.

### 3.2.3 TPL SU GOMMA

- azioni PRIIM: 2.2.1; 2.3.1 -

#### IL CONTRATTO PER I SERVIZI DI TPL SU GOMMA – LOTTO UNICO REGIONALE TRA REGIONE TOSCANA E AUTOLINEE TOSCANE

A partire dal 1° novembre 2023 ha preso avvio la fase T2 del **contratto di servizio di trasporto pubblico su gomma nell'ATO regionale** sottoscritto da parte del gestore Autolinee Toscane nell'agosto 2020 ed avviato dal novembre 2021. Il contratto di concessione, della durata di 11 anni, dal 1° novembre al 31 ottobre 2032, prevedeva infatti due fasi temporali, con diversi progetti di rete da realizzare:

- una prima fase al **tempo T1** dall'avvio del servizio da parte del concessionario del lotto unico con un sostanziale mantenimento del livello di servizio complessivo, circa **106 mln di km** annuali e circa 4,5 mln di km di servizi deboli o in economia, per i quali la Regione avrebbe erogato agli EELL risorse per € 4.046.940,00 per ciascuna delle prime due annualità del contratto;
- una seconda fase al **tempo T2**, (ovvero entro 24 mesi dall'avvio del servizio) con una razionalizzazione del servizio, impostata sulla ricerca della massima produttività dei servizi strutturali e la separazione gestionale dei servizi svolti nelle aree a domanda debole, con circa **98 mln di km** mantenuti nel lotto unico regionale e con l'uscita di circa 10 mln di km dal lotto unico, da trasformarsi in servizi nelle aree a domanda debole, da affidare da parte degli Enti Locali, a fronte di risorse regionali a favore degli EELL pari a 9,7 mln per ciascuna delle successive 9 annualità, salvo adeguamento inflattivo.

La fase contrattuale T2 ha previsto la riprogettazione della rete integrata con le linee tramviarie fiorentine in esercizio ed ha ricompreso la progettazione delle "reti deboli" in affidamento da parte degli EELL, reti peraltro ulteriori rispetto quelle già attivate ed in esercizio, e individuate nella DGR 391/2014 e nei suoi successivi aggiornamenti intervenuti nel corso degli anni.

Si evidenzia che la Regione ha deciso di mantenere in esercizio le percorrenze modificate nel tempo trascorso tra l'avvio della gara e l'inizio della gestione dell'attuale contratto, e che quindi i km attualmente eserciti sono pari a oltre 110 milioni di km, quindi oltre 4 milioni di km aggiuntivi rispetto ai 106 milioni di km previsti al T1, e per i quali con DGR 281/2020 è stato aggiornato il corrispettivo e quindi gli impegni di risorse regionali.

All'avvio della fase temporale T2 del primo novembre 2023, proprio in considerazione dei mutamenti della domanda di trasporto consolidatisi nel tempo e di esigenze organizzative necessarie per farvi fronte, la progettualità sviluppata in questa seconda fase della gestione, prevede il mantenimento del monte chilometrico previsto dagli indirizzi adottati dalla Giunta con DGR 281 del 2020: **circa 101,6 milioni di km oltre circa 50 mila ore di servizi flessibili per il lotto strutturale, e oltre 7 milioni di km per i servizi deboli** e che vanno ad aggiungersi a quelli già esistenti sul territorio regionale per un totale complessivo di **servizi fuori lotto di oltre 10 milioni di km**.

Complessivamente i km così riorganizzati tra il lotto strutturale ed il debole ammontano a circa 112 milioni km l'anno, per un costo a carico della Regione Toscana che sfiora i 300 mln l'anno.

Il nuovo assetto del servizio prevede quindi:

- una rete extraurbana strutturale (comprensiva delle linee regionali autostradali), complementare e integrata con la rete ferroviaria;
- reti urbane, nei capoluoghi e nei centri urbani maggiori, potenziate rispetto alla situazione attuale;
- reti deboli per piccoli comuni e aree marginali dove l'obiettivo di garantire il servizio prevederà anche l'utilizzo di modalità innovative mirate alle specifiche esigenze dei territori, di competenza dei comuni.

Con l'avvio dell'esercizio dei servizi programmati per il tempo contrattuale T2 la Regione Toscana ha istituito un **tavolo permanente di monitoraggio sull'andamento dei servizi**, con la partecipazione di Province, i Comuni e l'azienda di trasporto. Grazie al confronto costante tra le istituzioni e l'azienda è stato possibile individuare correttivi alla progettazione iniziale al fine di garantire tutti i collegamenti scolastici e pendolari.

La rivoluzione del servizio di trasporto pubblico su gomma garantisce una serie di **vantaggi agli utenti**:

- Previsione di circa 2100 nuovi mezzi sui circa 2600 attualmente in servizio nel corso degli 11 anni del contratto, di cui 200 nei primi 2 anni;
- Più tecnologia a bordo, con più localizzazione satellitare dei veicoli, più bigliettazione elettronica, più paline intelligenti per fornire agli utenti l'orario di passaggio dei bus alla fermata, più monitoraggio della qualità del servizio e più partecipazione dell'utenza nelle rilevazioni che porteranno alla programmazione del servizio. Il contratto prevede infatti che entro 36 mesi dall'avvio del servizio il parco bus sarà dotato di tecnologia AVM. Inoltre l'offerta di gara prevedeva l'installazione di **1.013 paline intelligenti**: all'inizio del mese di agosto 2023 risultano già installate 538 paline intelligenti, mentre proseguono regolarmente le relazioni con le amministrazioni comunali e provinciali per la validazione degli elenchi di attribuzione delle rimanenti installazioni.
- Una rete di trasporti più integrata (bus-treno-tram), con un solo biglietto di viaggio **Pegaso**, il cui disciplinare è attualmente in corso di aggiornamento nell'ambito di un tavolo di lavoro congiunto tra Regione, Autolinee Toscane, Trenitalia e TFT e attuazione della **comunità tariffaria regionale**, avviata già a partire dal 1° luglio 2018, che prevede un sistema tariffario omogeneo per l'intero territorio regionale, da aggiornare ad esito del progetto della revisione delle zone tariffarie, attualmente in corso di redazione da parte del Concessionario, con allineamento delle tariffe extraurbane a fasce chilometriche alle attuali tariffe ferroviarie, coerentemente alle previsioni correlate alla gara e assunte in sede di Conferenza regionale dei servizi minimi nel 2012 e mediante le successive Intese fra Enti Locali e Regione Toscana.
- Meno evasione tariffaria, anche attraverso la realizzazione di una specifica campagna mediatica di comunicazione mirata alla dissuasione dall'evasione del titolo di viaggio.
- Più informazioni agli utenti, sia a bordo che attraverso un sempre maggiore utilizzo di canali digitali.
- Più attenzione all'accessibilità, sia per le persone a mobilità ridotta sia per gli ipovedenti;
- Servizio anche in caso di emergenza, con Piani di intervento specifici per garantire i collegamenti anche nei casi di emergenza, in particolare per quanto riguarda l'emergenza neve e per gli altri eventi metereologici.



## IL SERVIZIO DI TPL SU GOMMA NELLE AREE A DOMANDA DEBOLE

Con riferimento al **servizio di tpl nei piccoli comuni e nelle aree marginali (reti deboli)**, contestualmente all'avvio della fase T2 del contratto di servizio, è stato dato avvio all'esercizio dei lotti deboli.

Hanno preso avvio i procedimenti di affidamento dei servizi nei lotti deboli delle Province di Lucca, Massa Carrara, Pisa/Unione dei Comuni della Valdera e Siena; per il bacino di Arezzo l'affidamento è in capo ai singoli Comuni (Comuni di Subbiano-Capolona, Badia Tedalda, Anghiari, Monterchi, Unione dei Comuni Montani del Casentino, Civitella in Val di Chiana, Cortona, Monte San Savino e Sansepolcro).

Poiché le procedure di gara non si sono concluse in tempo utile (ad eccezione dei Comuni di Subbiano-Capolona) a consentire l'avvio dei servizi alla data del 1 novembre 2023, al fine di impedire l'interruzione del pubblico servizio gli Enti locali hanno effettuato affidamenti diretti di natura emergenziale (ai sensi dell'articolo 5, comma 5 del Reg.to CE1370/2007), nella maggiore parte degli ambiti territoriali nei riguardi del concessionario Autolinee Toscane, mentre in altri ambiti territoriali l'affidamento si è indirizzato verso altri operatori economici presenti sul mercato toscano.

Di seguito le principali aree in cui sono già attivi e sono stati attivati i lotti deboli al 01 novembre 2023 (tempo contrattuale T2), all'esito delle procedure di affidamento di competenza delle Province:

- Provincia di Arezzo: a regime 1.535.709,04 chilometri, di cui circa 847.000 km di nuova attivazione. Si elencano i Comuni dove sono stati attivati i servizi dei Lotti Deboli affidati tramite procedura di gara dal 1 novembre 2023 a 10 giugno 2024: Comuni di Bibbiena, Castel Focognano, Castel San Nicolò, Chiusi della Verna, Ortignano Raggiolo, Poppi, Pratovecchio Stia, Talla, Sestino, Caprese Michelangelo (affidamento unico a cura dell'Unione dei Comuni Montani del Casentino), Comune di Civitella in Val di Chiana, Cortona, Monte San Savino e Sansepolcro.  
I Comuni di Arezzo e Badia Tedalda hanno attivato il Servizio di Rete Debole a partire dal 15 settembre 2023 e Anghiari e Monterchi a partire dal 1 novembre 2023.  
I Comuni di Subbiano e Capolona hanno dato avvio all'esercizio dei servizi affidati tramite procedura di gara dal Gennaio 2024.
- Provincia di Livorno: percorrenza annua 132.800,00 km (già attivati nella zona costiera e isole) e ulteriori 200.000 km che saranno eserciti in zone marginali della città di Livorno. Come richiesto dalla Provincia di Livorno il progetto di rete al tempo T2 ha avuto attuazione in data 8 gennaio 2024, in modo tale da consentire una revisione progettuale al fine di reinserire alcune corse soppresse utilizzate dai lavoratori delle acciaierie di Piombino
- Provincia di Lucca: a regime 1 milione e 902.000 km distribuiti in tutto il territorio provinciale.
- Provincia di Massa Carrara: 930.764,00 km di servizi destinati a servire prevalentemente aree a domanda debole come la Lunigiana. La Provincia ha stabilito, in accordo con i Comuni di Massa e Carrara, di rinviare il potenziamento del servizio urbano e mantenere pertanto, per la durata degli atti emergenziali e fino all'affidamento dei lotti deboli con procedura ordinaria, il servizio previsto attualmente. La procedura di gara per l'affidamento dei servizi è in fase di attuazione.
- Provincia di Siena: 1 milione e 210.000 chilometri annui destinati a servire prevalentemente aree a domanda debole come la Val di Chiana senese e l'Amiata. La Provincia ha stabilito, in accordo con il Comune di Siena, di rinviare il potenziamento del servizio urbano della linea S27, per la durata degli atti emergenziali e fino all'affidamento dei lotti deboli con procedura ordinaria. In tal modo le risorse disponibili sono sufficienti a dare copertura all'affidamento emergenziale.  
La Provincia sta completando la documentazione di gara per procedere alla pubblicazione del bando.
- Provincia di Pisa: 1 milione e 930.000 chilometri l'anno per zone come la Val di Cecina, la Valdera (ente attuatore Unione dei Comuni della Valdera) e il Valdarno e le realtà urbane di Volterra, Pontedera e San Miniato.  
La Provincia e l'Unione dei Comuni della Valdera hanno affidato circa 1,9 milioni di km di servizi deboli con atto emergenziale ad Autolinee Toscane spa fino a giugno 2024, salvo

proroghe. La Provincia e l'Unione dei Comuni della Valdera hanno proceduto alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dei servizi.

- Città metropolitana di Firenze: 2 milioni e 300.000 di km già attivati dal 2019, che interessano in particolare il Mugello, l'alto Mugello, la Valdisevie ed il Valdarno; l'Urbano di Firenze resta immutato rispetto alle previsioni del T1 e le variazioni saranno determinate con l'assetto della Tramvia come da previsioni di gara.
- Provincia di Pistoia: non ha lotti deboli autonomi, i servizi classificati deboli sono gestiti comunque all'intero del Contratto regionale.  
A seguito delle segnalazioni di alcuni Comuni del territorio, è stato deciso di reintrodurre provvisoriamente alcuni servizi di cui era previsto il taglio dal 1 Novembre 2023.  
Attraverso il lavoro svolto al tavolo di monitoraggio dei servizi, è stato possibile apportare dei correttivi alla rete programmata per il T2 reintroducendo dei collegamenti risultati essenziali per il pendolarismo scolastico e lavorativo e sono state apportate variazioni agli orari di alcune corse scolastiche al fine di rendere efficiente la rete programmata.
- Provincia di Prato: La Provincia di Prato non ha lotti deboli autonomi. La progettualità sviluppata è coerente con le previsioni del T2.  
Attraverso il lavoro svolto al tavolo di monitoraggio dei servizi è stato possibile apportare dei limitati e puntuali correttivi alla rete programmata per il T2 al fine di salvaguardare l'efficienza della rete e dei collegamenti scolastici. Inoltre sono state apportate delle modifiche alle previsioni di gara al fine di armonizzare l'interscambio dei servizi extraurbani pratesi con la rete urbana e tramviaria di Firenze.  
Con gli interventi prodotti sono state superate le problematiche legate alla programmazione del servizio emerse nel novembre 2023.

Con riferimento ai piccoli comuni e alle aree marginali, si ricorda che nell'ambito delle politiche regionali per la coesione territoriale che fanno capo alla **Strategia nazionale delle aree interne** volta ad assicurare il sostegno alle aree interne del territorio regionale, caratterizzate da spopolamento, minore vitalità economica e distanza dai principali centro di servizi di base come istruzione, salute, mobilità e servizi digitali, sono stati finanziati interventi relativi ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma. In particolare con riferimento alle 3 aree destinatarie di risorse nella programmazione 2014-2020 sono stati finanziati servizi per 625 mila euro nell'area Lunigiana-Garfagnana-Media Valle del Serchio-Appennino pistoiese (realizzazione di studio di smart mobility e conseguente avvio di sistemi di mobilità di prossimità; affidamento del servizio di mobility management); per 1,2 mln nell'area Valdarno e Valdisevie, Mugello, Val di Bisenzio (potenziamento del trasporto da parte dei turisti e nel settore scolastico, trasporto a chiamata, creazione di un collegamento tra la Val di Bisenzio e la Valle del Mugello, adeguamento ed attrezzaggio delle fermate TPL) e circa 366 mila euro nell'area Casentino (attivazione di un servizio di trasporto di rete flessibile e di un servizio di trasporto scolastico). Ulteriori finanziamenti potrebbero eventualmente derivare dal nuovo ciclo di programmazione UE 21-27 nella quale sono state individuate tre nuove aree della Toscana centro-meridionale ("Amiata Grossetana Amiata Val d'Orcia Colline del Fiora", "Alta Valdera Alta Val di Cecina Colline Metallifere Val di Merse", "Valdichiana Senese") che vanno ad aggiungersi alle tre Aree pilota del 2014-2020.

## IL RINNOVO DEL PARCO BUS

Il programma di **rinnovo del parco mezzi** costituisce un elemento centrale delle politiche regionali di qualificazione del trasporto pubblico locale. Obiettivo è ridurre in maniera consistente l'età media del parco bus destinato al TPL, per migliorare la sicurezza, l'efficienza e la qualità del servizio (e quindi l'attrattività del mezzo pubblico rispetto al privato) oltre che per una maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti (riducendo emissioni di sostanze inquinanti e gas serra, in particolare in ambito urbano, grazie all'introduzione di nuovi mezzi a basso impatto ambientale).



Ancor prima dell'entrata in servizio del nuovo gestore unico il rinnovo è stato realizzato attraverso vari programmi attuati dalla Regione grazie a risorse regionali, statali ed europee che nel complesso dal 2017 al 2021 hanno garantito l'entrata in servizio di 461 nuovi mezzi. A tal fine sono stati destinati complessivamente **oltre 43 mln** per vari programmi di rinnovo, a cofinanziamento delle aziende di trasporto per l'acquisto di nuovi mezzi urbani ed extraurbani (mezzi a gasolio euro 6, elettrici o ibridi)

in sostituzione dei mezzi più inquinanti (euro 0, ma anche euro 1 ed euro 2), per un investimento complessivo di circa 70 mln (considerando anche le risorse messe a disposizione dalle aziende). Il dettaglio nella seguente tabella:

**Rinnovo parco mezzi per il trasporto pubblico locale su gomma in Toscana: nuovi mezzi e risorse stanziati per procedura - I programmi di rinnovo precedenti all'avvio del servizio da parte del nuovo gestore** (Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma – Osservatorio mobilità, Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto pubblico locale)

RINNOVO PARCO BUS					2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOT. BUS per strum
strumento	Tip. mezzi	Risorse (mln)	Fonte	Cofin. pubblico	n.bus (immissione in servizio)							
Bando regionale (fondi ministeriali D.M. 345/2016) – DGR 98/2017	extraurbani	8,7	MIT	55%	1	68	9					78
PO Infrastrutture FSC 2014-20 (Del.CIPE n.54 del 01/12/2016) Asse F "Rinnovo del materiale rotabile gomma" – DGR 556/2018	extraurbani	4,4	MIT	55%		23	12	5				40
POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.2 "Rinnovo del materiale rotabile" - DGR 1347/2018	urbani	9	UE	95%			61					61
Cofinanziamento fondi regionali- DGR 1386/2018	extraurbani	3	RT	80%	2		22					24
Cofinanziamento CONSIP (D.M. 25/2017) - DGR 1039/2018	extraurbani	10,4	MIT	55%				84				84
Cofinanziamento fondi regionali (stanziamento in bilancio 2019) – DGR 941/2019	Extraurbani - urbani	5,7	RT	50%	5	14	31	6	2			58
Bando regionale – DGR 734/2021	extraurbani	2	RT	100%						11	2	13
Autofinanziamento ex contratto ponte 2018-2019	Extraurbani - urbani	—	Azienda	—	5	41	54	3				103
<b>Totali</b>		43,2 mln			<b>13</b>	<b>146</b>	<b>189</b>	<b>98</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>461</b>
<b>totale progressivo bus</b>					<b>13</b>	<b>159</b>	<b>348</b>	<b>446</b>	<b>448</b>	<b>459</b>	<b>461</b>	

Il rinnovo mezzi, come sopra ricordato, è inoltre elemento centrale del contratto sottoscritto con il nuovo gestore unico: nel corso degli 11 anni del contratto di servizio è prevista la sostituzione di almeno 2100 autobus degli oltre 2900 mezzi in servizio sul territorio regionale, con una concentrazione delle sostituzioni nei primi 5 anni di contratto.

Il contratto prevede inoltre l'obbligo, per il concessionario, di dare attuazione ai programmi di rinnovo dei bus disposti dalla Regione a valere su fondi da questa individuati in attuazione di interventi regionali, nazionali od europei.

A tutto settembre 2024 sono stati immessi in servizio, a partire dall'avvio del contratto (1° novembre 2021), complessivamente 252 bus nuovi di fabbrica acquistati in autofinanziamento da Autolinee Toscane in aumento o rinnovo del parco. Si tratta di 173 extraurbani e 79 urbani. Ai 252 bus nuovi vanno aggiunti 16 bus urbani usati.

Nel 2024 è prevista l'immissione di ulteriori 159 bus che completeranno il programma di acquisti autofinanziati da parte del concessionario con riferimento al terzo contrattuale.

L'età media del parco al termine del 2023 risulta poco inferiore a 13 anni, con previsione di diminuzione di 2 anni circa al termine del 2024.

In aggiunta ai bus autofinanziati, a tutto settembre 2024 sono stati immessi in servizio, a partire dall'anno 2023, 234 mezzi finanziati dai vari programmi di investimento; e nel corso del 2024 è prevista l'ulteriore immissione di ~~85~~ 39 mezzi urbani elettrici sempre acquistati con risorse pubbliche.

Per quanto riguarda specificamente il 2024, il programma di rinnovo, in riferimento ai 207 bus autofinanziati del 2024, prevede l'immissione di 158 mezzi extraurbani e 49 mezzi urbani; relativamente invece ai 248 bus finanziati con risorse pubbliche previsti nel 2024, 42 risultano urbani elettrici, 67 urbani a gasolio, 69 extraurbani (gasolio e metano), 70 suburbani a metano.

Il rinnovo progressivo del parco mezzi proseguirà per la restante durata del contratto.

Tra i programmi di rinnovo si ricordano quelli previsti dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità sostenibile (PSNMS), dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Fondo Complementare al PNRR (PNC).

**Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità sostenibile**, previsto dalla legge di bilancio 2017 e approvato con DPCM del 17 aprile 2019, è dedicato al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale ed al miglioramento della qualità dell'aria ed ha destinato a tal fine risorse alla Regione Toscana e agli Enti Locali per oltre 319 mln su un arco temporale che va dal 2018 al 2033 con investimenti sia per l'acquisto di nuovi mezzi a basso impatto ambientale (in prevalenza elettrici, a idrogeno e metano), sia per le infrastrutture di ricarica.

Si tratta in particolare di 118,6 mln e 21,6 mln destinati alla Regione rispettivamente per il periodo 2019-2033 dal DM 81/2020 e per il periodo 2018-2033 dal DM 223/2020; 16,25 mln destinati agli Enti Locali con elevati livelli di inquinamento dal DM 234/2020 (8,4 mln per il Comune di Prato e 7,8 mln per il Comune di Lucca) e 75,56 mln destinati agli Enti Locali con più di 100 mila abitanti dal DM 71/2021 (40,98 mln per la Città Metropolitana di Firenze; 16,36 mln per il Comune di Livorno; 18,24 mln per il Comune di Prato).

A ciò si aggiungono le risorse stanziare dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** e dal **Fondo Complementare al PNRR**: nel primo caso si tratta di quasi 64 mln a favore degli Enti Locali (48 mln a favore del Comune di Firenze, 8,4 mln per il Comune di Prato e 7,8 mln per il Comune di Lucca – DM 530/2021); nel secondo di 23,27 mln a favore della Regione Toscana (DM 315/2021).

I Comuni di Firenze, Prato e Lucca hanno acquistato già tutti i mezzi previsti ed hanno aggiudicato

le gare per le infrastrutture elettriche di alimentazione degli autobus.

Per quanto riguarda gli investimenti previsti dal PNC, Autolinee toscane ha immatricolato n. 55 autobus Iveco e di questi ne sono stati immessi in servizio 27.

Grazie a finanziamenti PNRR sono previsti inoltre 4 mln a favore della Città Metropolitana di Firenze.



In attuazione dei programmi di intervento, previsti dal PSNMS e da PNRR e PNC che assegnano le risorse alla Regione, la Giunta (con delibera n. 208 del 28 febbraio 2022 successivamente integrata con delibera n. 729 del 27 giugno 2022) ha individuato Autolinee Toscane s.p.a, quale soggetto attuatore dei piani di finanziamento previsti nei DM 81/2020, DM 223/2020 e DM 315/2021 (che prevedono l'acquisto di mezzi elettrici da impiegare in ambiti urbani considerati critici per il livello di inquinamento ambientale, secondo un cronoprogramma definito, assegnando al

concessionario circa 37 mln, nonché ulteriori 4 mln agli EE. LL. per il servizio nelle aree deboli (risorse previste nell'annualità 2022 del bilancio regionale).

Successivamente, la Giunta Regionale è intervenuta con la DGR n. 729 del 2022, assegnando al concessionario ulteriori 20,9 mln ex DM 315/2021 e ulteriori 3,6 mln ex DM 223/2020.

Con DGR 1531/2023 "Piano Strategico nazionale della Mobilità Sostenibile: Decreto Interministeriale 81/2020, annualità 2019-2023: Individuazione soggetti attuatori e destinazione di risorse per acquisto di bus urbani ed extraurbani" sono state destinate risorse per 10,39 mln alle aree T2 individuate per la gestione delle reti dei servizi a domanda debole fuori lotto strutturale.

Per quanto riguarda le risorse assegnate direttamente agli EELL a valere sui DD.MM. 234/2020, 71/2020, 530/2021, da fine 2022 ad oggi la Regione (in qualità di titolare del contratto di servizio di TPL) ha approvato specifici accordi con AT e gli Enti Locali interessati (Comuni di Firenze, Lucca e Prato in attuazione del DM 530/2021; Comuni di Prato e Lucca in attuazione del DM 234/2020; Città Metropolitana di Firenze in attuazione del DM 71/2021).

L'area fiorentina è destinataria pertanto di un investimento complessivo di 56,4 milioni (48 dal PNRR, 6 dal PON-METRO e 2,4 dal DM71/2021), che prevede, entro il 2026, l'arrivo e la messa in servizio di 84 bus e la costruzione di 4 aree di ricarica. La messa in servizio dei bus elettrici è prevista per il mese di ottobre 2024.

Prato è destinataria di un investimento di 16,5 milioni (8,1 PNRR e 8,4 da PSNMS) destinati all'acquisto di nr. 33 bus, di cui 22 totalmente elettrici e 11 ibridi, e un'area di ricarica.

Lucca è destinataria invece di un investimento di 15,2 milioni (7,4 PNRR e 7,8 da PSNMS) destinati all'acquisto di nr. 30 mezzi, di cui 25 totalmente elettrici e 5 ibridi e un impianto di ricarica.

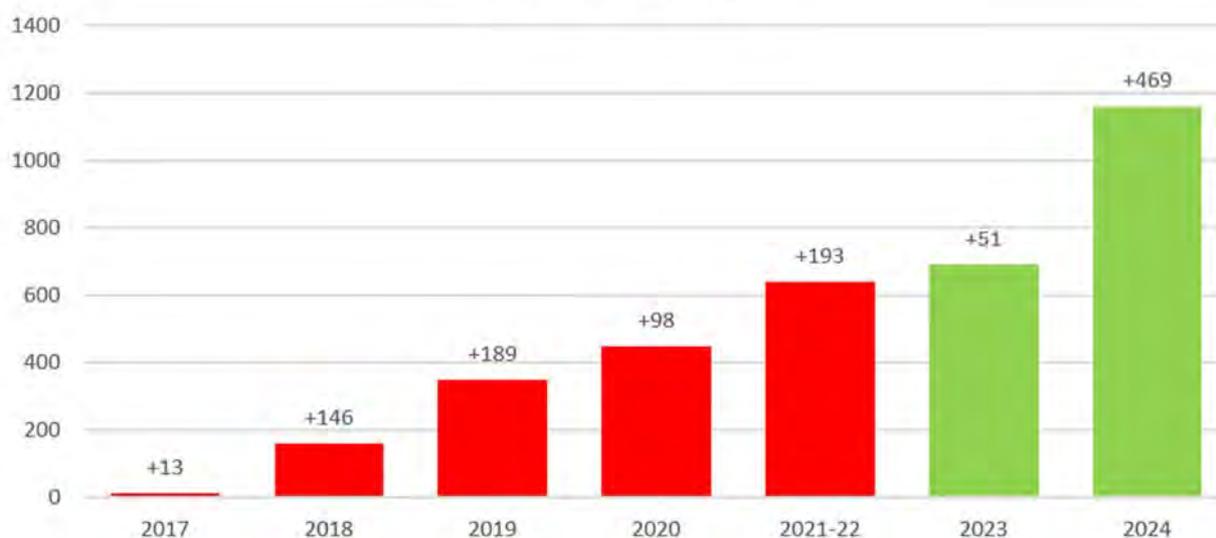
### Rinnovo parco mezzi per il trasporto pubblico locale su gomma in Toscana: nuovi mezzi e risorse stanziati per procedura - I programmi di rinnovo successivi all'avvio del servizio da parte del nuovo gestore

(Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma – Osservatorio mobilità, Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto pubblico locale)

RINNOVO PARCO BUS			EFFETTIVI		PREVISIONI		TOT. BUS per strum.
			2022	2023	2024	2025-32	
strumento	Risorse	Fonte	n.bus	n.bus	n.bus	n.bus	
Autofinanziamento contratto di concessione servizi gomma	0	Azienda	180	24	207	1791	2202
PSNMS 2019-33 DM 81/2020 (+ lotti deboli)	118,7	MIT		10	70	16	96
PSNMS 2019-33 DM 223/2020	21,6	MIT		15	64		79
PSNMS 2019-33 DM 234/2020 di cui:	16,25	MIT			0	36	36
<i>Comune Prato</i>	8,4					20	20
<i>Comune Lucca</i>	7,8					16	16
PSNMS 2019-33 DM 71/2021	75,58	MIT		0	3	4	7
<i>Città metropolitana Firenze</i>	40,98				3	4	7
<i>Comune Livorno</i>	16,36						
<i>Comune Prato</i>	18,24						
PNRR DM 530/2021 di cui:	64,2	UE			28	69	97
<i>Comune Prato</i>	8,4				4	9	13
<i>Comune Lucca</i>	7,8				6	8	14
<i>Comune Firenze</i>	48				18	52	70
PNC DM 315/2021	23,3	MIT			85		85
React EU CMF (Pon Metro)	4	UE			12		12
<b>totale</b>	<b>320</b>		<b>180</b>	<b>49</b>	<b>469</b>	<b>1916</b>	
<b>totale progressivo</b>			<b>180</b>	<b>229</b>	<b>698</b>	<b>2614</b>	<b>2614</b>

Nota: L'anno di riferimento è quello contrattuale novembre-ottobre (decorrenza dal 1° novembre 2021).

#### RINNOVO PARCO BUS



### 3.2.4 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2 -

#### CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E TRENITALIA



Nel novembre 2019 è stato sottoscritto il **contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Toscana e Trenitalia**, della durata di 15 anni (dall'1/12/2019 al 30/11/2034), di cui gli ultimi 5 anni in ragione di maggiori investimenti che Trenitalia si è impegnata a portare avanti per migliorare la qualità del servizio ferroviario, il comfort dei mezzi e l'efficacia della manutenzione. Il contratto prevede un investimento di Trenitalia di 1,4 miliardi di euro, destinato in buona parte all'acquisto di nuovo materiale rotabile (843,6 milioni di euro da parte di Trenitalia e 69 milioni da parte della Regione Toscana, per un totale di 912,6 milioni per l'acquisto e la messa in servizio di 100 treni made in Italy di nuovissima generazione), ma anche a miglioramenti tecnologici, a cicli programmati di manutenzione; con successivi provvedimenti sono stati assegnati a Trenitalia finanziamenti statali e comunitari per il rinnovo del materiale rotabile, che andranno a modificare le risorse sopra evidenziate, incrementando la quota cofinanziata e diminuendo la quota in autofinanziamento, costituendo oggetto di regolazione contrattuale tramite adeguamento del piano investimenti e conseguentemente del Piano Economico Finanziario (PEF).

Con la firma del contratto è stato risolto il precedente valido per il periodo 2015-2023, sottoscritto nel luglio 2016, che prevedeva investimenti per 295 milioni di euro, un corrispettivo annuo di 235,9 milioni di euro, dal 2017 costante a parità di servizio per tutti gli anni, un valore complessivo di 2,5 miliardi di euro in 6 anni e 22 milioni di treni\*km anno.

Nello specifico il nuovo contratto prevede:

- 912,6 mln per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e 82,5 mln per interventi di revamping o restyling che, in aggiunta ai nuovi treni già in circolazione sulle linee regionali, porterà al rinnovo totale dei convogli in circolazione. Il 90% dei nuovi treni sarà immesso in servizio entro il 2024;
- 71,9 mln per l'ammodernamento degli impianti di manutenzione, fondamentali per un corretto mantenimento in funzione dei convogli;
- 285,5 mln per lo sviluppo di nuove tecnologie e per interventi ciclici di manutenzione sui treni;
- prezzo dei biglietti bloccato (ad eccezione degli adeguamenti annuali al tasso di inflazione, previsto dalla legge), con la prospettiva di ottenere i ricavi necessari all'azienda dalla lotta all'evasione tariffaria e dall'aumento del numero dei passeggeri;
- nessun aumento del corrispettivo annuo a carico della Regione fino al 2023 (con indicizzazione contenuta a partire dal 2024);
- avvio di un sistema di gestione che prevede la verifica dei risultati raggiunti attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
- la conferma dei meccanismi di controllo qualità attualmente in atto (ispettori regionali, App Muoversintoscana, numero verde della Regione Toscana).

L'obiettivo è garantire un servizio efficiente ai cittadini toscani, in particolare a tutti i pendolari che quotidianamente utilizzano il treno per raggiungere i luoghi di lavoro o di studio.



Trenitalia si è inoltre impegnata a creare le condizioni per la futura messa a gara del servizio ferroviario regionale, mettendo a disposizione alla fine della validità del contratto tutto il materiale rotabile cofinanziato dalla Regione.

Infine, quote del servizio ferroviario potranno inoltre essere oggetto di affidamento con gare specifiche anche durante gli anni di validità del contratto in essere tra la Toscana e Trenitalia, per affidamenti che non superino il 15% del valore annuo del contratto.

## CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E TFT

La rete ferroviaria di proprietà regionale interessa i circa 84 km della linea Arezzo-Stia-Sinalunga, composta da due tratte che si dipartono da Arezzo, una verso il Casentino sino a Stia, una verso la Valdichiana; interessa 23 stazioni di cui Arezzo e Sinalunga sulla rete nazionale.

Per tale linea è stato stipulato il nuovo **contratto di servizio con il gestore TFT** (Trasporto Ferroviario Toscano) sottoscritto a dicembre 2023, valido per il periodo 2023-2033, che segue il precedente contratto 2015-2023.

Durante il precedente contratto sono entrati in esercizio 5 nuovi treni; è stato inoltre attivato da dicembre 2017 un collegamento diretto tra il Casentino e Firenze mediante subaffidamento dei servizi da Trenitalia a TFT nella tratta Firenze-Arezzo.

Con il nuovo contratto decennale firmato per il periodo dal 16 dicembre 2023 al 15 dicembre 2033 sono previsti circa 17.000 treni per complessivi 723 mila chilometri di servizi ferroviari in un anno, a beneficio di un'utenza annua di circa 1 milione di passeggeri, con corrispettivo riconosciuto a TFT per tale servizio pari a 14,3 mln nel primo anno fino ad arrivare a 16,8 mln (al netto di iva) nell'ultimo anno di contratto (2033) per effetto anche dell'inflazione della quale già si tiene conto nel piano economico finanziario.

Il contratto prevede inoltre l'acquisto di nuovo materiale rotabile, due nuovi treni Pop da consegnarsi nel 2024 e 2025 e un treno "bimodale" in consegna nel 2027, utilizzabile quest'ultimo sia sulla linea elettrificata che non, permettendo in tal modo la possibilità di collegamenti verso destinazioni ad oggi non raggiungibili direttamente da Arezzo, nonché l'attrezzaggio del parco rotabili attualmente in uso, con il sistema di sicurezza ERTMS.

Sono previsti inoltre investimenti sui sistemi di informazione all'utenza sia a bordo treno, sia alle stazioni e sarà ulteriormente implementata la rete di vendita dei ticket e abbonamenti in formato digitale.

Dal mese di giugno 2024 fino a fine anno, con possibilità di rinnovo, la Regione nell'ambito di un Accordo sottoscritto con TFT e Autolinee Toscane nell'aprile 2024, ha previsto una agevolazione tariffaria che consente agli abbonati al servizio ferroviario gestito da TFT di usufruire nei giorni festivi del servizio di trasporto su gomma sul percorso Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, senza dover acquistare ulteriori titoli di viaggio.

## CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E LFI

A far data dal 1° gennaio 2001, in attuazione della delega di funzioni di cui agli articoli 8 e 12 del D.Lgs. 422/1997, la gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà

regionale - funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga - è sempre stata regolata da contratti di servizio, in ultimo quello sottoscritto in data 8 ottobre 2010 fra Regione Toscana e RFT SpA (ora LFI SpA a seguito fusione per incorporazione di RFT in LFI), terminato in data 30 settembre 2023.

A seguito delle DGR n. 1396/2018 e n. 1480/2020, nonché della Decisione n. 16/2022 è stato avviato un confronto con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI SpA, per l'eventuale affidamento allo stesso della gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, ai sensi dei citati articoli 8 del D.Lgs. 422/1997 e 47 del D.L. 50/2017 convertito dalla legge 96/2017.

Nelle more della conclusione di tale confronto con il gestore nazionale o comunque dell'individuazione di modalità alternative di affidamento, nel rispetto della procedure previste dalla normativa comunitaria e nazionale in materia, nonché all'affidamento stesso della gestione della suddetta infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, la stessa è gestita da LFI in forza di atti di imposizione dell'obbligo (ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.), disposti con validità fino al 31 dicembre 2024 (decreti dirigenziali n. 20621/2023, n. 27371/2023, n. 3916/2024, n. 17378/2024).

## IL RINNOVO DEL PARCO ROTABILE FERROVIARIO E LA QUALITA' DEL SERVIZIO

Analogamente a quanto previsto per la gomma, la Toscana ha investito molto in questi anni nel rinnovo del parco rotabile ferroviario, con l'obiettivo di portare l'età media della flotta toscana a valori in linea con le più moderne realtà europee.

Nell'ambito dei precedenti contratti sono entrati in servizio treni di ultima generazione, più sicuri, moderni e confortevoli. Alcuni, i Jazz, sono adatti alle linee metropolitane, con maggiore capacità di accelerazione e più posti pensati anche per il trasporto bici. Altri, i Vivalto, sono a doppio piano, più capienti e utilizzati sulle linee ad alta frequentazione. Altri ancora, i Minuetto e gli Swing, sono più piccoli e adatti alle linee non elettrificate.

In particolare, nell'ambito del contratto 2009-2014 fra Regione e Trenitalia, con un investimento di circa 150 mln è stata completata la fornitura di 150 carrozze Vivalto a doppio piano.

Dal 2015 al 2018 sono stati consegnati 41 nuovi treni (20 treni Jazz a Trenitalia, 2 treni Jazz a TFT, 15 treni Swing -11 di proprietà regionale e 4 di Trenitalia- e 4 nuovi treni Vivalto composti da 24 carrozze a Trenitalia).



Come precedentemente accennato, l'attuale contratto di servizio valido fino al 2034 prevede il progressivo rinnovo della flotta: sono previsti **100 nuovi treni** sulle 14 linee regionali: 29 elettrotreni Rock, 19 altri nuovi treni elettrici Pop, 44 ibridi Blues a tripla alimentazione (dotati di motore diesel, pantografo per le linee elettrificate e batterie in grado di poter fare l'ultimo miglio

su linee non elettrificate evitando di utilizzare il motore diesel), 6 treni a 200 km/h e 2 locomotive di soccorso.

Con riferimento alle tempistiche di immissione in servizio dei nuovi treni si sono registrati e si stanno registrando dei ritardi; tuttavia l'allegato contrattuale e quindi la programmazione non è modificata.

Dal 2020 a **settembre 2024** sono **54** i nuovi treni in servizio, di cui **19** treni Rock, **19** treni Pop (a cui si aggiungono 2 treni Pop sulla linea ferroviaria in gestione a TFT), **16** treni Blues.

I nuovi treni sono dotati di telecamere di videosorveglianza, wi-fi a bordo, arredi di maggiore comfort e danno un importante contributo alla sostenibilità ambientale (-30% di consumi energetici, materiali riciclabili, più facilmente fruibili anche con la bici) e sono inoltre accessibili alle persone con ridotte capacità motorie.

Sono dedicati al rinnovo della flotta in Toscana finanziamenti previsti da varie fonti.

Il Piano Nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario (a valere sul FSC 2014-2020) ha stanziato risorse per 17,62 mln, grazie alle quali sono entrati in servizio per il trasporto ferroviario regionale 3 nuovi treni Rock, già tutti in esercizio.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (DM 319/2021, Misura M2C2 4.4.2 destinata all'acquisto di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno) ha previsto investimenti in Toscana per 28 mln prevedendo l'entrata in servizio di 7 nuovi treni entro il 2026 (2 entro il 2024), già tutti in esercizio.



Il Fondo per il potenziamento dei servizi ferroviari regionali di cui alla L.178/2020 ha stanziato 13 mln, assegnati alla Toscana con DM 164/2021. Per entrambi i fondi (PNRR – DM 319/2021 e fondi di cui al DM 164/2021) nel febbraio 2022 la Giunta con DGR n. 205/2022 ha individuato i soggetti attuatori (Trenitalia e TFT), ripartito e assegnato le risorse, di cui 21,9 mln a Trenitalia e 6 mln a TFT per l'acquisto di complessivi 7 nuovi treni Pop, di cui 1 sulla linea in servizio a TFT, già entrato in servizio nel 2022.

In aggiunta agli investimenti previsti dal DM 319/2021 del PNRR sopra richiamati, a seguito di revisione del PNRR da parte del Governo nel 2024 sono state destinate nuove risorse nell'ambito dell'investimento 11 "Potenziamento del parco ferroviario del trasporto pubblico regionale con treni a zero emissioni e servizio universale" della nuova Missione 7 REPowerEU: si tratta di 22,4

mln destinati alla Toscana per l'acquisto di 3 treni POP a 4 Casse, che dovranno entrare in servizio entro giugno 2026 (DM 147/2024 in corso di registrazione).

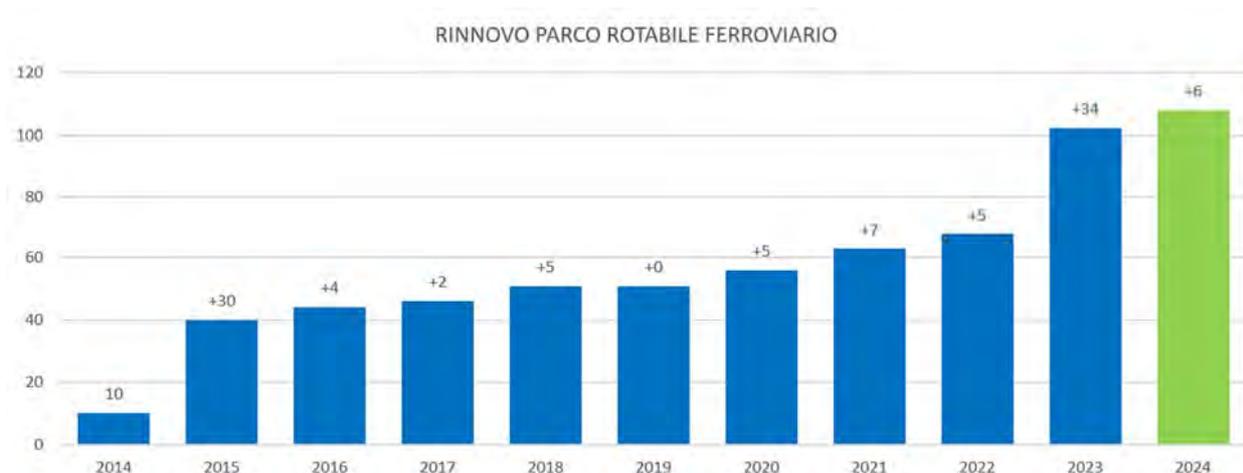
Tra gli ulteriori investimenti dedicati al rinnovo del materiale rotabile si ricordano le risorse previste dal DM 408/2017 per 54,3 mln, per l'acquisto di 3 treni Rock (già entrati in servizio) e 11 treni bimodali Blues, mentre ulteriori finanziamenti derivano dal DM 390/2022 (Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese) che ha stanziato 13 mln per l'acquisto di 2 treni sulla linea regionale Arezzo-Stia- Arezzo Sinalunga gestita da TFT e dalla nuova programmazione comunitaria del PR FESR 21-27 che prevede 5 mln per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario.

Tali finanziamenti vanno a diminuire l'autofinanziamento contrattuale, con riferimento ai contratti di servizio ferroviario in essere (Trenitalia e TFT), al fine di perseguire l'obiettivo dell'equilibrio economico-finanziario dei rispettivi contratti, tenuto conto degli effetti derivanti dalle misure di contrasto della pandemia.

**Rinnovo parco mezzi per il trasporto su ferro in Toscana: nuovi mezzi in servizio**

(Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale su ferro e marittimo - Mobilità sostenibile)

Anno	Mezzi Trenitalia	Mezzi TFT	Nota	Nota programmazione
2014	10		"Treni Vivalto - Considerando una composizione media di 6 carrozze per un treno"	TRENITALIA: Programmati nel Contratto con Trenitalia 2019-2034 i seguenti nuovi treni: 7 nel 2020, 12 nel 2021, 36 nel 2022, 31 nel 2023 e 14 nel 2030  Si sono registrati e si stanno registrando ritardi nell'immissione in servizio dei treni, ma il relativo allegato contrattuale e quindi la programmazione non è modificata.  A seguito di revisione italiana del PNRR, destinate nuove risorse per l'acquisto di 3 treni POP 4 Casse
2015	30			
2016	4		"Treni Vivalto - Considerando una composizione media di 6 carrozze per un treno"	
2017	1	1		
2018	4	1		
2019	0			
2020	4	1	Sono stati immessi in servizio n. 4 Treni "Rock" a 5 casse per Trenitalia (programmazione 2020); 1 treno "Jazz a 5 casse per TFT	
2021	7		Sono stati immessi in servizio n. 4 treni Rock a 5 casse (programmazione 2021) e n. 3 treni Rock a 5 casse (programmazione 2020).	
2022	3	2	Sono stati immessi in servizio 3 treni Rock a 6 casse (programmazione 2021) e 2 treni Pop a TFT	
2023	34		Entrati in servizio <b>13</b> treni Blues (2 da programmazione 2021 e <b>11</b> da programmazione 2022), <b>19</b> treni Pop (9 da programmazione 2022 e <b>10</b> da programmazione 2023), <b>2</b> treno Rock (1 da programmazione 2021 e <b>1</b> da <b>programmazione 2022</b> )  4 treni sono finanziati con PNRR	
2024	6		3 treni Rock (programmazione 2022) – 3 treni Blues (programmazione 2022)	
<b>tot</b>	<b>103</b>	<b>5</b>		



Per quanto riguarda i dati relativi a utilizzo e qualità del servizio ferroviario, nel 2023 prosegue la ripresa rispetto al quadro critico conseguente all'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dei provvedimenti presi a partire da inizio pandemia che hanno portato, come per la gomma, ad una riprogrammazione del servizio a fronte di una forte contrazione della domanda (sia per pendolarismo da lavoro e scolastico e ancor di più per spostamenti turistici e legati al tempo libero).

Nel 2023 la frequentazione dei treni è aumentata rispetto al 2022 pur senza raggiungere ancora il dato relativo al periodo pre-pandemia: 203 mila i passeggeri trasportati ogni giorno, con un incremento del 5% rispetto al 2022.

Dal lato dell'offerta del servizio, nel 2023 la programmazione dei chilometri di servizio è stata pari a 21,4 km/anno treno offerti, con valori leggermente inferiori a quella prevista nel periodo precedente la pandemia a causa dell'aumento delle interruzioni legate ai lavori di manutenzione straordinaria e degli interventi previsti con finanziamento PNRR. Da segnalare inoltre la sospensione totale del servizio ferroviario fra Marradi e Faenza sulla linea Faentina da maggio a dicembre 2023, a causa degli eventi meteo che hanno causato quasi 300 frane attive sulla tratta fra S. Cassiano e Brisighella. La circolazione è potuta riprendere dal 27 dicembre 2023, solo grazie alla messa a punto da parte di RFI e CNR del sistema di allerta SANF (sistema di allerta per la previsione di frane pluvio-indotte).

La puntualità media dei treni (arrivo a destinazione entro 5 minuti rispetto all'orario programmato) si è attestata al 93,2% (era il 92,3% nel 2022) mentre al 2% la regolarità del servizio in termini di rapporto delle soppressioni dei treni circolanti rispetto alla programmazione prevista (era il 3% nel 2022).

Per monitorare la situazione sulle linee toscane, analizzare le criticità e comprendere le motivazioni dei disservizi verificatisi e definire congiuntamente soluzioni, la Regione nel dicembre 2021 ha istituito una cabina di regia con RFI e Trenitalia che si riunisce periodicamente. La cabina di regia non si limita all'analisi dell'andamento complessivo delle linee, ma prende in esame i singoli treni critici, individuati anche attraverso le segnalazioni dei pendolari e degli amministratori locali, verificandone costantemente l'andamento e studiando soluzioni mirate alla risoluzione di eventuali criticità puntuali. La cabina di regia si è riunita periodicamente nel 2022 e 2023, svolgendo incontri di monitoraggio sul complesso delle linee, con approfondimenti su quelle con indice di affidabilità inferiore al minimo per i quali era scattato il bonus abbonati e con approfondimenti su singole linee o singoli eventi di particolare impatto sul servizio. Nel 2024, oltre alle riunioni fra Regione e Gestori, è stato compiuto un focus particolare sulla linea Aretina, che aveva avuto un andamento particolarmente critico fra fine 2023 e inizio 2024, coinvolgendo nella Cabina anche le Amministrazioni locali e i Comitati dei pendolari.

## **ACCORDO QUADRO TRA REGIONE TOSCANA E RFI**

Da dicembre 2022 è entrato in vigore il **nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, RFI** (schema approvato con DGR 245/2022 e sottoscritto nel marzo 2022), in sostituzione del precedente Accordo.

L'Accordo Quadro, oltre ad essere uno strumento di coordinamento e pianificazione per la gestione di richieste pluriennali di capacità, assume un ruolo indispensabile per dare attuazione alle funzioni di programmazione ed amministrazione dei servizi di trasporto di interesse locale e regionale proprie delle Regioni ai sensi del Decreto Legislativo 422/97, regolando l'assegnazione della capacità ferroviaria ai fini dell'espletamento dei servizi regionali di competenza della Regione.

L'Accordo ha validità 5 anni (periodo 2022/23-2026/27), e riporta la previsione di sviluppo dei servizi ferroviari nel periodo di validità, tenuto conto degli interventi infrastrutturali e tecnologici in corso di realizzazione o di prossimo avvio sulla rete ferroviaria che troveranno piena attuazione nel periodo, ma delineando anche una previsione di massima del servizio rispetto agli interventi previsti successivamente al 2027, con particolare riferimento alla nuova stazione AV di Firenze Belfiore, che contribuiranno in modo significativo alla revisione ed al potenziamento dei servizi di trasporto ferroviario di competenza della Regione.

Fra gli interventi previsti entro il 2027 l'attivazione delle nuove fermate Guidoni e Circondaria (1a fase) nel nodo di Firenze, il raddoppio Empoli-Granaiole con annesso PRG di Empoli, che

consentirà nuovi servizi a frequenza oraria Empoli-Poggibonsi, la velocizzazione tra Empoli e Siena e l'inserimento treni "fast" fra Firenze e Siena (spot), il raddoppio Pistoia-Montecatini che permetterà l'arretramento a Montecatini dell'attuale relazione metropolitana Firenze SMN-Pistoia e il completo arretramento a Pistoia dei servizi passanti Montevarchi-Prato/Pistoia.

Successivamente al 2027 oltre agli interventi sul nodo di Firenze (attivazione stazione AV e Circondaria (2a fase) sono presenti una serie di interventi, in parte subordinati a progetti di fattibilità da eseguire nel primo quinquennio, fra i quali:

- Quadruplicamento tratte Empoli – Bivio Samminiatello e Bivio Renai – Firenze Cascine;
- Quadruplicamento tratta Pisa-Empoli (subordinato agli esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di 1a Fase);
- Potenziamento tratta Poggibonsi – Siena (subordinato agli esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di 1a Fase);
- Elettificazione Empoli - Siena;
- Raddoppio tratta Pescia – Lucca e potenziamento tecnologico tratta Montecatini Terme-Pescia;
- Raddoppio Lucca –Viareggio/Pisa (subordinato agli esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di 1a Fase);
- Sestuplicamento tratta PM Rovezzano – Arezzo (subordinato agli esiti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di 1a Fase);

La prima fase di attuazione delle previsioni dell'Accordo Quadro si è già realizzata ed ha riguardato la linea Firenze-Pisa. Per la chiusura della tratta Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine, legata agli interventi di riqualificazione urbanistica nell'area ex OGR e alla futura realizzazione della linea 4 della tramvia fiorentina, è stata attuata la riprogrammazione delle 6 coppie di treni della relazione Empoli-Firenze Porta al Prato, mantenendo sostanzialmente inalterato il modello di offerta, come stazioni servite ed orari, sulla tratta Empoli-Le Piagge, per tener conto delle esigenze di pendolarismo. Dal 12.09.2022 sono in programmazione 6 coppie di treni Empoli- Firenze Castello, nuova stazione di attestazione.

Sempre in attuazione dell'Accordo Quadro è stata avviata l'armonizzazione dei servizi ferroviari di TFT e Trenitalia nel nodo di Sinalunga, con miglioramento delle corrispondenze fra i treni della linea Siena-Chiusi e della linea Arezzo-Sinalunga e quindi dei collegamenti fra Siena e Arezzo.

Nel 2023 sono stati svolti i confronti per attuare la nuova offerta ferroviaria sulle linee Pontremolese e Tirrenica (tratta Pisa-La Spezia); il nuovo servizio è entrato in vigore a partire dal nuovo orario invernale del dicembre 2023. La nuova offerta sulla linea Pontremolese prevede il completo cadenzamento del servizio e il potenziamento delle relazioni Pontremoli-La Spezia e La Spezia-Parma, nonché il rinnovo del materiale rotabile impiegato; circolano solo treni Jazz e Pop, in sostituzione dei precedenti convogli con vetture media distanza.

In vista dell'avvio dei lavori per la realizzazione del raddoppio Empoli-Granaiolo che richiederanno l'interruzione del servizio sulla tratta di interesse per alcuni periodi, nei primi mesi del 2024 è stato messo a punto il modello di servizio treno+bus sostitutivi da attuare durante le interruzioni fino alla conclusione dei lavori. La programmazione è stata condivisa con le Amministrazioni interessate, anche per organizzare le aree di sosta e di fermata dei bus e pianificare l'informazione ai cittadini.

Per incentivare l'intermodalità a gennaio 2023 è stato approvato un Protocollo di Intesa tra Regione Toscana e RFI, sottoscritto nel successivo mese di febbraio, volto a definire un programma di sviluppo dell'intermodalità e dei servizi nelle stazioni ferroviarie, al fine di migliorare le condizioni di integrazione modale, vivibilità, sicurezza e accessibilità alle stazioni ferroviarie, coordinando inoltre gli interventi di connessione fra le infrastrutture di trasporto di media e grande capacità (ferrovie, metropolitane, tramvie).

## FERROVIE MINORI



La Regione sostiene la valorizzazione del ferro, quale modalità di trasporto a basso impatto ambientale, che può costituire peraltro un vettore di sviluppo del territorio, anche nelle realtà più periferiche del territorio e anche nell'attuale contesto dove la transizione verso un modello di sviluppo più sostenibile ed efficiente nell'utilizzo delle risorse è sempre più urgente e improrogabile. A ciò è dedicato il progetto pluriennale, avviato nel 2014, di valorizzazione delle **ferrovie minori** in esercizio sul territorio regionale, caratterizzate da una bassa frequentazione al di fuori delle fasce pendolari, ma

localizzate in contesti territoriali di elevata valenza storica, culturale, ambientale e paesaggistica, e quindi dotate di un notevole potenziale anche in termini di attrattività, per le quali l'obiettivo regionale è quello di incrementare gli utenti sia per il servizio ordinario che per fini turistici, culturali e sociali.

Si tratta delle linee Siena-Grosseto, Cecina-Saline di Volterra, Porretta Terme-Pistoia, Arezzo-Pratovecchio-Stia, Arezzo-Sinalunga, Lucca-Aulla, Siena-Chiusi per le quali la Regione Toscana dal 2014 al 2019 ha destinato quasi 280 mila euro cofinanziando progettualità locali presentate da Comuni, Province e associazioni per sostenere l'organizzazione e lo svolgimento di iniziative di promozione e valorizzazione di tali ferrovie.

Nel 2021 sono state progettate alcune iniziative legate al treno sulla linea Porrettana e sono stati avviati confronti con RFI per tenere conto dei lavori programmati sulla linea.



Nel complesso, nell'ambito del progetto sono state avviate negli anni, con il supporto tecnico degli uffici regionali, iniziative innovative individuate e proposte dai territori di integrazione fra treno e itinerari ciclabili di valenza regionale e sovraregionale e cammini, progetti sperimentali sull'intermodalità treno-bici e legati al turismo scolastico e in generale ad attività educative

svolte con il treno e in treno.

Tra i progetti finanziati, gli appuntamenti con il treno a vapore sulla Cecina-Saline-Volterra e sulla Lucca-Aulla, il "Treno del Gigante Bianco" per stimolare l'intermodalità treno-bici sulla Arezzo-Sinalunga, le mostre fotografiche permanenti nelle stazioni lungo la Arezzo-Pratovecchio-Stia, gli eventi culturali, gastronomici e sportivi sul territorio attraversato dalla ferrovia Porrettana.

E' stato dedicato alle ferrovie minori inoltre uno specifico progetto (Progetto TRENTO), finanziato all'interno del Programma Italia Francia Marittimo 2014-2020 con l'obiettivo di valorizzare le ferrovie storiche e secondarie e rendere maggiormente fruibile il patrimonio naturale e culturale, aumentandone l'accessibilità. Tra le azioni del progetto, la realizzazione di una ciclostazione nella stazione di Monte Antico sulla linea Siena-Grosseto, oggetto di un accordo tra la Regione ed il Comune di Civitella Paganico, inaugurata nella primavera del 2022. Oltre alla linea Siena-Grosseto, il progetto ha interessato inoltre la linea Cecina-Saline di Volterra e la Lucca-Aulla.

La **linea ferroviaria Siena – Grosseto**, compresa nell'elenco delle ferrovie minori di cui alla DGR 494/2014, è stata interrotta per circa un anno fra Buonconvento e Montepescali, a causa di una frana avvenuta nel dicembre 2022 nel tratto fra Buonconvento e Monte Antico, prevedendo un servizio con bus sostitutivi. Nel corso del 2023 Rfi ha eseguito interventi di manutenzione

straordinaria ed è stato effettuato il rinnovo del binario in gran parte della linea, con gli ultimi lavori necessari per il completo ripristino della linea effettuato a settembre 2024.

La tratta è stata riaperta a partire dal cambio orario invernale del dicembre 2023 e sono stati ripristinati treni diretti Siena-Grosseto, 4 coppie con fermata in tutte le stazioni della linea eccetto Murlo, in orari utili anche per fruizione turistica della linea. Con l'effettuazione dei lavori programmati fra il 19 agosto e il 21 settembre 2024, con attività per il consolidamento della sede ferroviaria e la sistemazione delle frane avvenute nell'evento meteorologico del dicembre 2022 tra Monte Antico e Buonconvento, sulla linea Grosseto – Siena e la ripresa della circolazione sulla linea alla piena velocità di tracciato, che potrà consentire la riattivazione della fermata di Murlo.

Per quanto riguarda la **linea Cecina-Saline di Volterra**, la Regione ha richiesto nel 2023 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la realizzazione del collegamento ferroviario fra Valdelsa e Saline di Volterra e la riattivazione del collegamento ferroviario tra Volterra e Saline di Volterra (PI) oggi dismesso mediante adeguamento del tracciato esistente.

La **linea Asciano-Monte Antico**, da tempo sospesa all'esercizio ordinario è stata recentemente classificata tra le 26 tratte ferroviarie ad uso turistico previste dalla legge 9 agosto 2017, n. 128 (Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico).

Grazie ai fondi della Legge 128/2017 e del PNRR, la Fondazione FS sta programmando una serie di interventi volti alla riqualificazione della stazione di Monte Amiata dove sono previsti interventi di messa in sicurezza al fabbricato viaggiatori, al fabbricato bagni ed ai tre magazzini merci ed al serbatoio d'acqua. L'obiettivo è di realizzare spazi museali/espositivi e rendere pienamente fruibili dai turisti tutti gli spazi esterni.



### 3.2.5 CONTINUITÀ TERRITORIALE: TRASPORTO MARITTIMO E COLLEGAMENTI AEREI

- azioni PRIIM: 2.4.1, 2.4.2 –

La Regione Toscana, attraverso il contratto di servizio con la società di navigazione Toremar, garantisce il **collegamento marittimo** dai porti di Piombino, Livorno e Porto Santo Stefano con le isole dell'Arcipelago toscano, secondo standard qualitativi costantemente verificati, assicurando altresì le condizioni di equilibrio economico del contratto.

Il contratto di servizio, sottoscritto nel gennaio 2012 per la durata di 12 anni, per un corrispettivo di circa 17 mln erogati annualmente dalla Regione, si articola su 7 tratte:

Linea A1 "Livorno – Isola di Capraia"

Linea A1 Bis "Livorno – Isola di Gorgona"

Linea A2 "Portoferraio – Piombino"

Linea A2 Fast "Portoferraio – Cavo – Piombino" (collegamento veloce)

Linea A3 "Piombino – Rio Marina – Isola di Pianosa"

Linea A4 "Isola del Giglio - Porto S. Stefano"

Linea A5 "Porto Santo Stefano – Isola di Giannutri"

Nel 2023 il contratto è stato prorogato fino a tutto il 2024; dal 2022 è stato avviato il percorso per il nuovo affidamento, secondo quanto previsto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART – Delibera 22/2019).

La Regione ha proceduto preliminarmente ad individuare le esigenze di mobilità relative al servizio di trasporto marittimo da e verso le isole, con particolare attenzione alle utenze di residenti, lavoratori e studenti. E' stato svolto un intenso confronto con il territorio ed è stato realizzato uno specifico questionario pubblicato sul sito regionale.



Tenuto conto di quanto emerso dal territorio, la Regione ha effettuato una verifica di mercato rivolta alle imprese di navigazione, volta ad appurare la disponibilità degli operatori a fornire il servizio senza compensazione, in libero mercato. Dopo un passaggio con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), è ad oggi in corso la predisposizione degli atti di gara, da approvarsi entro dicembre 2024. Per quanto riguarda i contenuti di base dell'affidamento, con DGR n. 951 del 5 agosto 2024 è stato previsto che la procedura di gara sia ad evidenza pubblica, impostata in un unico lotto e finalizzata alla stipula di un Contratto di servizio in regime di concessione avente ad oggetto tutte le linee dell'arcipelago toscano. Dovrà inoltre essere prevista la clausola sociale ed ulteriori garanzie a tutela dei lavoratori quali l'applicazione del contratto collettivo nazionale del settore privato armatoriale, con le modalità previste dall'articolo 11 del D.Lgs.n.36/2023, nonché il riassorbimento del personale del gestore uscente attualmente impegnato sul servizio nel rispetto della Misura 14 della delibera ART n. 22/2019, realizzando quindi il trasferimento del personale nel rispetto dei principi euro-unitari e nei limiti del fabbisogno organizzativo del subentrante.

Nell'ambito del contratto ad oggi vigente vengono realizzate oltre 19.000 corse all'anno, di cui 7800 sulla tratta Piombino – Portoferraio, nell'ambito delle oltre 15.000 che collegano l'Isola d'Elba con il porto di Piombino. Per garantire un miglior servizio, nell'arco della durata del contratto di servizio sono stati effettuati dal gestore e da Regione Toscana investimenti per il rinnovo della flotta. Parimenti, nell'arco della durata del contratto di servizio sono stati inoltre predisposti collegamenti con il treno a Piombino Marittima e Campiglia, nodi intermodali utili per chi si sposta per studio o per lavoro.

Dopo il calo dei passeggeri registrati nel periodo dell'emergenza sanitaria, dal 2021 il servizio è tornato a crescere: 1.608.884 i passeggeri trasportati nel 2023, +1,3% in più rispetto al dato relativo al 2019; in crescita anche i mezzi trasportati, pari nel 2023 a oltre 484 mila veicoli, con un incremento del 9% rispetto al 2019.

La **continuità territoriale aerea** con l'isola d'Elba è garantita attraverso l'operatività dell'aeroporto Teseo Tesei di Marina di Campo, gestito dalla società a controllo pubblico Alatoscana.

La Regione Toscana sostiene la società riconoscendo l'interesse strategico dell'Aeroporto attraverso due linee di azione.

Da un lato attraverso la previsione di un contributo annuale per coprire, a titolo di compensazione, gli oneri sostenuti da Alatoscana per lo svolgimento delle attività di natura non economica (relative alla sicurezza, all'antincendio, al controllo del traffico aereo ed alle dogane, necessarie per mantenere operativo l'aeroporto). A gennaio 2024 è stata firmata la nuova Convenzione con il gestore aeroportuale, relativa alle attività necessarie per l'anno in corso, prevedendo l'erogazione di risorse regionali pari a 650 mila euro.

Dall'altro attraverso lo stanziamento di risorse per concorrere al pagamento degli oneri di servizio pubblico per garantire la continuità aerea dell'Isola d'Elba. Nel 2020 sono stati riattivati i collegamenti diretti da Marina di Campo con Pisa, Firenze e Milano Linate, grazie ad un aumento del contributo pubblico fornito da ENAC, pari a circa 3 mln in tre anni (1.050.000 euro di risorse regionali e 2,3 mln di risorse ministeriali). Il contratto, scaduto a fine gennaio 2023, è stato

prorogato per 9 mesi da febbraio ad ottobre 2023, al cui riguardo la Regione sostiene l'onere della compensazione con 1,1 mln.

Il 29 maggio 2024 si è svolta la prima riunione della Conferenza di Servizi, prodromica all'indizione del nuovo bando di gara per selezionare l'operatore economico che svolgerà le tratte aeree da e per l'Isola d'Elba; la Conferenza si è conclusa il 25 luglio 2024, condividendo, fra l'altro, i risultati dello studio tecnico relativi agli oneri di servizio pubblico relativi al triennio 2025/2027; il totale della compensazione, a carico, in diversa misura, di MIT-ENAC-Regione Toscana, IVA inclusa, è stato definito in 5,9 mln. ENAC ha destinato un importo pari a 2,25 mln al finanziamento della continuità territoriale dell'isola d'Elba; la Regione Toscana, con articolo 14 "Disposizioni per la continuità territoriale dell'Isola d'Elba" della l.r. 54/2021 così come modificato dall'art. 26 della l.r. 48/2023, ha stanziato per gli anni 2024 e 2025 un importo pari a 1,1 mln per annualità e per l'anno 2026, fino a un massimo di euro 1.300.000.

All'interno delle sopra citate autorizzazioni di spesa massima annuali, il concorso regionale (nella misura massima di 3,5 mln) sarà definito, in sussidiarietà rispetto alle risorse messe a disposizione dal Ministero e da Enac, nell'ambito della Conferenza di servizi finalizzata a individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre ai collegamenti aerei da e per l'Isola d'Elba.

Nel 2023 sono stati oltre 8500 i passeggeri trasportati.

### 3.2.6 ATTIVITÀ ISPETTIVA

- azioni PRIIM: 2.5.1 -

Per garantire l'efficienza di tutti i servizi di trasporto pubblico locale, fondamentale risulta la disponibilità di un sistema di valutazione e monitoraggio delle performance dell'offerta, che sia in grado di garantire il rispetto da parte dei gestori dei livelli di qualità del servizio erogato definiti nel contratto.

Il **gruppo ispettivo regionale di vigilanza sui servizi di Trasporto Pubblico Locale** è costituito, fino dal 1999, in attuazione della normativa regionale in materia di trasporto pubblico locale (art. 24 della L.R. n. 42/98) secondo la quale le funzioni relative alla vigilanza sui servizi di trasporto sono esercitate dagli enti competenti tramite proprio personale, munito di tessera di riconoscimento.

I componenti del gruppo regionale di vigilanza effettuano ispezioni periodiche sui servizi di trasporto pubblico locale: in particolare effettuano rilevazioni finalizzate alla programmazione ed alla gestione dei contratti di servizio del TPL; possono accertare le violazioni e contestare le sanzioni amministrative previste all'art. 23 della L.R.42/98.

Il gruppo di vigilanza è composto da personale dipendente di ruolo in servizio presso la Regione Toscana, in primo luogo individuato all'interno del personale della Direzione Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale.

Al 30 giugno 2024 il gruppo ispettivo regionale conta 95 unità ; esso è stato incrementato ad inizio 2024 tramite la formazione di nuovi ispettori. Il gruppo è impegnato principalmente da un lato nella attività di **controllo dei servizi ferroviari** in attuazione dei contratti di servizio che la Regione ha stipulato con i soggetti gestori (essendo la competenza sui controlli ferroviari di competenza esclusiva regionale), e dall'altro, in attuazione del "contratto del lotto unico ATO regionale" da parte del nuovo gestore AT, nelle attività di **controllo sui servizi di TPL automobilistico** (alla Regione in qualità di soggetto attuatore del contratto di servizio infatti spetta la vigilanza ed il controllo, in collaborazione con gli EE.LL). A queste si aggiungono le attività di controllo sul servizio di trasporto marittimo previste dal contratto tra Regione Toscana e Toremar.

L'attività del gruppo ispettivo ha ripreso con continuità dopo il rallentamento degli anni precedenti dovuto all'emergenza sanitaria covid 19; nel 2023 sono stati oltre 13 mila i controlli puntuali sui

servizi ferroviari, con quasi 2300 treni e oltre 1400 bus controllati, come evidenziato nella tabella seguente.

<b>RIEPILOGO CONTROLLI SU SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO</b>		<b>Anno 2023</b>
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento impianto riscaldamento a bordo treno nei mesi invernali	1372 impianti a bordo di 261 treni
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su pulizia a bordo treno	679
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni presenti a bordo treno	204
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni audio/video fornite a bordo treno	405
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su accessibilità toilettes a bordo treno	4742 toilettes a bordo di 1238 treni
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su stato arredi a bordo treno	1328
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su funzionamento impianto condizionamento a bordo treno nei mesi estivi	2098 impianti a bordo di 431 treni
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli a stazioni	83
attuazione contratto RT-Trenitalia	controllo presenza/accessibilità toilettes per disabili a bordo treno	1262
attuazione contratto RT-Trenitalia	controllo presenza/accessibilità postazioni per disabili a bordo treno	1432
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento porte accesso ed intercomunicanti	167
	<b>Totale controlli puntuali</b>	<b>13772</b>
attuazione contratto RT-Trenitalia	Treni controllati	2250
attuazione contratto RT- TFT e LFI	Treni controllati	49
	<b>Totale treni controllati</b>	<b>2299</b>
	Controlli puntuali gomma	<b>2309</b>
	<b>Totale bus controllati</b>	<b>1406</b>

Nel periodo 1° gennaio-30 giugno 2024 sono state effettuate 292 uscite ispettive: per il servizio automobilistico sono stati controllati oltre 600 bus, mentre per quanto riguarda il servizio ferroviario sono stati oltre 1700 i treni controllati e 48 i controlli in stazioni.

Nei primi sei mesi del 2024 sono effettuati con continuità anche i controlli sui trasporti su gomma. Nel periodo gennaio-giugno 2024 sono stati effettuati principalmente i seguenti controlli "puntuali" da parte dell'ispettorato regionale (esclusi quelli effettuati dai gruppi ispettivi degli EE.LL, anch'essi competenti in materia):

- 543 controlli sullo stato degli arredi dei bus,

- 308 controlli sugli ausili per non vedenti a bordo bus,
- 119 controlli su pedane per disabili a bordo bus,
- 56 controlli sugli impianti di condizionamento dei bus (periodo 15.6.24-23.7.24)
- 181 controlli sugli impianti di riscaldamento dei bus (periodo 1.11.23-31.3.24)
- 33 controlli sulle informazioni a bordo bus
- circa 450 controlli di passaggi orari di bus presso fermate.

Nell'ottica di rafforzare i controlli di qualità sui servizi di TPL, anche nel corso del 1° semestre 2024 la Regione ha fornito supporto formativo per la formazione/aggiornamento dei gruppi ispettivi degli EE.LL. toscani ai fini del loro svolgimento dei controlli sui servizi di trasporto su gomma.

Nel 2022 è stato ampliato l'applicativo esistente installato sugli smartphone degli ispettori per registrare e inviare on line in tempo reale i dati ispettivi sui servizi ferroviari di Trenitalia e registrarli in sede, per permettere analoghe operazioni durante i controlli sui servizi di TPL automobilistico. Conseguentemente è stato realizzato un programma di elaborazione dei dati ispettivi, per la creazione di statistiche, report, calcolo degli "indici di qualità" previsti dal contratto del "lotto unico" dei servizi di TPL automobilistico, analogamente a quanto già esistente per i controlli relativi al contratto ferroviario Regione -Trenitalia. E' attualmente in corso di consegna ad alcuni EE.LL l'applicativo per registrare e inviare on line in tempo reale i dati ispettivi sui servizi di Tpl automobilistico

Si ricorda inoltre quale utile strumento per migliorare e monitorare il servizio di TPL, il **Contact Center della mobilità e numero verde 800.570.530**, contattabile per comunicare carenze e disfunzioni del trasporto pubblico locale della Regione Toscana (ferroviario, su gomma e marittimo), presentare segnalazioni e suggerimenti su servizi bus urbani, extraurbani, treni regionali e servizi marittimi. Oltre alla ricezione di reclami e suggerimenti sui servizi, il numero verde fornisce anche informazioni sulle tariffe Pegaso, sulle agevolazioni tariffarie trasporti ISEE-TPL e sulle agevolazioni previste dalla L. R. 100/98 (si veda anche il par.3.5.1 "Infomobilità"). Alla segnalazione raccolta fa immediatamente seguito la trasmissione sia all'azienda che effettua la linea sia all'ente competente, in maniera da far diventare il contenuto del reclamo un patrimonio di conoscenza comune a tutti quei soggetti che possono lavorare congiuntamente per identificare una soluzione ed evitare il ripetersi del problema. Il reclamo è preso in considerazione per individuare le esigenze della collettività soprattutto in riferimento alla continua programmazione a cui è sottoposto il trasporto pubblico locale e consente di individuare eventuali inadempimenti da parte delle aziende di trasporto pubblico locale, rispetto alle obbligazioni contrattuali da queste sottoscritte e alle prescrizioni normative vigenti.

La Regione Toscana effettua con cadenza annuale un'indagine sulla soddisfazione percepita dall'utenza del servizio di Contact Center della mobilità e numero verde regionale, anche al fine di individuare possibili azioni di miglioramento prioritarie, sviluppare e migliorare la capacità di dialogo e di relazione tra chi eroga il servizio e chi lo riceve.

L'indagine svolta attraverso un questionario somministrato ad un campione rappresentativo dell'utenza che si avvale del servizio del numero verde, rileva importanza e soddisfazione dei principali aspetti del servizio. L'utenza intervistata utilizza il numero verde regionale per segnalare disservizi sui collegamenti dei servizi ferroviari regionali, sui servizi regionali di collegamento marittimo con l'arcipelago e sui servizi su gomma urbani ed extraurbani, nonché per richiedere informazioni sulla tariffa integrata regionale Pegaso.

Gli aspetti esplorati vanno dai tempi di attesa nella risposta, alla cortesia del personale, alla comprensione della domanda, alla correttezza e congruità della risposta sulla criticità segnalata. Nell'indagine svolta nel 2023 sono emersi punti di forza e di criticità del servizio nella percezione di chi lo utilizza, mostrando in ogni caso un alto gradimento complessivo, pari al 98,4%. Il giudizio è infatti rimasto ampiamente sopra il 6 (su scala da 1 a 7), con lievissime variazioni a seconda degli eventi e dell'attenzione riservata a determinati fattori. E' ad oggi in corso la rilevazione 2024.

### 3.2.7 INDICATORI

- **Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto (lavoratori studenti e scolari) sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto (%)**

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

REGIONI	Anni									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Lombardia	23,0	22,0	22,6	24,7	27,7	23,5	24,2	18,5	19,6	22,4
Veneto	17,7	15,3	16,9	16,6	17,0	14,6	15,4	11,9	14,0	14,3
Emilia-Romagna	12,7	14,5	14,2	16,2	15,3	13,4	14,6	12,6	13,6	14,3
<b>Toscana</b>	<b>17,2</b>	<b>16,9</b>	<b>17,4</b>	<b>18,4</b>	<b>17,1</b>	<b>14,3</b>	<b>14,2</b>	<b>11,0</b>	<b>14,7</b>	<b>13,6</b>
Marche	14,2	14,5	14,1	13,0	15,5	13,3	11,6	9,6	10,9	12,2
<b>Italia</b>	<b>20,3</b>	<b>19,9</b>	<b>20,2</b>	<b>20,4</b>	<b>21,1</b>	<b>18,1</b>	<b>18,8</b>	<b>15,1</b>	<b>16,6</b>	<b>17,5</b>

\* Fonte: ISTAT- Indicatori per le politiche di sviluppo (<http://www.istat.it/it/archivio/16777>), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 129.

La riduzione del 2019 è piuttosto generalizzata e riguarda la maggior parte delle regioni italiane

- **Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio ferroviario rilevate sul totale degli utenti del servizio sul territorio della Regione Toscana\* (%)**

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

Anni														
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
49,8	48,0	53,0	50,0	49,1	50,2	57,3	58,0	55,5	58,9	71,9	71,3	62,7	73,8	65,1

\* Fonte: ISTAT- Indicatori per le politiche di sviluppo (<http://www.istat.it/it/archivio/16777>), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 172. Il dato fa riferimento alle seguenti caratteristiche del servizio: frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio.

La variazione 2019 su 2018 è da ascrivere prevalentemente all'aumento della soddisfazione per pulizia e informazioni (+4,8% ciascuna), possibilità di trovare posto (+4,3%) e puntualità (+4,1%).

- **Grado di soddisfazione rispetto a 10 aspetti del servizio ferroviario, confronto 2009-2012-2015-2019 (% di voti compresi tra 3 e 5)**

(Fonte Regione Toscana, Indagine "Gli utenti del treno regionale in Toscana", anni 2009, 2012, 2015, 2019)

ASPETTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO	% Soddisfatti (voti 3-5)			
	2009	2012	2015	2019
Puntualità	60,7	55,4	58,5	64,5
Coincidenze dei treni	62,9	60,1	67,9	73,0
Affollamento a bordo	57,9	66,1	80,5	82,6
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3	76,2	80,4
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4	47,2	54,9
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	57,5	63,7	66,6	74,9
Funzionamento delle porte	69,3	67,2	84,4	89,9
Senso di sicurezza (furti, molestie)	80,6	83,4	81,9	86,6
Personale di bordo	88,6	90,5	92,0	95,4
Comunicazione a bordo in caso di ritardi o anomalità	56,5	65,6	71,2	79,3

**Famiglie per problemi di mobilità per territorio anni 2021-2023. Toscana, anni 2014-2023.**  
(per 100 famiglie con le stesse caratteristiche)

(Fonte Regione Toscana, elaborazioni Settore Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Istat Indagine Multiscopo sulle Famiglie "Aspetti della vita quotidiana")

ANNO TERRITORIO	FAMIGLIE PER PROBLEMI DI MOBILITÀ					
	Difficoltà di parcheggio		Difficoltà di collegamento con mezzi pubblici		Traffico	
	molto	molto e abbastanza	molto	molto e abbastanza	molto	molto e abbastanza
	TOSCANA					
2014	14,6	35,1	7,8	25,5	10,1	31,1
2015	12,5	35,4	9,9	27,7	9,4	34,5
2016	13,3	34,3	10,9	31,1	11,4	37,8
2017	13,9	34,3	8,4	26,6	11,1	34,2
2018	14,8	36,0	12,7	31,7	11,4	38,9
2019	14,0	35,0	11,1	31,0	10,8	33,6
2020	12,9	31,6	9,2	28,3	8,5	35,4
	2021 - PER TERRITORIO					
<b>Toscana</b>	14,1	31,9	9,6	30,4	8,3	33,5
CENTRO	18,2	38,6	10,8	31,5	10,8	38,2
<b>ITALIA</b>	<b>13,9</b>	<b>32,8</b>	<b>7,3</b>	<b>20,6</b>	<b>7,2</b>	<b>27,4</b>
	2022 - PER TERRITORIO					
<b>Toscana</b>	14,4	34,1	10,5	28,8	10,0	36,9
CENTRO	17,9	40,1	9,7	29,1	11,2	40,4
<b>ITALIA</b>	<b>13,5</b>	<b>32,4</b>	<b>7,7</b>	<b>20,5</b>	<b>9,7</b>	<b>31,2</b>
	2023 - PER TERRITORIO					
<b>Toscana</b>	<b>14,4</b>	<b>36,5</b>	<b>10,7</b>	<b>30,3</b>	<b>8,6</b>	<b>35,4</b>
CENTRO	20,4	42,1	12,2	33,2	13,9	41,5
<b>ITALIA</b>	<b>16,7</b>	<b>38,9</b>	<b>11,8</b>	<b>32,7</b>	<b>12,3</b>	<b>40,2</b>

Fonte: Istat, Indagine Multiscopo sulle Famiglie "Aspetti della vita quotidiana"

**- Passeggeri trasportati dal trasporto pubblico locale (Passeggeri/anno)**

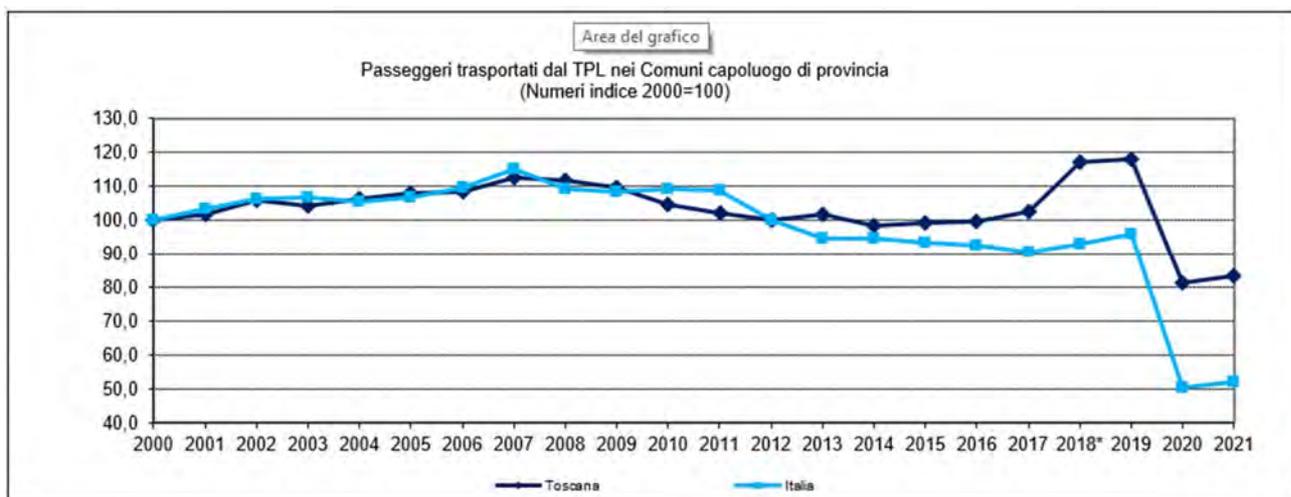
(Fonte: Carta dei Servizi – dati forniti gestori)

	gomma	tramvia	ferro	mare
<b>2019</b>	212.409.966	34.529.012	71.256.398	1.588.731
<b>2020</b>	110.791.935	20.069.911	31.113.008	1.288.909
<b>2021</b>	105.355.860	23.471.445	37.164.890	1.473.752
<b>2022</b>	134.022.704	30.406.823	54.299.369	1.528.637
<b>2023</b>	159.679.126	35.041.611	64.705.844	1.608.884
<b>Variazione % tra 2019-2023</b>	-24,8%	+1,5%	-9,2%	+1,3%

- **Numero mezzi trasportati con i servizi marittimi di continuità territoriale annuali** (veicoli/anno) (Fonte: Settore Trasporto pubblico locale su ferro e marittimo - Mobilità sostenibile)

Anno	2019	2020	2021	2022	2023
Giorni	444.097	403.163	434.576	415.742	484.296

- **Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia** (Passeggeri/abitante, numeri indice, 2000=100)  
(Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT - "Indicatori Ambientali Urbani")

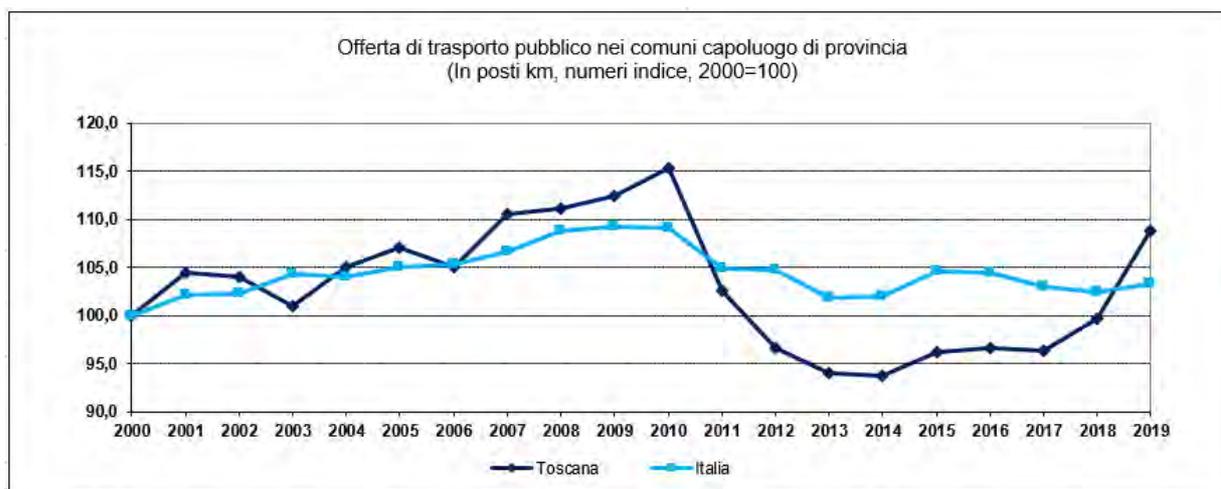


Si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT sulla mobilità urbana (<http://www.istat.it/it/archivio/162857>) presentano infatti discrepanze rispetto a quelli precedentemente pubblicati relativamente al periodo 2008-2012 (<http://www.istat.it/it/archivio/123878>). Si è pertanto deciso di utilizzare la serie storica pubblicata nel dataset Indicatori per le politiche di sviluppo (<http://www.istat.it/it/archivio/16777>), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 268, per garantire la coerenza del confronto intertemporale.

\*stima IRPET su dati ISTAT

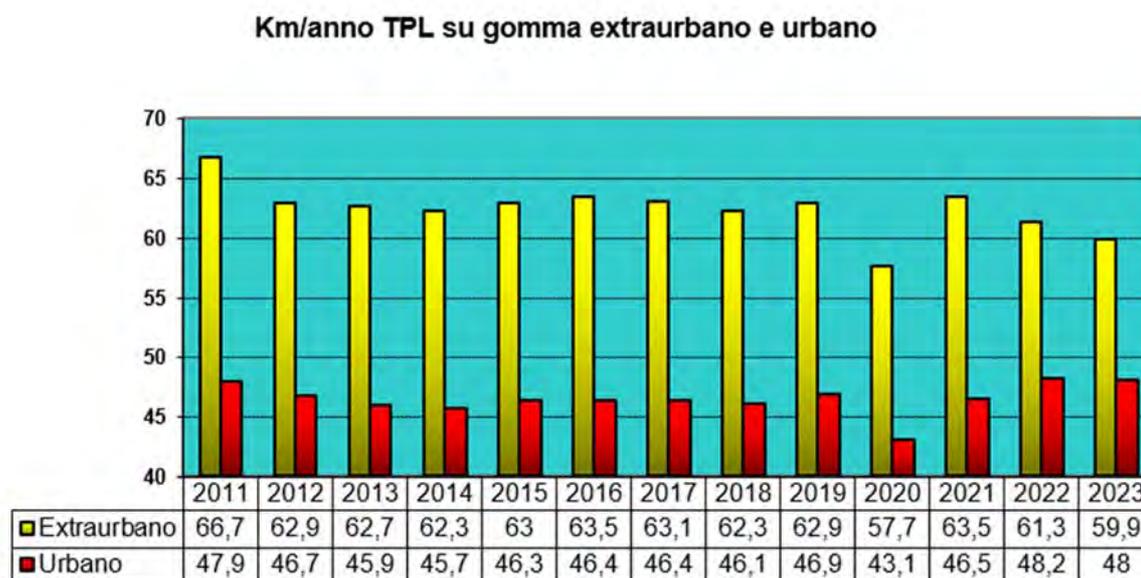
L'aumento del 2018 è da imputarsi prevalentemente alla performance del dato fiorentino, che passa da 246 pass./ab. a 301 pass./ab.

- **Offerta di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia** (in posti km, numeri indice, 2000=100) (Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT)



. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT (<https://www.istat.it/it/archivio/244648>)

**- Km/anno TPL su gomma extraurbano e urbano (milioni)\***  
 (Fonte: Regione Toscana, Osservatorio regionale mobilità e trasporti)



\* Sono considerati nell'urbano i servizi compresi nell'area urbana dei capoluoghi di provincia, eventualmente ampliata ai comuni limitrofi, ma anche di grossi comuni non capoluogo di provincia.

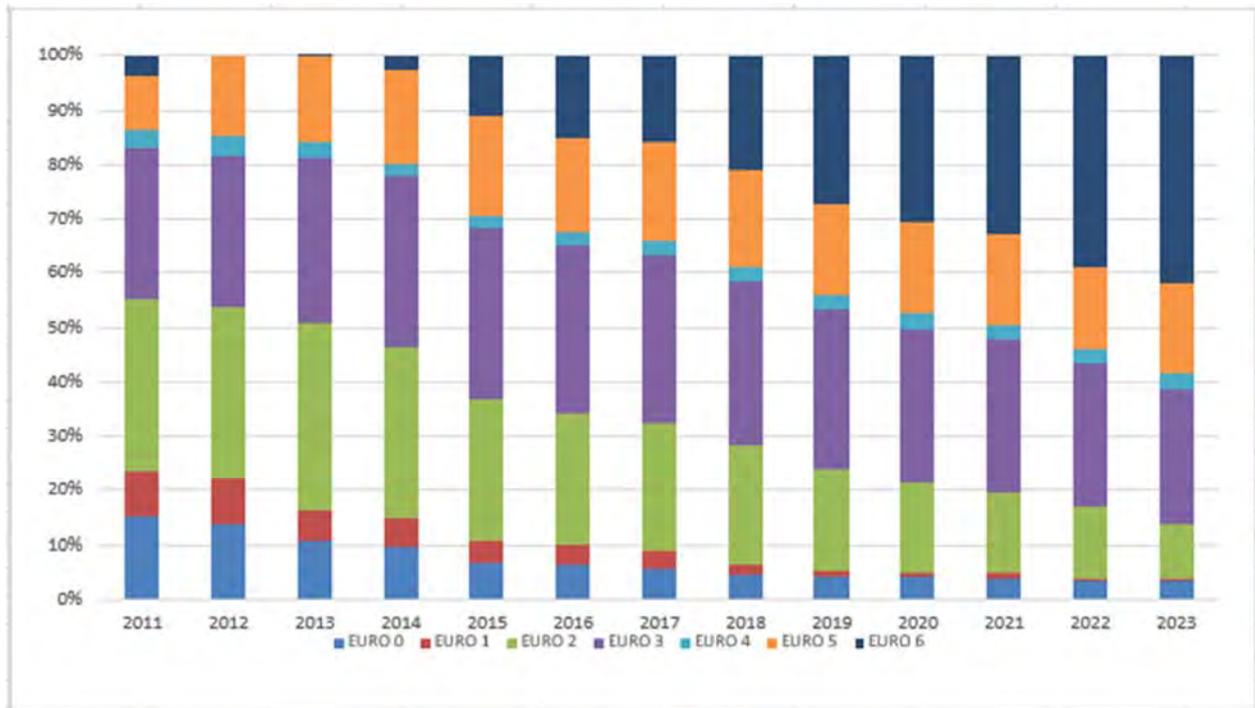
La riduzione verificatasi nel 2020 è dovuta all'emergenza sanitaria da COVID-19, che ha determinato un calo dell'offerta di servizi.

**- Età media del parco mezzi per il trasporto pubblico locale su ferro e su gomma in Toscana**  
 (Fonte: Trenitalia e Regione Toscana - Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo e Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto pubblico locale)

Anno	Età media materiale rotabile FERRO	Età media materiale rotabile GOMMA
2015	18	11,3
2016	18	11,6
2017	16,9	12,1
2018	17,0	12,3
2019	18,0	11,6
2020	18,0	11,6
2021	18,0	13,1
2022	17,0	13,4
2023	16,0	13,5

**- Parco bus per standard emissivo (trend negli anni)**

(Fonte: IRPET su dati ACI)



**- Parco bus per standard emissivo, anno 2023 (confronto tra regioni)**

(Fonte: IRPET su dati ACI)



**- Passeggeri trasportati treno/km treno offerti\***

(Fonte Trenitalia)

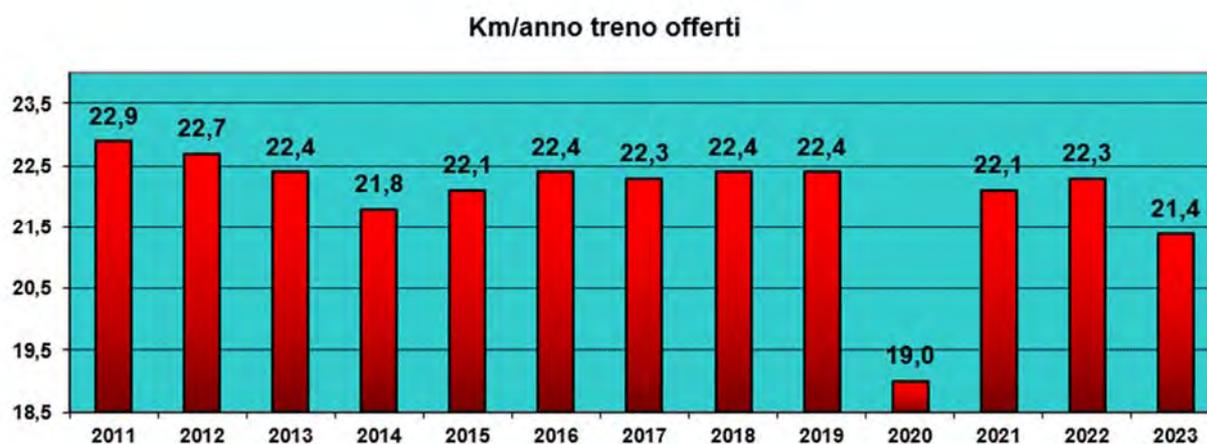


\* Rapporto tra n. di viaggi (spostamento del singolo viaggiatore da stazione di partenza a stazione di arrivo) effettuati e km programmati (offerta) nel giorno ferial medio dell'anno di riferimento, sui treni regionali in Toscana.

Nel 2023 il servizio ferroviario è stato programmato con un'offerta leggermente inferiore rispetto al quadriennio precedente l'emergenza sanitaria da Covid-19; la frequentazione dei treni è aumentata rispetto al 2022 ma non ha ancora raggiunto i livelli del triennio precedente al 2020 (ante Covid-19)

**- Km/anno treno offerti (milioni)\***

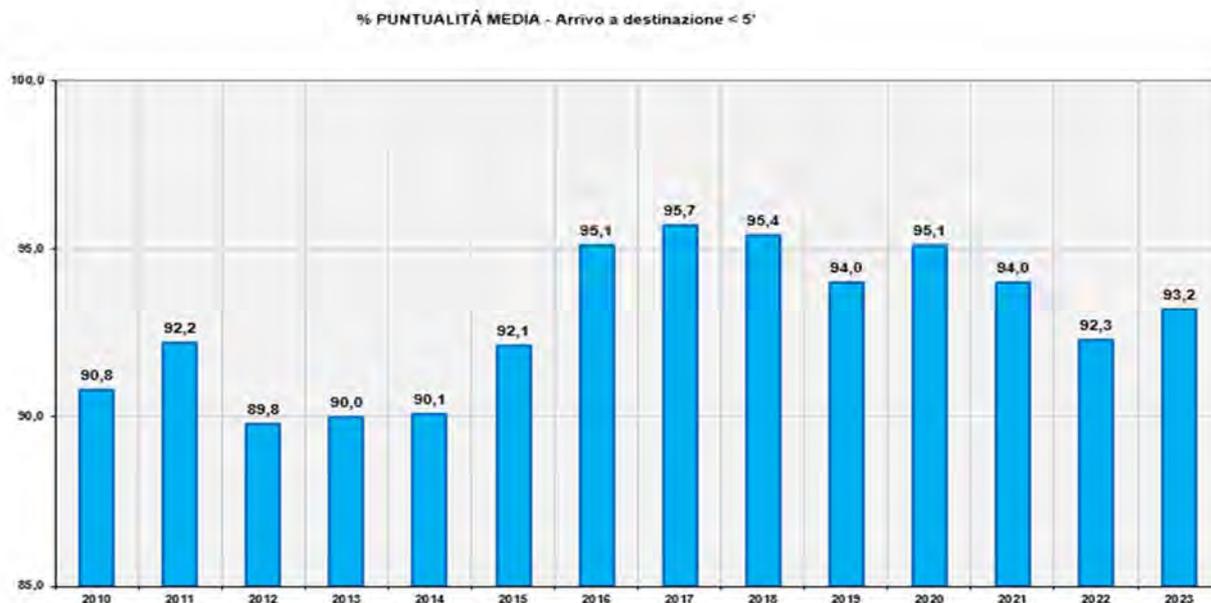
(Fonte: Elaborazione Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo su dati Trenitalia)



\* N. complessivo di km di servizio programmato (offerta) sui treni regionali Trenitalia in Toscana nell'anno di riferimento.

La circolazione dei treni per il 2023 è diminuita rispetto al 2021 e 2022 e si è attestata a valori leggermente inferiori alla programmazione dei chilometri di servizio previsti nei tre anni precedenti l'emergenza sanitaria da Covid-19.

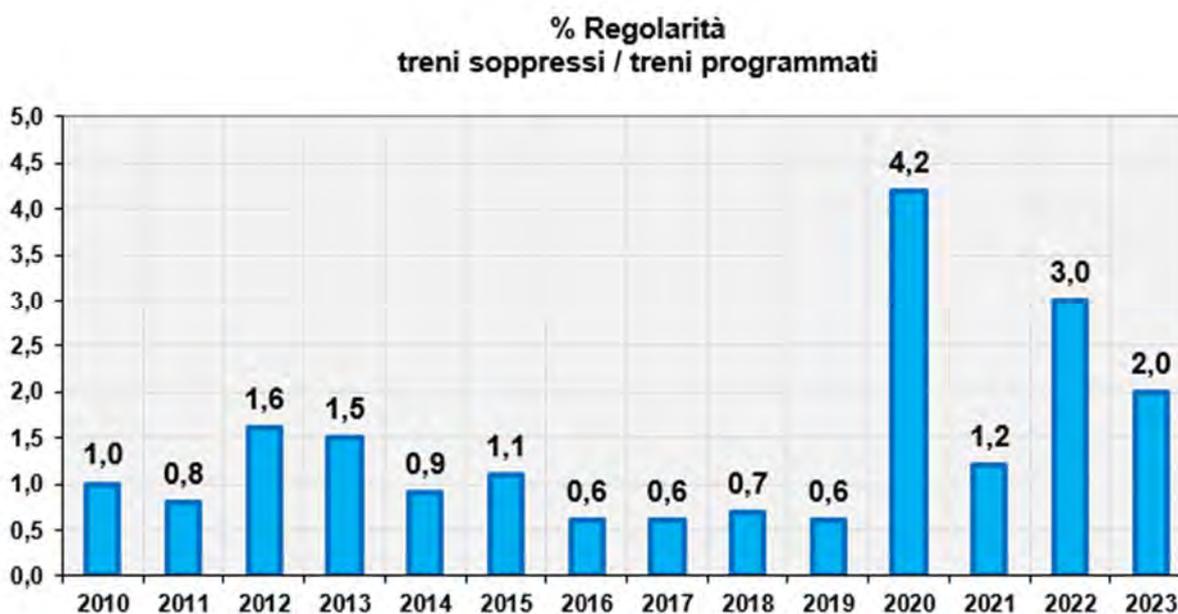
**- La puntualità media dei treni regionali (Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo su dati Trenitalia)**



Nel corrente Contratto di Servizio con Trenitalia (valido dal 1 dicembre 2019) è cambiata la procedura di calcolo della puntualità: si considerano puntuali i treni circolati e arrivati a destinazione con ritardo non superiore a 5 minuti; inoltre sono considerati puntuali anche i treni con ritardo superiore a 5 minuti ma che presentavano come causa di ritardo le "Cause esterne" (eventi accidentali, cause meteo o naturali, investimento persone ecc.) e gli "Scioperi" (cosiddetta Puntualità "STANDARD B1"). Precedentemente venivano considerati puntuali anche i treni con ritardo superiore a 5 minuti ma che presentavano come causa di ritardo la causa "Altre imprese Ferroviarie", cioè cause diverse dalle precedenti e non imputabili al gestore dell'infrastruttura (RFI) o al servizio ferroviario (Trenitalia) (cosiddetta Puntualità "STANDARD B"). Per congruenza dei dati con gli anni precedenti, la puntualità dal 2020 non è quella prevista da Contratto di servizio in essere, ma si considera la Puntualità "STANDARD B" (Fonte PIC web di RFI).

La puntualità media per il 2023 è aumentata rispetto al 2022, comunque persistono ritardi sistematici anche sulle linee forti, in particolare sulla Linea Aretina. Le cause del ritardo sono attribuite prevalentemente, per quasi la metà dei casi, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria (problemi all'impianto di trazione, malfunzionamento di deviatori, etc.)

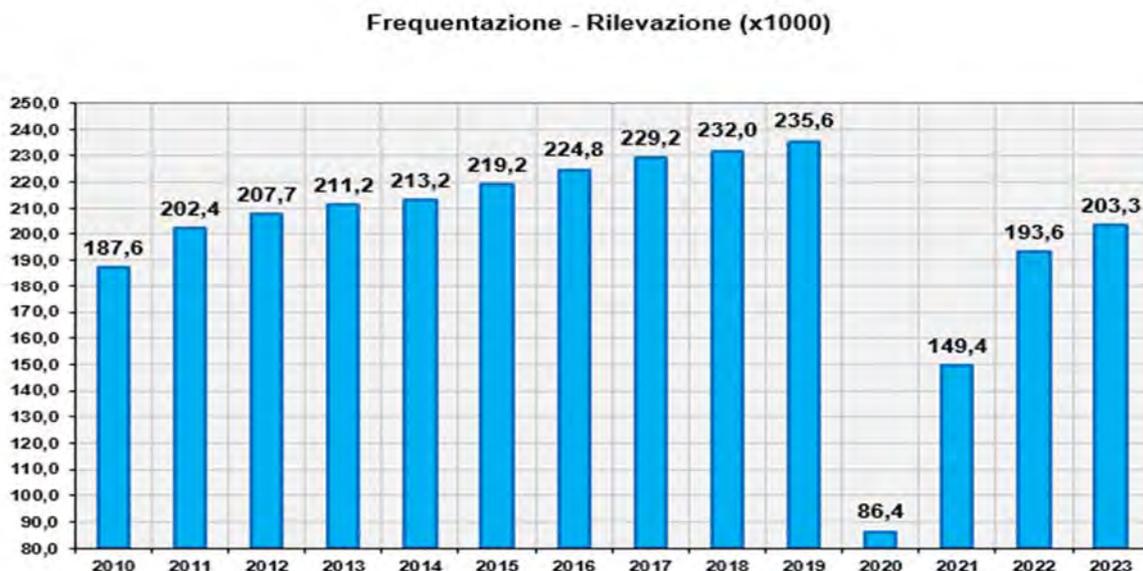
**- La regolarità media dei treni regionali (numero treni soppressi/numero treni programmati)**  
(Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo su dati RFI)



Il valore della regolarità cosiddetta "Standard" valutata come rapporto fra treni circolati e treni programmati, nel 2023 non è ancora tornata a valori confrontabili con i valori di annualità precedenti l'emergenza sanitaria del 2020. Le cause di mancata circolazione sono attribuite prevalentemente alle cause esterne, anche se è presente una percentuale di attribuzione a problemi connessi con l'infrastruttura ferroviaria.

**- Frequentazione dei treni della Toscana**

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo)



Dato relativo alla frequentazione media giornaliera del giorno feriale medio del rilievo (mese di novembre). Il calcolo dei passeggeri ha tenuto conto della frequentazione sui treni di competenza regionale, anche nelle stazioni situate fuori dal territorio della Toscana. Per i treni di competenza condivisa è stato tenuto conto della frequentazione nelle stazioni nella tratta di competenza regionale. Nel 2023 la frequentazione dei treni è aumentata rispetto al 2022, ma non ha ancora raggiunto i livelli del triennio precedente al 2020 (ante Covid- 2019)

**- Indice di affidabilità del servizio marittimo: corse programmate – corse saltate (al netto di quelle non effettuate per causa di forza maggiore) / totale corse programmate – anno 2023** (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo)

Linea	Tratta	Previsione contrattuale	Indice affidabilità
A1	Livorno - Capraia	95%	100%
A1bis	Livorno - Gorgona	95%	100%
A2	Piombino - Portoferraio	95%	99,12%
A2F	Piombino - Cavo - Portoferraio	95%	99,96%
A3	Piombino – Rio Marina - Pianosa	95%	100%
A4	Porto S. Stefano - Giglio	95%	99,72%
A5	Porto S. Stefano - Giannutri	0	100%

**- Giorni annui di apertura aeroporto Marina di Campo (Isola d'Elba)\***

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo)

Anno	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Giorni	363	365	363	364	363	360	363	364	363	363	355

\* Obbligo previsto 365, con franchigia di 15 gg per effettuazione di interventi infrastrutturali.

**- Numero di passeggeri trasportati aeroporto Marina di Campo (Isola d'Elba)**

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo)

Anno	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Passeggeri	18.949	20.439	13.125	14.351	4.919	6.409	5.639	8.097	10.116	8.533

\*Il calo del numero dei passeggeri trasportati dal 2018 rispetto agli anni precedenti è dovuto al fallimento di un vettore aereo che assicurava la continuità territoriale. L'ulteriore calo del numero di passeggeri trasportati a partire dal 2020 è da porsi in relazione agli effetti dell'emergenza sanitaria.

### 3.2.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 32 del 23/01/2023** - Approvazione schema di Protocollo d'Intesa fra Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (RFI S.p.A.) "Definizione programma per lo sviluppo dell'intermodalità e dei servizi nelle stazioni ferroviarie di RFI".

**DGR 37 del 23/01/2023** - Proroga Continuità territoriale da e per l'Isola d'Elba. Approvazione schema di Accordo tra Regione Toscana ed Enac, e approvazione schema di Accordo tra Regione Toscana e Comuni Isola d'Elba per definizione modalità di trasferimento risorse.

**DGR 89 del 06/02/2023** - Approvazione schema di Convenzione fra Regione Toscana e Alatoscana SpA per l'erogazione di contributi a copertura, titolo di compensazione, degli oneri sostenuti per lo svolgimento esclusivamente delle attività di natura non economica, ai sensi della vigente normativa comunitaria, nell'aeroporto di Marina di Campo nell'Elba - annualità 2023".

**DGR 109 del 13/02/2023** - PIANO NAZIONALE STRATEGICO della MOBILITA' SOSTENIBILE - Decreto Interministeriale n. 234 del 6 giugno 2020, Progetto Città Inquinata: Comuni di Prato e di Lucca.

**DGR 161 del 27/02/2023** - Indirizzi per l'informatizzazione e per la semplificazione dell'iter di autorizzazione dei servizi pubblici di trasporto effettuati con autobus di cui all'art. 14 della L.R. 42/1998 (Norme per il trasporto pubblico locale), denominati "servizi autorizzati".

**DGR 206 del 06/03/2023** - Trasporto pubblico locale: assegnazione contributi per la gestione delle funzioni per l'anno 2023 alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze.

**DGR 237 del 13/03/2023** - Indirizzi per la gestione di un nuovo sistema integrato tariffario di livello regionale di servizi TPL.

**DGR 275 del 20/03/2023** - Trasporto pubblico locale. People Mover contributo in conto esercizio annualità 2023.

**DGR 404 del 18/04/2023** - Decreto Interministeriale n. 417/2022 su sharing mobility: attivazione del finanziamento, definizione di indirizzi e criteri di ripartizione del contributo, approvazione scheda per la presentazione dei progetti territoriali.

**DGR 517 del 15/05/2023** - Servizi di trasporto pubblico locale automobilistico in ambito a domanda debole. Risorse da erogare a Province, Città Metropolitana di Firenze e Comuni per il finanziamento dei servizi di TPL in ambito a domanda debole

**DGR 524 del 15/05/2023** - Trasporto pubblico locale – Contratto di concessione lotto unico regionale - Determinazioni in merito alla fase temporale T2 in avvio al 1 novembre 2023

**DGR 593 del 29/05/2023** - Approvazione schema di accordo integrativo all'Accordo "Sistema di accesso a tariffa agevolata al Trasporto Pubblico Locale nell'Area Urbana di Firenze per gli studenti universitari nell'Ateneo fiorentino. Anno Accademico 2022-2023"

**DGR 705 del 26/06/2023** - Trasporto pubblico locale: approvazione schema di Accordo di collaborazione ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 tra Regione Toscana e UPI Toscana per l'attività di supporto all'espletamento da parte degli enti locali delle procedure di affidamento del servizio di tpl nei lotti deboli in attuazione del progetto di rete dei servizi previsti al tempo contrattuale T2 del Contratto di Concessione di servizi di trasporto pubblico locale del Lotto Unico Regionale per l'annualità 2023.

**DGR 705 del 26/06/2023** - Attivazione del titolo "Pegaso Area Metropolitana Firenze" nell'ambito metropolitano fiorentino, per il servizio di trasporto pubblico integrato urbano su gomma, treno, tramvia, - Prosecuzione del titolo Unico metropolitano a seguito della fase di sperimentazione.

**DGR 778 del 10/07/2023** - Integrazione alla delibera n. 706 del 26.6.2023 e sostituzione schema di accordo avente ad oggetto il titolo "Pegaso Area Metropolitana Firenze" nell'ambito metropolitano fiorentino, per il servizio di trasporto pubblico integrato urbano su gomma, treno, tramvia.

**DGR 1023 del 04/09/2023** - Servizi di trasporto pubblico locale automobilistico – Accordo ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 tra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Perugia e Provincia di Arezzo per la disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale per garantire il collegamento, con un solo gestore, tra i territori dell'alta Val Tiberina in Regione Toscana con Città di Castello in Regione Umbria.

**DGR 1044 del 11/09/2023** - Indirizzi per l'adozione di provvedimenti di emergenza ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i. mediante imposizione a La Ferroviaria Italiana SpA di fornire il servizio di gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.

**DGR 1103 del 18/09/2023** - Indirizzi per la definizione dello schema di accordo "Sistema di accesso a tariffa agevolata al Trasporto Pubblico Locale nell'Area Urbana di Firenze per gli studenti nell'Ateneo fiorentino. Anno accademico 2023-2024".

**DGR 1146 del 09/10/2023** - Contratto di concessione TPL del lotto unico. Servizi di trasporto pubblico locale automobilistico in ambito a domanda debole. Risorse aggiuntive da assegnare alle Province per l'affidamento in via emergenziale ai sensi dell'articolo 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007.

**DGR 1147 del 09/10/2023** - Approvazione schema di Accordo "Sistema di accesso a tariffa agevolata al Trasporto Pubblico Locale nell'Area Urbana di Firenze per gli studenti universitari nell'Ateneo fiorentino. Anno Accademico 2023- 2024".

**DGR 1477 del 11/12/2023** - Proroga dell'utilizzo del tagliando ISEE TPL dell'anno in corso fino alla data del 19 marzo dell'anno successivo.

**DGR 1531 del 18/12/2023** - Piano Strategico nazionale della Mobilità Sostenibile: Decreto Interministeriale 81/2020, annualità 2019-2023: Individuazione soggetti attuatori e destinazione di risorse per acquisto di bus urbani ed extraurbani

**DGR 1532 del 18/12/2023** - Indirizzi per il rinnovo dell'atto di imposizione, ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i. a La Ferroviaria Italiana SpA di fornire il servizio di gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria funzionali.

**DGR 36 del 22/01/2024** - Decreto Interministeriale n. 71 del 9 febbraio 2021. Acquisto autobus e realizzazione delle relative infrastrutture di supporto. APPROVAZIONE ACCORDO con la Città Metropolitana di Firenze.

**DGR 488 del 22/04/2024** - Trasporto pubblico locale: assegnazione contributi per la gestione delle funzioni per l'anno 2024 alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze

**DGR 566 del 13/05/2024** - Istituzione agevolazione tariffaria al fine di consentire l'accesso agli utenti dei servizi di tpl ferroviario sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga gestiti da TFT, in possesso di abbonamenti mensili o annuali, ai servizi di tpl automobilistico gestiti da Autolinee Toscane SpA sulle stesse relazioni di traffico, la domenica e nei giorni festivi – per il periodo 1.06.2024 – 31.12.2024

**DGR 567 del 13/05/2024** - Decreto Interministeriale 81/2020, residui annualità 2019-2022 ed annualità 2023: individuazione di 4 Comuni della provincia di Arezzo quali soggetti attuatori ed assegnazione loro risorse finanziarie.

**DGR 663 del 03/06/2024** - Trasporto pubblico locale. People Mover contributo in conto esercizio annualità 2024

**DGR 711 del 17/06/2024** - Trasporto pubblico locale: approvazione Accordo tra Regione Toscana e UPI Toscana per l'attività di supporto agli enti locali per gli affidamenti dei servizi di TPL nei lotti deboli e altre attività correlate all'esercizio della gestione delle funzioni.

**DGR 737 del 17/06/2024** - Contratto di concessione TPL del lotto unico. Servizi di trasporto pubblico locale automobilistico in ambito a domanda debole. Ulteriori risorse aggiuntive da assegnare alle Province per l'affidamento in via emergenziale ai sensi dell'articolo 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007.

### 3.2.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2026(*)			Gestione fino al 30/06/2024 (***)		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata	-	-	-	-	-	-
2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali	8.677.275	8.151.887	94%	7.056.150	6.381.182	90%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale (**)	5.755	5.755	100%	5.755	5.755	100%
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	247.163	195.718	79%	195.718	187.041	96%
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	13.964	9.860	71%	9.849	9.656	98%
<b>Totale obiettivo generale 2</b>	<b>8.944.156</b>	<b>8.363.219</b>	<b>94%</b>	<b>7.267.472</b>	<b>6.583.633</b>	<b>91%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2024)

(\*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2023.

(\*\*) Obiettivo specifico realizzato anche con risorse destinate all'obiettivo specifico 2.2.

(\*\*\*) I dati al 30/06/2024 non considerano le reimputazioni su date successive.

### 3.3. OBIETTIVO GENERALE 3

## AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E PER IL MIGLIORAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA STRADALE E FERROVIARIA

#### Obiettivo generale 3: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.1 Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano	3.1.1 Completamento linee 2 e 3 della tranvia fiorentina e realizzazione del People Mover a Pisa
		3.1.2 Integrazione rete tramviaria nella piana fiorentina e verso Bagno a Ripoli, azioni per qualificare i collegamenti metropolitani e ridurre l'inquinamento atmosferico
		3.1.3 Azioni per lo sviluppo dell'infrastrutturazione della mobilità urbana, a servizio del trasporto pubblico, qualificazione sosta e intermodalità
	3.2 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	3.2.1 Finanziamento interventi per il miglioramento della sicurezza stradale
		3.2.2 Collaborazione con lo Stato per le azioni di competenza nel campo della sicurezza ferroviaria in ambito europeo e nazionale
	3.3 Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	3.3.1 Azioni di finanziamento per la rete di interesse regionale
		3.3.2 Azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano
		3.3.3 Azioni di co-finanziamento piste o itinerari ciclabili che abbiano carattere interregionale e che siano previste almeno negli strumenti di programmazione di livello provinciale

Per ridurre i costi esterni della mobilità, la Regione promuove, attraverso il PRIIM, modalità di trasporto sostenibili in grado di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti (sistemi a guida vincolata in ambito urbano, mobilità ciclabile urbana ed extraurbana) e investe nella sicurezza per ridurre i costi sociali derivanti dall'incidentalità.

#### 3.3.1 SISTEMA TRAMVIARIO

- azioni PRIIM: 3.1.1; 3.1.2 -

Nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile perseguite dalla Regione Toscana attraverso il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità la Regione incentiva lo **sviluppo di sistemi di collegamento veloce a guida vincolata in ambito urbano ed extraurbano** che rappresentano una valida alternativa al trasporto privato, come dimostrano le linee tramviarie realizzate nell'area metropolitana fiorentina per il quale è in corso lo sviluppo della rete nei comuni della cintura metropolitana, con gli studi attualmente in corso sul collegamento tra le città di Firenze e Prato e per i prossimi studi sull'area di Pisa-Livorno-Lucca.

Per lo sviluppo del sistema tramviario sono stati attivati importanti investimenti grazie al **PNRR** (in particolare 150 mln di risorse PNRR a cui si aggiungono quasi 72 milioni del Fondo opere indifferibili per la realizzazione della linea 3.2.1 verso Bagno a Ripoli, oltre 222 mln a cui si aggiungono quasi 49 milioni del Fondo opere indifferibili per la realizzazione della linea 4.2 tratta

Le Piagge Campi Bisenzio ed ulteriori 7 mln per la linea 2 tratta 2 Variante alternativa al centro storico con lavori attualmente in corso) e grazie alla **nuova programmazione comunitaria del PR FESR 21-27** che mette a disposizione 111,5 milioni e alla **nuova programmazione nazionale del FSC 2021-2027** (Accordo per la Coesione sottoscritto il 13 marzo 2024) con la quale vengono destinati dalla Regione Toscana 113 milioni che consentono il completamento del quadro finanziario ad oggi stimato per l'estensione del sistema tramviario verso il comune di Sesto Fiorentino cofinanziando la realizzazione del primo lotto della Linea 2.2 "Aeroporto - Polo scientifico", che al momento si trova in fase di progettazione.

L'estensione della rete tramviaria ha tra i suoi obiettivi quello di sottrarre un'ulteriore quota di utenza dal trasporto privato alleggerendo inoltre il carico dal trasporto pubblico su gomma. Il risultato atteso che si vuole conseguire favorendo il potenziamento dei servizi di mobilità collettiva sostenibile in ambito urbano ed extraurbano, consiste nella maggiore sostenibilità della mobilità e nel miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale, in modo da attrarre nuova utenza con conseguente riduzione dell'impatto ambientale in termini di CO2, di emissioni inquinanti e di consumi energetici, garantendo inoltre la maggiore sicurezza della mobilità.

Di seguito quanto ad oggi realizzato ed in corso di realizzazione.

### COMPLETAMENTO DEL SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO

Il sistema tramviario fiorentino ad oggi vede completata e in funzione l'intera Linea T1 "Leonardo" il cui tracciato si sviluppa da Villa Costanza nel comune di Scandicci al Polo Ospedaliero di Careggi passando per la stazione di Santa Maria Novella e la linea T2 "Firenze Aeroporto – Piazza dell'Unità d'Italia" interscambiandosi con la T1 alla stazione di Santa Maria Novella e permette la connessione dell'Aeroporto, del Polo Universitario di Novoli e del Palazzo di Giustizia con la stazione ferroviaria e il centro cittadino.

La Linea T1 "Leonardo" si sviluppa per complessivi 11,5 km e 26 fermate (circa 40 minuti di percorrenza complessiva).



Il primo tratto della T1 da Scandicci a Santa Maria Novella è entrato in esercizio il 14 febbraio 2010 e da luglio 2018 è entrato in esercizio anche il tratto finale della linea da Santa Maria Novella a Careggi.

La linea T2 “Firenze Aeroporto – Piazza dell’Unità d’Italia” è entrata in esercizio l’11 febbraio 2019, si estende per circa 5,3 km (di cui 0,3 km condivisi con Linea 1) e 12 fermate (circa 22 minuti di percorrenza complessiva).



Le due linee T1 e T2 hanno portato ad un notevole miglioramento dei parametri ambientali grazie alla diminuzione del ricorso a mezzi privati motorizzati.

La linea T2 dovrà essere completata con il secondo tratto denominato “variante alternativa al Centro storico”, ad oggi in corso di completamento, che permetterà di connettere piazza dell’Unità d’Italia a Piazza della Libertà per poi attestarsi a piazza San Marco.

Complessivamente le due linee si sviluppano per un totale di **16,9 km** e **40** fermate, con una stima di frequentazione annua a regime di oltre 39 milioni di passeggeri annui, di cui oltre 14 mln che rinunceranno all’uso dell’autovettura, con un conseguente abbattimento della produzione di CO2 di oltre 12 mila tonnellate e con importanti ricadute anche in termini di economia e occupazione. 35 mln i passeggeri registrati nel 2023, con una piena ripresa rispetto ai livelli di utenza precedenti al Covid-19.

Il costo totale delle due linee è stato pari a oltre 616 mln, coperto anche grazie al contributo concesso dalla Regione Toscana nell’ambito del Programma Operativo Regionale POR CReO FESR 2007-2013 (per oltre 50 ml).

La Regione Toscana è stata parte attiva nella crescita dell’opera, realizzata dal Comune di Firenze in qualità di soggetto attuatore, monitorando l’avanzamento dei lavori e gestendo le criticità via via emerse attraverso una cabina di regia tecnico/istituzionale prevista dagli specifici Accordi di programma sottoscritti tra Regione e Comuni interessati a partire dall’Accordo del giugno 2016.

Per la gestione del servizio la Regione eroga annualmente al Comune di Firenze un importo di circa **14 ml** di euro.

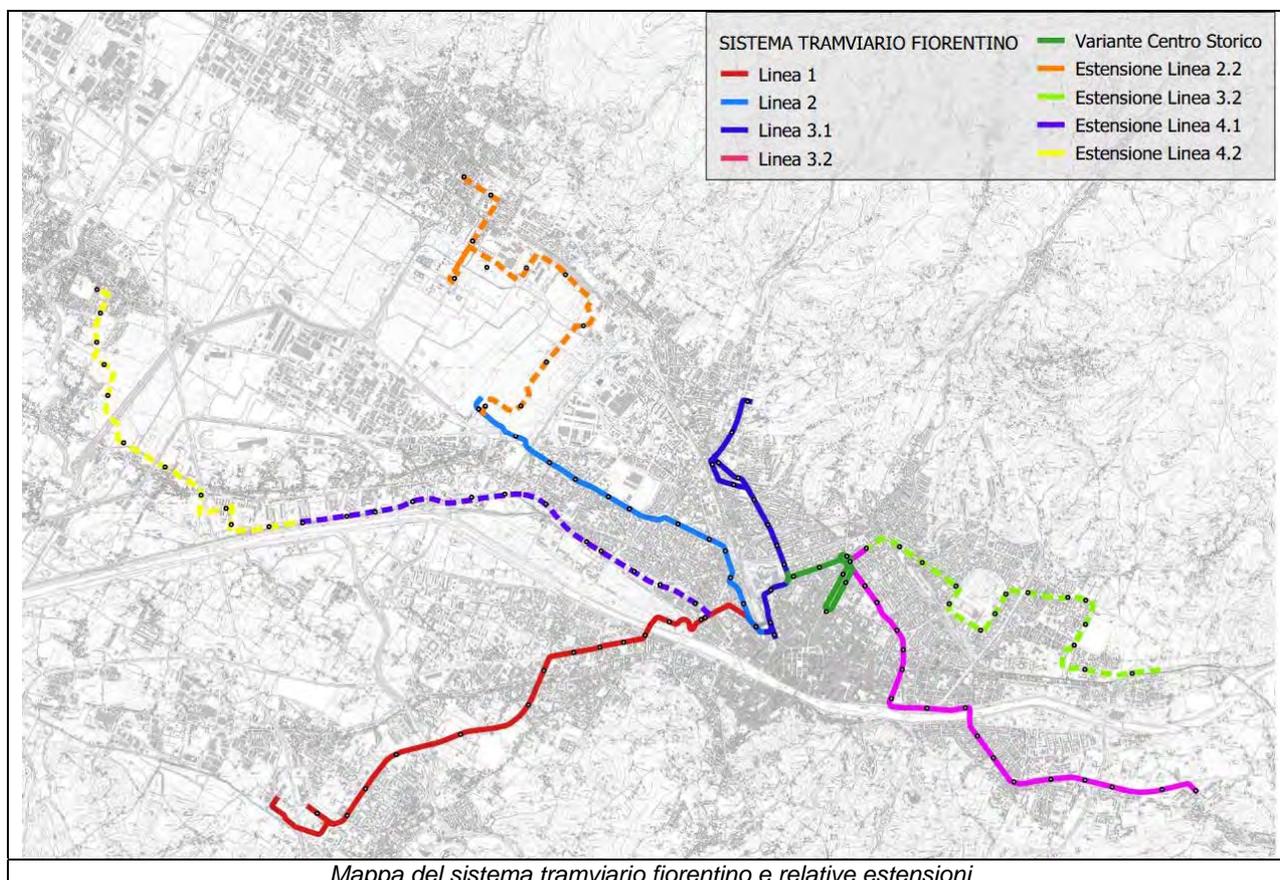
## ESTENSIONE DELLA RETE TRAMVIARIA NELL'AREA METROPOLITANA

L'area metropolitana di Firenze è interessata da un sistema integrato di collegamenti infrastrutturali, il cui obiettivo è garantirne un'adeguata accessibilità riducendo i livelli di congestione del traffico e i livelli di inquinamento atmosferico. Il sistema infrastrutturale della piana è in continua evoluzione e sono in corso di realizzazione varie opere.

L'estensione della rete tramviaria costituisce una delle principali azioni del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità ed ha tra i suoi obiettivi quello di consentire il trasporto rapido di massa tra la città di Firenze e i maggiori poli attrattori presenti nell'area metropolitana, sottraendo un'ulteriore quota di utenza dal trasporto privato e dal trasporto pubblico su gomma.

A questo proposito la Regione, la Città metropolitana il Comuni di Firenze e tutti i Comuni contermini hanno sottoscritto, a partire dal 2014 una serie di Accordi per la realizzazione e la gestione delle opere. In ultimo, a novembre 2021, è stato sottoscritto un Accordo di Programma all'interno del quale è stato definito il quadro di riferimento strategico delle nuove estensioni costituito rispettivamente dalle seguenti linee:

- Linea 3.2.1 da Piazza della Libertà a Bagno a Ripoli,
- Linea 3.2.2 da Piazza della Libertà a Rovezzano,
- Linea 2.2 Aeroporto-Sesto Fiorentino,
- Linea 4.1 da Leopolda a Le Piagge,
- Linea 4.2 da Le Piagge a Campi Bisenzio.
- Estensione Linea 1, tratto nord "Capolinea Careggi – Ospedale Pediatrico Meyer"
- Estensione Linea 1, tratto sud "Villa Costanza – Torre Rossa",



Mapa del sistema tramviario fiorentino e relative estensioni

IN ESERCIZIO:	IN CORSO:	IN PROGETTAZIONE:	IN FASE DI PFTE/STUDIO DI PREFATTIBILITÀ:
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea 1 - Firenze S.M.N. – Scandicci (in esercizio dal 14/02/2010);</li> <li>Linea 2 - Peretola – Piazza dell'Unità d'Italia (in esercizio dal 11/02/2019);</li> <li>Linea 3.1- Careggi – Firenze S.M.N. (in esercizio dal 16/07/2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea 2, Variante Alternativa al Centro Storico: finanziata con 7,2 mln PNRR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea 3.2 "Piazza della Libertà-Bagno a Ripoli": finanziata con 80 mln risorse regionali (di cui 10 mln FSC 14-20 (ex POR FESR 2014-2020) + 150 mln PNRR + 72 mln FOI</li> <li>Est. Linea 2.2 "Aeroporto-Polo scientifico Sesto Fiorentino" lotto 1: finanziata con 111,5 mln PR FESR 21-27+113 mln FSC 21-27</li> <li>Est. Linea 3.2. "Libertà – Rovezzano"</li> <li>Est. Linea 4.1 "Leopolda –Le Piagge"</li> <li>Est. Linea 4.2 "Le Piagge – Campi Bisenzio": finanziata con 222,5 mln PNRR + 49 FOI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estensione linea T1, tratto nord "Capolinea – Ospedale Pediatrico Meyer";</li> <li>Collegamento metropolitano "Firenze – Prato"</li> </ul>

In ottica di ulteriore completamento della linea 1 la Regione ha finanziato anche lo studio per il proseguimento di questa fino all'ospedale pediatrico Meyer e alla villa di Careggi, futura sede di un importante polo museale.

In questo contesto assume particolare importanza il **collegamento fra le città di Firenze e Prato**, lungo un corridoio infrastrutturale già individuato dagli strumenti di programmazione regionale.

Si ricorda inoltre che accanto alle linee per le quali la Regione partecipa al co-finanziamento della progettazione e/o realizzazione come previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto con gli Enti Locali interessati, la programmazione del completamento della rete tramviaria prevede, inoltre, la progettazione/realizzazione delle ulteriori seguenti linee:

- il completamento della linea 2, tramite la realizzazione della cosiddetta "**Variante Alternativa al Centro Storico - VACS II lotto**", che consentirà di raggiungere piazza della Libertà e piazza San Marco – la fine dei lavori e la messa in esercizio sono previsti entro il 31/12/2024;

- la **linea 3.2.2 Libertà – Rovezzano**. Il progetto prevede un'estensione di circa 6 km e 15 fermate; si è conclusa la Conferenza di Servizi relativa all'approvazione del progetto definitivo;

- la **linea 4.1 Leopolda-Piagge**. Il progetto definitivo è stato trasmesso al Ministero, responsabile del coordinamento della procedura approvativa. La linea, che prevede il capolinea in corrispondenza della stazione ferroviaria Le Piagge, costituisce il primo tratto di tramvia che porterà a Campi Bisenzio insieme alla realizzazione della linea 4.2.

I nuovi tratti di estensione tramviaria da realizzare con i fondi a disposizione assommano a circa 33,5 km, per un numero complessivo di nuove fermate pari a 73; complessivamente, considerando anche i tratti attualmente in esercizio, l'estensione della rete supererà i 50 km con oltre 110 fermate.

Di seguito il dettaglio delle lunghezze e delle fermate riferite alle linee di estensione tramviaria (fonte Comune di Firenze).

LINEA	lunghezza Km	fermate
VACS - Variante Alternativa al Centro Storico	2,5	6
3.2.1 Libertà - Bagno a Ripoli	7,2	17
3.2.2 - Libertà – Rovezzano	6,2	15
4.1 - Leopolda - Le Piagge	6,2	13
4.2 - Le Piagge – Campi Bisenzio	5,4	11
2.2 - Aeroporto-Sesto Fiorentino	6	11
<b>TOTALE</b>	<b>33,5</b>	<b>73</b>

## **LINEA 2.2 AEROPORTO-SESTO FIORENTINO**

L'estensione della Linea 2 "Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino" con riferimento al primo lotto fino al Polo scientifico prevede una lunghezza di circa 6 km per un costo stimato di 230 mln, ad oggi coperto con fondi della nuova programmazione destinati da parte della Regione Toscana PR FESR 2021-2027 per un importo di 111,5 mln, con fondi FSC 21-27 per 113 mln (Accordo per la Coesione 21-27 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Toscana, approvato con DGR 289/2024 e firmato il 13 marzo scorso) e risorse regionali per la progettazione pari a oltre 4,6 mln, oltre a fondi comunali.

Nel mese di maggio 2024, a seguito dell'aggiornamento del quadro economico e della variante progettuale, apportata sulla base delle indicazioni ricevute dal Collegio di Vigilanza, il comune di Firenze ha rideterminato il costo della progettazione definitiva della linea 2.2 "Aeroporto – Sesto Fiorentino" segnalando un incremento di costo di 1,1 mln, coperto dalla Regione Toscana anche al fine di permettere il rispetto dei vincoli temporali imposti dalla programmazione europea e nazionale PR FESR 21-27 e FSC 21-27. È ad oggi in fase di avvio la progettazione definitiva per procedere alla gara e al conseguente avvio effettivo dei lavori.

La Regione è impegnata anche sul secondo lotto della linea, che in uscita dal Polo Scientifico transiterà verso il centro di Sesto Fiorentino lungo l'asse di via Neruda/viale dei Mille con capolinea in Piazza Spartaco Lavagnini. Il costo di questo tratto ammonterà a circa 40 mln, di minore entità rispetto al primo lotto. A fronte quindi di un investimento totale previsto per l'intera linea 2.2 di circa 270 milioni di euro, 230 milioni sono già stati reperiti.

Ad aprile 2022 è stato definito il nuovo tracciato, frutto di un'intesa fra la Regione, i Comuni interessati e l'Università che prevede anche un sistema ciclabile all'interno del polo che consentirà un interscambio costante con le due ruote e con l'obiettivo di collegare il centro di Sesto con la rete della linea 2 della tramvia integrandosi perfettamente con l'aeroporto di Firenze senza interruzione di tracciato. Il posizionamento delle fermate sul tracciato aggiornato consentirà una migliore accessibilità all'area commerciale e alla futura università di Agraria.

La linea tramviaria 2.2 collegherà l'aeroporto di Peretola con il centro di Sesto Fiorentino. Costituisce l'estensione della linea 2 Unità – Aeroporto in esercizio dal febbraio 2019 e il tracciato si svilupperà senza interruzione di carico dopo l'attuale sottopasso di viale Guidoni, nei pressi dell'aeroporto. Il tracciato si sviluppa con 11 fermate presso punti focali del territorio come l'aeroporto, la Scuola Marescialli, il Polo Scientifico e il centro di Sesto. La linea permetterà inoltre la possibilità di interscambio modale con la ferrovia Firenze-Prato, in corrispondenza della stazione ferroviaria di Castello.

### **LINEA 3.2.1 PIAZZA DELLA LIBERTÀ - BAGNO A RIPOLI**

La linea 3.2 Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli risulta avere lunghezza di circa 7.2 km, numero di fermate pari a 17 e una frequentazione di passeggeri/anno prevista di oltre 11 mln.

Il costo dell'opera è di oltre 457 mln la cui copertura è assicurata dai seguenti fondi pubblici: 150 mln di risorse PNRR, 72 mln di risorse del Fondo opere indifferibili, 50 mln fondi ministeriali, 80 mln di fondi da bilancio regionale (10 mln FSC 14-20 e 70 mln regionali) per la realizzazione dell'opera ed un finanziamento regionale di 3 mln per la progettazione.

In data 15 maggio 2024 è stato sottoscritto il VII Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione ai fini dell'avvio della fase di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori.

### **LINEA 4 LEOPOLDA-CAMPI BISENZIO**

La linea 4 nel suo complesso si sviluppa dalla stazione Leopolda fino al centro urbano di Campi Bisenzio per circa 11,6 km con 24 fermate.

A livello realizzativo si suddivide in 2 tratte, rispettivamente Leopolda - le Piagge (linea 4.1) e Le Piagge – Campi Bisenzio (linea 4.2), di seguito il dettaglio.

#### **Linea 4.1 - Leopolda - Le Piagge**

La linea 4.1 Leopolda-Piagge si sviluppa tra la zona di Porta al Prato e l'area delle Piagge, costituendo il primo lotto della complessiva linea 4 di collegamento tra la città di Firenze e il centro abitato di Campi Bisenzio.

Il tracciato si interconnette con la Linea 1 in corrispondenza della fermata Porta al Prato-Leopolda su viale Fratelli Rosselli e si estende poi lungo il sedime ferroviario della linea preesistente Firenze-Empoli (già dismessa da RFI) fino alla ex Stazione delle Cascine.

Dopo aver sottoattraversato il viadotto dell'Indiano e la sede ferroviaria proveniente da Firenze Rifredi, il tracciato arriva fino alla zona della stazione ferroviaria delle Piagge, dove è previsto il capolinea e la connessione con la futura estensione verso Campi Bisenzio.

La linea si sviluppa per circa 6,2 km, di cui circa metà la ex sede ferroviaria Leopolda-Cascine e circa metà in sede propria di nuova realizzazione. Lungo il tracciato sono previste 13 fermate la cui posizione è valutata sulla base delle previsioni urbanistiche e mira ad ottimizzare la possibilità di fruibilità da parte degli utenti.

Il valore economico della linea è di circa 230 ml a cui si aggiungono le opere connesse di nuova viabilità e parcheggi del valore di ulteriori 60 ml. Tutta la linea costituisce opzione di gara nell'ambito dell'appalto principale riferito alla linea 4.2

#### **Linea 4.2 - Le Piagge – Campi Bisenzio**

La linea tramviaria 4.2 costituisce il collegamento dalla stazione Le Piagge all'abitato di San Donnino e da questo fino al centro di Campi Bisenzio, rappresentando di fatto il prolungamento della Linea 4.1 "Leopolda-Piagge": insieme costituiscono la linea tramviaria 4, un'opera di importanza strategica che si inserisce nel sistema tramviario fiorentino e che fa parte di un sistema intercomunale che collega il comune di Firenze con il comune di Campi Bisenzio interconnettendosi alla linea 1 in corrispondenza della stazione Leopolda Porta al Prato. Obiettivo principale della progettazione è il miglioramento dell'offerta di mobilità pubblica da e verso il capoluogo fiorentino con un sistema di trasporto alternativo a quello su gomma, al fine di ridurre il traffico veicolare che investe il centro e tutta l'area limitrofa ad esso.

Nel suo sviluppo la linea 4.2 insiste sui territori di Firenze e Campi Bisenzio e la sua lunghezza, misurata a partire dal termine linea 4.1 in prossimità del capolinea Piagge fino al capolinea Rucellai in Piazza Aldo Moro, è di circa 5,4 km. Sono previste undici fermate; il deposito per il rimessaggio e la manutenzione dei mezzi in esercizio sulla linea sarà realizzato in un'area nel comune di Firenze a sud dell'abitato di San Donnino.

Il territorio attraversato si presenta solo parzialmente urbanizzato: alcune aree del centro abitato di Campi e delle Piagge sono caratterizzate da un tessuto edilizio urbano, mentre altre, come il territorio compreso tra San Donnino e San Piero a Ponti, hanno caratteristiche extraurbane. Per gran parte del suo sviluppo il tracciato si affianca alle direttrici principali di traffico senza apportare modifiche alla sede stradale attuale.

Lungo il tracciato sono state individuate delle aree da destinarsi a parcheggi, per favorire lo scambio intermodale tra il traffico privato e il trasporto pubblico, di cui il principale con circa 340 posti auto è il parcheggio Castagno, ubicato in prossimità dell'omonima fermata.

La realizzazione della linea 4.2 inciderà sull'intera rete tramviaria portando un incremento previsionale al 2035 di circa 5,5 milioni di passeggeri. Il valore economico della linea è di circa 283 mln finanziata quasi interamente con fondi PNRR e con una quota parte di fondi regionali pari a 4,3 mln per la progettazione.

Attualmente è in corso di svolgimento il procedimento unico di autorizzazione ambientale da parte del Comune di Campi Bisenzio.

### **ESTENSIONE LINEA T1, TRATTO NORD CAPOLINEA – OSPEDALE PEDIATRICO MEYER**

Tra le estensioni previste nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 c'è anche il prolungamento di linea 1 che collegherà l'ospedale di Careggi fino all'ospedale pediatrico Meyer per la quale Regione Toscana ha stanziato 180 mila euro per la progettazione di fattibilità tecnico economica sull'annualità 2024. Il costo dell'opera potrà essere stimato solo successivamente.

### **COLLEGAMENTO METROPOLITANO FIRENZE – PRATO**

Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 e DGR 629 del 27/05/2024 è prevista la destinazione di risorse regionali per 100 mila euro per gli studi preliminari di approfondimento e verifica degli aspetti di fattibilità tecnica, trasportistica ed economico-finanziaria per il collegamento infrastrutturale metropolitano fra le Città di Firenze e Prato.

L'obiettivo generale condiviso è stato quello di un collegamento rapido e distribuito ad alta frequenza finalizzato alla connessione di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Prato area ex Banci con passaggio dai principali poli attrattori, con finalità principale di decongestionamento del traffico sugli assi stradali di collegamento FI – PO.

I primi risultati dello studio trasportistico e territoriale sono stati presentati nel 2023. Nel corso del 2024 ha preso avvio lo studio di sostenibilità economica-finanziaria degli scenari che hanno mostrato le migliori performance trasportistiche in termini di frequentazione potenziale.

A seguito dei risultati della prima fase, la Giunta regionale ha destinato ulteriori risorse per la prosecuzione degli studi finalizzandoli alle verifiche di fattibilità di un lotto funzionale Prato – Campi Bisenzio ai fini della partecipazione ad eventuali opportunità di finanziamento nazionali o comunitarie.

### **VERSO UN SISTEMA TRAMVIARIO DI AREA VASTA LIVORNO-PISA-LUCCA**

La Regione Toscana ha avviato una serie di approfondimenti relativi alla fattibilità di collegamenti infrastrutturali metropolitani. Oltre all'area Firenze-Prato, sono in corso le interlocuzioni per ulteriori verifiche per l'area Pisa-Livorno-Lucca. Entrambe le aree hanno una connotazione specifica nella programmazione regionale, in qualità di aree integrate urbane (AIU), per le quali occorre superare i confini amministrativi comunali e provinciali adottando una scala adeguata di governance multilivello.

In questo contesto è fondamentale valutare, alla luce delle esigenze di un territorio che ha caratteristiche dinamiche ed una densità diversa da quella propriamente urbana, la risposta più adeguata in un sistema con caratteristiche intermedie tra la ferrovia e la tramvia. In questo senso si sviluppano le analisi relative ad una tramvia di tipo veloce, che possa viaggiare in ambito urbano e periurbano.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato uno specifico avviso per la presentazione di istanze ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del trasporto rapido di massa. Le Amministrazioni interessate potranno

proporre interventi entro la data del 31.10.2024, che verranno poi valutati dallo stesso Ministero ai fini di una loro programmazione, sulla base delle risorse disponibili.

**LR n.30 del 10/09/2024 - Disposizioni in materia di servizi di trasporto pubblico locale a guida vincolata e in sede propria interprovinciali, diversi da quelli ferroviari. Modifiche alla LR 42/1998 e alla LR 88/1998.**

Con tale normativa la Regione diventa competente per l'esercizio delle funzioni relative al servizio di trasporto pubblico locale a guida vincolata e in sede propria che interessa i territori di province diverse.

La Regione Toscana, in coerenza con i principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità ed unicità dell'amministrazione, con la l.r. 42/1998 individua i livelli di governo del trasporto pubblico locale mediante il conferimento agli enti locali di tutte le funzioni che non richiedano l'esercizio unitario su base regionale, e stabilisce le modalità per l'esercizio delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale.

Nella prospettiva di una futura programmazione e istituzione di una tipologia sovraprovinciale di servizio di trasporto, precedentemente non presente in ambito regionale, si è reso necessario un intervento normativo sulle leggi regionali di riferimento per allocare a livello regionale, analogamente a quanto già previsto per i servizi automobilistici interprovinciali, la competenza per l'esercizio delle funzioni relative al servizio di trasporto che interessa i territori di province diverse con questa specifica tipologia di infrastruttura.

### 3.3.2 MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA ED INTERMODALITÀ

-azioni PRIIM: 3.1.3 -

Nell'ambito della mobilità sostenibile, il PRIIM promuove azioni sulla mobilità urbana a servizio del trasporto pubblico locale, della qualificazione della sosta e dell'intermodalità.

Particolare attenzione ad interventi di mobilità sostenibile in ambito urbano è data dalla **programmazione comunitaria 2014-2020 del POR CreO FESR**, che ha destinato importanti risorse a favore di interventi che ricadono in Comuni inseriti nelle aree funzionali urbane che comprendono comuni dotati di stazione ferro-tramviaria (80 su tutto il territorio), con l'obiettivo di rafforzare la mobilità sostenibile e concorrere alla strategia per l'abbattimento della CO2.

Per quanto riguarda la programmazione 2014-2020 in corso di conclusione, all'interno dell'**Asse IV** una linea di intervento è dedicata allo sviluppo di "**Azioni integrate per la mobilità**" (**azione 4.6.1 sub b**) che ha finanziato le seguenti tipologie di interventi:

- la realizzazione e/o il potenziamento dei sistemi di interscambio fra le diverse modalità di spostamento anche mediante la dotazione di tecnologie ICT;
- la riqualificazione del sistema di mobilità dolce di raccordo e perimetrazione di aree urbane funzionali ai sistemi d'interscambio (mediante ad esempio la creazione di percorsi e corsie preferenziali per il transito dei mezzi pubblici, le opere di pedonalizzazione, di moderazione del traffico e di implementazione delle zone 30, etc).

In particolare sono stati finanziati 5 interventi (Provincia di Livorno, Comuni di Pisa, Livorno, Cecina, Rosignano Marittimo) per un totale di risorse pari a 3,75 mln. Gli interventi sono quasi completamente conclusi.

Per quanto riguarda invece l'**Asse VI "Urbano"** del POR FESR 2014-2020, sono stati finanziati **Progetti di Innovazione Urbana (PIU)**, con interventi a favore della mobilità dolce e ciclopedonale, interventi a sostegno di un utilizzo maggiore del trasporto pubblico e di sistemi di mobilità alternativa al trasporto privato e interventi in favore dell'intermodalità.

In particolare si tratta di otto Progetti di Innovazione Urbana Sostenibile per i comuni di Pisa, Lucca, Cecina, Rosignano Marittimo, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, Montemurlo-Montale, Capannori, Prato con un contributo POR destinato di quasi 8 mln di euro su un totale di circa 50 mln dedicato all'Asse urbano. Le tipologie di interventi di mobilità sostenibile proposte dai Comuni all'interno delle operazioni contenute nei PIU riguardano la realizzazione di piste e collegamenti ciclabili, piste ciclopedonali, rampe e sottopassi ciclopedonali, bike-sharing, aree e parcheggi di interscambio, zone 30, interventi di razionalizzazione della viabilità e della circolazione, nonché interventi relativi alla sicurezza.

Nell'ambito della programmazione europea del POR FESR 2014-2020 sono stati inoltre finanziati interventi finalizzati al potenziamento del sistema di ciclovie urbane (**Asse IV, azione 4.6.4 sub a) procedura 2 - "Piste ciclabili in ambito urbano"**).

In modo specifico, a marzo 2017 è stato pubblicato un bando per la presentazione di progetti da parte degli Enti Locali per la realizzazione di interventi dedicati allo sviluppo della mobilità ciclopedonale in ambito urbano. Sono stati finanziati 9 interventi (comuni di Vaiano/Prato, Borgo S. Lorenzo, Empoli, Murlo, Scandicci, Montelupo, Pontassieve, Livorno, Rosignano); gran parte di questi sono già conclusi.

Ulteriori risorse sono previste dal **nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2021-2027** del PR FESR che prevede, all'interno dell'Obiettivo Prioritario 2 "Un'Europa più verde" - Priorità 3 "Mobilità urbana sostenibile" - Obiettivo Specifico 2.8 "Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio (FESR)", una specifica azione, Azione 2.8.2 Piste ciclabili, con una dotazione finanziaria di 11 mln, finalizzata all'incremento delle infrastrutture ciclopedonali che possano favorire l'utilizzo delle biciclette quale mezzo di trasporto per la mobilità con una corrispondente riduzione delle emissioni in atmosfera.

Nel maggio 2020, anche in risposta agli effetti dell'emergenza sanitaria da Covid-19 che ha creato una riduzione della domanda di trasporto pubblico locale, la Regione ha finanziato con oltre 1,1 mln di fondi regionali la realizzazione di 34 interventi di mobilità ciclabile e sostenibile in ambito urbano nei vari Comuni della Toscana. Il bando era rivolto a tutti i comuni della Toscana dando priorità ai centri urbani maggiori dove si contrano i principali poli attrattori di mobilità, con la finalità di incentivare modalità di spostamento alternative al mezzo privato motorizzato, con impatti positivi sia sul traffico che sui parametri ambientali riguardanti la qualità dell'aria.

Si ricorda inoltre la **Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)**, prevista nell'Accordo di Partenariato Italia per la politica di coesione 2014-2020, che nasce con l'obiettivo di invertire e migliorare le tendenze demografiche in atto in alcuni territori fragili dal punto di vista dell'accessibilità ad alcuni servizi essenziali considerati alla base del diritto di cittadinanza (tra cui i trasporti), ma che spesso presentano potenzialità di sviluppo sotto-utilizzate e che sono considerati veri e propri fattori sviluppo per la valorizzazione territoriale. La strategia è parte integrante della programmazione regionale, ma anche del PNRR e Fondo Complementare, e della nuova programmazione europea 2021-2027.

All'interno della Strategia sono tre le aree approvate nelle quali sono finanziati anche interventi ed azioni legate alla mobilità sostenibile: Area Casentino-Valtiberina, Area Garfagnana (Garfagnana - Lunigiana -Media Valle del Serchio-Appennino Pistoiese) e Area Valdarno e Val di Sieve ("Valdarno - Valdisieve - Mugello - Val di Bisenzio").

Con la programmazione FESR 2021-2027 le aree considerate salgono a sei, comprendendo anche "Alta Valdera - Alta Valdicecina – Colline Metallifere – Valdimerse", "Amiata Valdorcina - Amiata Grossetana - Colline del Fiora", "Valdichiana Senese", mentre solo le prime cinque aree sono considerate dalla Strategia Nazionale Aree Interne 2021-2027 per interventi che possono comprendere anche il tema della mobilità sostenibile oltre che della accessibilità.

Per un richiamo agli interventi di recupero e valorizzazione di edifici e aree di stazioni ferroviarie finanziati a valere sulla Strategia nazionale e regionale per le aree interne si rinvia al par. 3.1.4 “Ferrovie”, mentre interventi per il miglioramento dell’accessibilità e della sicurezza stradale delle aree interne (per le 5 aree finanziate dalla SNAI) sono finanziati con risorse del Piano Complementare al PNRR di cui si dà conto nel par. 3.1.3 “Strade di interesse regionale”.

Si ricorda infine quale intervento strategico per la mobilità sostenibile urbana e l’intermodalità la realizzazione del **People Mover** di collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l’aeroporto, inaugurato a marzo 2017, quale modalità di trasporto sostenibile in ambito urbano che migliora l’accessibilità, promuove la mobilità intermodale e contribuisce alla riduzione dell’impatto ambientale dei trasporti. L’opera ha previsto un investimento complessivo di 72 mln, in parte finanziato tramite risorse della programmazione comunitaria del POR CreO FESR 2007-2013, in parte tramite project financing.

### 3.3.3 SICUREZZA STRADALE

- azioni PRIIM: 3.2.1 -

La strategia regionale per migliorare i livelli di sicurezza stradale in Toscana (anche con riferimento a quanto prevede la specifica legge regionale in materia, LR. 19/2011) è basata su azioni di adeguamento delle infrastrutture che presentano criticità con interventi perlopiù puntuali volti alla messa in sicurezza degli utenti della strada (conducenti e utenti deboli - pedoni, ciclisti, motociclisti).

Numerose opere di sicurezza stradale sono state cofinanziate nell’ambito dei vari bandi regionali realizzati dal 2014 ad oggi, per i quali la Regione ha stanziato oltre 17 mln per 221 progetti.

196 gli interventi che hanno ricevuto il contributo; le risorse assegnate ammontano a poco più di 15 mln, per un investimento totale in sicurezza stradale pari ad oltre 32 mln. Si tratta in particolare di:

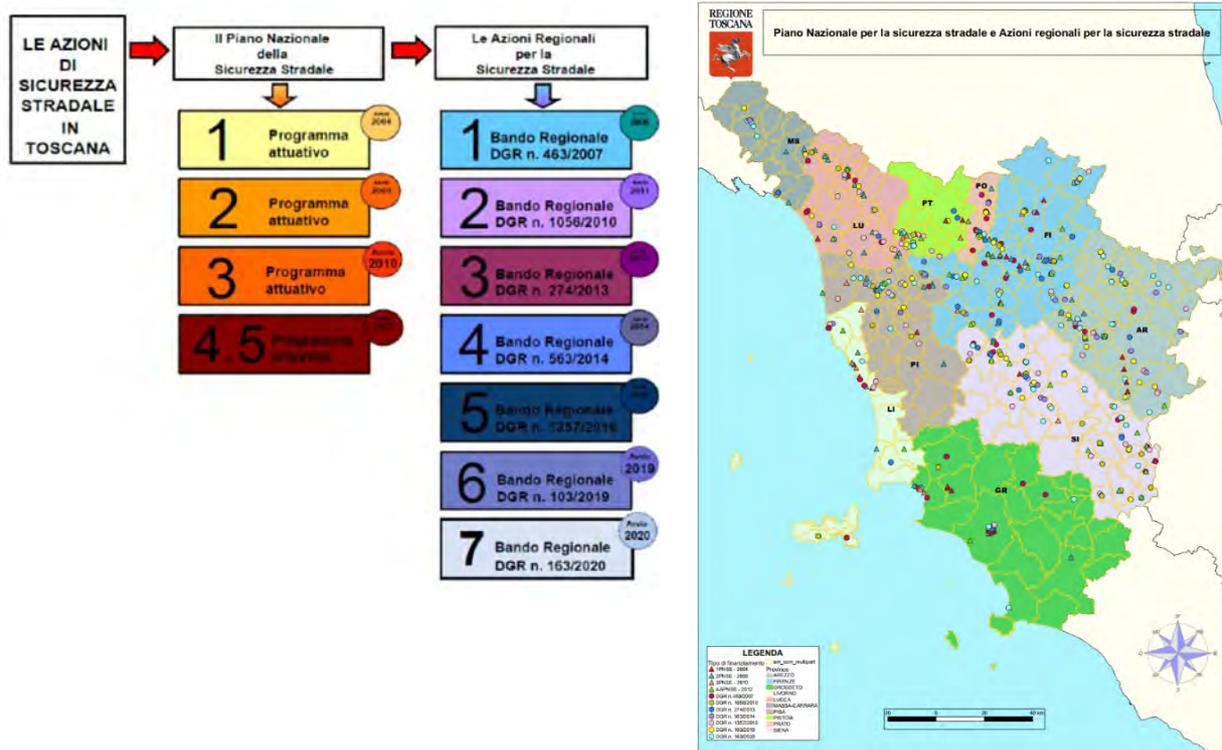
- 151 proposte su strade provinciali, comunali e di ambito urbano;
- 42 proposte su strade regionali nelle tratte interne ai centri abitati;
- 3 proposte dedicate al campo d’intervento dell’incidentalità stradale cagionata dalla fauna selvatica.

L’ultimo bando è stato attivato a marzo 2020 (DGR 163/2020) mettendo a disposizione 5 mln per il miglioramento della sicurezza stradale in Toscana (1 mln sul 2021 e 4 mln sul 2022), in favore di Città Metropolitana, Province e Comuni della Toscana con interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale su strade provinciali, comunali e di ambito urbano, oppure su tratti di strade regionali o nazionali interne ai centri abitati.

Nel complesso sono stati impegnati oltre 3,9 mln per 60 progetti (con un investimento di 10,3 mln): gli interventi con lavori conclusi al 2023 sono 59, uno in corso di realizzazione.

La maggior parte dei progetti è stata orientata alla messa in sicurezza degli utenti deboli della strada (attraverso la realizzazione di marciapiedi, attraversamenti pedonali luminosi, piste ciclabili), contribuendo alla creazione di percorsi sicuri e di mobilità sostenibile, o alla messa in sicurezza di intersezioni stradali pericolose.

Se facciamo riferimento al periodo precedente al PRIIM, dal 2004 ad oggi, la Regione ha attivato complessivamente 5 programmi attuativi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e 7 bandi regionali per un impegno finanziario iniziale di oltre 60 mln con un investimento complessivo sul territorio di oltre 150 mln finanziando circa **480 interventi** sulle strade al fine di migliorare le infrastrutture stradali e di ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali.



Facendo riferimento ai dati relativi all'incidentalità stradale, nel periodo 2010-2023 si è ridotto del 34,0% il dato dei decessi; in riduzione anche il numero degli incidenti (-20,8%) e dei feriti registrati (-24,5%). Il maggior risultato è stato ottenuto nel 2020 con una riduzione del 50,3%, anche se in parte derivante dalle limitazioni alla circolazione conseguenti il Covid.

Nella tabella sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi, con i relativi finanziamenti assegnati (contributo regionale della graduatoria di merito), al netto di quanto disimpegnato (risorse libere e vincolate – interventi defianziati), suddivisi per ambito provinciale con l'indicazione dell'entità delle risorse ad oggi attivate (costo dei progetti indicati in sede di domanda di partecipazione) e della quota a carico dei soggetti beneficiari.

INVESTIMENTI COMPLESSIVI IN SICUREZZA STRADALE DAL 2004						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	Numero interventi con contributo attivo	Costo dei progetti (in fase di domanda)	Quota a carico dei beneficiari	CONTRIBUTO REGIONALE (graduatoria di merito)
Provincia di Arezzo	AR	107	65	18.586.394,47	10.726.087,38	7.860.307,09
Città Metropolitana di Firenze	FI	189	106	30.545.163,69	17.070.134,51	13.475.029,18
Provincia di Grosseto	GR	66	41	11.224.050,26	6.899.067,50	4.324.982,76
Provincia di Livorno	LI	52	23	9.241.768,67	6.175.431,81	3.066.336,86
Provincia di Lucca	LU	85	55	15.812.328,04	8.483.970,24	7.328.357,80
Provincia di Massa Carrara	MS	34	9	3.887.367,78	2.267.595,34	1.619.772,44
Provincia di Pisa	PI	69	37	9.123.953,06	5.552.049,70	3.571.903,36
Provincia di Pistoia	PT	61	26	6.232.453,07	3.607.174,07	2.625.279,00
Provincia di Prato	PO	41	21	9.311.269,79	5.400.306,50	3.910.963,29
Provincia di Siena	SI	175	96	25.676.358,29	16.202.805,19	9.473.553,10
<b>TOTALE ATTIVI</b>		-	-	<b>479</b>	139.641.107,12	57.256.484,88

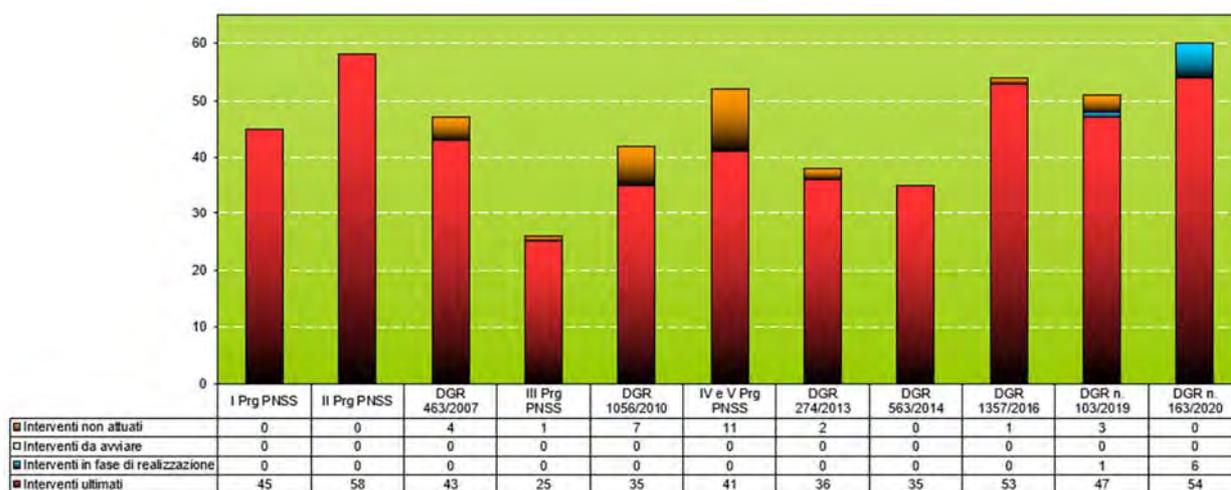
INTERVENTI DEFINANZIATI (*)	-	-	29	12.332.201,17	3.590.451,87
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>802</b>	<b>802</b>	<b>508</b>	<b>151.973.308,29</b>	<b>60.846.936,75</b>

(\*) Le risorse sono state in parte riutilizzate e riassegnate.

Nello schema sotto sono riportate le iniziative attivate e le relative linee di finanziamento nazionali (fondi vincolati) e regionali. Il bando di cui alla DGR n. 1357/2016 è stato attivato sia con risorse regionali che con risorse nazionali derivanti da economie su progetti conclusi e da economie d'impegno di progetti defINANZIATI.

Lo stato di attuazione a dicembre 2023 degli interventi attivati dalla Regione evidenzia come risultino ultimati 477 interventi ed i restanti 2 siano in fase di realizzazione (un riepilogo degli interventi di sicurezza stradale attivati sul territorio è illustrato nell'appendice cartografica di cui all'allegato 3).

#### Stato attuazione interventi



Accanto ai finanziamenti per la sicurezza stradale sopra descritti proseguono le attività legate agli altri strumenti regionali, tra cui le attività dell'**Osservatorio regionale sulla Sicurezza Stradale**, che promuove approfondimenti nei diversi ambiti d'intervento legati alla sicurezza stradale (quelli connessi alle infrastrutture stradali, i comportamenti umani alla guida, gli aspetti di sicurezza attiva e passiva dei veicoli, i profili ed il lavoro dei soggetti che intervengono nel rilievo dei sinistri e degli operatori del soccorso, quelli di carattere normativo a seguito dell'introduzione della legge sull'omicidio stradale, il tema della resilienza e della promozione della sicurezza stradale nelle scuole, gli stili di vita e le dipendenze, le migliori governance e le buone pratiche, etc.).

Continua inoltre l'attività, la manutenzione, il completamento e l'implementazione del sistema **SIRSS**, tramite il quale viene attuato in Toscana in Protocollo con Istat per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale. Il SIRSS con la propria banca dati costituisce il soggetto preposto a fornire dati, informazioni, analisi e studi per lo svolgimento delle funzioni dell'Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale, come previsto dalla L.R. n. 19/2011. A maggio 2024 la Giunta ha approvato la prosecuzione del progetto SIRSS per gli anni 2024 – 2026; a luglio 2024 è stata sottoscritta la convenzione per la prosecuzione del progetto nel triennio 2024-2026; nello stesso mese di luglio 2024 sono stati impegnati 150.000 euro sul 2024, 116.150 euro sul 2025 e 230.000 euro sul 2026.

Nell'ambito del Protocollo tra Regione Toscana ed Istat, nel mese di maggio 2024 è stata completata la raccolta dei dati degli incidenti stradali rilevati nel 2023 dalle polizie municipali toscane e verificati gli incidenti rilevati da Polizia Stradale e Carabinieri raccolti da Istat e trasmessi da questa alle Regioni aderenti al Protocollo. Dopo il forte calo dell'incidentalità stradale registrato nel 2020, conseguente anche alle limitazioni della mobilità connesse alla

pandemia, e il successivo incremento registrato nel 2021 e nel 2022, il 2023 è stato caratterizzato da una riduzione di tutti gli indicatori di incidentalità (si veda anche il paragrafo 3.3.6 “Indicatori”). È in corso la raccolta relativa al 2024.

I risultati delle indagini campionarie volte ad aumentare la conoscenza delle dinamiche relative all'incidentalità stradale, del Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale sono disponibili con i rapporti completi ed i dati (consultabili e scaricabili) all'indirizzo [www.regione.toscana.it/statistiche/pubblicazioni-statistiche](http://www.regione.toscana.it/statistiche/pubblicazioni-statistiche) e alla pagina del sito regionale del Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale [www.regione.toscana.it/-/centro-di-monitoraggio-regionale-per-la-sicurezza-stradale](http://www.regione.toscana.it/-/centro-di-monitoraggio-regionale-per-la-sicurezza-stradale).

### 3.3.4 SICUREZZA FERROVIARIA

- azioni PRIIM: 3.2.2 -

Il PRIIM promuove azioni nel campo della sicurezza ferroviaria.

In particolare sono finanziati interventi sulla **linea Sinalunga-Arezzo-Stia** di proprietà della Regione Toscana, in gestione a LFI (La Ferrovia Italiana), che si sviluppa in due linee elettrificate a binario unico Arezzo – Stia (44,3 km) e Arezzo – Sinalunga (39,4 km), per complessivi 83,70 km; punti di interconnessione con la rete nazionale RFI si hanno nella stazione di Arezzo, sulla linea dorsale Firenze- Roma e nella stazione di Sinalunga, sulla linea Siena – Chiusi (non elettrificata). La linea Arezzo – Stia comprende 8 stazioni e 8 fermate, oltre a 24 passaggi a livello; la linea Arezzo – Sinalunga comprende 4 stazioni e 3 fermate oltre a 12 passaggi a livello.

Sono in corso, e in parte conclusi, interventi per ammodernare e rendere più sicura la linea. Tali interventi prevedono l'installazione di un sistema di sicurezza utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee (intervento sostenuto da un investimento regionale di 20 mln (di cui 4 mln destinati all'attrezzaggio con il sistema ERTMS del materiale rotabile) ed implementato con ulteriori 3 mln di risorse residue FSC per un intervento aggiuntivo), oltre a ulteriori interventi finanziati con 2,4 mln di risorse FSC (Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria all'interno del Piano Operativo infrastrutture del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020).

Queste opere completano l'intervento per ammodernare e rendere più sicura la ferrovia attraverso l'installazione su tutta la linea (e sul materiale rotabile utilizzato) del sistema di sicurezza ERTMS – ETCS2, di massima affidabilità, utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee (ad oggi l'intera rete è dotata di sistema elettrico conta assi, in modo da garantire l'accesso di un solo treno alla volta in ciascuna delle tratte a garanzia della sicurezza).

Oltre all'ERTMS di cui sopra, i tre interventi originari finanziati grazie ai fondi FSC consistono in:  
- modifica e implementazione dei circuiti di binario dei passaggi a livello automatici di linea: l'intervento consiste nella sostituzione dei circuiti di binario presenti sui passaggi a livello automatici dell'intera linea uniformandosi al sistema ferroviario nazionale gestito da Rete Ferroviaria Italiana – l'intervento è già concluso;

- messa in sicurezza degli impianti della stazione di Badia al Pino – Civitella in Val di Chiana della ferrovia Arezzo – Sinalunga: il progetto prevede interventi sugli apparati di stazione per consentire l'ingresso in contemporanea di due treni in stazione - l'intervento è prossimo al termine e sono in corso procedure di erogazione delle risorse all'Azienda (che sino ad oggi ne ha sostenuto interamente i costi) attraverso la procedura ministeriale prevista per questo canale di finanziamento.

- definitiva chiusura e modifica delle protezioni di due passaggi a livello della ferrovia Arezzo – Stia.

Ad aprile 2021 la Regione ha inoltre concesso un contributo straordinario di 950mila euro destinato a interventi urgenti per la messa in sicurezza della linea ferroviaria Sinalunga-Arezzo-Stia. Nel corso del 2021 sono stati realizzati tutti i 4 interventi previsti e rendicontati alla Regione Toscana. Nel luglio 2022 è stato concesso un ulteriore contributo straordinario di 950 mila euro, finalizzato alla realizzazione di ulteriori interventi di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria; gli interventi sono stati effettuati e rendicontati entro la fine dello stesso anno 2022.

Con D.M. 364 del 23 settembre 2021 - di riparto del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1 comma 95 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 destinato ad interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie regionali - è stato ammesso a contributo per un importo di 2,4 mln un intervento di sicurezza ferroviaria proposto dal gestore LFI quale soggetto attuatore dell'intervento (intervento originario di "realizzazione di contro-strade di tipo vicinale ad uso pubblico per la definitiva chiusura dei passaggi a livello campestri chiusi con sbarrette e chiave all'utente, in particolare: Arezzo-Sinalunga km 17+850, km 24+063; Arezzo-Stia km 4+797, km 17+352, km 41+058", successivamente rimodulato a seguito di proposta di LFI dell'ottobre 2022 in un nuovo intervento relativo alla "eliminazione di due passaggi al livello di stazione di tipo automatico facenti parte dell'apparato centrale della stazione di Giovi, siti alle progressive km 7+626 e km 8+099 della ferrovia Arezzo-Stia, con la realizzazione di viabilità alternativa comunale" e su cui è stata avanzata nel febbraio 2024 richiesta di nuova rimodulazione per interventi di ammodernamento delle stazioni di entrambe le linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga da parte della Regione al MIT, su cui si è in attesa di risposta.

A dicembre 2022 il MIMS ha assegnato (con D.l. 390/2022) 13 mln del Fondo Investimenti per finanziare interventi di potenziamento del servizio e sostituzione di materiale rotabile obsoleto (si veda anche il par. dedicato al rinnovo mezzi 3.2.4 "Servizi ferroviari").

Per migliorare la sicurezza della rete ferroviaria sono previsti inoltre finanziamenti anche per la Toscana a valere sulla linea 1.4 "Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)" del PNRR: a dicembre 2021 RFI ha pubblicato un bando di gara europeo del valore di 2,7 mld per la progettazione e realizzazione su tutto il territorio nazionale del sistema ERTMS. La gara, aggiudicata a giugno 2022, è stata suddivisa in quattro lotti geografici: "Centro Nord", circa 1.885 chilometri di linee (1,3 miliardi); "Centro Sud", circa 1.400 chilometri di linee (900 milioni); "Centro", circa 530 chilometri di linee (323 milioni); "Sud", circa 405 chilometri di linee (251 milioni). In Toscana le prime linee interessate all'attivazione della tecnologia ERTMS, nell'ambito del lotto Centro Nord, saranno: Pontassieve – Faenza, Borgo S. Lorenzo - Firenze Campo Di Marte, Grosseto – Civitavecchia, Firenze Rovezzano – Arezzo - Terontola Linea Storica, Campiglia – Grosseto.

Infine si ricorda che la Regione nell'ambito delle proprie competenze partecipa alla Cabina di regia (di cui fanno parte Trenitalia, RFI, Polfer) per promuovere la sicurezza a bordo treno e nelle stazioni (attraverso i vari strumenti a disposizione, tra cui videosorveglianza, controlli antievasione).

### **3.3.5 MOBILITÀ CICLABILE**

- azioni PRIIM: 3.3.1; 3.3.2; 3.3.3 -

Nell'ambito delle politiche del PRIIM e secondo quanto previsto dalla LR 27/2012 in materia di mobilità ciclistica, la Regione porta avanti una serie di interventi per promuovere la mobilità ciclistica quale modalità di trasporto sostenibile alternativa ai mezzi di trasporto motorizzati inquinanti.



La Regione promuove da un lato l'implementazione delle infrastrutture ciclabili e dall'altro incentiva l'uso della bicicletta (quale mobilità a basso impatto ambientale) attraverso una serie di interventi a sostegno delle politiche infrastrutturali come azioni di promozione, formazione e comunicazione. In merito all'implementazione delle infrastrutture ciclabili, sono previste risorse sia per interventi in ambito urbano che per gli itinerari regionali.

Lo sviluppo della mobilità ciclistica è disciplinato in Toscana dalla LR 27/2012, aggiornata nel 2022 per adeguarla alla normativa nazionale e per introdurre nuovi elementi ed obiettivi con l'obiettivo di promuovere in modo sempre più efficace la mobilità sostenibile.

Sono 154 gli interventi finanziati al 31/12/2023 dalla Regione Toscana nell'ambito delle politiche del PRIIM, per un costo totale di oltre 115 mln ed un contributo da bilancio regionale di oltre 80 mln: si tratta di finanziamenti previsti oltre che da risorse regionali, da programmazione comunitaria 2014-2020 e 2021-2027, da programmazione nazionale FSC 2014-2020 e 2021-2027, da PNRR e da ulteriori fondi nazionali.

## INTERVENTI IN AMBITO URBANO

In ambito urbano con un bando del 2014 la Regione ha cofinanziato interventi degli Enti locali finalizzati all'incremento e alla messa in rete dei percorsi ciclabili, alla loro messa in sicurezza, alla realizzazione di aree di sosta dedicate e di interventi di vivibilità e qualità urbana funzionali alla ciclo pedonalità. Si tratta di 6 progetti ammessi a finanziamento per un importo di 2 mln relativi ai Comuni di Arezzo, Capannori e Lucca, Pisa, Prato, Orbetello e l'Unione dei Comuni della Versilia. Ad oggi 5 interventi sono terminati, uno in corso di realizzazione.

Particolare attenzione ad interventi di mobilità sostenibile in ambito urbano è data dalla **programmazione comunitaria 2014-2020 del POR CreO FESR**, che ha destinato importanti risorse a favore di interventi che ricadono in Comuni inseriti nelle aree funzionali urbane che comprendono comuni dotati di stazione ferro-tramviaria (80 su tutto il territorio), con l'obiettivo di rafforzare la mobilità sostenibile e concorrere alla strategia per l'abbattimento della CO2 (vedi par. 3.3.2 "Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità".) Per quanto riguarda la ciclabilità, la Regione ha previsto investimenti per 2,81 mln finalizzati al potenziamento delle reti ciclabili urbane, grazie ad interventi inseriti nell'**Asse IV, azione 4.6.4 sub a) procedura 2 del POR** ("Piste ciclabili in ambito urbano").

Sono stati finanziati a seguito di specifico bando 9 interventi (comuni di Vaiano/Prato, Borgo S. Lorenzo, Empoli, Murlo, Scandicci, Montelupo, Pontassieve, Livorno, Rosignano). Molti di questi sono già conclusi, gli altri, che stati inseriti nel Piano Operativo Complementare (POC), si concluderanno nel 2024 con l'eccezione di uno (Comune di Vaiano) per il quale l'ultimazione è prevista nel 2025. Sono stati privilegiati progetti di completamento della rete ciclabile urbana e di connessione con i principali poli attrattori presenti con particolare riferimento a quelli d'interscambio modale, nonché gli interventi ricadenti all'interno della rete ciclabile regionale individuata dal PRIIM.

Si ricorda inoltre, sempre all'interno della programmazione europea POR FESR 2014-2020, l'Asse IV, (azione 4.6.4 sub b) dedicata alla realizzazione della "rete di percorso ciclopedonali nell'area della piana fiorentina" di competenza della Direzione Urbanistica e sostenibilità. Si tratta di un progetto di mobilità dolce che si sviluppa a "pettine" intorno alla ciclostrada tra Firenze e Prato: una sorta di "autostrada delle biciclette" pensata per "intercettare" una parte significativa

delle decine di migliaia di pendolari che quotidianamente si spostano lungo l'asse Prato – Firenze, come valida alternativa all'uso sia dell'auto che del treno.

Come anticipato nel par. 3.3.2 “Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità”, ulteriori risorse sono previste dal **nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2021-2027** del PR FESR che prevede, all'interno dell'Obiettivo Prioritario 2 “Un'Europa più verde” - Priorità 3 “Mobilità urbana sostenibile” - Obiettivo Specifico 2.8 “Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio (FESR)”, una specifica azione, **Azione 2.8.2 Piste ciclabili**, con una dotazione finanziaria di 11 mln, finalizzata all'incremento delle infrastrutture ciclopedonali che possano favorire l'utilizzo delle biciclette quale mezzo di trasporto per la mobilità con una corrispondente riduzione delle emissioni in atmosfera.

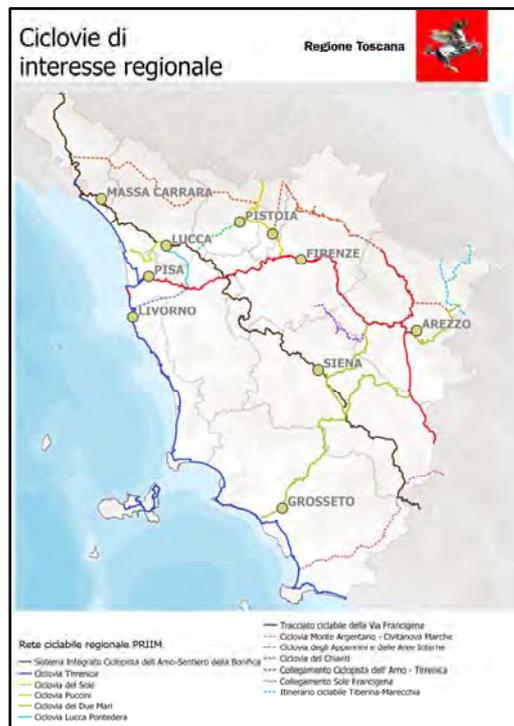
Infine, nell'ambito degli Investimenti previsti dal **PNRR** per il rafforzamento della mobilità ciclistica - ciclovie urbane (DM n. 509 del 15 dicembre 2021) sono stati destinati 5,512 mln per il rafforzamento della mobilità ciclistica a favore dei Comuni di Firenze (2,4 mln), Pisa (1,7 mln) e Siena (1,4 mln), città che ospitano le principali università da collegare a nodi ferroviari o metropolitani per un totale di 20 km di piste da realizzare.

Gli interventi, considerando anche quelli finanziati con il DM 344/2020 (risorse destinate a ciclovie urbane), dovranno garantire in Toscana la realizzazione, entro il 30 giugno 2026, di 20 km di piste ciclabili: 9 km a Firenze, 5 km a Siena e 6 km a Pisa. L'attuazione è a cura degli Enti locali. Ad inizio 2024 risultano realizzati 3 km da parte del Comune di Firenze, 2 km da parte del Comune di Siena, 1,5 km da parte del Comune di Pisa.

## INTERVENTI SUGLI ITINERARI REGIONALI

Per quanto riguarda la rete di interesse regionale, la programmazione regionale individua i seguenti itinerari:

- il Sistema Integrato della Ciclovia dell'Arno e Sentiero della Bonifica
- la Ciclovia Tirrenica,
- la Ciclovia del Sole, tratto Verona Firenze,
- la Ciclovia Puccini,
- l'itinerario ciclabile Grosseto-Siena-Arezzo, che fa parte della Ciclovia turistica dei “Due Mari” con prolungamento fino all'Adriatico;
- la Ciclovia Lucca Pontedera
- l'itinerario Ciclabile della Via Francigena,
- la Ciclovia Monte Argentario – Chiusi
- la Ciclovia degli Appennini e delle Aree Interne
- la Ciclovia del Chianti;
- il collegamento tra la Ciclovia dell'Arno e la Tirrenica
- il collegamento tra la Ciclovia del Sole e la via Francigena
- la Ciclovia Tiberina



Importanti finanziamenti per la realizzazione degli itinerari ciclabili regionali e nazionali sono previsti dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** nell'ambito delle ciclovie turistiche di interesse nazionale (DM 4/2022) che per la Toscana finanzia la Ciclovia Tirrenica e la Ciclovia del Sole, per un totale di 22,89 mln (di cui 17,435 mln per la Tirrenica e 5,455 mln per la Ciclovia del Sole).

Oltre a promuovere la realizzazione degli itinerari, dal 2018 la Regione contribuisce anche alla manutenzione dei tracciati, nell'ambito di specifiche disposizioni previste dalla LR 27/2012 e s.m.i.

### **Sistema integrato della Ciclovía dell'Arno-Sentiero della Bonifica**

Il Progetto del **Sistema integrato Ciclovía dell'Arno - Sentiero della Bonifica** mira alla realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo il Fiume Arno, dalla sorgente sul Monte Falterona alla foce a Marina di Pisa, integrato con il Sentiero della Bonifica, esistente e di collegamento con il territorio aretino e senese lungo il Canale Maestro della Chiana.



Il Sistema integrato della lunghezza di circa 360 km, una volta concluso riguarderà circa 510 km, considerando anche i collegamenti a pettine con centri abitati, stazioni, hub intermodali e punti di interesse storico naturalistici. Attraversa una parte ampia del territorio toscano interessando 57 comuni, i territori della Città Metropolitana di Firenze, delle Province di Arezzo, Siena, Prato e Pisa, il parco nazionale delle Foreste Casentinesi, il parco regionale di Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli, le riserve naturali regionali di Ponte a

Buriano e Penna e di Valle dell'Inferno e Bandella. La Ciclovía dell'Arno presenta una lunghezza di circa 293 km, il Sentiero della Bonifica di circa 62 km. E' poi presente un tratto di collegamento tra le due ciclovie di circa 7 km.

Al giugno 2024, è stato realizzato circa il 68% del tracciato principale dell'itinerario (245 km), in fase di realizzazione il 23% (83 km) e per il restante 9% è stata avviata la progettazione da parte degli Enti locali, secondo quanto previsto dall'Accordo sulla realizzazione del sistema integrato Ciclovía dell'Arno – Sentiero della Bonifica del giugno 2015 e successivi atti integrativi. Anche i tratti di collegamento verso centri urbani, poli attrattori e nodi di scambio con trasporto pubblico, per un totale di circa di 150 km, sono in buona parte realizzati o in fase di realizzazione.

La Ciclovía, visto l'elevato grado di realizzazione, è comunque quasi interamente percorribile sfruttando, in luogo dei tratti in corso di realizzazione e in progettazione, l'intermodalità o il passaggio in promiscuo su viabilità alternativa; il completamento dei principali tratti ancora mancanti è previsto entro il 2025.



*Stato di attuazione al 31/12/2023*

Il tracciato intercetta importanti itinerari ciclabili di interesse regionale, nazionale (rete Bicalia individuata dal Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica e appartenenti al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche) e di livello internazionale (rete Eurovelo), quali la Ciclovía Tirrenica, la Ciclovía Lucca-Pontedera, la Francigena ciclabile – Eurovelo 5, la Ciclovía del Sole Verona-Firenze, la Ciclovía dei due mari, la Ciclovía interregionale del Tevere.

Lo stesso Sistema integrato Ciclovía dell'Arno - Sentiero della Bonifica fa parte della rete Bicalia e nel tratto compreso tra Firenze e Chiusi della rete Eurovelo (Eurovelo 7 - Sun Route).

A partire dall'anno 2015, sono stati investiti 30,4 mln, attraverso il coordinamento e la gestione di fondi regionali, per un totale di più di 13,5 mln, statali (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 per un totale di 7,7 mln, Piano nazionale per la Sicurezza stradale per un totale di 1,0 mln) e comunitari (POR CREO 2014-2020 per un totale di 8,1 mln), con un investimento complessivo previsto di circa 46 mln tenuto conto del cofinanziamento degli Enti locali.

E' infine concluso il progetto che ha portato allo sviluppo della segnaletica, alla individuazione del logo della Ciclovía dell'Arno e alla redazione delle linee guida per la segnaletica di indirizzamento e per le aree di sosta da applicare alle ciclovie di interesse regionale. La messa in opera della segnaletica è già stata in parte finanziata e verrà a breve installata.

A fine 2020 la Giunta ha approvato l'accordo di collaborazione con la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni di Bagno a Ripoli, Fiesole, Firenze, Pontassieve e Rignano sull'Arno, per la progettazione di alcuni tratti di completamento relativi alla Ciclovía dell'Arno nell'ambito del sistema ciclabile d'interesse metropolitano; le parti intendono collaborare per realizzare il progetto "ciclovía Firenze – Rosano", da inserire nel Sistema integrato regionale Ciclovía dell'Arno - Sentiero della Bonifica, e l'accordo disciplina, in particolare, le attività di progettazione definitiva ed esecutiva e realizzazione delle opere riguardanti il tratto dal Comune di Firenze fino al Comune di Rignano sull'Arno. Le attività di progettazione sono finanziate dai Comuni e dalla Città metropolitana; per realizzare l'intervento è previsto un costo di 4,2 mln., da reperire fra Regione, Stato e UE. Parti del tratto fra le località di Vallina e Candeli coincidono con la Ciclovía dell'Arno e la Ciclovía del Sole, mentre l'estensione verso Rosano costituirebbe una tratta di collegamento strategico in ambito metropolitano.

Ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'Accordo di Collaborazione tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comuni di Lastra a Signa, Scandicci e Signa, per la progettazione di fattibilità tecnico-economica di alcuni tratti di completamento relativi alla Ciclovía dell'Arno nell'ambito di interesse metropolitano. Le attività di progettazione sono finanziate dalla Città metropolitana.

Nel mese di marzo 2024 con DGR 299/2024 è stato approvato lo schema del sesto atto integrativo dell'accordo per la realizzazione del sistema integrato della Ciclopista dell'Arno – Sentiero della bonifica tra la Regione Toscana ed Enti Locali interessati. Tratto da Stia a Ponte a Buriano.

Con DGR 628/2024 viene approvato lo schema di "Atto integrativo all'Accordo di Collaborazione tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comuni di Lastra a Signa, Scandicci e Signa, per la progettazione di fattibilità tecnico-economica di alcuni tratti di completamento relativi alla Ciclovía dell'Arno nell'ambito di interesse metropolitano.

### **Ciclovía Tirrenica**

L'itinerario della **Ciclovía Tirrenica** è stato inserito tra le 10 ciclovie turistiche di interesse nazionale con la L. 50/2017, con cui sono state previste specifiche risorse.



La lunghezza complessiva della Ciclovia Tirrenica (asse principale e collegamenti intermodali con stazioni ferroviarie e porti commerciali) nel tratto toscano risulta essere di circa 403 km. L'asse principale è di circa 327 chilometri di cui 83,0 km esistenti o completati, 101,8 in corso di realizzazione e 142,2 in progettazione (dati aggiornati ad oggi). Una volta concluso, il percorso della Ciclovia Tirrenica seguirà tutta la costa della Toscana, secondo un itinerario che attraverserà 5 province (Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto), interesserà 30 Comuni, 2 Parchi regionali, e si collegherà con 12 porti turistici. È previsto un collegamento

intermodale con l'Isola d'Elba (itinerario di interesse regionale di circa 58 chilometri, di cui è in corso la progettazione esecutiva da parte del Comune di Portoferraio) che collegherà i comuni con porti commerciali.

La Regione Toscana, in qualità di capofila come concordato con le Regioni Liguria e Lazio in apposito Protocollo di Intesa, ha pubblicato nel dicembre 2019 il bando per il progetto di fattibilità tecnico economica di tutto l'itinerario, itinerario successivamente approvato a marzo 2022 dal tavolo tecnico operativo del Ministero delle Infrastrutture.

Nel giugno 2022 la Regione Toscana (DGR 650/2022 e DGR 518/2023) ha definito gli indirizzi per l'attuazione degli interventi sulla ciclovia a valere sui finanziamenti statali e PNRR, ed in particolare ha individuato quali tratti prioritari quello apuano- versiliese dal confine regionale con la Regione Liguria al Comune di Viareggio, comprensivo del tratto ricadente nel Comune di Fosdinovo, e il tratto costa sud dal Comune di Piombino al Comune di Capalbio con la seguente articolazione in lotti funzionali:

- Lotto 1A Fosdinovo, all'interno del Comune di Fosdinovo – soggetto attuatore Regione Liguria;
- Lotto 1B - Apuano, dal Comune di Carrara (confine regionale) al Comune di Montignoso (confine Provincia di Lucca) – soggetto attuatore Provincia di Massa Carrara;
- Lotto 1C - Versiliese, nel Comune di Viareggio fino al Canale Burlamacca - soggetto attuatore Comune di Viareggio;
- Lotto 2A - Sterpaia, tratto compreso nel comune di Piombino dalla sinistra idraulica del fosso Acqua viva fino al confine comunale con Follonica – soggetto attuatore Comune di Piombino direttamente o tramite altro soggetto dallo stesso individuato;
- Lotto 2B - Costa della Maremma, tratti di completamento compresi nella provincia di Grosseto dal Comune di Follonica al Comune di Capalbio - soggetto attuatore Provincia di Grosseto.

Per i lotti prioritari da realizzare con i fondi statali di cui al DM 517/2018 e con i fondi PNRR l'ultimazione degli interventi prevista entro il 30 giugno 2026.

A partire dall'agosto 2023 sono stati approvati dalla Regione Toscana e sottoscritti con i soggetti attuatori e con tutti gli enti interessati numerosi Accordi di Programma per l'approvazione della progettazione definitiva, affidamento e conclusione dei lavori dei lotti prioritari entro il 30 giugno 2026.

Da sottolineare che tutte le gare per la realizzazione delle opere sono state affidate dai soggetti attuatori entro il 31 dicembre 2023, e che i lavori sono iniziati o stanno per partire per tutti i lotti in questione.

Questo importante risultato è stato ottenuto grazie alla strettissima e continua collaborazione tra Regione Toscana, Province e Comuni quali enti attuatori nonché tutti gli altri soggetti coinvolti.

Per la realizzazione dei vari lotti, nel corso degli ultimi anni sono stati investite e rese disponibili risorse significative nell'ambito di fondi regionali (bando 2014), statali (FSC 2014-2020 per un totale di 0,35 mln, PNSS per un totale di 1,27 mln, FSC Toscana 2021-2027 per 2,9 mln disponibili per prossimi interventi nel comune di Monte Argentario) e comunitari (POR CREO 2014-2020).

È stato dedicato alla realizzazione della Ciclopista tirrenica il **progetto europeo INTENSE-Itinerari Turistici Sostenibili**, portato avanti dalla Regione Toscana nell'ambito del Programma "Interreg V-A Italia-Francia Marittimo" in collaborazione con le Regioni Liguria, Sardegna, Corsica e con le regioni della Francia meridionale. Il progetto, con l'obiettivo di realizzare un itinerario turistico ciclabile costiero e itinerari escursionistici che valorizzino e mettano in rete il patrimonio naturale e culturale dell'area transfrontaliera, aumentandone l'accessibilità, si è avviato a maggio 2017 e si è concluso a febbraio 2021, con la Regione Toscana in qualità di capofila.

### **Itinerario Firenze-Bologna – Ciclovía del Sole Tratto Verona Firenze**

La Ciclovía del Sole rappresenta una grande infrastruttura ciclopedonale, pensata per promuovere la mobilità sostenibile ed il cicloturismo; è stata inserita tra le 10 ciclovie turistiche di interesse nazionale ed è destinataria di specifiche risorse, tra cui quelle stanziare dal PNRR nell'ambito dei finanziamenti delle ciclovie turistiche di interesse nazionale (Ciclovie Tirrenica e Ciclovía del Sole) previsti dal DM 4/2022. Il tratto toscano della Ciclovía del Sole è parte di una delle più importanti ciclabili europee (Euro Velo 7 da Capo Nord a Malta per 7.400 km complessivi).

Con specifico Protocollo di Intesa sottoscritto a luglio 2016 ed integrato ad aprile 2019 fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT), Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Emilia Romagna e Regione Toscana per la "Progettazione e la realizzazione della Ciclovía del Sole da Verona a Firenze" è stata individuata la Regione Emilia Romagna come capofila del progetto e sono state definite le azioni a carico delle diverse parti.

Il progetto di fattibilità tecnico-economica presentato dalla Regione Emilia Romagna è stato consegnato al MIT nell'agosto 2019 ed approvato a settembre 2020; il tratto toscano attraversa la riserva naturale di Acquerino – Cantagallo, la città di Pistoia, la città di Prato fino a connettersi con la Ciclovía dell'Arno per poi raggiungere il centro di Firenze. Da San Donnino (comune di Firenze) alla località Compiobbi (comune di Fiesole) il percorso si svilupperà su ambedue le sponde dell'Arno a formare un anello metropolitano.

Con successivi Accordi sottoscritti nel 2020 e nel 2021 con i Comuni e le Province toscane interessate dal tracciato è stato dato avvio alla progettazione coordinata dell'intero tracciato e alla programmazione finanziaria dei primi interventi ritenuti prioritari, da eseguire con un primo pacchetto di risorse statali.

Successivamente il PNRR ha integrato le risorse con ulteriori 5,455 mln (DM 4/2022), al quale si sono aggiunte risorse regionali; nel complesso le risorse disponibili permetteranno di realizzare le opere necessarie a dare continuità all'intero tracciato, dal confine regionale con l'Emilia Romagna fino alla connessione alla ciclopista dell'Arno in località San Donnino, in linea con gli indirizzi forniti dalla Giunta regionale.

In sintesi il tracciato toscano della Ciclovía del Sole si articola su tratte che, ognuna con caratteristiche diverse, rappresentano importanti infrastrutture di mobilità turistica, ma anche occasioni per favorire la mobilità locale sostenibile in aree molto antropizzate e ad altissima densità di traffico veicolare. Le tratte toscane sono in avanzato stadio di attuazione:

- Il tronco 1 della Ciclovía del Sole, dalla Stazione di Santa Maria Novella a San Donnino, corrispondente al tracciato della Ciclovía dell'Arno, ha una lunghezza complessiva di circa 25 km è già oggi percorribile necessitando solo di interventi su brevi tratti che non compromettono comunque la continuità, oltre ad eventuali opere aggiuntive di miglioramento;
- il tronco 2, da San Donnino alla Stazione di Pistoia passando per Signa, Campi Bisenzio, Prato, Montemurlo e Montale, ha una lunghezza complessiva di circa 38 km e rappresenta un asse di collegamento particolarmente strategico, sia per il cicloturismo che per gli spostamenti urbani e periurbani in un territorio altamente urbanizzato. Gli interventi di

nuova realizzazione e adeguamenti funzionali garantiranno la continuità e la percorrenza in sicurezza dell'intero tronco. A livello realizzativo il tronco 2 è suddiviso in 4 lotti:

- lotto 1, nel Comune di Pistoia, in corso di realizzazione;
  - lotto 2, nei Comuni di Montale e Montemurlo, che ha già ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie e i cui lavori verranno messi a gara a breve;
  - lotto 3, nel Comune di Prato, in cui sono già in corso i lavori di adeguamento dei tracciati esistenti e la realizzazione di nuovi tratti;
  - lotto 4, nei Comuni di Campi Bisenzio e Signa, che ha concluso la fase di autorizzazione del progetto definitivo, attualmente è in corso la progettazione esecutiva dopodiché potrà essere bandita la gara per la realizzazione delle opere.
- il tronco 3 va da Pistoia al confine regionale, per una lunghezza di circa 34 km; è un tracciato appenninico in gran parte corrispondente alla SP 24 Pistoia Riola "dell'Acquerino"; gli interventi in corso di realizzazione riguardano un generale adeguamento per aumentare la sicurezza e la percorribilità ciclabile.

La conclusione di tutte le opere è prevista entro giugno 2026.

## Via Francigena

L'**itinerario cicloturistico della Francigena**, integrato con il tracciato escursionistico, è ricompreso all'interno del sistema delle ciclovie regionali individuate dal PRIIM e viene seguito nella parte realizzativa e promozionale dalla Direzione Attività Produttive che ne ha la competenza specifica.

La Regione Toscana, sulla base del Tracciato ufficiale della Via Francigena, così come definito a livello nazionale e adottato dal Ministero dei Beni Culturali, oltre ai principi dettati dal Consiglio d'Europa in merito agli Itinerari culturali, ha voluto definire e organizzare anche un percorso cicloturistico della Via Francigena.

Tale percorso nasce per creare una diversa offerta turistica, orientata al Pellegrino che intende visitare la Via in bicicletta: pertanto il tracciato della Francigena Ciclabile si integra con il tracciato pedonale della Via, seguendo le tappe definite dal percorso ufficiale, se ne discosta per motivi di percorribilità ed utilizza le stesse strutture.



Il tracciato e le caratteristiche del percorso, che si articola nelle due direzioni (da nord a sud e viceversa), sono studiate in riferimento ai parametri individuati dal progetto Eurovelo; il suddetto percorso interpreta la parte toscana della Euro Velo Route n°5 che

porta il nome latino Via Romea Francigena, da Londra a Roma e Brindisi, per una lunghezza complessiva di 3.900 km. L'itinerario Bicitalia 3, che riprende sostanzialmente l'itinerario europeo n.5, coincide per molti tratti con il percorso della via Francigena dal Passo della Cisa ad Acquapendente per una lunghezza di circa 400 km, nel tratto toscano.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) ha collaborato alla formulazione di un primo itinerario, a cui è seguita una revisione del tracciato da parte del Settore regionale competente ed una condivisione con tutti i Comuni attraversati.

L'intero percorso non ha le caratteristiche tecniche e geometriche di una vera pista ciclabile, si tratta di un "possibile percorso cicloturistico consigliato", individuato assemblando tratti di piste ciclabili esistenti con vari tratti di viabilità ritenuta ciclabile, utilizzando perlopiù strade secondarie, a basso volume di traffico veicolare, con caratteristiche diverse: dalla strada extraurbana, alla pista in terra battuta (strada bianca), dalle carrarecce agricole, al sentiero nei boschi.

Pertanto non si hanno caratteristiche omogenee per il sottofondo, né per la delimitazione dello spazio "ciclabile".

Sul percorso della ciclabile Francigena è stata apposta la segnaletica direzionale nei due sensi, oltre ad alcuni interventi mirati alla sicurezza del ciclista finanziati nel 2017.

Il percorso proposto è suscettibile di varianti migliorative finalizzate all'inserimento nel Sistema nazionale delle ciclovie turistiche, all'incremento della sicurezza dei ciclisti e alla riduzione di eventuali eventi che vadano ad incidere negativamente sulla fruibilità del tracciato.

Per la tipologia specifica di percorso sono rilevanti gli aspetti infrastrutturali laddove il tracciato percorre o interseca viabilità di ordine superiore, oggetto di traffico veicolare.

### **Ciclovía "Due Mari"**

La Ciclovía "Due Mari" è un itinerario che attraverserà le province di Grosseto, Siena e Arezzo e si conetterà poi alla parte umbra per unire il Tirreno e l'Adriatico, assumendo così valore nazionale.

Ad aprile 2021 la Giunta regionale ha approvato lo schema di Protocollo d'intesa per avviare le fasi di progettazione, realizzazione e poi futura promozione dell'infrastruttura. L'intesa, sottoscritta da parte della Regione Toscana e dagli enti locali coinvolti, è stata articolata in tre Protocolli distinti che interessano gli ambiti territoriali delle Province attraversate come di seguito indicato:

- Grosseto - Provincia di Grosseto, Comune di Grosseto, Comune di Civitella Paganico e Comune di Campagnatico.
- Siena - Provincia di Siena, Comune di Siena, Comune di Asciano, Comune di Buonconvento, Comune di Castelnuovo Berardenga, Comune di Monteroni D'Arbia, Comune di Murlo, Comune di Rapolano Terme e Comune di Sinalunga;
- Arezzo - Provincia di Arezzo, Comune di Arezzo, Comune di Anghiari, Comune di Bucine, Comune di Monterchi e Comune di Sansepolcro.

Si tratta di un'infrastruttura ciclopedonale capace di competere con i grandi itinerari ciclabili europei e di attrarre cicloturisti e amanti delle due ruote da tutta Italia e da tutta Europa andando a collegare territori dalle caratteristiche assai diverse, dal paesaggio appenninico della Val Tiberina fino al mare, passando attraverso le colline e le crete senesi.

Proprio con l'obiettivo di studiare al meglio il percorso e valorizzare le realtà locali, il tracciato è stato suddiviso in tre itinerari cicloturistici più specifici:



- l'itinerario cicloturistico della Maremma, nella provincia di Grosseto;
- l'itinerario cicloturistico dei colli e delle crete senesi, nella provincia di Siena;
- l'itinerario cicloturistico delle valli aretine, nella provincia di Arezzo.

Il progetto di fattibilità è stato curato direttamente dalla Regione Toscana ed approvato nel mese di maggio 2022 disponendo la trasmissione al Ministero delle Infrastrutture per la richiesta dei finanziamenti necessari.

In Toscana l'itinerario toccherà le province di Grosseto, Siena e Arezzo: 373 km per un valore complessivo di oltre 76 mln. Il tratto delle Crete senesi sarà il primo ad essere realizzato sia per la straordinaria ricchezza paesaggistica, culturale ed enogastronomica dell'area, sia perché rappresenta il più rapido collegamento tra due ciclabili già esistenti: la

Ciclovía del Sole (itinerario Eurovelo EV7) e il Sistema integrato della Ciclovía dell'Arno e del Sentiero della bonifica (itinerario Eurovelo EV5). Inoltre le amministrazioni locali coinvolte

avevano già avviato autonomamente l'iter amministrativo necessario per il tratto di propria competenza, elemento fondamentale per una rapida cantierabilità del progetto. Il tratto Buonconvento-Asciano-Rapolano Terme-Sinalunga si estende per circa 58 km seguendo il percorso del fiume Ombrone, per un importo stimato di circa 20,4 mln. Di tale lotto è stata conclusa, a fine dicembre 2023, anche la progettazione esecutiva dello stralcio funzionale che collega il Comune di Asciano con Rapolano Terme.

### **Itinerario ciclabile Albinia- Chiusi**

Le Regioni Toscana, Umbria e Marche intendono collegare le Ciclovie Adriatica e Tirrenica, in modo da connettere le aree interne collinari e appenniniche con gli assi costieri. L'intenzione di creare una rete interconnessa e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico ha portato a siglare nel mese di dicembre 2022 un protocollo d'intesa tra le tre Regioni al fine di arrivare alla progettazione e alla realizzazione dei tratti necessari a rendere effettivo questo collegamento.

Si tratta della "Ciclovie Monte Argentario - Civitanova Marche" che si sviluppa con l'itinerario Albinia-Chiusi (individuato come itinerario regionale nell'integrazione alla NaDEF2020 del 17/06/2020) attraverso la Toscana, l'Umbria e le Marche, toccando i centri urbani principali di Albinia, Pitigliano, San Casciano dei Bagni, Orvieto, Todi, Perugia, Assisi, Foligno, Serravalle di Chienti, Tolentino, Corridonia e Civitanova Marche.

Lo farà interconnettendosi con le previsioni della Ciclovie del Sole e la Ciclovie degli Appennini, oltre che con i cammini della Via Francigena, della Via di Francesco e della Via Lauretana, anch'essi percorribili in bicicletta.

Per ciò che riguarda l'interconnessione con altre infrastrutture a mobilità lenta, il tratto toscano sarà collegato con le vie del Ret, la Rete escursionistica toscana, la Francigena e l'itinerario Eurovelo.

Infine, oltre all'interconnessione con il trasporto pubblico locale, ci sarà quella con la rete ferroviaria regionale e nazionale a San Casciano dei Bagni e Albinia. Nel tratto finale Albinia - Porto Santo Stefano si prevede anche il recupero del tracciato dell'ex ferrovia dell'Argentario fino al Tombolo della Giannella.

### **Ulteriori itinerari di interesse regionale**

Altri collegamenti individuati dal DEF2023 come di interesse regionale sono stati oggetto di approfondimenti progettuali.

Alla Ciclovie Tirrenica si collega il tratto fra Viareggio (Torre del Lago) e la stazione ferroviaria di Lucca, che corrisponde in larghissima parte al tracciato principale della **Ciclovie Puccini**, individuata dall'integrazione alla NaDEF2023 del 28/06/2023 quale tratta strategica di collegamento da considerare a pieno titolo come d'interesse regionale. Per la progettazione di



fattibilità tecnica ed economica (ai sensi del vecchio codice appalti – Dlgs 50/2016) del tratto corrispondente alla Ciclovie Puccini sono stati impegnati poco meno di 90 mila euro sul 2022- 2023. Il progetto è stato condiviso con le Amministrazioni a vario titolo competenti nel corso di una Conferenza dei Servizi Istruttoria appositamente convocata che si è conclusa il 15/5/2024.

Per quanto concerne la **Ciclovia degli Appennini e delle Aree Interne** (individuata come ulteriore tracciato nella NaDEFR2019) nel 2020 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra Regione, Città Metropolitana di Firenze, Unione Montana dei Comuni del Mugello e Comuni di Rufina e Londa per la progettazione, promozione e realizzazione della Ciclovia della Sieve, itinerario dei 3 laghi. Il corridoio ipotizzato attraversa Lunigiana, Garfagnana, montagna Pistoiese, Val di Bisenzio, Mugello e Val di Sieve, Casentino e Val Tiberina per poi proseguire in Umbria.

A novembre 2021 la Giunta ha approvato l'accordo tra la Regione Toscana e l'Unione dei Comuni della Val di Bisenzio per la progettazione del collegamento tra la "Ciclovia del Sole" e la "Ciclovia della Sieve" ad integrazione della "Ciclovia degli Appennini", come componente della rete cicloturistica regionale; a dicembre 2021 sono stati impegnati 80 mila euro a favore dell'Unione. Il progetto permette di collegare la Ciclovia del Sole e la Ciclovia della Sieve, integrando la prevista ciclovia degli Appennini; completare la rete cicloturistica della Val di Bisenzio; realizzare un anello cicloturistico tra la Provincia di Prato e la Città Metropolitana di Firenze; realizzare una tappa di intermodalità a Vernio; realizzare il percorso in sede propria, nel verde, distante dalla SR 325.

Dopo che, a fine settembre 2022 l'Unione Montana dei Comuni del Mugello ha approvato in linea tecnica ed economica il progetto definitivo, a novembre 2022 la Giunta ha approvato un accordo di Programma con la Città Metropolitana di Firenze, l'Unione Montana dei Comuni del Mugello, i Comuni di Barberino di Mugello, Scarperia e San Piero, Borgo San Lorenzo, Vicchio, Dicomano, Rufina, Londa e il Consorzio di Bonifica 3 Media Valdarno, per la realizzazione della "Ciclovia della Sieve", Itinerario dei tre laghi; per realizzare l'intervento sono disponibili 5 mln, di cui 4 mln regionali (sul 2022-2024, impegnati a dicembre 2022 a favore dell'Unione Montana dei Comuni del Mugello) e 1 mln dell'Unione Montana.

Anche per la **Ciclovia Lucca – Pontedera** individuata dall'integrazione alla NaDEFR2023 del 28/06/2023, che collega la Francigena con la Ciclovia dell'Arno, si è conclusa la fase inerente al progetto di fattibilità tecnico-economica nel mese di giugno 2022.

A novembre 2022 la Giunta ha approvato l'Accordo di collaborazione con i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Capannori, Pontedera, Vicopisano per la redazione e l'approvazione del progetto definitivo dell'itinerario, affidata al Comune di Bientina.

Nell'ambito dei fondi statali assegnati alla Toscana con Delibera CIPESS 79/2021 (**FSC Toscana 2021-2027**) quasi 7,5 mln sono disponibili per 2 interventi relativi a ciclovie di interesse regionale di cui oltre 1,1 mln di risorse FSC per la Ciclovia Lucca Pontedera: tratto Lucca – Capannori "dalle fonti alla fontane", tra Lucca e Capannori, per il quale a dicembre 2022 è stata firmata la convenzione con i due Comuni interessati, i lavori sono stati aggiudicati a marzo del 2023.

### **Ciclovie della Piana come progetto di territorio regionale funzionale alle Ciclovie regionali**

Le ciclovie della Piana sono una serie di itinerari individuati nell'ambito della definizione del Parco della Piana di competenza della Direzione Urbanistica e sostenibilità. Sono finanziate dalla Regione e costituiscono una specifica scelta regionale che si affianca alle ciclovie regionali per la strategicità del territorio attraversato.

Il Progetto di territorio relativo al Parco agricolo della Piana costituisce una politica regionale integrata che ha previsto il finanziamento di una serie di interventi volti alla qualificazione e fruibilità del territorio. Questo progetto di mobilità dolce si sviluppa a "pettine" intorno alla ciclostrada tra Firenze e Prato: una sorta di "autostrada delle biciclette" pensata per "intercettare" una parte significativa delle decine di migliaia di pendolari che quotidianamente si spostano lungo l'asse Prato – Firenze. Una volta completata, l'infrastruttura rappresenterà, infatti, una valida alternativa all'uso sia dell'auto che del treno, contribuendo in maniera significativa al decongestionamento delle tradizionali direttrici di accesso al capoluogo e, conseguentemente, ad una altrettanto significativa riduzione nella produzione di CO<sub>2</sub>, polveri sottili e altre sostanze inquinanti. Il progetto si sviluppa in direzione est – ovest per oltre 13 Km con un'ampia sezione a doppia corsia per senso di marcia, su cui si innesteranno, in un articolato sistema a pettine, le piste ciclabili di collegamento con i centri abitati dei comuni della Piana Fiorentina: Sesto Fiorentino, Calenzano, Campi Bisenzio, Signa, Carmignano, Poggio a Caiano (per complessivi 26 Km circa).

Gli interventi sono ricompresi in un Accordo di Programma (D.P.G:R. 234/2021 tra RT ed EE.LL territorialmente coinvolti per la realizzazione di interventi nell'ambito dell' "Azione 4,6,4, b) "Reti di percorsi ciclopedonali nell'area della Piana Fiorentina" del programma operativo POR FESR 2014-2020 e del Nuovo Piano Sviluppo e Coesione FSC "; In totale sono 24 interventi cofinanziati di cui 13 con risorse POR FESR 2014-2020 per un importo pari a euro 6.803.27 , 10 con risorse regionali per un importo pari a euro 6.547.377 e 1 con risorse FSC per un importo pari a euro.453.550.

## ATTIVITÀ DI PROMOZIONE E SOSTEGNO ALLA MOBILITÀ CICLISTICA

Accanto agli interventi infrastrutturali la Regione porta avanti attività di promozione e sostegno alla mobilità ciclistica.

Sono stati sviluppati in quest'ottica, nell'ambito di un accordo tra ANCI e Regione Toscana, Indirizzi tecnici per la realizzazione del Sistema Integrato dei percorsi ciclabili dell'Arno e del Sentiero della Bonifica (approvati dalla GR nell'ottobre 2015), e indicazioni ai Comuni a supporto della redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica (documento approvato nel febbraio 2017).

E' stato realizzato un progetto per la valorizzazione e promozione del Sistema integrato Ciclovie dell'Arno-Sentiero della Bonifica, attraverso l'individuazione di segnaletica univoca e specifico logo per la Ciclovie dell'Arno, che ha portato nel 2023 all'approvazione del logo per la Ciclovie ed alla redazione di linee guida per la segnaletica di indirizzamento e per le aree di sosta da applicare alle ciclovie di interesse regionale.



Per la promozione della mobilità ciclistica in integrazione con il trasporto ferroviario si ricorda infine il progetto "In bici col treno" avviato nel 2015 e concluso nel 2020 che ha concesso 582 bonus bici (per un contributo totale di oltre 80 mila euro) ai pendolari abbonati al servizio ferroviario per l'acquisto di una bici pieghevole trasportabile in treno e ha previsto due titoli di viaggio a tariffa agevolata dedicati ai cicloturisti.

### 3.3.6 INDICATORI

#### - N. passeggeri per anno sulle linee tramviarie in funzione

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Comune di Firenze)

[http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni\\_generali/statistiche.html](http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni_generali/statistiche.html)

Anno	Passeggeri
2010 (dal 14/02)	7.751.134
2011	12.151.799
2012	12.770.202
2013	12.897.497
2014	12.831.489
2015	13.049.321
2016 *	12.573.157
2017	14.087.002
2018 **	19.141.177
2019 ***	34.529.012
2020****	20.069.911
2021 ****	23.471.445
2022	30.406.823
2023	35.041.611

\* Il calo di passeggeri nel 2016 è dovuto all'interruzione momentanea del servizio (13 giugno - 13 settembre) tra le fermate Batoni e Arcipressi a causa dei lavori di consolidamento nel sottopasso di Viale Talenti.

\*\* il dato tiene conto anche della tratta SMN-Careggi attivata a luglio 2018

\*\*\* il dato tiene conto anche della linea 2 tratta Aeroporto-Piazza Unità attivata a febbraio 2019

\*\*\*\*La frequentazione del tram è stata fortemente penalizzata dalla contrazione del pendolarismo da lavoro e scolastico, oltre che dalla totale scomparsa di spostamenti turistici e per il tempo libero, a causa dell'emergenza sanitaria.

#### - Km di rete tramviaria realizzata

(Fonte: Regione Toscana, Direzione Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale e Settore Infrastrutture per la mobilità sostenibile)

	Km realizzati	Note
Linea T1 Scandicci-SMN	7,72	In esercizio dal 14/02/2010
Linea T2 Aeroporto- SMN	5,483	In esercizio dal 11/02/2019
Linea T1 SMN-Careggi	4,024	In esercizio dal 16/07/2018

Nota: 326 metri sono in comune fra LT2 e LT1 SMN-Careggi.

**- N. di km e fermate previste e attualmente in esercizio sulle linee tramviarie**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati della stazione appaltante)

		Previsti	In esercizio	%	Note
Sistema tramviario fiorentino	Km di linea	16,901*	16,901	100%	Linea T1 Scandicci – Careggi Linea T2 Aeroporto-SMN
	Fermate	40**	40	100%	
Estensioni In ambito metropolitano	Km di linea	7,2	0	0%	linea 3.2 Libertà - Bagno a Ripoli
	Fermate	12	0	0%	
	Km di linea	2,5	0	0%	Linea 2 Lavagnini - Libertà - San Marco (V.A.C.S.) ***
	Fermate	6	0	0%	
	Km di linea	11,6	0	0%	Linea 4.1 Leopolda - Piagge Linea 4.2 Piagge – Campi Bisenzio ****
	Fermate	24	0	0%	

\* Nella notifica 2015 la minor estensione della rete, rispetto alla precedente notifica 2010, è dovuta allo stralcio del percorso relativo al passaggio nel centro storico operato dal Comune di Firenze con apposita variante progettuale già approvata anche dal Ministero.

\*\* Per quanto riguarda il numero di fermate è stata operata la somma delle fermate associate alle 3 linee senza considerare che 1 fermata, quella di Santa Maria Novella, è presente in tutte le linee. Se volessimo considerare il numero fisico di fermate il valore andrebbe diminuito di 2.

\*\*\* La Variante al Centro Storico non beneficia di cofinanziamento regionale.

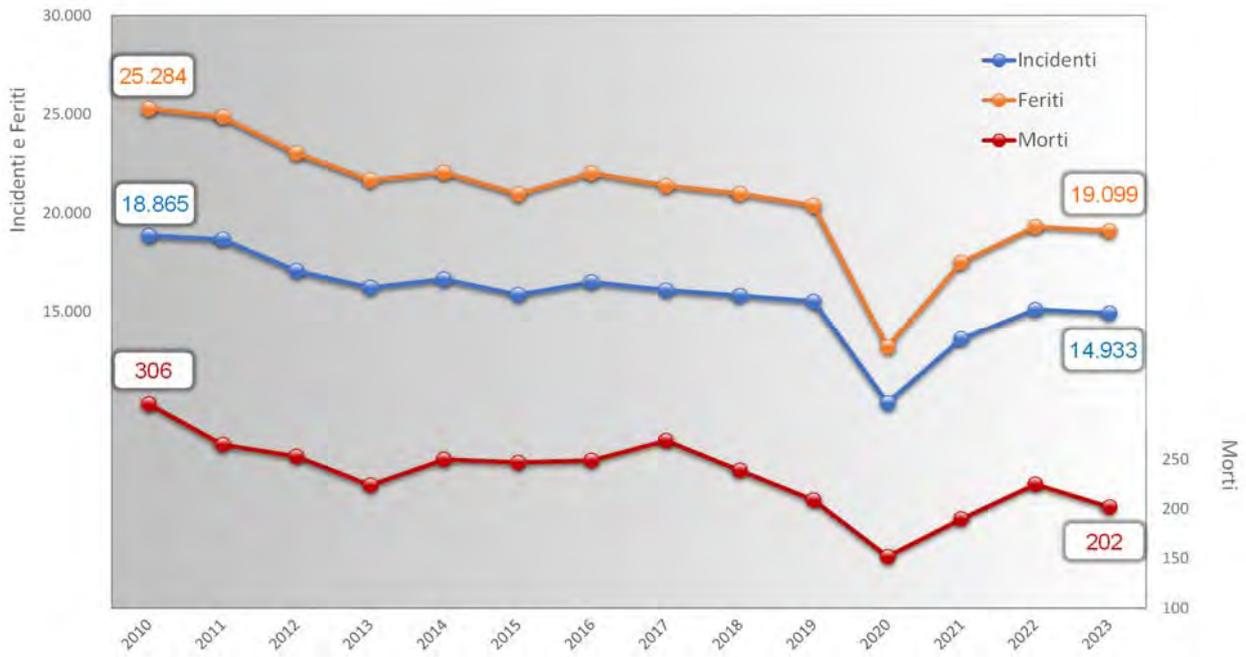
\*\*\*\* La Linea 4.1 non beneficia di cofinanziamento regionale, mentre la Linea 4.2 riceve un cofinanziamento regionale per la progettazione di fattibilità tecnica economica e per la progettazione definitiva.

**- Indagini annuali sulla Customer Satisfaction della tramvia (Fonte: GEST – anno 2023)**

ID	Fattore qualità	Voto Medio	% Soddisfatti v. ≥ 6	% Ipercritici v. ≤ 3	% Entusiasti v. ≥ 9
B01	Condotta di guida del conducente, sicurezza del mezzo	8,2	96,1	0,9	43,9
B02	Sicurezza del viaggio in termini di capacità della tramvia	7,7	91,0	1,8	33,8
B03	Sicurezza rispetto a furti, borseggi o molestie a bordo mezzo	5,9	56,5	15,6	13,6
B04	Puntualità e regolarità del servizio	8,5	98,4	0,0	53,4
B05	Frequenza delle corse, numero delle corse	8,4	97,3	0,4	47,8
B06	Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi	7,2	87,8	2,4	16,6
B07	Pulizia e decoro delle fermate	7,0	85,9	2,4	12,1
B08	Comfort del viaggio rispetto alla climatizzazione	7,9	93,6	1,0	31,4
B09	Comfort del viaggio rispetto all'affollamento	6,3	70,6	5,9	8,5
B10	Completezza e chiarezza delle informazioni in fermata	8,1	95,5	0,9	39,4
B11	Informazioni a bordo a mezzo di avvisi visivi e sonori	8,3	97,1	0,9	44,1
B12	Informazioni in fermata a mezzo di avvisi visivi e sonori	8,3	97,1	0,9	43,5
B13	Cortesia ed educazione del personale di guida	7,7	93,3	1,5	31,9
B14	Cortesia del personale preposto alla verifica dei titoli di viaggio	7,4	88,1	6,0	29,0
B15	Facilità di reperimento di biglietti ed abbonamenti	8,1	94,8	0,7	37,9
B16	Risposte ai reclami scritti o telefonici	6,2	68,7	12,4	9,4
B17	Servizi rivolti a PRM a bordo mezzo	7,3	89,2	2,1	18,5
B18	Coincidenze con altri servizi di trasporto pubblico	7,3	85,6	4,9	22,0
B19	Attenzione all'ambiente	7,6	90,2	2,5	26,5
B20	<b>SERVIZIO NEL COMPLESSO</b>	<b>8,2</b>	<b>97,6</b>	<b>0,3</b>	<b>38,6</b>

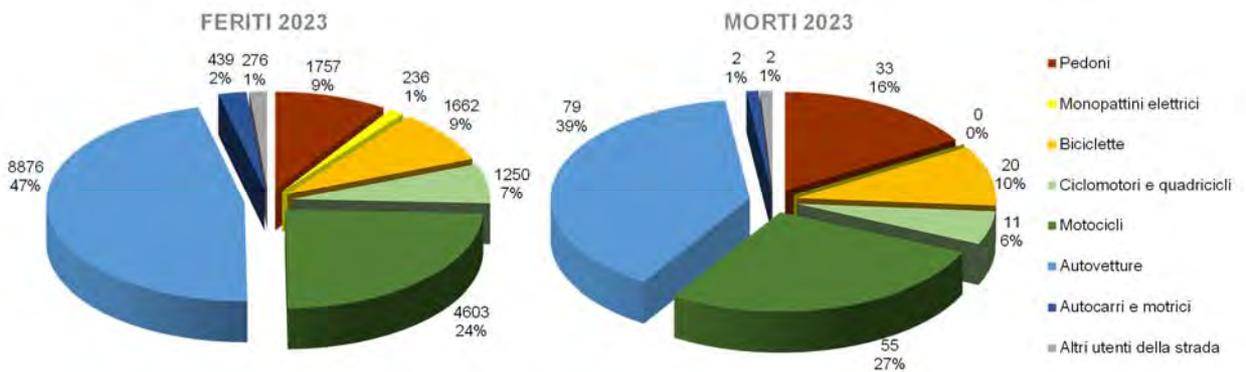
\* I dati sono stati tratti dal sito del Comune di Firenze ([http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni\\_generali/statistiche.html](http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni_generali/statistiche.html))

**- N. morti, feriti e incidenti stradali (Fonte: Regione Toscana, SIRSS – dati 2010-2023)**



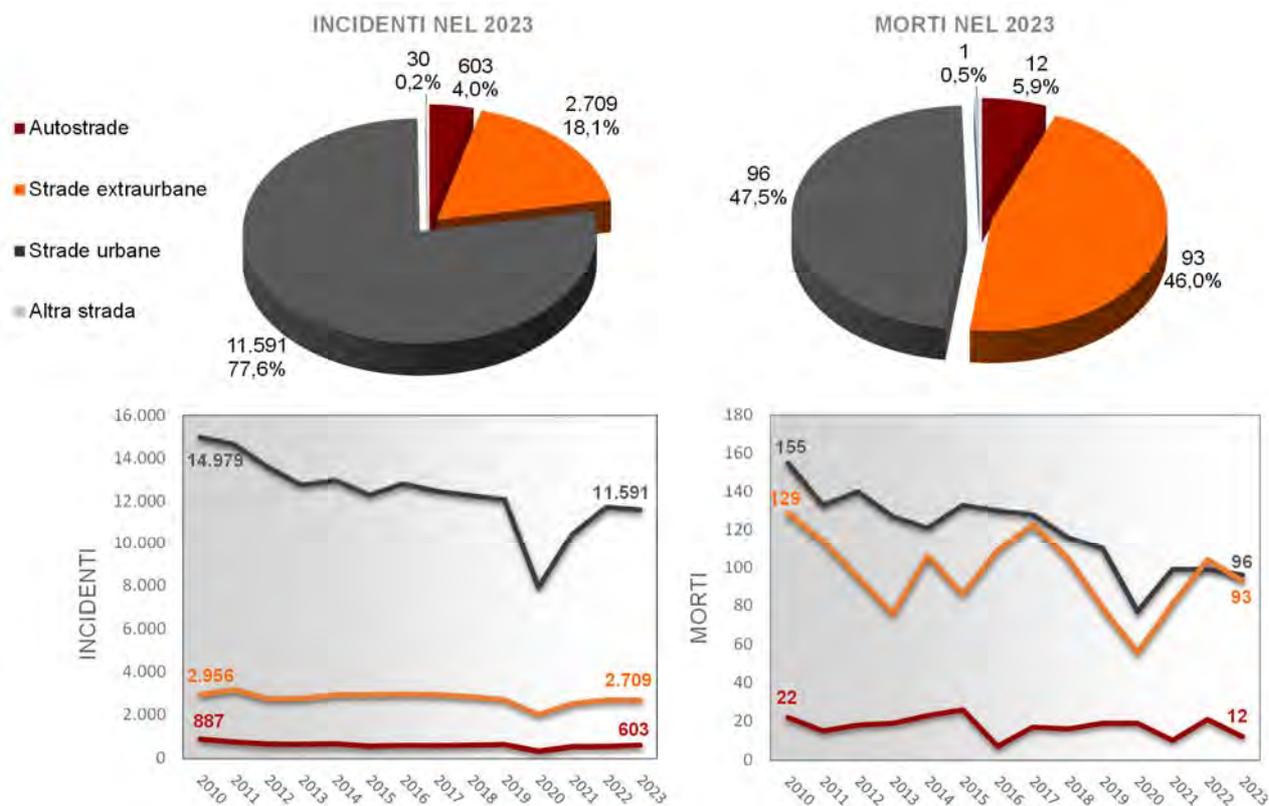
Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Incidenti</b>	18.865	18.672	17.077	16.231	16.654	15.863	16.507	16.099	15.824	15.525	10.350	13.596	15.111	14.933
<b>Feriti</b>	25.284	24.876	23.034	21.663	22.051	20.957	22.022	21.390	20.987	20.378	13.187	17.510	19.307	19.099
<b>Morti</b>	306	265	253	224	250	247	249	269	239	209	152	190	225	202

**- Feriti e morti in incidenti stradali per tipo di utente sulla strada (Fonte Regione Toscana, SIRSS – dati 2023)**



	Pedoni	Monopattini elettrici	Biciclette	Ciclomotori e quadricicli	Motocicli	Autovetture	Autocarri e motrici	Altri utenti della strada
<b>Feriti</b>	1757	236	1662	1250	4603	8876	439	276
<b>Morti</b>	33	0	20	11	55	79	2	2

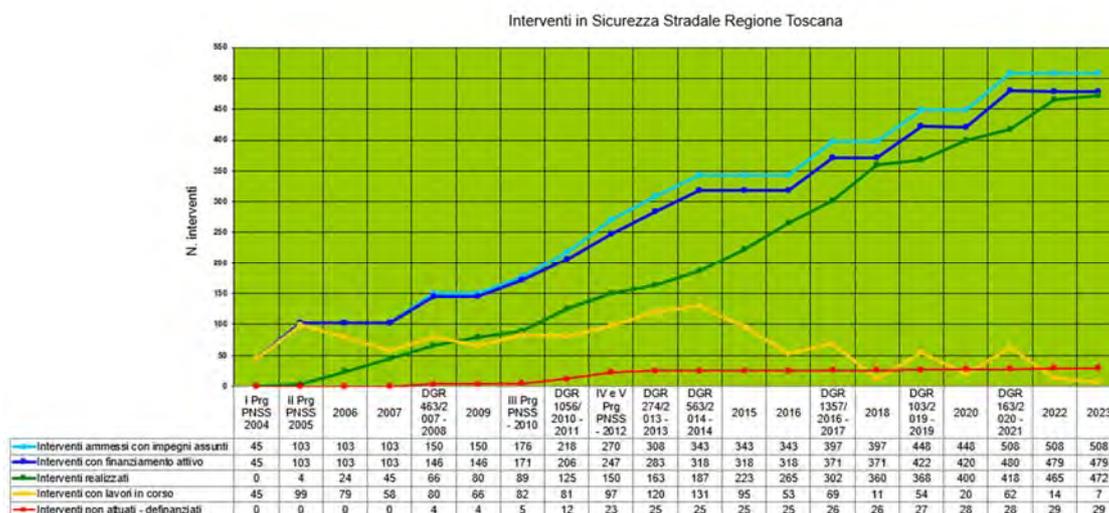
**- Incidenti, feriti e morti per tipologia di strada**  
(Fonte: Regione Toscana, SIRSS – dati 2010-2023)



Tipologia di strada	Incidenti 2023		Feriti 2023		Morti 2023	
	valore assoluto	%	valore assoluto	%	valore assoluto	%
Autostrade	603	4,0%	993	5,2%	12	5,9%
Strade extraurbane	2.709	18,1%	3920	20,5%	93	46,0%
Strade urbane	11.591	77,6%	14153	74,1%	96	47,5%
Altra strada	30	0,2%	33	0,2%	1	0,5%

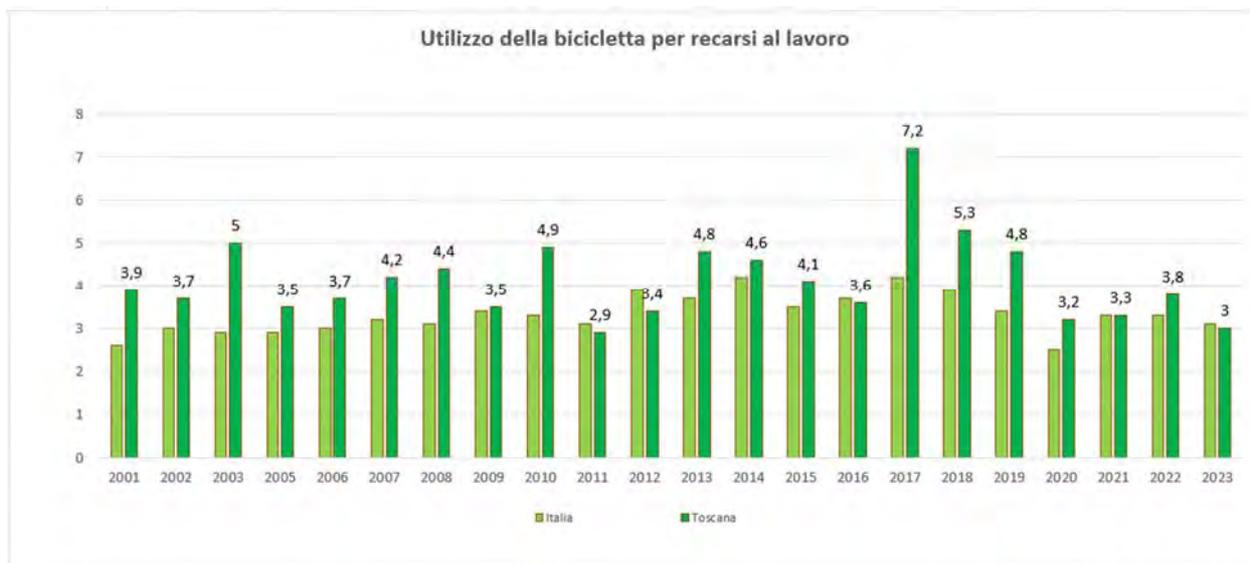
**- N. di interventi di sicurezza stradale cofinanziati e realizzati**

(Fonte: Regione Toscana, Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale)



**- Utilizzo della bicicletta per recarsi al lavoro**

(Fonte: elaborazione IRPET su dati ISTAT- indagine multiscopo - Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti per andare a lavoro)



\* Occupati di oltre 15 anni che escono di casa abitualmente per andare a lavoro in bicicletta (per 100 persone con le stesse caratteristiche)

**- Densità piste ciclabili nei Comuni capoluogo di provincia (km per 100 km<sup>2</sup> di superficie comunale)** (Fonte: elaborazione IRPET su dati ISTAT)

Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Massa	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	27,2	27,2	27,2	28,8
Lucca	17	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1	19,1	19,1	19,1	20,5	20,7	20,7
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9	3,3	3,8	3,8	3,8	4,2	4,2
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87	88	89,9	89,9	87	88	99,7
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5	63,2	63,2	65,7	75	75	107,9
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6	15	18	17,2	18,8	19,7	19,7
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2	19,3	19,3	20,3	29,1	29,1	24,3
Arezzo	5	5,1	5,4	6,3	6,9	7,9	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	12,5
Siena	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Grosseto	7,4	7,4	8	8	8,4	8,7	8,7	8,7	8,7	8,9	8,9	11,1
<b>Italia</b>	<b>13,6</b>	<b>14,7</b>	<b>16,1</b>	<b>17,2</b>	<b>18,1</b>	<b>19,9</b>	<b>20,4</b>	<b>21,1</b>	<b>21,9</b>	<b>22,7</b>	<b>23,4</b>	<b>24,2</b>

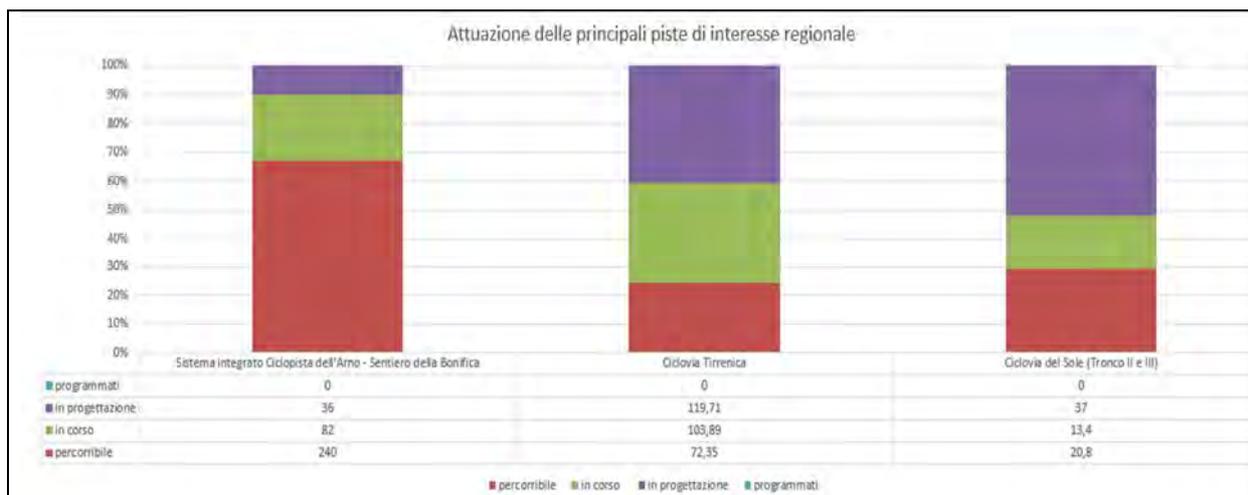
**- Attuazione delle principali piste di interesse regionale**

(Fonte: Regione Toscana – Settore Infrastrutture per la mobilità sostenibile)

	Km totali tracciato principale (Toscana) *	Km e % percorribile	Km e % in corso	Km e % in progettazione	Km e % programmati
Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica	358,7	240 km 67,0%	82 km 23,0 %	36km 10,0%	0 km 0,00%
Ciclovia Tirrenica**	295,95	72,35 km 24,4%	103,89 km 35,2%	119,71 km 40,4%	0 km 0,00%
Ciclovia del Sole (Tronco II e III)	72,2	20,8km 28,8%	13,4 km 18,6%	37 km 51,3%	0

\* i km riferiti al tracciato principale sono quelli derivanti dalla progettazione in corso di esecuzione, potranno subire aggiornamenti dovuti all'avanzamento della progettazione stessa.

\*\* dato riferito al percorso principale approvato con il PFTE, sono esclusi tracciati secondari e collegamenti che ammontano a circa 112 km



**- Numero di interventi di mobilità sostenibile in ambito urbano finanziati nell'ambito della programmazione comunitaria del POR FESR 2014-20 (asse IV e asse VI) e della programmazione regionale**

(Fonte: Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e Settore Infrastrutture per la mobilità sostenibile)

			AR	FI	GR	LI	LU	MS	PI	PT	PO	SI	totale
POR FESR 2014-2020	Asse IV POR, Azione 4.6.1 sub b	Azioni integrate per la mobilità (comprehensive di interventi legati alla Strategia per le Aree interne)	0 ***	1	0	4**	0	1	1	1	0	0	8
	Asse IV POR, Azione 4.6.4 sub a), proc.2	Piste ciclabili in ambito urbano	2	6	0	2	0	0	0	0	1	1	12
	Asse VI POR, Azione 4.6.1	Progetti di Innovazione Urbana (PIU)	0	0	0	2	4	0	2	1	2	3	14
Programm. regionale	Interventi urgenti di mobilità ciclabile e sostenibile in risposta all'emergenza sanitaria COVID 19		11	0	1	2	3	1	5	1	3	7	34

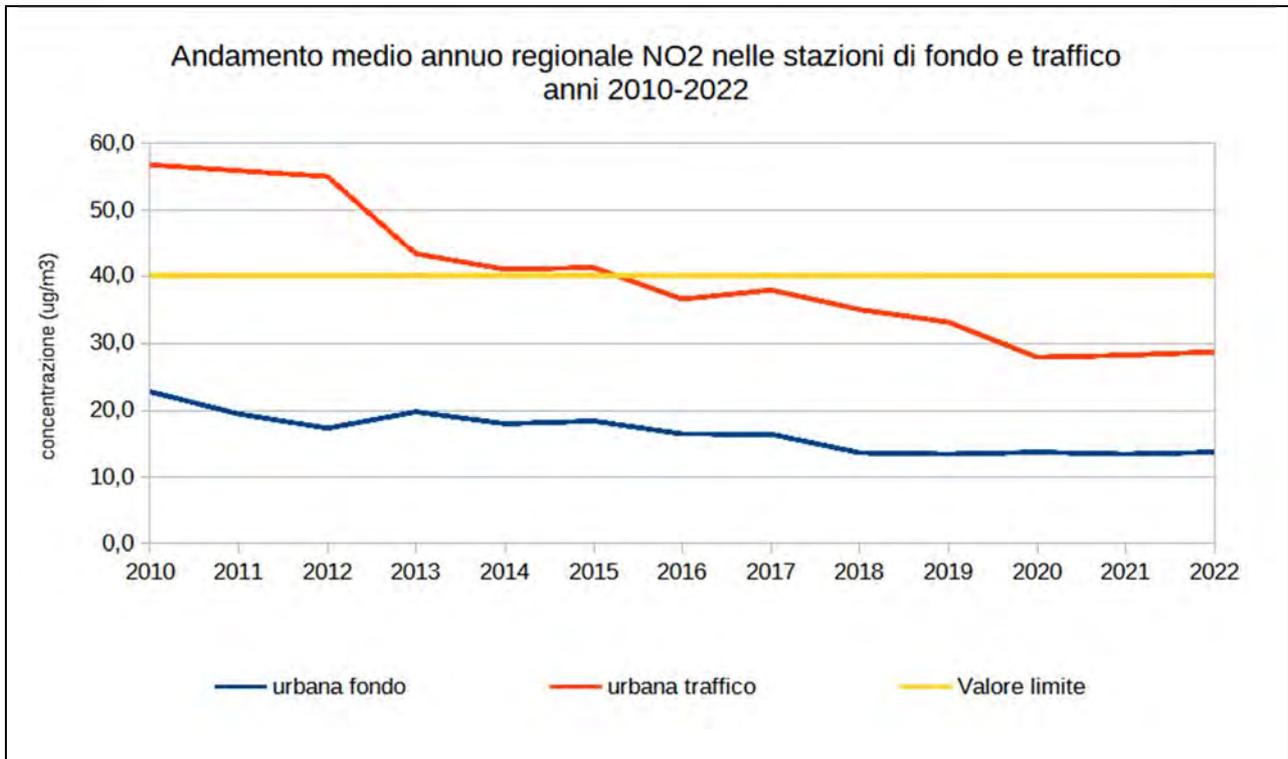
\* numero di interventi finanziati, intesi come numero di operazioni finanziate corrispondenti al numero dei beneficiari

\*\* nel corso del 2019 sono state firmate le convenzioni con i singoli beneficiari che precedentemente erano ricompresi nell'unica convenzione sottoscritta con la Provincia di Livorno in qualità di capofila. Cambia pertanto il numero dei beneficiari ma non il numero degli interventi.

\*\*\* trattasi degli interventi dell'area interna Mugello-Val di Sieve-Val di Bisenzio ubicati rispettivamente a Vernio e a Marradi

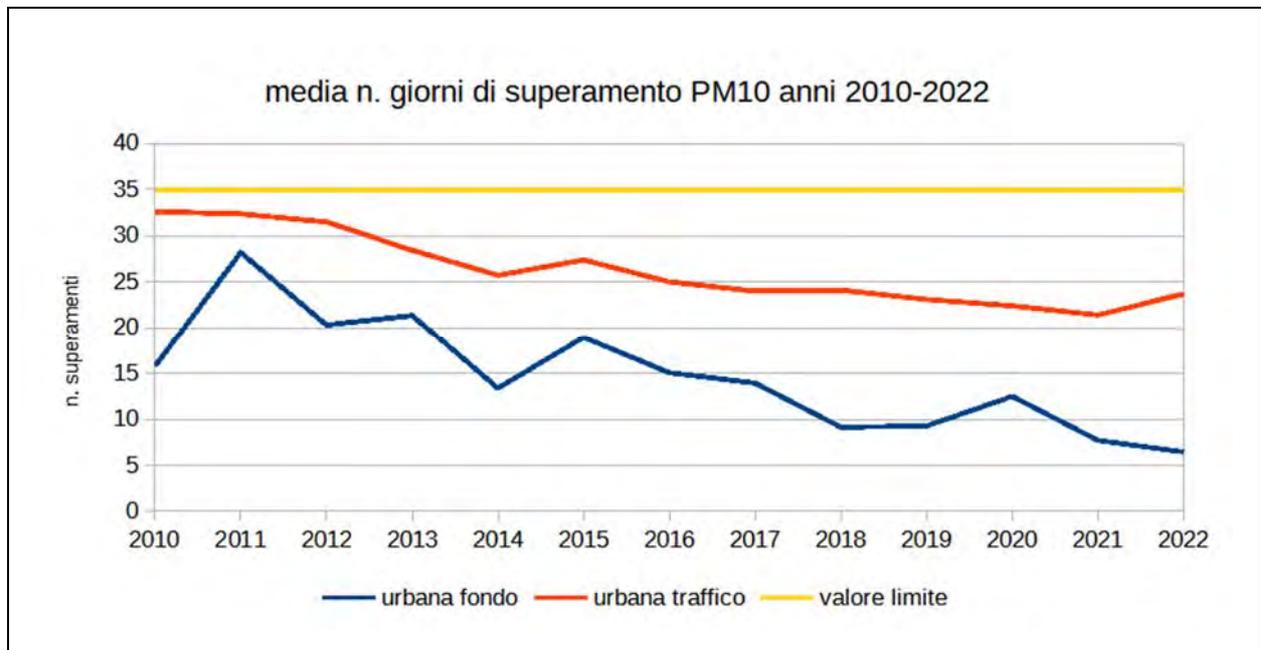
**- Concentrazione di NO2 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)**

(Fonte: elaborazioni Regione Toscana Direzione Urbanistica e sostenibilità Settore Economia circolare e qualità dell'aria)



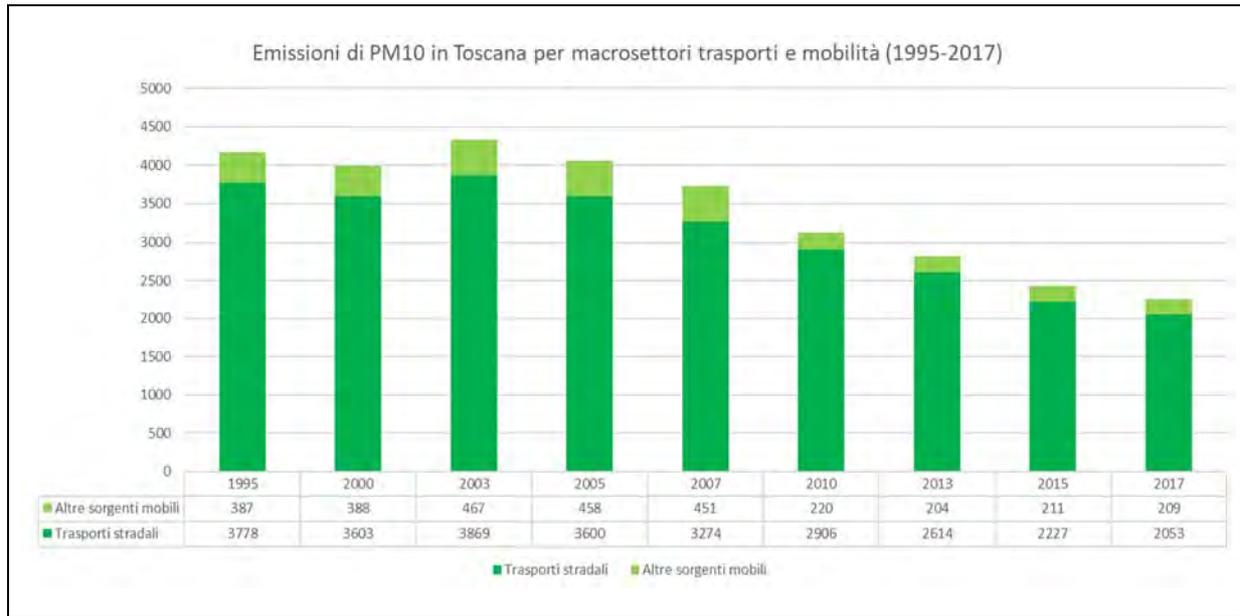
**- Concentrazione di PM10 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)**

(Fonte: elaborazioni Regione Toscana Direzione Urbanistica e sostenibilità Settore Economia circolare e qualità dell'aria)



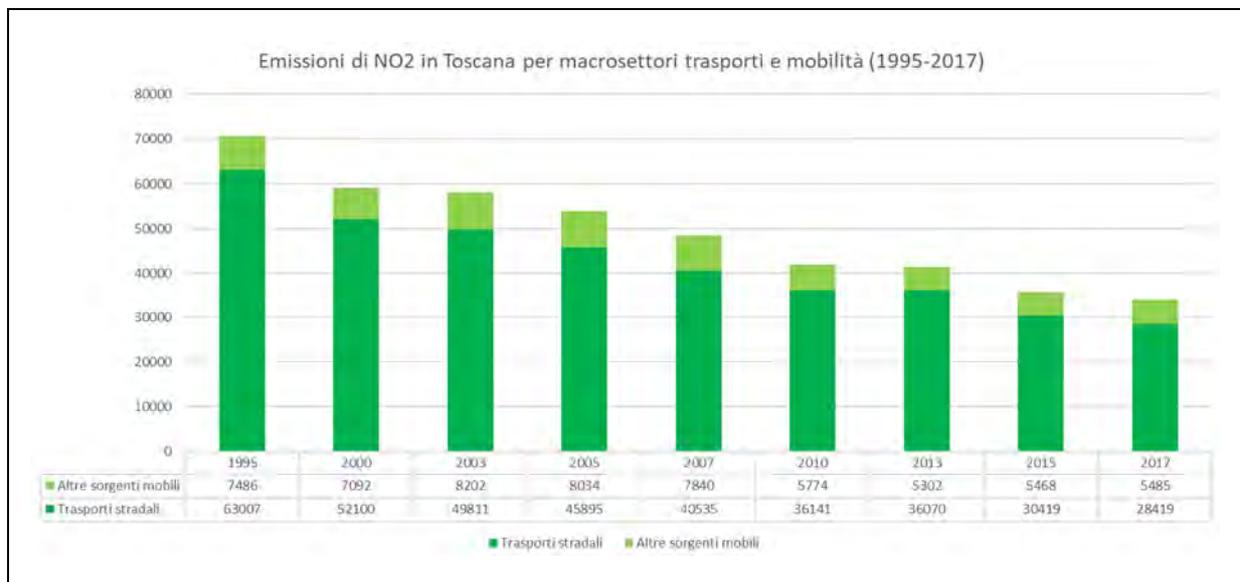
**- Emissioni di PM10 in Toscana per macrosettori trasporti e mobilità**

(Fonte: ARPAT - IRSE)



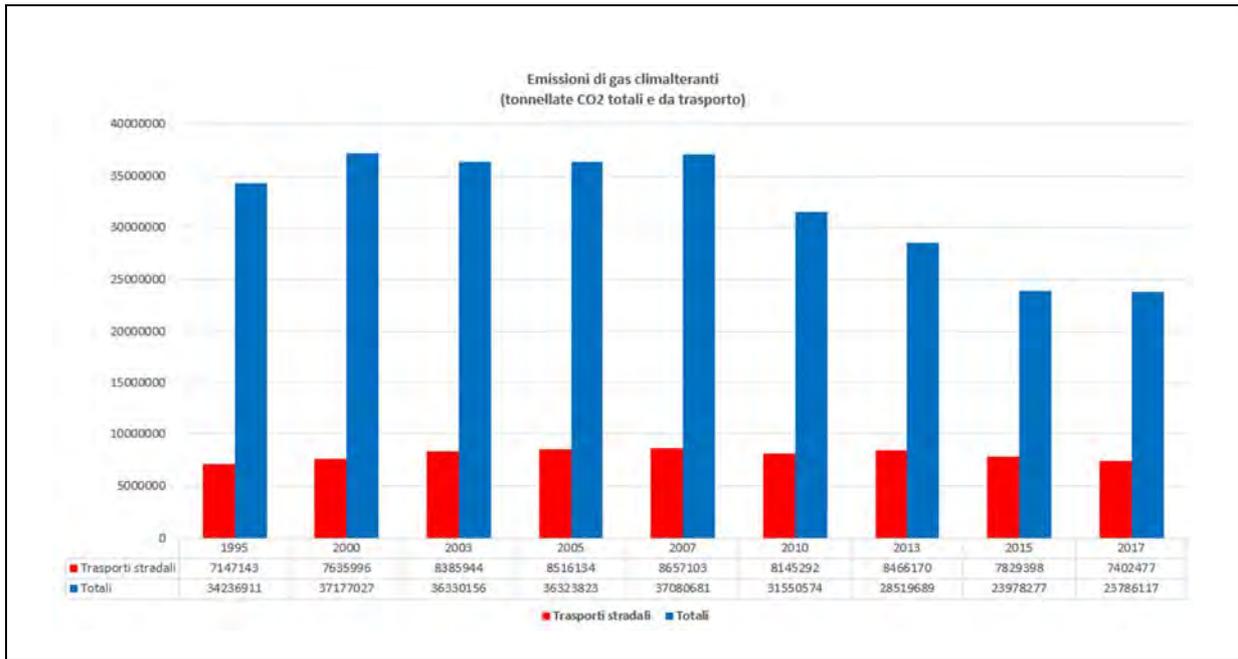
**- Emissioni di NO2 in Toscana per macrosettori trasporti e mobilità**

(Fonte: ARPAT - IRSE)

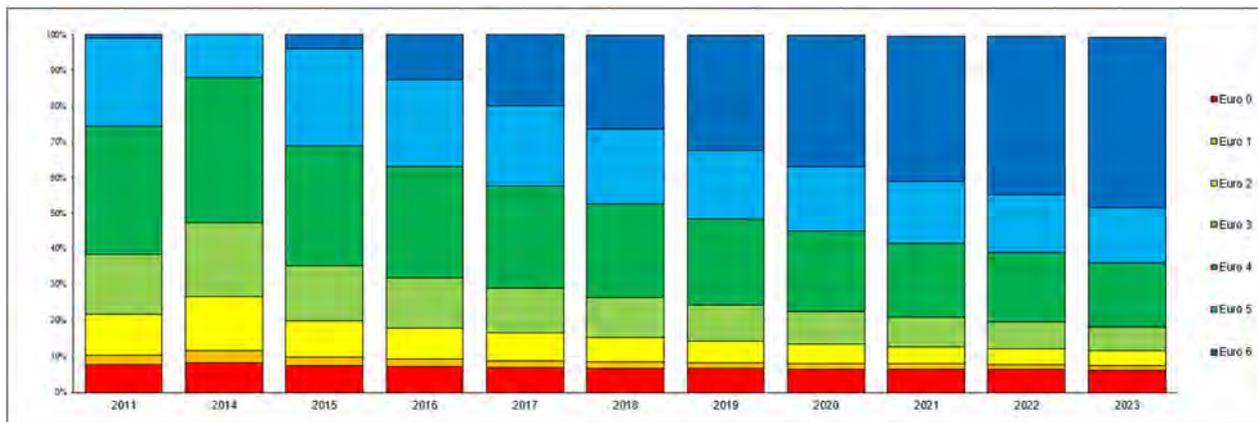


**- Emissioni di gas climalteranti (tonnellate CO2 totali e da trasporto)**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



**- Composizione del parco autovetture per standard emissivo (incidenza %), confronto per anno** (Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)



### 3.3.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 409 del 18/04/2023** - Interventi selezionati nell'ambito della procedura di cui alla DGR 758 del 9 luglio 2018 e finanziati sia all'interno del PSC 2014-2020 che con i fondi regionali disposti dalla DGR 1180/2021. Determinazioni a seguito degli indirizzi di cui alla DGR 902/2022. Aggiornamento dell'Allegato 1 di cui alla DGR 1412/2022 relativamente a rispetto dei tempi e alla quantificazione dei maggiori costi.

**DGR 516 del 15/05/2023** - Approvazione del logo/marchio "Ciclovie dell'Arno" e relativa registrazione.

**DGR 518 del 15/05/2023** - Ciclovie Tirrenica, attuazione degli interventi finanziati con fondi statali e PNRR nell'ambito delle Ciclovie Turistiche d'interesse Nazionale. Aggiornamento degli indirizzi di cui alla DGR 650/2022.

**DGR 565 del 22/05/2023** - Schema di accordo per la realizzazione delle opere componenti l'ottavo lotto degli interventi di riqualificazione delle sponde del lago di Gramolazzo, a sostegno della presenza turistica nel percorso ciclopedonale costruito presso il lago medesimo. Approvazione schema di accordo ex art. 15 legge 241/90.

**DGR 620 del 05/06/2023** - Convenzione tra Regione Toscana, Regione Liguria e Comune di Fosdinovo per la realizzazione del lotto 1A "Fosdinovo" della Ciclovie Tirrenica

**DGR 997 del 28/08/2023** - Accordo di Programma tra Regione Toscana e Comune di Viareggio per la realizzazione del lotto 1C – Versiliese della Ciclovie Tirrenica – DM 517/2018 – CUP: B41B22001460001. Approvazione schema di Accordo.

**DGR 998 del 28/08/2023** - Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Comune di Carrara, Comune di Massa e Comune di Montignoso per la realizzazione del lotto 1B – Apuano della Ciclovie Tirrenica – DM 517/2018 – CUP: H31B22002470005. Approvazione schema di Accordo

**DGR 1044 del 11/09/2023** - Indirizzi per l'adozione di provvedimenti di emergenza ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i. mediante imposizione a La Ferroviaria Italiana SpA di fornire il servizio di gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.

**DGR 1086 del 18/09/2023** - Programma PNRR – Misura M2C2 – 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" – sub-investimento "Ciclovie turistiche". Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Grosseto, Comune di Follonica, Comune di Scarlino, Comune di Grosseto, Parco Regionale della Maremma, Comune di Magliano in Toscana, Comune di Orbetello e Comune di Capalbio per la realizzazione del lotto 2B – Costa della Maremma della Ciclovie Tirrenica CUP: F61B22001690004 e degli ulteriori tratti di completamento realizzati direttamente dai Comuni. Approvazione Schema di Accordo.

**DGR 1144 del 09/10/2023** - Programma PNRR – Misura M2C2 – 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" – sub-investimento "Ciclovie turistiche". Atto integrativo dell'Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione degli interventi relativi al Tronco 2 e per la progettazione del Tronco 3 della Ciclovie del Sole, tratto Verona – Firenze" di cui alla DGR n. 1063/2021 per la progettazione e realizzazione degli interventi relativi al Tronco 2 ed al Tronco 3 della Ciclovie del Sole, tratto Verona – Firenze. Approvazione Schema.

**DGR 1176 del 16/10/2023** - Programma PNRR – Misura M2C2 – 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" – sub investimento "ciclovie turistiche". Atto integrativo dell'Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino e Parchi Val di Cornia S.p.A. per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi relativi al lotto 2A – Costa sud della Ciclovie Tirrenica. CUP B71B22001570008" di cui alla DGR n. 1189/2022. Approvazione schema.

**Decisione 40 del 20/11/2023** - Sistema Tramviario Fiorentino e Metropolitano - Linea 2.2 Tratta Aeroporto -Sesto Fiorentino. Ricognizione Finanziamenti per la realizzazione dell'opera

**DGR 1474 del 11/12/2023** - Accordo di Programma tra Regione Toscana e Comune di Camaiore per la realizzazione della Ciclovie Tirrenica nel Comune di Camaiore CUP D37H23001740006. Approvazione schema di Accordo.

**DGR 1476 del 11/12/2023** - Ciclovía Tirrenica, esiti della ricognizione ex DGR 518/2023 per l'individuazione di interventi ammissibili ai programmi PNRR e DM 517/2018.

**DGR 1532 del 18/12/2023** - Indirizzi per il rinnovo dell'atto di imposizione, ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i. a La Ferroviaria Italiana SpA di fornire il servizio di gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.

**DGR 299 del 18/03/2024** - Sesto Atto integrativo dell'Accordo per la realizzazione del sistema integrato della Ciclopista dell'Arno - Sentiero della bonifica del 10.06.2015 tra la Regione Toscana e gli Enti Locali interessati. Tratto da Stia a Ponte a Buriano. Approvazione schema e mandato alla sottoscrizione

**DGR 605 del 20/05/2024** - Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale – “Progetto SIRSS”. Approvazione prosecuzione progetto per gli anni 2024 – 2026

**DGR 628 del 27/05/2024** - Atto integrativo dell'Accordo di Collaborazione tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comuni di Lastra a Signa, Scandicci e Signa, per la progettazione di fattibilità tecnico-economica di alcuni tratti di completamento relativi alla Ciclovía dell'Arno nell'ambito di interesse metropolitano di cui alla DGR n. 283/2022. Approvazione schema.

**DGR 629 del 27/05/2024** - Azioni ed interventi per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'area metropolitana e il collegamento infrastrutturale metropolitano fra le città di Firenze e Prato.

**DGR 665 del 03/06/2024** - L.R. 6 giugno 2012, n. 27. Manutenzione dei tracciati delle ciclovie di interesse regionale. Criteri di individuazione dei beneficiari e di ripartizione dei finanziamenti. Assegnazione delle risorse per l'annualità 2024.

**DGR 739 del 17/06/2024** - Accordo sulla realizzazione del Sistema integrato della Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica di cui alla DGR 1267/2014. Differimento del termine di validità al 31.12.2025

**3.3.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO***(valori in migliaia di euro)*

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2026(*)			Gestione fino al 30/06/2024 (**)		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
3.1. Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano	85.618	32.995	39%	30.622	22.127	72%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	22.484	18.026	80%	18.026	17.295	96%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	110.901	92.298	83%	72.405	31.796	44%
<b>Totale Obiettivo generale 3</b>	<b>219.003</b>	<b>143.319</b>	<b>65%</b>	<b>121.053</b>	<b>71.218</b>	<b>59%</b>

*(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2024)*

*(\*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2023.*

*(\*\*) I dati al 30/06/2024 non considerano le reimpuntazioni su date successive.*

### 3.4. OBIETTIVO GENERALE 4

## INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA TOSCANA

### Obiettivo generale 4: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano	4.1.1 Azioni per lo sviluppo dei nodi di interscambio modale
	4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale	4.2.1 Avvio nuovi P.R.P. di Livorno, Piombino e Carrara
		4.2.2. Interventi per i fondali del porto di Livorno
	4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	4.3.1 Attuazione Autorità Portuale Regionale
		4.3.2 Azioni di adeguamento per la sicurezza e funzionalità infrastrutture portuali regionali e raggiungimento standard del PIT
		4.3.3 Azioni per la nautica da diporto
	4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica	4.4.1 Azioni per l'adeguamento e consolidamento delle vie navigabili di interesse regionale
	4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo	4.5.1 Azioni finalizzate all'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze
		4.5.2 Miglioramento offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi
		4.5.3 Azioni per miglioramento accessibilità e sostegno collegamenti aerei per Pisa e Firenze
	4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core - network) europea	4.6.1 Azioni per il consolidamento di una strategia industriale degli interporti

Per consolidare il ruolo della Toscana in Europa, rilanciando la competitività del territorio regionale, la Regione promuove lo sviluppo dei porti, degli aeroporti, degli interporti e delle vie navigabili e la loro integrazione con le reti trans-europee di trasporto nell'ambito della piattaforma logistica toscana.

### 3.4.1 NODI DI INTERSCAMBIO MODALE: RACCORDI FERROVIARI, SCALI MERCI, CENTRI INTERMODALI

- azioni PRIIM: 4.1.1; 1.2.3 -

Il porto di Livorno rappresenta un nodo centrale della piattaforma logistica toscana, inserito dalla Commissione Europea nella lista dei porti italiani della “core network” delle reti di trasporto trans-europee TEN-T (corridoio Scandinavo-Mediterraneo). Intorno al porto di Livorno ruota un insieme di raccordi ferroviari in parte realizzati ed in parte da realizzare fondamentali nel loro insieme per potenziare il trasporto ferroviario e marittimo in un’ottica di accessibilità e riequilibrio modale. Le opere sono individuate come prioritarie nell’ambito dell’Accordo di Programma sottoscritto nel maggio 2015 tra Regione, Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministeri interessati, Enti locali (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo) Autorità Portuale di Livorno e RFI, volto a rilanciare la competitività della costa.

Tenuto conto delle opere di seguito descritte ed in aderenza a quanto segnalato dal Comune di Pontedera, risulta in via di superamento la previsione programmatica del PRIIM relativa alla realizzazione del collegamento tra il porto di Livorno ed il nuovo scalo merci di Pontedera

#### RACCORDI FERROVIARI DEL PORTO DI LIVORNO

Con i **raccordi ferroviari del porto di Livorno**, ultimati ed aperti all'esercizio ferroviario nel dicembre 2016, il porto si è dotato di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci,



favorendo il riequilibrio modale tra la gomma ed il ferro oltre che la competitività regionale. La Regione ha concorso alla realizzazione delle opere con 28 mln, dei quali 8 mln a carico dei fondi POR Fesr 2007-2013 e 20 mln a carico del bilancio regionale.

La nuova linea ferroviaria elettrificata Livorno Darsena Toscana – Livorno Calambrone, inaugurata nel 2016 è direttamente collegata alla direttrice Tirrenica (km. 95+222 della linea La spezia centrale – Livorno centrale). Gli interventi complessivamente realizzati nel rispetto degli attuali standard tecnologici ed infrastrutturali sono costituiti dalla stazione sulla Darsena Toscana, dalla nuova linea elettrificata tra la Darsena Toscana e la Direttrice

Tirrenica lato nord, e da due ulteriori raccordi di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena.

Con la nuova configurazione degli impianti la linea ferroviaria Livorno Darsena –linea Tirrenica Nord, della lunghezza di circa 3 km, costituisce un'estensione della Rete Ferroviaria Nazionale, la quale risulta quindi direttamente collegata con la stazione Darsena del porto di Livorno, agevolando la composizione/scomposizione dei treni e le operazioni di carico e scarico delle merci nell'ambito portuale.

Tale assetto consente di eliminare il passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone, per tutti i treni che percorrono la nuova linea Darsena Toscana – Linea Tirrenica Nord, con notevole riduzione dei tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

La nuova linea elettrificata permette inoltre l'incremento della velocità di percorrenza sui binari (dai 6 km/h ai 30-60 km/h) e del peso assiale dei convogli, con consistenti benefici in termini di capacità operativa della linea e di competitività del sistema.

## RACCORDI FERROVIARI PORTO-INTEPORTO E ULTERIORI RACCORDI

Oltre ai raccordi ferroviari del porto già in esercizio, rileva particolare importanza la realizzazione, avviata a fine settembre 2022, del **collegamento ferroviario diretto fra il porto di Livorno e l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci**, per il quale si rende necessario superare la barriera fisica costituita dalla linea fondamentale Genova-Roma. Attualmente il collegamento tra le due infrastrutture logistiche avviene mediante l'attraversamento complanare della linea fondamentale Tirrenica in località Calambrone, che comporta l'insorgenza di extracosti di gestione dovuti alla complessità delle manovre da effettuare.



*Scavalco ferroviario della Linea Tirrenica*

Più specificamente, il progetto di scavalco, che andrà a far parte della rete ferroviaria nazionale, prevede la ricucitura della rete infrastrutturale ferroviaria esistente tra il Porto di Livorno e l'Interporto Toscano mediante realizzazione di una linea a singolo binario dello sviluppo complessivo di 1.580 m, nella quale lo scavalco della Linea fondamentale Genova – Roma viene garantito mediante la realizzazione di un viadotto con impalcato a via inferiore di lunghezza pari a circa 360 m costituito da 15 campate.



Il collegamento ferroviario diretto ha la funzione di migliorare l'integrazione tra l'Interporto Toscano e le aree portuali; infatti l'interporto (situato nel retroterra ad una distanza di circa 6 km dalle banchine portuali), costituisce elemento fondamentale del sistema della logistica portuale di Livorno ed è in grado di svolgere con sempre maggior efficacia il ruolo di area retroportuale attrezzata per fornire servizi ad alto valore aggiunto gestendo in maniera integrata le varie modalità di trasporto.

Il Porto di Livorno e l'interporto Toscano Amerigo Vespucci, in particolare, costituiscono terminali, rispettivamente portuale e di scambio ferro-gomma, della rete centrale ai sensi di quanto stabilito dal Regolamento comunitario 1315/2013 sulle reti TEN-T e sono collegati al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, attraverso le linee Livorno-Pisa e Pisa-Firenze, entrambe appartenenti alla rete fondamentale.

Lo scavalco consentirà di migliorare sensibilmente la connettività ferroviaria tra porto di Livorno ed Interporto Toscano e mira a conseguire l'integrazione delle attività logistiche realizzate nel porto e nell'Interporto. In particolare esso condurrà alla creazione di nuovi servizi multimodali a beneficio dell'utenza portuale, della multimodalità della rete transeuropea di trasporto e consentirà di conseguire significativi miglioramenti ambientali per effetto dell'abbattimento delle movimentazioni su gomma.

Il progetto è stato prodotto dalla Regione e aggiornato secondo le specifiche tecniche fornite da RFI sulla base della classificazione dell'opera come infrastruttura ferroviaria nazionale (il raccordo

verrà inquadrato come 1° stralcio del collegamento ferroviario del porto di Livorno con la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze, mediante il by-pass della stazione di Pisa consentendo quindi al bipolo porto-interporto una adeguata connessione ferroviaria conforme alle specifiche europee sulla interoperabilità). Nel corso del 2018 è stata completata la progettazione definitiva, finanziata anche con risorse regionali.

Per la realizzazione dello scavalco ferroviario, il cui costo complessivo è stimato in 27 mln, il 23 maggio 2019 la Regione Toscana ha firmato un Accordo con RFI, l'Interporto e l'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con successiva convenzione attuativa sottoscritta a dicembre dello stesso anno.

L'Accordo prevede a copertura dell'intervento uno stanziamento di 20,2 mln da parte della Regione (17 mln nell'ambito del contributo straordinario a favore di RFI previsto dalla LR 68/2017, come modificato con LR 44/2022 e LR 48/2023 e ulteriori 3,2 mln previsti dalla finanziaria 2019 LR 73/2018 e successive modifiche), 4,3 mln. da parte di RFI (risorse del Contratto di Programma vigente), con un concorso del MIT per 2,5 mln.

Nel marzo 2019 si è conclusa la Conferenza dei Servizi sul procedimento autorizzativo dell'opera e a maggio il Provveditorato alle Opere Pubbliche Toscana Marche Umbria ha concluso il procedimento di localizzazione ai sensi del D.P.R. 383/1994. Nel giugno 2020 è stata avviata da parte di RFI la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione del dispositivo di scavalco ferroviario della direttrice



Tirrenica, conclusa nel mese di giugno 2021 con l'aggiudicazione definitiva dell'appalto. A fine settembre 2022 è avvenuta la consegna dei lavori con l'apertura dei cantieri e l'avvio della Bonifica Ordigni Esplosivi. In gennaio 2024 RFI ha comunicato che la percentuale di avanzamento dei lavori era pari al 9% e che l'attivazione dell'opera è stimata a luglio 2025. Con successiva comunicazione di settembre 2024, RFI ha fatto presente che le attività eseguite nel corso del 2023 sono consistite sostanzialmente nella risoluzione di interferenze ed in attività collaterali di predisposizione delle aree di cantiere. Le attività sono poi procedute senza soluzione di continuità nel corso del primo semestre 2024, con l'esecuzione di interventi puntuali di adeguamento di vari binari della stazione Livorno Calambrone interferenti con l'opera di scavalco e l'esecuzione delle opere di fondazione profonde relative a spalla e pile del nuovo viadotto (nell'area "lato mare"). Nel corso di esecuzione dei lavori sono state riscontrate problematiche ambientali realizzative che hanno comportato l'avvio di specifica istruttoria da parte dei soggetti competenti coinvolti (ARPAT e Regione Toscana), comportando dei rallentamenti nell'esecuzione dei lavori ad oggi non quantificabili da parte di RFI rispetto alle previsioni di completamento dell'opera.

L'accordo di maggio 2019, sopra richiamato, prevede anche la progettazione e la realizzazione di ulteriori grandi opere ferroviarie necessarie per migliorare i collegamenti dei porti e delle ferrovie della Toscana con i grandi corridoi ferroviari europei dedicati al trasporto delle merci, come:

- il **collegamento ferroviario fra l'interporto A. Vespucci, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa;**
- l'intervento di adeguamento delle gallerie allo standard PC/80 della **linea ferroviaria Prato Bologna**, che, unitamente alle opere di cui al punto precedente, consentirà ai treni merci dei porti del sistema "Livorno- Piombino" di raggiungere le aree logistiche, produttive e di consumo del Centro Nord-Italia, i valichi del Brennero e del Gottardo ed i mercati dell'Europa Centro Orientale (vedi paragrafo 3.1.4 "Ferrovie);

- l'ammodernamento dei **collegamenti ferroviari per il porto di Piombino**, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata.

Con riferimento alle opere di cui al primo punto (**collegamento dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Vada via Collesalvetti; Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalvetti e la linea Firenze Pisa -by pass di Pisa**), con successivo Accordo sottoscritto a dicembre 2019 tra Regione Toscana, RFI, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto è stata finanziata la progettazione definitiva di tali raccordi ferroviari, del costo di 5,9 mln, attraverso un contributo straordinario regionale di 2,5 mln, e risorse per 3,4 mln da parte di RFI.

La progettazione è in corso per entrambi gli interventi; nel gennaio 2022 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha formalizzato il proprio parere positivo con osservazioni e raccomandazioni, per il recepimento delle quali si è resa necessaria una sostanziale rivisitazione di alcune soluzioni progettuali adottate, le stesse inoltre saranno recepite – ove imprescindibili – nella fase di sviluppo del Progetto Definitivo alla quale RFI, per il tramite della Società Italferr, sta procedendo da marzo 2022. Per il by pass di Pisa RFI ha avviato nell'agosto 2023 il procedimento di Verifica dell'Impatto Ambientale presso il MASE, per il quale sono state richieste integrazioni; per il collegamento alla linea Collesalvetti è in corso di completamento dello sviluppo progettuale recependo le indicazioni sugli aspetti idraulici condivise con il territorio.

Nel contratto di Programma MIMS/RFI 2022-2026, parte investimenti, sottoscritto in dicembre 2022, risultavano finanziati entrambi gli interventi per un totale di euro 338 mln su un costo complessivo di euro 461 mln.

In giugno 2023, con la sottoscrizione tra MIT e RFI dell'aggiornamento 2023 al Contratto di Programma MIT/RFI 2022/2026 – parte investimenti (approvato poi con DM del MIT di concerto con il MEF n. 289 del 14 novembre 2023, registrato alla Corte dei Conti il 21 dicembre 2023 n. 4052), è stata effettuata una rimodulazione dei finanziamenti di cui al "A07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete" con diminuzione del progetto "P220 Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce" per un importo di finanziamento pari a -298,90 mln€ e portando pertanto il totale delle assegnazioni in essere a 39,10 mln€.

Le opere sono finalizzate l'una (by pass di Pisa) ad efficientare il corridoio europeo Scandinavo Mediterraneo evitando l'ingresso di treni merci in stazione di Pisa per i traffici che corrono lungo la direttrice nord-sud, fruendo di un itinerario dedicato con caratteristiche prestazionali in linea con gli standard dei corridoi merci europei e l'altra (collegamento Interporto - corridoio ScanMed) allo sviluppo di nuove connessioni ferroviarie tra Porto di Livorno, Interporto e Corridoio Scandinavo Mediterraneo, velocizzando l'inserimento sulla rete ferroviaria nazionale ed europea delle merci in arrivo a Livorno.

L'attivazione del bypass del nodo di Pisa per il collegamento da/per la linea Collesalvetti/Vada e l'interporto di Guasticce, insieme agli interventi di potenziamento della linea Firenze-Pisa-Livorno rientrano tra gli interventi attivabili dopo il 2027 nell'ambito del nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI approvato in schema con DGR 245/2022 e successivamente stipulato nel marzo 2022, con effetto di incrementare la capacità nel nodo di Pisa per i servizi regionali.

In una visione di sistema i raccordi ferroviari favoriscono l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il necessario trasferimento da gomma a rotaia del trasporto delle merci.

## **POTENZIAMENTO SCALO MERCI DI CASTELNUOVO GARFAGNANA**

Sono in corso i lavori per il potenziamento dello scalo merci di Castelnuovo Garfagnana, avviati a fine 2021 con previsione di completamento per la fine del 2025 (a fine 2023 lo stato di avanzamento dei lavori era pari al 70% del costo complessivo autorizzato).

Il potenziamento dello scalo merci e dei raccordi ferroviari nell'ambito della stazione di Castelnuovo Garfagnana (linea ferroviaria Lucca-Aulla) ha la finalità di trasferire su vettore ferroviario il trasporto merci attualmente svolto su gomma, perseguendo obiettivi di risanamento ambientale e di miglioramento della sicurezza stradale.

Le opere sono previste da un protocollo d'intesa sottoscritto nel marzo 2018 da Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI, gli Enti Locali territorialmente interessati e due aziende interessate al trasporto merci su ferro, a cui nel 2019 ha fatto seguito uno specifico Accordo di Programma tra Regione, RFI, Enti Locali e aziende interessate finalizzato alla realizzazione degli interventi, consistenti nella riqualificazione della stazione ferroviaria di Castelnuovo di Garfagnana, con adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria e tecnologica e con installazione delle apparecchiature necessarie per il carico e lo scarico delle merci; nella realizzazione del raccordo ferroviario privato tra la stazione e lo stabilimento industriale dell'azienda interessata, finanziato da quest'ultima; nella dotazione dell'impianto ferroviario con le attrezzature necessarie per velocizzare ed incentivare l'attività di carico e scarico ed il trasporto merci su ferro, nonché nella realizzazione della viabilità sostitutiva del passaggio a livello esistente.

Per quanto riguarda il costo delle opere, a fronte di un costo iniziale di 5,6 mln l'Accordo di Programma ha previsto un finanziamento di 4 mln da parte di RFI (fondi Contratto di Programma), 1,9 mln da parte dalla Regione Toscana nell'ambito delle risorse destinate a RFI con L.R. 86/2014 (come modificata dalla LR 44/2022), 250.000 euro da parte del Comune di Castelnuovo Garfagnana (chiamato ad occuparsi della progettazione e realizzazione della viabilità sostitutiva del passaggio a livello da sopprimere), ed infine da finanziamenti a carico delle aziende sottoscrittrici dell'Accordo di Programma (si veda anche il par. 3.1.4 "Ferrovie").

Attualmente il costo aggiornato dell'intervento è stimato da RFI in 13,9 mln, con un incremento dovuto sia ai maggiori lavori che si è reso necessario eseguire (tra i quali la predisposizione del sottopassaggio di stazione), sia a causa degli incrementi dei costi per le materie prime e l'energia registrati nell'ultimo biennio. Si è reso pertanto necessario prevedere una integrazione del finanziamento incrementando a 11,77 mln il finanziamento da parte di RFI con fondi nazionali assegnati nell'ambito del contratto di Programma. Per le mutate condizioni di finanziamento, nel 2023 è stato sottoscritto l'atto integrativo dell'Accordo.

## **POTENZIAMENTO SCALO MERCI DEL FRIZZONE**

A dicembre 2022 la Giunta Regionale ha approvato un Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, RFI, CCIAA, Provincia di Lucca e Comuni di Capannori e Porcari che prevede l'avvio di azioni coordinate e concertate finalizzate al potenziamento dei traffici intermodali nello scalo merci favorendo lo shift modale gomma-ferro ai fini dell'abbattimento delle esternalità ambientali del trasporto stradale delle merci.

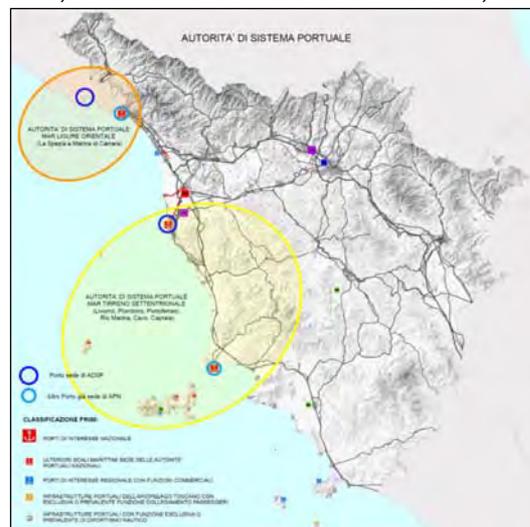
Nel corso del 2022 è stato inoltre realizzato uno studio che ha stimato i potenziali benefici, derivanti dall'attivazione di diversi scenari di potenziamento dello scalo in questione, focalizzandosi sull'incremento della capacità dello scalo e sulla riduzione dei costi esterni, con particolare riferimento alle esternalità da emissioni inquinanti ed incidentalità connesse al traffico merci su gomma.

### 3.4.2 PORTI NAZIONALI

- azioni PRIIM: 4.2.1; 4.2.2 -

Per quanto riguarda i porti commerciali nazionali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, il PRIIM promuove il potenziamento delle infrastrutture portuali e l'adeguamento dei fondali, per incrementare i traffici merci e passeggeri. Lo sviluppo dei 3 porti nazionali contribuisce inoltre al raggiungimento degli obiettivi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica introdotto dalla riforma Del Rio (D. Lgs n. 168/2016).

Gli interventi si inseriscono nel nuovo scenario di governance dettato dalla riforma, che ha portato alla creazione delle nuove Autorità di Sistema Portuali: per la Toscana l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (per porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Capraia e Cavo, con sede a Livorno) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (comprendente il porto toscano di Marina di Carrara, insieme al porto di La Spezia, quest'ultimo sede di Autorità di Sistema). Le Autorità sono chiamate a definire le azioni strategiche per lo sviluppo del sistema portuale e dei singoli scali marittimi nell'ambito del Documento di Programmazione Strategica del Sistema Portuale, sottoposto al parere dei Comuni e delle Regioni interessate e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MISE) sentita la Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP).



#### PORTO DI LIVORNO

La principale opera per il Porto di Livorno è la nuova **Piattaforma Europa**, strategica non solo per lo scalo livornese ma anche per l'intera Toscana, che consentirà di inserire la Regione a pieno all'interno del sistema di scambi del Mediterraneo e, tramite i collegamenti viari e ferroviari, del Nord Italia ed in ultimo, dell'Europa centrale.



La realizzazione della Piattaforma Europa dà attuazione al PRP approvato nel 2015, che persegue il potenziamento infrastrutturale e il riassetto funzionale del porto, ed è tra gli interventi prioritari previsti dal Piano di rilancio della competitività dell'area costiera livornese, insieme ai raccordi ferroviari, oggetto dell'Accordo di Programma volto a rilanciare la competitività della costa sottoscritto nel maggio 2015 dalla Regione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e

Ministeri interessati, Enti locali (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo), Autorità Portuale di Livorno e RFI.

L'opera consiste in questa prima fase nella realizzazione di un nuovo canale di accesso e di un nuovo bacino di evoluzione, idonei ad accogliere navi di lunghezza e pescaggio superiori rispetto allo stato attuale, ed a cui oggi è precluso l'accesso allo scalo. Successivamente quale secondo lotto della prima fase è prevista la realizzazione di un nuovo terminal contenitori. In fasi successive è prevista la realizzazione di un nuovo terminal dedicato al progetto europeo "Autostrade del mare" (un servizio di trasporto marittimo delle merci tra Paesi dell'Unione Europea che si affacciano sul mediterraneo, alternativo alla viabilità ordinaria su strada), un nuovo terminal petroli. La realizzazione del nuovo canale di accesso da nord consentirà la separazione dei traffici merci dai traffici passeggeri, migliorando anche le condizioni di sicurezza della navigazione. Con la realizzazione della piattaforma lo scalo livornese verrà reso più moderno, funzionale e competitivo.



Per quanto riguarda lo stato di attuazione del procedimento, nel 2018 l'Autorità di Sistema ha



affidato la progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. La progettazione preliminare delle opere marittime si è conclusa nel dicembre 2019. Con DPCM 16 aprile 2021 è stato nominato il nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema portuale. Ad ottobre 2021 è stato quindi pubblicato nella Gazzetta Europea il bando pubblico concernente l'appalto per la progettazione e realizzazione delle opere, aggiudicato nel dicembre 2021. Nel 2022 si è

avviato il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale; e dal gennaio al marzo 2023 si è svolta la consultazione pubblica. Il procedimento ha visto una serie di richieste di integrazioni da parte dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti e si è concluso nel marzo 2024 (Decreto VIA n. 81 dell'11 marzo 2024).

Tenuto conto che la realizzazione delle opere infrastrutturali, per la complessità e la rilevanza delle opere medesime nel loro complesso, potrebbe manifestare, anche nella fase di cantiere, interferenze con il sistema ambientale della fascia costiera, con particolare riguardo ai delicati equilibri paesaggistico-ambientali del litorale pisano, su espressa richiesta della Regione Toscana, il decreto conclusivo della VIA prevede la costituzione di un Osservatorio ambientale finalizzato a garantire la trasparenza e la diffusione delle informazioni concernenti le verifiche di ottemperanza, allo scopo di assicurare una tempestiva e adeguata attività di accompagnamento alla corretta realizzazione delle opere, tra cui la verifica dell'osservanza di specifiche condizioni ambientali nelle successive fasi di approvazione del progetto esecutivo e/o nel corso della realizzazione delle opere previste, nonché nella fase di monitoraggio ambientale post operam.

Il provvedimento ministeriale di VIA positiva prevede puntuali prescrizioni finalizzate ad ottimizzare l'inserimento ambientale dell'opera, articolate per le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, e riferite alle diverse componenti ambientali impattate.

Con riferimento alle opere marittime e dragaggi previsti nella prima fase di sviluppo della Darsena Europa, era inizialmente previsto da quadro economico un costo di 450 mln, in seguito aggiornato con comunicazione del Commissario in 500 mln, la cui copertura finanziaria è assicurata da 200 mln di risorse statali assegnate all'Autorità di Sistema Portuale (DM 353/2020); 50 mln di risorse FSC 2014/2020, a cui va ad aggiungersi un contributo straordinario della Regione Toscana a favore dell'Autorità di Sistema Portuale previsto dalla LR 86/2014 come modificata con LR 44/2022, per un importo massimo di 200 mln in conto capitale, sulla base del cronoprogramma degli interventi, mentre l'importo restante è coperto da mutuo assunto dalla AdSPMITS.

Al fine di definire la realizzazione dell'opera e la relativa modalità di erogazione del finanziamento regionale, nel marzo 2022 la Regione Toscana ha approvato uno specifico Accordo di Programma con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (DGR 319/2022), sottoscritto nel mese di aprile e approvato con DPGR n. 107/2022. L'approvazione della LR 44/2022, che modifica le modalità di partecipazione della Regione al finanziamento dell'opera, ha reso necessario modificare l'iniziale Accordo di Programma con un atto integrativo, il cui schema è stato approvato con DGR 522/2023, sottoscritto a dicembre 2023 ed approvato con DPGR n. 5/2024.

A seguito di interlocuzione formale con gli Uffici della Commissione Europea nel 2024 è stato rilevato che l'intervento previsto a sostegno della realizzazione della prima fase Darsena Europa non costituisce un aiuto di Stato.

In coerenza ed in sinergia con il progetto della Darsena Europa in corso i lavori per il **potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna**, consistente in opere di adeguamento prestazione e riqualificazione infrastrutturale della linea, prioritarie per il collegamento via ferro dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa. Sono previsti 3 anni e mezzo di lavori: RFI interverrà per adeguare la linea appenninica, cuore del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo, agli standard infrastrutturali previsti dalla rete europea per il traffico delle merci (autostrada viaggiante) – in particolare sarà ampliata la sagoma di circa 20 km di gallerie (si veda in merito il par. 3.1.4 "Ferrovie").

Per quanto riguarda la pianificazione portuale, è stato redatto il **Documento di Programmazione Strategica del Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** che individua le azioni strategiche per lo sviluppo del sistema portuale e dei singoli scali marittimi, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art. 5 della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii.

Con la Deliberazione n. 12/2024 il Consiglio Regionale ha provveduto all'approvazione del Documento di indirizzi sul Documento di programmazione strategica del sistema portuale (DPSS) del Mar Tirreno Settentrionale, finalizzato alla sottoscrizione dell'Intesa tra Regione Toscana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT); con la Deliberazione n. 325/2024, in ragione della sentenza della Corte Costituzionale n. 6/2023 che ha ripristinato l'istituto dell'intesa istituzionale tra Stato e Regione per la definizione dei contenuti del DPSS, la Giunta Regionale ha successivamente disposto il rilascio della suddetta intesa con il Ministero.

Nel mese di luglio, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, con il Decreto ministeriale n. 186/2024, ha infine provveduto ad approvare il Documento.

Per ridurre l'impatto ambientale del trasporto marittimo, nonché in linea con la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) che richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025, nel 2021 sono stati finanziati nell'ambito del Fondo complementare al PNRR (DM 330/2021) **interventi di elettrificazione delle banchine (cold ironing)** in 34 porti nazionali, tra cui in Toscana i porti di Livorno (55 mln), Piombino (10,3 mln) e Portoferraio (12,2 mln).

Si tratta di realizzare una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per

l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO<sub>2</sub>, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico nelle aree portuali.

Gli interventi sono realizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha aggiudicato nel dicembre 2023 l'appalto integrato per la progettazione esecutiva ed esecuzione delle opere nei 3 porti. E' in corso la progettazione esecutiva; i lavori dovranno essere ultimati entro il 2026.

## PORTO DI PIOMBINO

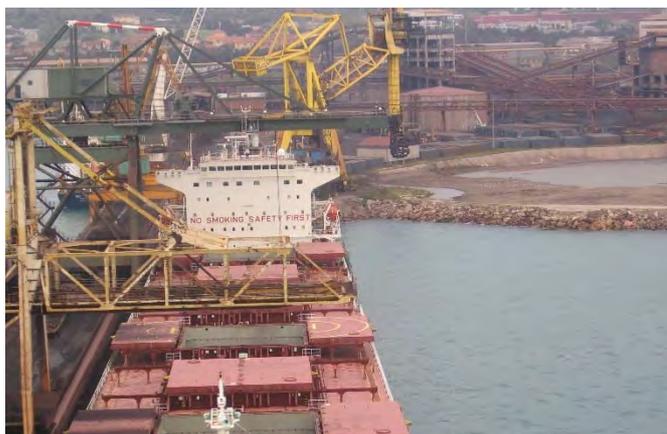
La Regione sostiene gli investimenti a favore dello scalo di Piombino che danno attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale e che nel complesso sono finalizzati a rendere più competitive le infrastrutture portuali ed in particolare a consentire l'ingresso in porto di navi portarinfuse di grandi dimensioni.

Si ricordano in particolare gli interventi infrastrutturali realizzati e finanziati anche grazie a un contributo straordinario regionale, oggetto dell'**Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione nel 2013** con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune e la Provincia che ha previsto risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi hanno riguardato in particolare l'approfondimento a quota -20 mt dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e nella realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali.



Le somme derivanti dal ribasso d'asta sono state destinate dall'Autorità nazionale alle opere relative al **raccordo e al prolungamento del Molo Batteria** (dal costo di 23 mln) e **alla nuova strada di ingresso al porto** (dal costo di circa 15 mln), che consentirà al traffico locale e turistico l'accesso diretto al porto, senza attraversare la città, ed il collegamento con il primo lotto della SS 398 da Montegemoli fino a Gagno (stralcio SS 398 dello svincolo Gagno-Terre rosse). I lavori relativi al Molo Batteria si sono conclusi nel 2018 mentre i lavori della nuova strada di accesso al porto sono iniziati a novembre 2020 e sono terminati nel maggio 2024.

Per la **realizzazione di aree per la logistica industriale** nel porto di Piombino, in coerenza con l'Atto di Indirizzo promosso a maggio 2019 dall'Autorità di Sistema concernente l'allocazione delle nuove aree portuali, la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno sottoscritto nel luglio 2019 un Accordo di Programma, successivamente approvato con DPGR 109/2019. Il quadro finanziario iniziale prevede che la Regione Toscana contribuisca con circa 13 mln a valere sulle economie del Piano Attuativo Regionale del FSC 2007-2013 ed un massimo di 4,895 mln dal bilancio



regionale; l'Autorità di Sistema Portuale Nazionale concorre con proprie risorse per 4,5 mln. Al termine del 2022, la Giunta Regionale ha destinato al finanziamento del progetto in questione fondi derivanti da ulteriori economie FSC, in sostituzione delle risorse regionali inizialmente previste (4,895 mln); tale modifica del quadro finanziario del progetto ha reso conseguentemente necessaria la redazione di un atto aggiuntivo, sottoscritto dalle parti ed approvato con DPGR n. 189 del 13 novembre 2023.

Le opere in questione sono individuate nel progetto esecutivo degli "Interventi connessi al nuovo PRP e/o all'APQ del 13/08/2013 e all' APQ del 24/04/2014 per la realizzazione di un'area per la logistica industriale del porto di Piombino", revisionato nel novembre 2018 dall'Autorità di Sistema e approvato con parere favorevole del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato delle Opere Pubbliche nel successivo mese di dicembre. Gli interventi, dal costo stimato di 22,75 mln, consistono nella realizzazione di un'area attrezzata di circa 200.000 mq, ripartita in n. 3 lotti, con accesso diretto alla banchina nord dell'omonima darsena, dotata di tutti gli impianti necessari per consentire l'insediamento di attività di logistica industriale. Nel mese di febbraio 2020 l'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato il bando per l'affidamento dei lavori. I lavori, oggetto di consegna definitiva in data 14 gennaio 2022, sono stati ultimati nel mese di giugno 2024.

La LR 44/2022 ha previsto, previa stipula di uno specifico Accordo di Programma, un cofinanziamento regionale per un massimo di 5,36 mln nel biennio 2025-2026 per la realizzazione di interventi in attuazione del Piano regolatore portuale.

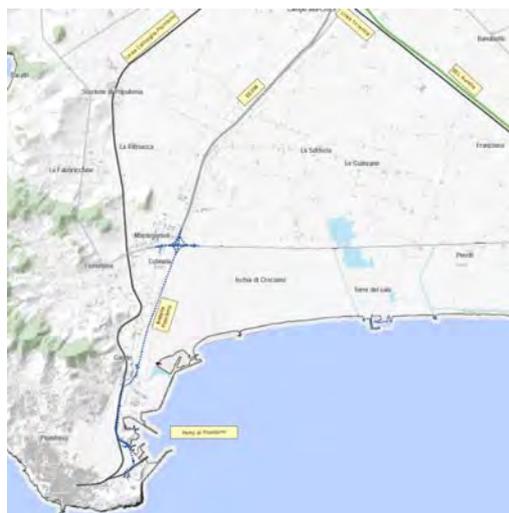
L'ammodernamento dei **collegamenti ferroviari** per il porto di Piombino, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata, è stato previsto tra gli interventi strategici per migliorare i collegamenti dei porti e delle ferrovie della Toscana con i grandi corridoi ferroviari europei dedicati al trasporto delle merci oggetto di specifico accordo sottoscritto nel maggio 2019 tra Regione Toscana, RFI, Interporto, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con successiva convenzione attuativa sottoscritta a dicembre (vedi anche par. 3.4.1 Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali).

Tra le ulteriori opere che interessano il porto di Piombino, l'elettrificazione della banchina finanziata con 10,3 mln grazie al Fondo complementare al PNRR (si veda il paragrafo relativo al Porto di Livorno).

### **SS 398 BRETELLA DI PIOMBINO**

Tra le opere previste dall'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo del porto di Piombino e dal successivo Accordo di Programma dell'aprile 2015 sottoscritto tra Ministeri interessati, Regione Toscana, Autorità Portuale, Comune di Piombino, Provincia di Livorno, Agenzia del Demanio e Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, con cui è stato adottato un Progetto di riconversione e riqualificazione industriale del Polo industriale di Piombino articolato in varie misure di intervento, si prevede la realizzazione con risorse statali della bretella di Piombino, di collegamento diretto tra il Porto e la viabilità nazionale (Autostrada A12 Tirrenica) - SS 398- lotto Gagno – Montegemoli.

L'opera premetterà un efficace miglioramento delle modalità di accesso al centro abitato, alla zona industriale ed al porto, per le provenienze dalla variante Aurelia (svincolo di Venturina-Piombino), così come un miglioramento delle modalità di uscita dal porto e dal centro abitato verso la stessa Variante Aurelia.



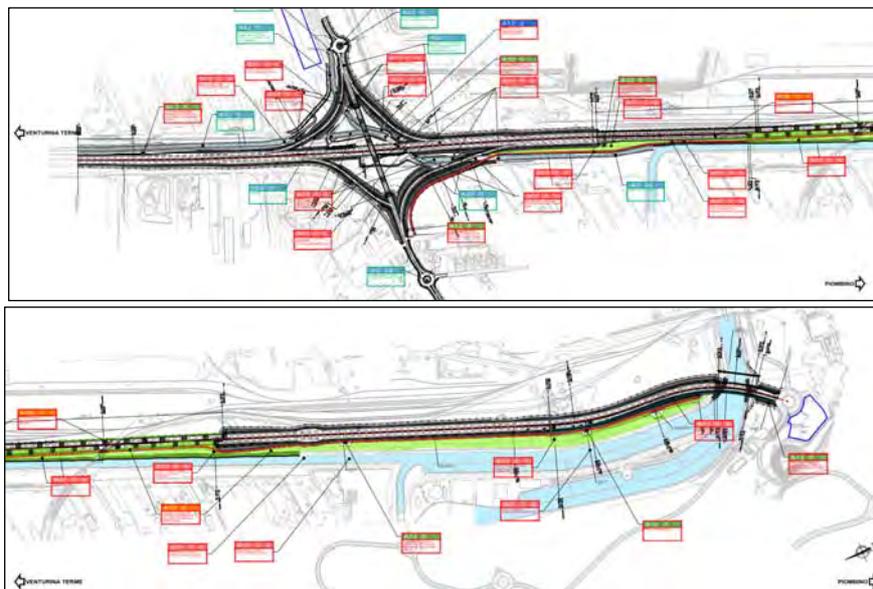
Tale intervento, inizialmente previsto nell'ambito del Corridoio Tirrenico, a seguito del nuovo piano economico finanziario dell'opera autostradale condiviso nell'ambito del Protocollo di Intesa che la Toscana ha sottoscritto nel maggio 2015 con la Regione Lazio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Società Autostrade per l'Italia e Società Autostrada Tirrenica ne è stato escluso, e la progettazione definitiva predisposta da SAT è stata messa a disposizione dell'Autorità Portuale di Piombino per le necessarie verifiche in merito al quadro finanziario e alle conseguenti determinazioni per realizzare l'opera.

L'opera è suddivisa in due lotti:

- LOTTO 1 Svincolo di Geodetica-Gagno
- LOTTO 2 Gagno – Porto Passeggeri

**Il Lotto 1 Svincolo di Geodetica-Gagno** si estende per circa 3,15 km a partire dal sedime della statale esistente SS 398 "Via Val di Cornia" al km 43+750. Nei primi 0,65 km si sviluppa come adeguamento della statale esistente mentre per i restanti 2,5 km come nuova sede (quasi totalmente in rilevato con tratti in viadotto) terminando in corrispondenza dell'innesto con la rotatoria in località "Gagno", in fase di realizzazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale. La strada di progetto è di categoria B extraurbana principale secondo il D.M. 05/11/2001 (due corsie per senso marcia – ciascuna larga 3,75 m, piattaforma pavimentata di larghezza pari a 22,00 m); l'asse principale ha un'estesa di circa 3,15 km e presenta una serie di collegamenti tra l'asse principale, la viabilità del comune di Piombino e la viabilità in progetto dell'Autorità di Sistema Portuale.

*Planimetria lotto 1*



Il primo lotto è finanziato da Contatto di Programma ANAS 2016-2020 per 78,25 mln; la progettazione si è conclusa a dicembre 2020 ed i lavori sono stati consegnati nel novembre 2021, con ultimazione prevista per ottobre 2025.

Il tracciato del **Lotto 2 Gagno-porto passeggeri** si sviluppa interamente in ambito industriale con una sezione stradale tipo D a quattro corsie (rif. DM 05.11.2001) – strada urbana di scorrimento, in quanto il collegamento è inteso come ultimo miglio in ambito urbano di collegamento con il porto. La sezione stradale è una larghezza complessiva, tra le barriere di

sicurezza esterna, di 22,20 m composta da corsie di larghezza 3,25, banchine di 1 m, marciapiedi di 1,50 m e spartitraffico di 1,80 m.

Lo sviluppo complessivo del tracciato è pari a circa 1760 m con pendenza massima del 6%.

L'opera consentirà un sensibile miglioramento delle modalità di accesso al centro abitato, alla zona industriale ed al porto per le provenienze dalla strada statale così come un sensibile miglioramento delle modalità di uscita dal porto e dal centro abitato. L'intervento ricade per intero nel territorio del Comune di Piombino.

Il 2° lotto della Bretella ha trovato copertura finanziaria grazie ai finanziamenti statali previsti dal Fondo per le infrastrutture portuali (55 mln previsti dal DM 52 del 10 marzo 2022); soggetto attuatore è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che nel marzo del 2023 ha aggiudicato la gara per la progettazione, tutt'ora in corso.

## **PORTO DI MARINA DI CARRARA**

Il **Porto di Marina di Carrara** rappresenta uno dei più importanti scali a livello mondiale di movimentazione di materiali lapidei naturali, principalmente marmi e graniti; intorno al porto gravitano anche le attività industriali dei Cantieri Apuani e della Nuova Pignone, quest'ultima qualificata nella produzione e spedizione via mare di impianti industriali attinenti all'allestimento di piattaforme galleggianti per l'estrazione del greggio e del gas.

Le azioni necessarie per la riqualificazione ambientale, lo sviluppo e la reindustrializzazione dell'area, da declinare con successivi Accordi di Programma, erano state individuate nell'ambito di un Protocollo d'intesa firmato a maggio 2015 tra la Regione Toscana, i Ministeri interessati, la Provincia di Massa Carrara, i Comuni di Massa e Carrara e l'Autorità Portuale di Marina di Carrara.

Tra i temi nodali e strategici sui quali attivare il Progetto di riqualificazione e riconversione per il Porto di Massa Carrara erano stati individuati interventi relativi alla logistica portuale nell'ambito di un progetto complessivo di riqualificazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città (progetto waterfront) e interventi di sviluppo della rete ferroviaria interna alla zona industriale apuana (ZIA).

Nel dicembre 2020 è stato siglato un accordo tra Regione, Comune, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, Nuovo Pignone-Baker Huges e Fhp che punta ad una specializzazione sul fronte della movimentazione e della logistica e che offre un'opportunità di sviluppo, capace di tradursi in innovazione tecnologica, promozione dell'export e dell'occupazione. Nell'area retroportuale si contano oggi oltre 200 mila metri quadri di magazzini coperti, ma c'è bisogno di disporre di nuovi spazi per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni, il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. L'intesa impegna le parti a facilitare tutte quelle azioni, procedure e semplificazioni amministrative, nel rispetto delle norme e della salvaguardia dell'ambiente, utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso di tutti gli interventi necessari.



Nel dicembre 2020 è stato siglato un accordo tra Regione, Comune, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, Nuovo Pignone-Baker Huges e Fhp che punta ad una specializzazione sul fronte della movimentazione e della logistica e che offre un'opportunità di sviluppo, capace di tradursi in innovazione tecnologica, promozione dell'export e dell'occupazione. Nell'area retroportuale si contano oggi oltre 200 mila metri quadri di magazzini coperti, ma c'è bisogno di disporre di nuovi spazi per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni, il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. L'intesa impegna le parti a facilitare tutte quelle azioni, procedure e semplificazioni amministrative, nel rispetto delle norme e della salvaguardia dell'ambiente, utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso di tutti gli interventi necessari.

Il **progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara “Interfaccia porto-città”**, promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, e sul quale la Regione Toscana si è espressa con proprio parere nell'ambito del procedimento di competenza nazionale nel marzo 2014, si articola in quattro distinti “ambiti progettuali”, che mirano a definire il nuovo assetto dell'interfaccia porto-città con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli altri enti territoriali e con la popolazione. Le opere previste riguardano 4 ambiti progettuali:

- riqualificazione geometrica e funzionale della intersezione tra viabilità finalizzata al miglioramento della accessibilità portuale e alla maggiore sicurezza degli attraversamenti
- riconfigurazione viabilistica e della mobilità;
- riqualificazione architettonica ed urbana dell'area adiacente al Porto di Ponente, con potenziamento dei servizi ed attrezzature urbane e realizzazione del nuovo mercato ittico;
- riqualificazione paesaggistica del Molo di Ponente con inserimento della nuova passeggiata a mare con belvedere.

Obiettivi del progetto sono il miglioramento e la razionalizzazione del sistema viario di accesso all'area portuale; il miglioramento e una maggiore efficienza del trasferimento ferroviario e modale; il miglioramento della competitività e dell'organizzazione funzionale complessiva dello scalo marittimo. Tra i risultati attesi vi è altresì una più elevata integrazione strategica dell'offerta cantieristica, mercantile e crocieristica, attuale e futura, del porto rispetto al sistema urbano locale ed a un più ampio contesto territoriale di riferimento.

La Regione concorre al finanziamento dell'intervento attraverso un contributo straordinario a favore dell'Autorità (disposto con LR 82/2015, art. 26-bis) per consentire il rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa. Le modalità di attuazione del Progetto Waterfront e di erogazione e gestione dei finanziamenti regionali sono disciplinate da specifico Accordo di Programma sottoscritto tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale approvato con DPGR n. 53/2018 e modificato con tre successivi Atti integrativi del 2020 (DPGR n. 26/2020, con cui è stato stralciato dall'accordo l'ambito progettuale III i cui obiettivi sono prevalentemente di riqualificazione urbana, prevedendo una tempistica realizzativa diversa), nel 2022 (DPGR n. 202/2022) e nel 2023 (DPGR n. 208/2023).

Il costo aggiornato dell'opera ammonta a 50,87 mln ed è finanziato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per 17,52 mln, dal Fondo nazionale porti per 8,2 mln, dal Fondo complementare al PNRR (DM 330/2021) per 10,15 mln, dalla Regione Toscana con un contributo straordinario di oltre 12,74 mln in quota capitale (la Regione contribuisce al rimborso di quote di mutuo per oltre 14 mln includendo gli ammortamenti) a cui si aggiungono risorse comunitarie (programma CEF) per 2,26 mln.

Per quanto riguarda l'avanzamento degli interventi, la consegna definitiva dei lavori relativi agli ambiti 1 (riqualificazione del sistema di accessi al porto) e 2 (viabilità di accesso al porto) è avvenuta alla fine di giugno 2024 ed i lavori sono in corso; i lavori relativi all'ambito 4 (passeggiata a mare) sono stati ultimati nel mese di agosto 2024.

Contestualmente all'Accordo di Programma è stato firmato un Accordo (DGR n. 13 del 15/01/2018) tra Comune di Carrara, Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per lo sviluppo condiviso del porto. L'Accordo disciplina l'attuazione del progetto waterfront e la redazione condivisa di una proposta di **variante al vigente Piano Regolatore Portuale** (sulla base della nuova normativa nazionale in materia che ha introdotto il Piano Regolatore del Sistema Portuale, al posto del Piano Regolatore Portuale del singolo scalo marittimo).

La variante al vigente PRP è indispensabile al fine di consentire un idoneo sviluppo futuro del porto, che sappia coniugare le attività commerciali, cantieristiche, crocieristiche e diportistiche in parte esistenti ed in parte da implementare, alla luce degli imprescindibili valori di rispetto ambientale ed antropico del contesto circostante.

Propedeutico all'adozione della Variante del Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara, il **Documento di Programmazione Strategica del Sistema portuale (DPSS) del Mar Ligure Orientale**, adottato dall'Autorità di Sistema Portuale nel luglio 2019 e approvato definitivamente dalla Regione Liguria nell'agosto 2020, previa intesa tra il Ministero e le due Regioni territorialmente interessate; ai fini del rilascio di detta intesa il Consiglio Regionale toscano, con Del. CR n. 8/2020, ha approvato un proprio "documento di indirizzi", parte integrante dell'intesa medesima.

Il **nuovo PRP** è stato elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale ed adottato nell'agosto 2023; la Regione ha espresso il proprio parere in merito con DGR 1525 del 18 dicembre 2023. La procedura di VAS si è conclusa con il decreto del MASE n. 275 del 1° agosto 2024, che contiene raccomandazioni, suggerimenti, condizioni ed osservazioni.

Insieme al progetto waterfront il Porto di Marina di Carrara è interessato da un **intervento di collegamento dell'area portuale alla rete ferroviaria**, dal costo di circa 5 mln (di cui 2 finanziati da RFI e 3 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale). A RFI compete la progettazione e la realizzazione dei lavori di rinnovamento dell'intero armamento ferroviario del binario "Dorsale Lato Mare", mentre è di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale l'intervento in porto. Il nuovo fascio continuo di binari ferroviari, che si sviluppa all'interno del porto lungo tutto la banchina Fiorillo e collega la stessa banchina Fiorillo alla rete ferroviaria, è stato inaugurato ad aprile 2021 e consentirà di comporre i treni direttamente sottobordo rispetto alle navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza. La nuova opera si integra e si completa nell'ambito di un importante intervento di manutenzione della linea svolto da RFI che va dal porto di Marina di Carrara fino alla stazione di Massa Zona Industriale, ad oggi realizzato, migliorando quindi il collegamento di questo tratto ferroviario che connette lo scalo con la linea ferroviaria nazionale. Nel 2022-23 risultano appaltati da parte di RFI i lavori per la realizzazione dei passaggi a livello con barriere automatizzate necessari per il miglioramento del servizio in sicurezza lungo gli attraversamenti stradali presenti nel percorso. Per la stessa finalità l'Autorità di Sistema Portuale ha realizzato una linea in fibra ottica e ha installato delle apposite telecamere di videosorveglianza poste nelle intersezioni con gli attraversamenti stradali (Via delle Pinete, Via Massa Avenza, Via Dorsale e Via Longobarda).

L'infrastruttura va inquadrata nel complessivo piano di ammodernamento della linea ferroviaria portuale, grazie ad importanti investimenti pubblici che consentiranno nell'immediato futuro un'integrazione delle manovre ferroviarie, di particolare beneficio per lo scalo di Marina di Carrara.

Per il **porto di Rio Marina**, che svolge funzioni commerciali di collegamento passeggeri, sono stati realizzati interventi urgenti di riparazione e consolidamento delle strutture portuali compromesse dalle mareggiate e dagli eventi meteorologici avversi dell'autunno 2019. Nelle more della redazione del Piano Regolatore Portuale, di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, saranno valutati ulteriori interventi finalizzati alla qualificazione funzionale dello scalo ed in particolare al miglioramento delle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri.

Il nuovo DPSS dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale prevede azioni di riqualificazione e di miglioramento dell'accessibilità dei porti statali di Portoferraio, Rio Marina e Capraia, con particolare riguardo alle funzioni di trasporto passeggeri e continuità territoriale.

### 3.4.3 PORTI REGIONALI E AUTORITÀ PORTUALE REGIONALE

- azioni PRIIM: 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 -



Autorità Portuale Regionale

Il PRIIM sostiene il sistema dei porti regionali, affinché assuma, attraverso lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone.

Il Piano punta in particolare alla riorganizzazione, alla riqualificazione funzionale e al potenziamento dei porti esistenti e favorisce interventi volti a soddisfare gli standard di qualità della disciplina regionale e a garantire una maggiore integrazione del sistema portuale con il contesto territoriale, a partire dalle condizioni che regolano l'accessibilità e i collegamenti viari.

Le funzioni di pianificazione delle aree portuali e di progettazione e realizzazione delle opere portuali per i porti di interesse regionale (Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano, Isola del Giglio) sono svolte dall'**Autorità portuale regionale**, quale ente dipendente della Regione istituito a seguito della LR 23/2012, sulla base degli indirizzi della Regione e delle risorse regionali destinate all'Autorità per l'attuazione del Piano di attività annuale, con proiezione triennale (contenente attività e opere da realizzare per ciascuno dei quattro porti).

Nel marzo 2024 la Giunta regionale ha approvato gli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività 2024, determinando i seguenti criteri per l'individuazione delle priorità per i porti di competenza dell'Autorità Portuale Regionale:

- per Viareggio occorre garantire la navigabilità e l'accessibilità in condizioni di sicurezza a tutte le aree portuali (imboccatura, avamposto, darsene interne e canali); dare prosecuzione a interventi di completamento della banchina commerciale; avviare le attività per la realizzazione del nuovo sabbiodotto; dare corso alle attività per la realizzazione della riqualificazione di Piazza Viani;
- per il Porto di Marina di Campo occorre avviare le attività per il consolidamento del molo sottoflutto del lungomare Mibelli; migliorare l'efficacia delle opere portuali attraverso la realizzazione di adeguati impianti ed attrezzature portuali;
- per il Porto di Porto Santo Stefano occorre proseguire gli interventi di manutenzione straordinaria e di riqualificazione delle aree portuali; migliorare l'efficacia delle opere portuali realizzando adeguati impianti ed attrezzature portuali;
- per il Porto di Isola del Giglio occorre proseguire gli interventi di manutenzione straordinaria e di riqualificazione delle aree portuali e migliorare l'efficacia delle opere portuali, realizzando adeguati impianti ed attrezzature portuali;

Nell'aprile 2024 sono state assegnate dalla Regione le risorse per il triennio 2024-2026 che, per l'esercizio 2024, ammontano a 850 mila euro per le spese correnti (oltre le spese di funzionamento) e 3,5 mln per gli investimenti riferiti ai quattro porti di competenza.

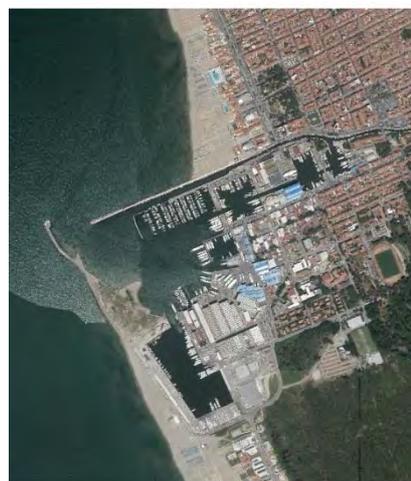
Si segnala che, in attuazione della L.R 46/2023, a far data dal 1° luglio 2024 è stato disposto il trasferimento del personale in servizio presso l'Ente nel ruolo organico della Giunta regionale, con la finalità di garantire una struttura maggiormente adeguata all'esercizio delle funzioni assegnate all'Autorità Portuale Regionale

Di seguito un aggiornamento sulla situazione relativa agli interventi infrastrutturali per singolo scalo portuale.

## PORTO DI VIAREGGIO

Il porto di Viareggio si colloca in un tratto di litorale sabbioso caratterizzato da un intenso flusso sedimentario e l'insabbiamento ha rappresentato e rappresenta per il porto la principale criticità in termini funzionali e di sicurezza alla navigazione. L'intenso flusso solido che si sviluppa in corrispondenza del litorale viareggino ha inevitabilmente condizionato il processo di sviluppo del porto e ne influenza ancora oggi l'operatività.

Per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, a fine 2021 è stata finanziata con 7,305 mln (5,1 dal Fondo di Sviluppo e Coesione Toscana 2021-2027 e 2,205 tramite risorse regionali) la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del nuovo **sistema continuo di dragaggio e trasferimento dei sedimenti**.



L'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori è stata aggiudicata nel maggio 2023, nel rispetto della tempistica prevista dal FSC. E' ad oggi in corso la progettazione esecutiva, per procedere poi con l'avvio dei lavori.



L'intervento consiste nella realizzazione di un'opera marittima esterna alla diga, sopraflutto, per intercettare il flusso sedimentario, e di una condotta sottomarina che, attraverso una stazione di rilancio localizzata presso il molo sottoflutto, consentirà di pompare i sedimenti lungo il litorale per consentire il ripascimento stagionale, impedendo ai sedimenti di proseguire nel loro percorso che da sempre si dispone in

prossimità dell'imboccatura portuale limitando o impedendo le manovre di ingresso e uscita dal porto.

A seguito delle mareggiate di elevata intensità verificatesi nei mesi di novembre-dicembre 2023 e gennaio 2024, il porto di Viareggio è stato interessato da un rapido e straordinario fenomeno di insabbiamento, in particolare all'imboccatura, che ha limitato l'accesso al porto stesso e che ha richiesto di intervenire con urgenza per evitare la chiusura del porto alla navigazione. Sono stati quindi effettuati da dicembre 2023 a febbraio 2024 lavori di dragaggio straordinario attivati in somma urgenza per una spesa di circa 1,5 milioni.

In relazione ai lavori di escavo periodico dell'imboccatura portuale, sono stati completati a dicembre 2016 i lavori di escavo relativi al biennio 2015/2016 (1,2 milioni); a febbraio 2019 quelli relativi al biennio 2017/2018 (800.000 euro); a marzo 2021 gli escavi del biennio 2019/2020 (800.000 euro). Sono terminati i lavori per biennio 2021-2022 (800.000 euro) mentre sono in corso quelli relativi al biennio 2023-2024 (1,065 mln).

Tra le opere realizzate nel porto di Viareggio, di particolare importanza l'intervento della **banchina commerciale**, previsto dal PRP vigente ai fini dello sviluppo del trasporto turistico passeggeri (crocieristica minore), conclusosi nel mese di luglio 2019. I lavori, dal costo finale di 1,8 mln, hanno riguardato le opere civili strutturali, il dragaggio dei fondali antistanti e l'installazione delle strutture di ormeggio (bitte e parabordi).



Sono state realizzate e sono in corso inoltre opere di completamento impiantistico della banchina commerciale e di accesso stradale per un totale di 1,02 mln; per un primo lotto di opere (800 mila euro) nel 2020 è stata avviata la gara e sono stati consegnati i lavori, conclusi nel primo trimestre 2023. Per un secondo lotto di opere sono state stanziare risorse regionali per 220 mila euro, di cui sono stati ultimati il primo e secondo stralcio. E' stata data attuazione a lavori stradali di riqualificazione (lotto 1) di una

parte dell'ambito portuale (terminato nel 2022) nonché ad interventi di manutenzione straordinaria (asfaltature) delle aree portuali (terminato nel 2022).

A inizio 2024 sono state avviate a gara le opere per un terzo lotto di opere di completamento.

Nel luglio 2019 sono terminati i lavori di manutenzione del molo sottoflutto (120.000 euro), mentre si erano conclusi tra aprile e giugno 2018 i lavori per altre opere minori (realizzazione cabina di trasformazione e colonnine di servizio, per 400.000 euro; realizzazione fognatura bianca al Molo Marinai d'Italia, per 290.000 euro).

Nel dicembre 2023 sono stati avviati i lavori per la riqualificazione della viabilità portuale di Viareggio (via Savi, via Virgilio, via del Porto) dell'importo di 250 mila euro ed è stata indetta la gara per affidare i lavori di riqualificazione di Piazza Viani (per 300 mila euro), consegnati successivamente nell'aprile 2024.



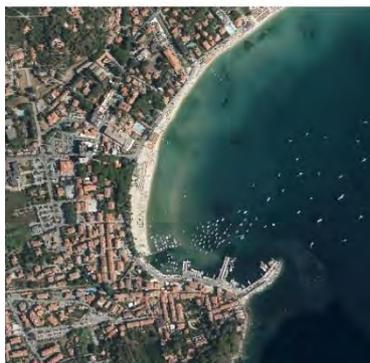
Nel 2023 sono state destinate risorse, a valere anche sulle annualità 2024 e 2025, per l'escavo dell'imboccatura del porto, la riqualificazione architettonica di Piazza Viani, la riqualificazione ambiti portuali di Via Savi, Via Virgilio e Via del Porto, interventi straordinari di manutenzione della banchina sud presso le porte vinciane del canale Burlamacca.

Complessivamente sono stati destinati per il porto di Viareggio 7,7 milioni per il triennio 24-26.

### PORTO DI MARINA DI CAMPO

Nel porto di **Marina di Campo** si sono conclusi negli ultimi anni vari interventi come i lavori di escavo dei fondali, di realizzazione del muro paraonde e adeguamento della diga foranea necessari al miglioramento della sicurezza del bacino portuale.

Nel 2021 sono stati destinati al porto di Marina di Campo 200 mila euro per lavori di escavo dei fondali del porto avviati nell'ottobre 2021 a conclusione della stagione estiva e terminati nel mese di novembre.



Nel 2022 sono state destinate risorse per interventi di riqualificazione della pavimentazione portuale e per l'adeguamento strutturale/riqualificazione del "pontile" sottoflutto in corrispondenza del limite ovest del bacino portuale.

Nel 2024 è stata predisposta la documentazione di gara per l'adeguamento strutturale del pontile sottoflutto Lungomare Mimbelli.

Complessivamente sono stati destinati per il porto di Marina di Campo 1,3 milioni per il triennio 24-26.

### PORTO SANTO STEFANO

Per **Porto Santo Stefano** (Porto del Valle) sono stati ultimati nel mese di dicembre 2019 i lavori di riqualificazione del Molo Garibaldi - lotto 1 (impianto illuminazione portuale e pubblica e accesso di servizio al fanale verde) per un importo di 300.000 euro. A dicembre 2019 sono stati consegnati i lavori per il secondo lotto di interventi di riqualificazione del molo Garibaldi (240.000 euro), terminati a novembre 2020 e collaudati nel mese di aprile 2021.



Sono in fase di progettazione l'impianto antincendio per 320.000 euro e la riqualificazione del sistema di ormeggio e della pavimentazione del Molo Candi destinato ai traghetti.

Complessivamente sono stati destinati per il porto di Porto Santo Stefano 1,8 milioni per il triennio 24-26.

## GIGLIO PORTO

Per **Giglio Porto** sono stati completati nel maggio 2017 i lavori di manutenzione straordinaria del sistema di ormeggio e degli arredi portuali del pontile Galli per un importo di 100.000 euro, funzionali a mantenere in efficienza l'infrastruttura portuale, mentre è terminato nel maggio 2019 un primo lotto di opere di riqualificazione di banchine e piazzali per un importo di 240.000 euro.

Si sono avviati nel dicembre 2020 e conclusi nel maggio 2021 i lavori per un secondo lotto di interventi di riqualificazione della pavimentazione del porto (per un importo di 256 mila euro)

Nel 2021 sono stati destinati al porto dell'Isola del Giglio 100 mila euro per interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione delle aree portuali e ulteriori 100 mila euro per il 2022.



Nel 2022 sono state destinate ulteriori risorse per interventi di riqualificazione delle opere e delle banchine portuali in gran parte già eseguiti.

Complessivamente sono stati destinati per il porto di Giglio 550 mila euro per il triennio 24-26 per interventi di riqualificazione del piazzale del molo di sottoflutto, ormeggi Molo Galli e l'impianto antincendio.

## PRP E PORTI MINORI

Per quanto riguarda l'aggiornamento dei **Piani Regolatori Portuali** dei 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale, proseguono le attività, svolte con il supporto regionale.

In particolare, per il porto di Viareggio è disponibile dal dicembre 2019 una proposta di variante al PRP vigente in attesa di essere discussa con l'amministrazione comunale.

Per Porto Santo Stefano è stato approvato dal Comitato Portuale nell'agosto 2023 un Adeguamento Tecnico Funzionale finalizzato a conseguire un aggiornamento degli utilizzi delle banchine.

Per i porti di Isola del Giglio e Marina di Campo nel gennaio 2024 è stato concluso il procedimento di affidamento dell'incarico per la redazione dei Piani Regolatori portuali dei due scali e nel 2024 verranno realizzate le attività per la redazione del Piano, con prosecuzione nel 2025.

Infine, nell'agosto 2023 è stato approvato dal Comitato portuale di Marina di Campo l'aggiornamento della Disciplina regolamentare transitoria e di salvaguardia dell'ambito portuale, valida nelle more della approvazione del PRP.

Per quanto concerne lo stato della pianificazione delle infrastrutture portuali facenti parte della "rete dei porti e degli approdi turistici della Toscana", si segnala che è stato approvato l'adeguamento tecnico funzionale (ATF) del porto turistico di Porto Ercole, con DCC n. 52 del 19-07-2024;

Sono inoltre in corso di definizione, nell'ambito della formazione dei Piani Strutturali comunali, le nuove previsioni di riqualificazione e sviluppo dei porti di:

- Portoferraio (porto Ex ESAOM Cantieri e porto S. Giovanni),
- Isola del Giglio (Giglio Porto)
- Giannutri (Cala Spalmatoio),
- Campo nell'Elba (porto di Marina di Campo e porto di Cala S. Giovanni a Pianosa),
- Montignoso (porto della Foce del Cinquale)
- Castiglione della Pescaia (porto-canale di Castiglione della Pescaia).

Hanno inoltre avuto luogo le Conferenze di co-pianificazione dei Comuni di Cecina, Livorno, Capoliveri, Portoferraio, Orbetello e Monte Argentario per la definizione di azioni di sviluppo e

trasformazioni che interessano la costa e il sistema della portualità.

Il Comune di Castiglione della Pescaia ha provveduto ad avviare il procedimento per la formazione del PRP ai sensi della LR n. 65/2014 ed a perfezionare gli atti concernenti la proroga della concessione demaniale marittima della Soc. Marina di Punta Ala correlata agli investimenti necessari alla realizzazione del progetto di riqualificazione funzionale e contestuale ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti.

Nel corso del 2023 è stato effettuato un intervento di dragaggio del porto fluviale di Castiglione della Pescaia, finanziato con fondi FSC Toscana di cui alla delibera CIPESS n. 79/2021 per un importo di 1,48 mln.



Nel 2020 è stato portato a termine l'aggiornamento del **quadro conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani"**, documento che sorregge le scelte dell'ente regionale in materia di programmazione della portualità turistica e commerciale della Toscana, approvato nel 2007 quale allegato al Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana e quindi da adeguare al nuovo contesto esistente, anche come base di partenza per le future politiche regionali.

Il Rapporto finale di aggiornamento del Quadro Conoscitivo del Masterplan, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n.9 del 12 febbraio 2020, è stato presentato a fine maggio 2020 nell'ambito di uno specifico evento webinar organizzato dalla Regione ("*I porti di interesse regionale: tra presente e futuro*"). Il rapporto è disponibile sul sito regionale ([www.regione.toscana.it/-/masterplan-dei-porti-toscani](http://www.regione.toscana.it/-/masterplan-dei-porti-toscani)).

Al fine di migliorare l'**accessibilità dei porti** da parte degli utenti con problemi di disabilità la Regione ha promosso nel 2020, nel corso dell'aggiornamento del quadro conoscitivo del Masterplan sopra richiamato, la realizzazione di un'indagine con il supporto del Centro Regionale per l'Accessibilità (CRA, ente strumentale istituito presso l'AUSL Toscana Centro) sul livello di accessibilità delle infrastrutture portuali di interesse regionale (porti, approdi turistici e ormeggi della Toscana), dalla quale sono emerse criticità diffuse nella rete della portualità turistica toscana.

A seguito dell'indagine la Regione ha approvato nell'aprile 2021 le linee guida per la progettazione accessibile di porti, approdi e ormeggi turistici ed ha stanziato apposite risorse sulle annualità di bilancio 2021-2023 da assegnare come cofinanziamento ai comuni gestori degli spazi portuali e delle aree pubbliche direttamente funzionali alla fruizione del porto per la realizzazione di interventi finalizzati a rendere fruibili le aree portuali pubbliche alle persone con disabilità o mobilità ridotta.

Essere che Sono stati pubblicati due bandi regionali, uno nel 2021 ed un secondo nel 2022 con cui sono stati finanziati rispettivamente interventi ricadenti nei porti di Capraia Isola e Isola del Giglio (56, 9 mila euro); nei porti turistici di Porto Ercole, Marciana Marina e Castiglione della Pescaia (per un importo di 413 mila euro).

In attuazione dell'avviso pubblico dell'ottobre 2022, sono stati sottoscritti gli accordi istituzionali con i Comuni di Monte Argentario, Marciana Marina e Castiglione della Pescaia, per l'attuazione degli interventi.

I progetti esecutivi concernenti il miglioramento dell'accessibilità delle tre aree portuali in questione sono stati approvati previa valutazione positiva del Centro Regionale per l'Accessibilità (CRA), che ha fornito il supporto specialistico alle strutture tecniche dei soggetti attuatori.

Le opere relative al porto di Castiglione della Pescaia risultano ultimate; l'ultimazione dei lavori, per quanto concerne gli altri due scali marittimi, è prevista entro il 31/12/2024.

### 3.4.4 VIE NAVIGABILI

- azioni PRIIM: 4.1.1 -

Nell'ambito della piattaforma logistica toscana le vie navigabili assumono una funzione strategica quali percorsi dedicati per il trasporto delle merci tra i poli logistici toscani (porti, interporti, aeroporti), contribuendo a sviluppare l'intermodalità e decongestionare il traffico stradale. Si tratta del Canale di Navicelli (16 km che collegano Pisa a Livorno) e del Canale di Burlamacca (7,5 km dal Lago di Massaciuccoli al Porto di Viareggio), oltre al tratto dell'Arno dalla città di Pisa alla foce, per una lunghezza di 11 km. A seguito della realizzazione dei lavori di apertura dell'incile, conclusi nell'aprile 2019, il tratto navigabile dell'Arno risulta collegato con il canale di Navicelli.

Nel 2016 sono state in parte ridisegnate le funzioni amministrative in materia di navigazione sul



**canale Burlamacca**, trasferite all'Autorità Portuale Regionale (con LR 72/2016 di modifica della LR 23/2012), e le competenze per il **canale di Navicelli** (con riferimento al tratto che ricade nel Comune di Livorno dove si trovano le porte vinciane) trasferite dal Comune di Pisa alla Regione (con LR 18/2016 di modifica della LR 88/98).

Per la gestione del canale Burlamacca la Regione ha assegnato all'Autorità Portuale Regionale 385 mila euro l'anno

per l'annualità 2024, oltre a 300 mila euro con riferimento alla Convenzione per l'avvalimento dell'Autorità Portuale Regionale da parte della Regione Toscana per l'esercizio delle funzioni riguardanti la navigazione nel tratto livornese del canale dei Navicelli.

Sono inoltre stati assegnati 345.925 euro per l'annualità 2025 e 685.000 per l'annualità 2026.

L'opera di disconnessione idraulica tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana del porto di Livorno (porte vinciane) è stata rinnovata con la sostituzione delle porte stesse dal Comune di Pisa nel mese di luglio 2017, sulla base di un finanziamento regionale di 430.000 euro. Dal mese di agosto 2017 la gestione delle porte vinciane viene effettuata dalla Autorità Portuale Regionale sulla base di una specifica convenzione di avvalimento, di cui l'ultima rinnovata nel 2023, comprendente il dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale compreso tra le porte vinciane e lo scolmatore d'Arno ed il servizio di movimentazione delle porte.

Proseguono intanto i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli. Per quest'ultimo dopo la realizzazione dei lotti 5, 6, 8 e 9, nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) sono finanziate ulteriori opere di **consolidamento delle sponde del canale dei Navicelli** per un importo di 6 mln. Si tratta di opere relative ad alcuni tratti di argine che presentano criticità strutturali, inserite nell'ambito della programmazione FSC a seguito di richiesta del Comune di Pisa, quale soggetto attuatore dell'opera, in sostituzione del precedente intervento originariamente previsto dalla programmazione statale, relativo alla realizzazione di una conca di navigazione all'intersezione del canale dei Navicelli con l'Autostrada A/12 per la quale il Comune aveva riscontrato difficoltà nell'individuazione di un soggetto privato interessato al co-finanziamento e alla realizzazione ed alla gestione dell'opera (e quindi non compatibile con la tempistica FSC). I lavori di consolidamento delle sponde del Canale dei Navicelli da parte del Comune di Pisa sulla base della Convenzione stipulata tra Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Comune di Pisa - Il Addendum all'Aggiornamento del Piano Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, dell'aprile 2021, sono stati ultimati nel febbraio 2024.

Nel corso del 2023, è stato concluso un intervento finalizzato all'adeguamento strutturale urgente del **ponte mobile di Calambrone**, che lungo la SP 224 consente l'attraversamento del canale di

Navicelli. Al termine dell'intervento, l'infrastruttura è stata consegnata alla Regione e a dicembre 2023 è stata firmata una convenzione di avvalimento del Comune di Pisa da parte della Regione per la gestione operativa a partire dal gennaio 2024.

E' stato inoltre sottoscritto un Protocollo di Intesa ex DGR n. 1116/2022 tra Regione Toscana, Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, Province di Livorno e Pisa, Comuni di Livorno e Pisa, Port Authority di PISA s.r.l. per la realizzazione di un nuovo ponte della SP 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in località Calambrone. I lavori del Tavolo Tecnico costituito ai sensi dell'art. 5 del Protocollo di Intesa sono iniziati nel mese di marzo 2023.

Nel mese di dicembre 2023 (DGR 1473/2023) è stato approvato uno schema di accordo tra Regione Toscana e Comune di Pisa per la progettazione, da parte del Comune, di una nuova via d'acqua lungo il tratto del fiume Arno che va dalla foce al confine del Comune di Pisa e per implementare le infrastrutture dedicate al turismo "fluvestre" (per coniugare turismo terrestre e fluviale), sulla base di un bando nazionale che ha aggiudicato quasi 322 mila euro a favore del Comune per la progettazione. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova via fluviale attraverso infrastrutture che permettano la navigazione in sicurezza attraverso il dragaggio della barra di foce, del fiume, la previsione di segnaletica sulle sponde e di galleggianti di orientamento per un percorso 'garantito', e lo sviluppo di un nodo turistico con offerte differenziate.

### 3.4.5 IL SISTEMA AEROPORTUALE

- azioni PRIIM: 4.5.1; 4.5.2; 4.5.3 -

L'accessibilità territoriale tramite un sistema aeroportuale efficiente rappresenta un importante fattore di sviluppo e di competitività territoriale, in particolare per una Regione a spiccata vocazione turistica come la Toscana.

A tal fine la Regione intende rafforzare la dotazione aeroportuale per recuperare offerta rispetto alla potenziale domanda di trasporto aereo, attraverso lo sviluppo infrastrutturale, innalzando il livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali e migliorandone l'accessibilità (in particolare, per quest'ultimo aspetto, attraverso la realizzazione di soluzioni di mobilità urbana sostenibile quali la tramvia nell'area fiorentina e il People Mover a Pisa).

Elemento centrale del sistema aeroportuale toscano è costituito dagli aeroporti regionali di Pisa e Firenze, per i quali è stata completata nel 2015, anche grazie all'impegno della Regione, l'**integrazione gestionale** degli scali con la nascita di Toscana Aeroporti.

L'emergenza sanitaria ha inciso pesantemente sul numero dei passeggeri trasportati sui due scali, con una battuta d'arresto nel 2020 durante il periodo del lockdown, con la chiusura dell'aeroporto di Firenze e la limitata operatività di Pisa con un solo volo al giorno. Dal 2022 si è assistito ad una ripresa e nel 2023 sono stati 8,1 mln i passeggeri trasportati, quasi in linea con i valori pre-pandemia (8,2 mln nel 2019). Dall'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa sono transitati 5,1 mln di passeggeri (+13,7% rispetto al 2022; in recupero del 94,8% sull'anno pre-covid del 2019), mentre l'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze ha registrato il record di sempre, superando per la prima volta i 3 mln di passeggeri (quasi 3,1 mln: +38,1% rispetto al 2022 e +7,1% sull'anno pre-covid del 2019).



## AEROPORTO VESPUCCI DI FIRENZE

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2014-29 dell'aeroporto Vespucci di Firenze è stato prima oggetto di pronuncia positiva di VIA da parte del Ministero dell'Ambiente (d'intesa col Ministero dei Beni culturali) e successivamente ha visto il perfezionamento dell'Intesa stato Regione ai sensi del DPR 383/1994. Gli effetti della sentenza del Consiglio di Stato del febbraio 2020 hanno determinato l'annullamento della VIA e la conseguente caducazione degli atti che avevano come presupposto la pronuncia positiva di VIA.

L'intervento costituito dal PSA 2014-29, in linea con la programmazione statale e regionale in materia di infrastrutture aeroportuali, consentiva il superamento delle attuali criticità imposta dal presente assetto delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto Vespucci (con particolare ma non esaustivo riferimento alle limitazioni dovute alla giacitura della pista di volo ed ai venti dominanti), nonché il superamento di problematiche di natura ambientale connesse all'esposizione a rumore ed inquinamento atmosferico di quartieri della città di Firenze attualmente soggetti ad impatti rilevanti.



di Firenze.

Tra novembre 2022 e gennaio 2023 si è svolto il dibattito pubblico relativo al nuovo Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Firenze ed è stata quindi resa pubblica la documentazione relativa alla project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2035. A seguito della conclusione del dibattito e tenendo conto dei relativi esiti, è stata avviata la procedura integrata di VIA/VAS al fine di procedere successivamente all'approvazione del nuovo Masterplan.

Con l'entrata in esercizio, nel febbraio 2019, della linea 2 della tramvia, l'aeroporto è collegato direttamente alla stazione ferroviaria

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali in corso, la Regione ha stanziato un contributo di 1,8 mln per la realizzazione da parte di Toscana Aeroporti di un nuovo piazzale per la sosta degli aeromobili nell'area ovest, dal costo totale stimato di circa 5,9 mln. Venuto meno l'interesse alla realizzazione dell'intervento da parte del soggetto gestore in considerazione del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, sono in corso di definizione le procedure per il finanziamento di un intervento infrastrutturale alternativo.

## AEROPORTO GALILEI DI PISA



Nel giugno 2017 si è chiuso il procedimento di competenza nazionale (su cui la Regione si era espressa positivamente nel gennaio 2017) che ha portato all'approvazione del Masterplan 2014-2028 dell'aeroporto di Pisa.

Il Masterplan prevede un insieme coordinato di interventi necessari a supportare lo sviluppo del traffico passeggeri e merci dello scalo. I principali interventi riguardano l'acquisizione di aree di espansione, l'ampliamento dei piazzali per gli aerei e dei parcheggi auto, la sistemazione a verde e la modifica della viabilità del fronte terminal, la ristrutturazione e l'adeguamento delle reti tecnologiche, la riqualificazione e ampliamento del terminal oltre a nuovi servizi aeroportuali per gli enti e le compagnie aeree e per gli utenti. È prevista infine la realizzazione anche di una nuova aerostazione merci e di un nuovo deposito carburanti.

L'aeroporto Galilei è stato inoltre interessato da un intervento di delocalizzazione di 44 abitazioni di Borgo Cariola resosi necessario per consentire l'ammodernamento dell'infrastruttura; l'intervento è stato finanziato per 3 mln dalla Regione, 10 mln dal Ministero delle Infrastrutture e 3,5 mln da SAT.

Da marzo 2017 con l'entrata in esercizio del People Mover, l'aeroporto è collegato direttamente con la stazione ferroviaria di Pisa Centrale.

A marzo 2022 sono iniziate le attività preliminari ai lavori del nuovo terminal. Nel mese di aprile 2023 sono iniziati i lavori per l'ampliamento esterno dello scalo aeroportuale. I lavori riguardano sia l'esterno che l'interno dell'impianto, saranno realizzati dalla società di Toscana Aeroporti. Tra un anno prenderanno il via i lavori di ampliamento e ristrutturazione degli interni, garantendo la perfetta fruibilità da parte dei passeggeri nel corso delle operazioni. La spesa prevista è di circa 60 milioni di euro. Sarà migliorata anche l'area parking degli aerei in modo da ridurre le tempistiche di imbarco e sbarco dei passeggeri. Lo scalo, alla fine dei lavori, sarà maggiormente adeguato anche per i voli low-cost. Al termine dei lavori, l'aeroporto avrà un livello di servizio adeguato alle scale internazionali, per oltre 6 milioni e mezzo di passeggeri all'anno.



## AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO



Tra gli interventi di miglioramento e qualificazione dell'offerta infrastrutturale del sistema aeroportuale si ricordano inoltre gli interventi realizzati per l'adeguamento dell'**aeroporto dell'isola d'Elba**, scalo di importanza strategica ai fini dell'accessibilità territoriale all'arcipelago (si veda in proposito il paragrafo 3.2.3 "*Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei*").

Per tale aeroporto le opere previste dal Piano industriale hanno comportato l'adeguamento dell'area di sicurezza a fine pista, per garantire il rispetto dei requisiti nazionali, l'adeguamento delle dotazioni antincendio, l'adeguamento delle condizioni di sicurezza dell'accesso all'aeroporto da terra, la disponibilità di un piazzale per accogliere aeromobili soggetti ad azioni illegali, la separazione dei flussi tra aviazione di linea ed aviazione "privata", l'adozione di procedure di volo radioassistite.

Il Piano interventi presentato dal gestore Alatoscana, ha previsto un importo complessivo di 3,873 mln, in parte coperto con risorse regionali per 3,51 mln.

Con la DGR n. 235 del 4 marzo 2024 è stato disposto il cofinanziamento regionale del Piano di investimenti 2024 – 25 presentato dal gestore aeroportuale.

Gli interventi sono stati oggetto di collaudo. La pista è attualmente in esercizio in codice 2C ENAC/ICAO.

Grazie ai finanziamenti previsti nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) integrato con un Addendum approvato dal CIPE

nel febbraio 2018 (Del. CIPE 12/2018) è stata realizzata con risorse statali (2,7 mln) una delle principali opere connesse all'ampliamento dell'aeroporto di Marina di Campo; l'intervento consiste nella deviazione di un tratto del fosso della Pila situato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto al fine di consentire lo sviluppo dello scalo e delle attività aeroportuali. La progettazione esecutiva dell'intervento è stata completata dal Consorzio di bonifica 5 Toscana Costa, individuato dalla Regione quale soggetto attuatore nell'ambito di una convenzione di avvalimento sottoscritta nel novembre 2018. La realizzazione delle opere è stata effettuata dal Consorzio di bonifica 5 (affidamento lavori, direzione lavori, coordinamento sicurezza, collaudo, espropri, etc.) nell'ambito di una specifica Convenzione sottoscritta con la Regione Toscana nell'ottobre 2019. I lavori principali si sono conclusi a dicembre 2021, mentre nel maggio 2022 sono stati conclusi ulteriori interventi di carattere accessorio. L'intervento è stato collaudato ad ottobre 2022.

### 3.4.6 INTERPORTI

- azioni PRIIM: 4.6.1 -

Il sistema degli interporti costituisce un elemento essenziale per favorire la mobilità delle merci tra le diverse modalità di trasporto, in un'ottica di riequilibrio modale che privilegia modalità di trasporto alternative al trasporto su gomma.

La Regione Toscana ha avviato le procedure per l'attivazione, a partire dal 2025, di una misura di sostegno al trasferimento modale del trasporto merci da strada a ferrovia, al fine di ridurre i costi esterni del trasporto merci su gomma.



Per i due interporti regionali di Livorno (**Interporto Toscano A. Vespucci di Guasticce**, nel Comune di Collesalveti) e Prato (**Interporto Toscana Centrale**), conclusa la fase di realizzazione delle infrastrutture interne, si pone l'esigenza di consolidare una strategia industriale puntando sull'integrazione con le reti trans europee di trasporto (TEN-T) di cui gli interporti sono nodi "core".

Entrambi gli interporti si configurano, in virtù del loro ruolo strategico per lo sviluppo economico della Regione, come società per azioni con la partecipazione di Enti Pubblici (tra cui la Regione Toscana) e soggetti privati ed il concorso di risorse

derivate e proprie, pubbliche e private (si veda anche il par. 3.5.3 "Partecipazioni regionali").

L'**interporto Toscano Amerigo Vespucci** (nel Comune di Collesalveti, loc. Guasticce), collocato nelle immediate vicinanze dell'area portuale del porto di Livorno, può svolgere con sempre maggior efficacia il ruolo di area retro-portuale attrezzata per fornire servizi ad alto valore aggiunto gestendo in maniera integrata le varie modalità di trasporto. Importanti prospettive di sviluppo sono legate alla realizzazione della piattaforma logistica toscana attraverso le connessioni ferroviarie con il porto di Livorno, descritte nel precedente paragrafo "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

È attualmente allo studio un progetto di ampliamento del terminal ferroviario a sud dell'Interporto su una superficie di circa 18,7 ettari, innestato sul previsto collegamento ferroviario tra porto di Livorno e linea Collesalveti-vada in corso di studio da parte di RFI. L'ampliamento è funzionale alla attivazione delle autostrade del mare convogliando su ferrovia i semirimorchi movimentati dalle navi RO-RO.

Con un'azione integrata finalizzata a sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale tra l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci e gli Interporti di Padova e Verona, per i RO-RO viaggianti sulle autostrade del mare in transito dal Porto di Livorno, la Regione Toscana ha sottoscritto nel novembre 2017 un protocollo di intesa con la Regione Veneto, gli interporti di Livorno, Padova e Verona, la Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il progetto, denominato "*TOR - Trailers Onto Rail*" è stato concluso nel mese di gennaio 2019.. Per la completa attivazione del servizio si rende però necessario il completamento dei lavori di adeguamento delle gallerie appenniniche della linea ferroviaria Prato-Bologna allo standard PC/80.



Nel corso del 2021 la Giunta ha approvato e sottoscritto un Protocollo di intesa tra Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano Amerigo Vespucci per l'attuazione delle azioni propedeutiche alla concreta realizzazione di un nuovo servizio intermodale per le Autostrade del Mare relative al porto di Livorno: l'obiettivo è incrementare il trasporto combinato dei semirimorchi tra l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci e gli interporti di Padova e Verona riducendo il trasporto stradale delle merci.

Analogamente, a dicembre 2021 la Giunta ha approvato un secondo Protocollo d'Intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e l'Interporto Toscana Centrale per lo sviluppo di strategie condivise e coordinate destinate alla realizzazione di nuovi servizi di trasporto intermodale per abbattere le esternalità ambientali del trasporto stradale delle merci favorendo lo shift modale gomma-ferro.

**L'Interporto della Toscana Centrale**, già saturo nella sua configurazione attuale, si è attivato dal 2013 per sviluppare un progetto di ampliamento e potenziamento che interessa prevalentemente una vasta area limitrofa all'Interporto ricadente nel Comune di Campi Bisenzio, ma comprendente anche una piccola area nel Comune di Prato, per una superficie territoriale complessiva di mq 246.000.

Nell'area ricadente nel Comune di Campi Bisenzio l'ampliamento prevede la realizzazione di magazzini di movimentazione merci raccordati alla piattaforma ferroviaria interportuale, un edificio direzionale ed una porzione dell'area di sosta attrezzata per i TIR. La porzione rimanente dell'area di sosta TIR ricade nel comune di Prato. L'area di sosta attrezzata comprende un parcheggio TIR, un'area di rifornimento carburante, un impianto di lavaggio ed un centro per servizi alle persone.

Per il progetto definitivo è stato avviato nel 2013 il procedimento di VIA di competenza statale; il pronunciamento di compatibilità ambientale da parte del MATTM, conclusivo del procedimento, è stato emanato con D.M. 336 del 27/11/2019.

La previsione di realizzazione dell'estensione dell'interporto risulta coerente sia col piano operativo adottato del Comune di Campi Bisenzio, sia col Piano Strutturale Approvato (in esito a conferenza di co-pianificazione ex art. 25 della l.r. 65/2014).



Risulta attivato il corridoio controllato stradale tra il porto di Livorno – Società Lorenzini & C. s.r.l. (Nodo logistico portuale) e l'Interporto di Prato – Magazzino TC della Società Interporto Services Prato s.r.l. (Nodo logistico di destinazione). Per il funzionamento del corridoio controllato all'interno del terminale ferroviario dell'interporto è stata riconosciuta la destinazione doganale A3 dell'area di temporanea custodia (TC).

In sostanza, il terminale interporto sta progressivamente assumendo la configurazione di "banchina lunga" del porto di Livorno, per cui le merci transitano fino a Prato in regime "estero" con forti

benefici per gli operatori, dovuti alla semplificazione delle procedure.

È in progetto l'ampliamento del corridoio protetto doganale anche con il porto di La Spezia, estendendolo alla modalità ferroviaria.

### 3.4.7 INDICATORI

#### -Stazioni ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per provincia - anno 2022-2023

(Fonte Regione Toscana, elaborazioni Settore Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Rete Ferroviaria Italiana e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su Conto Nazionale dei trasporti e open data)

PROVINCIA	STAZIONI FERROVIARIE	PORTI ( <sup>b</sup> )	INTERPORTI ( <sup>c</sup> )	AEROPORTI ( <sup>d</sup> )
Massa Carrara	12	1	-	-
Lucca	27	2	-	-
Pistoia	14	-	-	-
Firenze	48	-	-	1
Livorno	15	11	1	1
Pisa	14	1	-	1
Arezzo	10	-	-	-
Siena	15	-	-	-
Grosseto	13	7	-	1
Prato	5	-	1	-
<b>Toscana</b>	<b>173</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>ITALIA</b>	<b>2.094</b>	<b>281</b>	<b>24</b>	<b>44</b>

(<sup>a</sup>) I dati sulle stazioni provengono dal sito RFI di Trenitalia senza data di riferimento esplicitata e stimata riferita al 2023 come gli altri dati diffusi aggiornati al 31/12/2023; dal Conto Nazionale dei Trasporti (fonte Capitanerie di Porto e Autorità portuali) i dati sui porti aggiornati al 30/09/2022 escluso i dati relativi ai porti della Liguria e della Campania aggiornati al 30/09/2020; dall'Open data del MIT i dati degli interporti aggiornati al 04/03/2022 e i dati sugli aeroporti aggiornati al 04/08/2023.

(<sup>b</sup>) Il numero di porti considerati sono quelli che risultano dall'ultima indagine relativa alla dotazione di infrastrutture portuali in Italia per la quale tali informazioni sono state, come ogni anno, richieste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle Capitanerie di Porto e alle Autorità di Sistema Portuale.

(<sup>c</sup>) Interporto si definisce un complesso organico di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione (Legge 4 agosto 1990, n. 240)

(<sup>d</sup>) Sono stati considerati solo gli aeroporti con certificazione ENAC

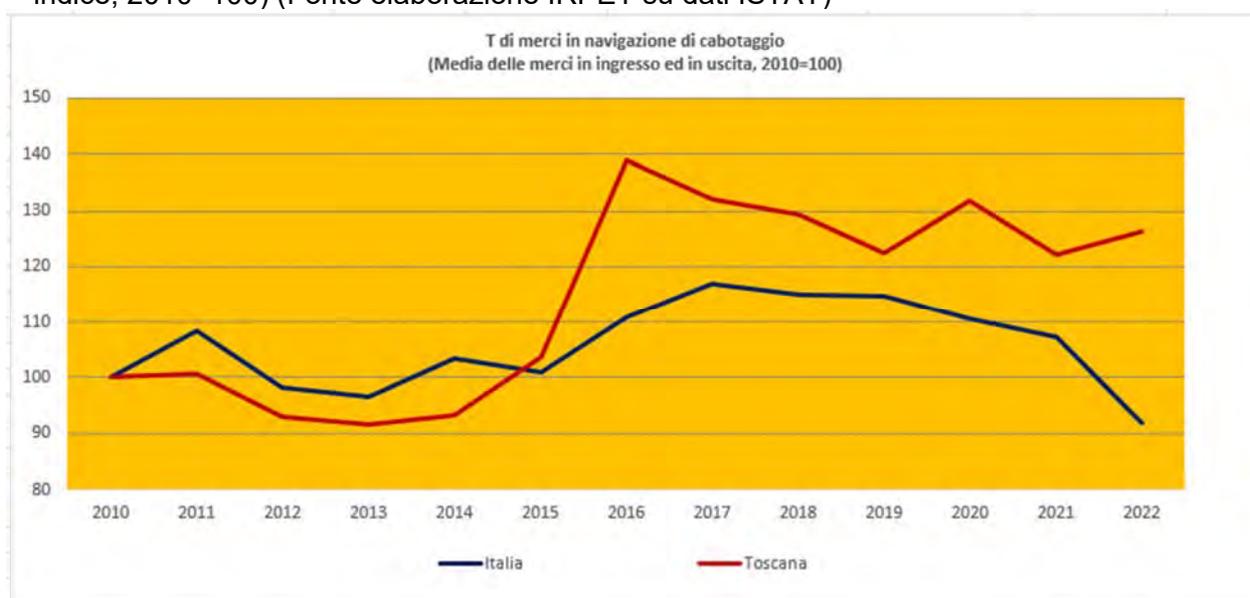
#### - km di raccordi ferroviari realizzati

(Fonte elaborazione Regione Toscana su dati RFI)

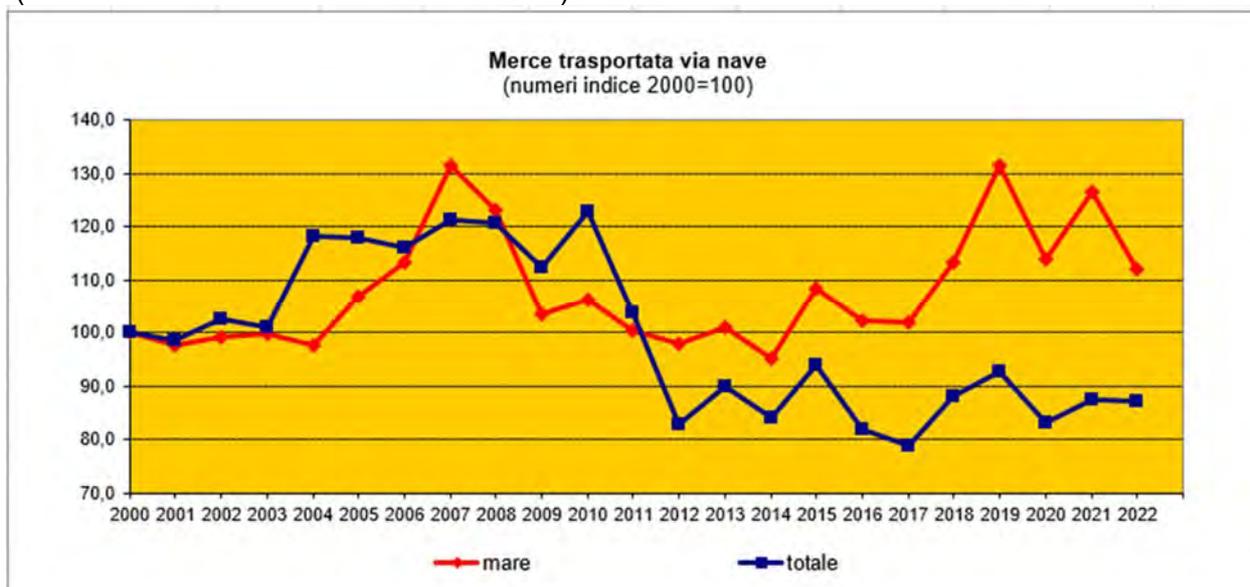
Sistema dei raccordi ferroviari di Livorno	Intervento	Km Programmati	Km Realizzati	Stato attuazione
	Raccordi ferroviari del porto di Livorno: nuova linea elettrificata tra il Porto di Livorno Darsena Toscana e la linea Tirrenica in direzione Nord e nuovi raccordi con Livorno Calambrone	5,3	5,3	Ultimato (4,0 linea 1,3 raccordi)
	Realizzazione dei raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce ed il corridoio ScanMed, mediante lo scavalco ferroviario della linea tirrenica (Intervento 1)	1,58		Al 31/12/2021 In corso approvazione interna RFI progettazione esecutiva. Da settembre 2022 avvio lavori

	Realizzazione dei raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce ed il corridoio ScanMed, mediante il raccordo tra l'interporto e la linea Pisa-Collesalveti-Vada lato nord e lato sud (intervento 2)	6,0		Al 31/12/2021 Progetto di fattibilità tecnico economica in corso da parte di RFI Dal marzo 2022 progetto definitivo in corso
	Realizzazione dei raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce ed il corridoio ScanMed, mediante il bypass tra la linea Collesalveti - Vada e la linea Pisa-Firenze evitando l'ingresso nel nodo di Pisa Centrale (intervento 3).	4,2		Al 31/12/ 2021 Progetto di fattibilità tecnico economica in corso da parte di RFI Da agosto 2023 procedimento di verifica assoggettabilità a VIA presso il MASE

**- T di merci in navigazione di cabotaggio** (Media delle merci in ingresso ed in uscita, numeri indice, 2010=100) (Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



**- Merce trasportata via nave**  
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



\* L'indicatore include il traffico trasportato in navigazione di cabotaggio e il traffico internazionale.

**- Traffico marittimo passeggeri (Fonte Assoport)**

Anno	Livorno		Piombino		Marina di Carrara	
	Passeggeri	Crociere	Passeggeri (sono compresi i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo)	Crociere (è compreso il porto di Portoferraio)	Passeggeri	Crociere
2006	2.916.532	607.848	3.879.151	26.844	-	-
2007	2.995.554	713.114	3.855.557	28.385	-	-
2008	3.178.971	849.050	3.653.648	21.502	27.100	-
2009	3.263.289	795.313	3.453.847	14.509	23.137	23.137
2010	3.374.768	822.554	3.288.272	24.473	9.474	9.474
2011	3.068.047	982.928	3.240.030	19.273	11.493	11.493
2012	2.806.271	1.037.849	3.028.505	23.099	-	-
2013	2.777.826	736.516	3.079.480	16.828	1.237	1.237
2014	2.504.413	626.358	5.968.816	27.365	1.550	1.550
2015	2.660.754	697.955	6.111.763	43.240	8.600	8.600
2016	3.283.841	807.935	6.314.038	43.586	13.069	13.069
2017	2.518.475	698.780	6.470.877	35.719	-	17.810
2018	2.652.829	786.136	6.296.394	39.174	-	23.534
2019	2.734.150	832.121	6.164.152	56.225	-	26.565
2020	1.603.815	19.377	4.337.192	53	-	-
2021	2.226.765	56.338	5.571.026	2.800**	-	-
2022	2.811.322	437.670	6.192.169**	30.193**	-	26.443
2023	3.060.797	634.882	6.498.469**	42.789**	-	13.017

\* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoport

\*\*Compresi Portoferraio, Rio Marina e Cavo

**- Movimento contenitori nei principali porti toscani (TEUs) - Sbarchi+imbarchi+trasbordi (Fonte Assoport)**

Anno	Livorno	Piombino	Marina di Carrara	Somma principali 24 porti italiani	% (Toscana /Italia)
2006	657.592	-	4.493	9.864.375	6,7%
2007	745.557	-	2.330	10.609.108	7,0%
2008	778.864	-	4.710	10.549.886	7,4%
2009	592.050	-	6.168	9.514.654	6,3%
2010	628.489	-	7.793	9.777.962	6,5%
2011	637.798	-	5.455	9.526.808	6,8%
2012	549.047	-	99	9.618.700	5,7%
2013	559.180	-	356	10.082.030	5,5%
2014	577.470	-	384	10.224.690	5,7%
2015	780.874	-	68	10.181.921	7,7%
2016	800.475	-	32.780	10.538.743	7,9%
2017	734.085	-	52.452	10.651.399	7,4%
2018	748.024	-	57.999	10.606.170*	7,6%
2019	789.833	-	81.156	10.770.017**	8,09%
2020	716.233	-	86.332	10.687.148	7,51%
2021	791.356	-	101.288	11.296.719**	7,90%
2022	751.811	61	101.685	11.570.173	7,38%
2023	669.414	69	103.519	11.295.845**	6,84%

\* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoport

\*\*Totale dei porti inclusi nei Sistemi portuali nazionali

**- Traffico merci marittimo per tipo di carico (tonn) (Fonte Elaborazione RT su dati Assoporti)**

	LIVORNO				
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merchi in container	Ro-Ro	Altre merci varie
2011	7.779.388	796.798	7.650.393	10.765.434	2.680.516
2012	8.313.501	638.689	6.494.644	9.827.531	2.143.658
2013	8.367.891	750.447	6.584.053	10.015.084	2.235.412
2014	7.849.940	857.537	6.693.937	10.794.856	2.138.886
2015	8.975.429	847.322	8.896.191	11.373.082	2.620.449
2016	8.362.816	831.615	9.196.116	12.413.062	2.012.242
2017	8.835.225	757.048	8.027.301	14.420.456	1.662.141
2018	9.527.429	781.992	8.538.918	15.953.171	1.756.795
2019	9.045.286	782.190	9.142.346	16.041.803	1.703.721
2020	6.967.481	796.582	8.305.073	13.989.301	1.722.512
2021	7.368.613	749.349	8.750.492	15.590.786	1.886.832
2022	6.344.401	693.881	7.789.051	14.820.863	2.261.293
2023	6.354.473	598.652	6.908.885	14.561.499	1.912.270

**- Porti regionali Autorità Portuale Regionale: Avanzamento finanziario degli interventi per porto APR (da istituzione APR al 31/12/2023) (Fonte Regione Toscana - Settore Viabilità regionale ambiti Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara - Porti regionali)**

	REALIZZATO (euro)	DA REALIZZARE (euro)	COSTO INTERVENTO (euro)	% REALIZZATO	RISORSE RT	ELENCO PRINCIPALI INTERVENTI
Porto di Viareggio	10.221.116,24	10.091.934,00	20.313.050,24	50,32%	20.313.050,24	Banchina commerciale Campagna dragaggio imboccatura del porto 2015-2016 Campagna dragaggio imboccatura del porto 2017-2018 Campagna dragaggio imboccatura del porto 2019-2020 Campagna dragaggio imboccatura del porto 2021-2022 Escavo canale di collegamento tra la darsena Italia e la darsena Europa 2016-2017 Manutenzione straordinaria molo sottoflutto Opere completamento banchina commerciale lotto 1 Cabina di trasformazione e colonnine di servizio Fognatura bianca al molo Marinali d'Italia Manutenzione straordinaria opere portuali (protezione catodica, asfaltature stradali riqualificazioni) Opere completamento banchina commerciale lotto 2 Realizzazione sistema continuo di dragaggio e trasferimento sedimenti (Sabbiodotto) Riqualificazione lotto II (Via Savi Via Virgilio e Via del Porto) Escavo Riqualificazione Piazza Viani
Porto di Marina di Campo	2.560.000,00	-	2.560.000,00	100%	2.560.000,00	Adeguamento diga lotto 1 Adeguamento diga lotto 2 Impianto videosorveglianza Riqualificazione ormeggi e banchine Escavo fondali ambito portuale 2017 Escavo fondali ambito portuale 2021
Porto di Porto Santo Stefano	778.000,00	-	778.000,00	100%	778.000,00	Riqualificazione Molo Garibaldi lotto 1 Riqualificazione Molo Garibaldi lotto 2 Manutenzioni straordinarie
Porto di Isola del Giglio	880.695,84	375.304,16	1.256.000,00	70,12%	1.256.000,00	Manutenzione del Pontile Galli Manutenzioni straordinarie Riqualificazione banchine e piazzali (pavimentazione portuale lotto1 e lotto 2) Completamento pavimentazione e consolidamento banchina Impianto antincendio Riqualificazione pavimentazione piazzale molo sottoflutto
<b>TOTALE</b>	<b>14.439.812,08</b>	<b>10.476.238,16</b>	<b>24.907.050,24</b>	<b>57,97%</b>	<b>24.907.050,24</b>	

*I valori del "realizzato" tengono conto per gli interventi in corso delle quote di risorse liquidate all'APR.*

**- Passeggeri nel complesso della navigazione e in navigazione di cabotaggio per porto (\*) di sbarco e imbarco. Toscana - anni 2019-2022 (valori in migliaia).**

(Fonte Regione Toscana, Settore "Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Istat - Indagine sul trasporto marittimo)

PORTO PER ANNO	NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE (**)			IN NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO (**)		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale
2019 - PER PORTO						
Isola d'Elba <sup>(1)</sup>	1.298	1.343	2.641	1.291	1.335	2.626
Isola Del Giglio	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)
Livorno	1.451	1.489	2.941	1.183	1.221	2.405
Piombino	1.435	1.392	2.827	1.421	1.381	2.802
Porto Santo Stefano	241	306	547	241	306	547
<b>Totale Toscana</b>	<b>3.127</b>	<b>3.187</b>	<b>6.315</b>	<b>2.845</b>	<b>2.908</b>	<b>5.754</b>
2020 - PER PORTO						
Isola d'Elba <sup>(1)</sup>	1.188	1.196	2384	1.188	1.196	2384
Isola Del Giglio	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)
Livorno	897	846	1.743	781	729	1.510
Piombino	1.324	1.270	2.594	1.323	1.269	2.592
Porto Santo Stefano	278	214	492	278	214	492
<b>Totale Toscana</b>	<b>3.687</b>	<b>3.526</b>	<b>7.213</b>	<b>3.570</b>	<b>3.408</b>	<b>6.978</b>
2021 - PER PORTO						
Isola d'Elba <sup>(1)</sup>	1.315	1.397	2.712	1.311	1.393	2.704
Isola Del Giglio	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)
Livorno	1.190	1.235	2.426	1.031	1.076	2.107
Piombino	1.467	1.402	2.870	1.464	1.397	2.861
Porto Santo Stefano	155	163	318	155	163	318
<b>Totale Toscana</b>	<b>4.127</b>	<b>4.197</b>	<b>8.326</b>	<b>3.961</b>	<b>4.029</b>	<b>7.990</b>
2022 - PER PORTO						
Isola d'Elba <sup>(1)</sup>	1.371	1.406	2.777	1.364	1.399	2.764
Isola Del Giglio	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)	(***)
Livorno	1.449	1.450	2.899	1.158	1.141	2.299
Piombino	1.548	1.536	3.084	1.548	1.534	3.082
Porto Santo Stefano	181	163	344	181	163	344

<sup>(1)</sup>Il dato relativo all'Isola d'Elba è disponibile a partire dal 2019. Tutti i porti dell'Elba sono raggruppati in un'unica aggregazione - Isola d'Elba

(\*) Porti che trattano annualmente, nel complesso della navigazione, almeno 200.000 passeggeri (Direttiva comunitaria n.64/95, Art.4, comma 2).

(\*\*) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

(\*\*\*) Dato oscurato da Istat per la tutela del segreto statistico

**- Posti barca per territorio, tipologia di struttura e classi di lunghezza al 30/09.**

**Toscana: anni 2016-2022.** (Fonte Regione Toscana, elaborazioni Settore Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Rapporto Diporto Nautico in Italia)

ANNO	TIPOLOGIA DI STRUTTURA (*)			CLASSI DI LUNGHEZZA			POSTI BARCA TOTALI
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	Fino a 10,00 metri o non specificati (**)	Da 10,01 a 24 metri	Oltre 24 metri	
TOSCANA							
2016	5.619	4.028	9.123	13.672	4.685	413	18.770
2017	5.916	3.904	9.374	14.061	4.713	420	19.194

2018	4.977	3.602	8.971	12.502	4.661	387	17.550
2019	5.685	3.803	8.604	12.695	5.004	393	18.092
2020	4.884	4.562	8.414	12.476	4.984	400	17.860
2021	6.973	3.235	9.031	14.097	4.706	436	19.239
2022 - PER TERRITORIO							
<b>Toscana</b>	<b>8.617</b>	<b>2.957</b>	<b>7.315</b>	<b>13.370</b>	<b>5.139</b>	<b>380</b>	<b>18.889</b>
CENTRO	15.922	6.166	10.649	21.916	10.148	673	32.737
<b>ITALIA</b>	<b>74.825</b>	<b>35.535</b>	<b>47.590</b>	<b>103.262</b>	<b>50.601</b>	<b>4.087</b>	<b>157.950</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Rapporto Diporto Nautico in Italia

(\*) Le strutture destinate alla nautica da diporto sono classificabili, in base all'art. 2 del D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, nelle tre tipologie porto turistico, approdo turistico e punto di ormeggio:

- Porto turistico: complesso delle strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- Approdo turistico: funzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, della Legge 28 gennaio 1994, n° 84, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- Punti di ormeggio: aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

(\*\*) In alcune Capitanerie di Porto non sono state operate distinzioni di posti per classi di lunghezza e, quindi, per molte località marittime il numero totale di posti barca è stato genericamente assegnato alla classe di lunghezza più piccola (<10 metri).

### - Posti barca per comune e tipologia di struttura al 30/09. Toscana – anno 2022.

(Fonte Regione Toscana, elaborazioni Settore Servizi digitali e integrazione dati. Ufficio Regionale statistica su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Rapporto Diporto Nautico in Italia)

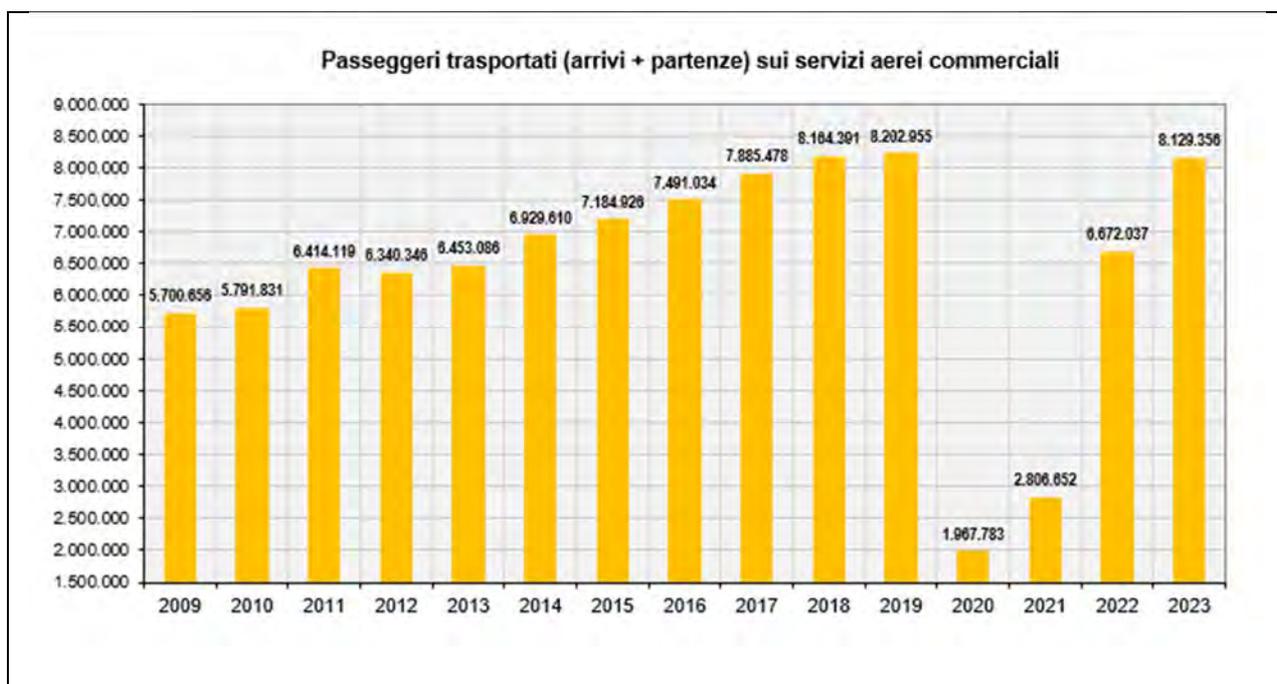
PROVINCIA	COMUNE	TIPOLOGIA DI STRUTTURA (*)			Totali
		Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	
Grosseto	Follonica	-	-	72	72
	Giglio	-	247	-	247
	Grosseto	606	-	-	606
	Monte Argentario	1.631	-	-	1.631
	Orbetello	-	-	1.184	1.184
	Scarlino	755	-	-	755
Livorno	Capraia	105	-	363	468
	Campo nell'Elba	-	18	187	205
	Capoliveri	-	-	465	465
	Castiglione della Pescaia	1.183	-	-	1.183
	Cecina	764	-	-	764
	Livorno	710	-	2.091	2.801
	Piombino	499	1.365	929	2.793
	Rosignano Marittimo	650	390	-	1.040
	San Vincenzo	317	-	-	317
	Marciana Marina	550	-	-	550
	Porto Azzurro	219	-	-	219
Lucca	Portoferraio	-	70	n.d.	70
	Rio	224	225	-	449
	Viareggio	-	642	872	1.514
Massa-Carrara	Carrara	-	-	488	488
	Massa	-	-	599	599
	Montignoso	50	-	65	115
Pisa	Pisa	354	-	-	354
<b>Toscana</b>		<b>8.617</b>	<b>2.957</b>	<b>7.315</b>	<b>18.889</b>
CENTRO		15.922	6.166	10.649	32.737
<b>ITALIA</b>		<b>74.825</b>	<b>35.535</b>	<b>47.590</b>	<b>157.950</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Rapporto Diporto Nautico in Italia

(\*) Le strutture destinate alla nautica da diporto sono classificabili, in base all'art. 2 del D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, nelle tre tipologie porto turistico, approdo turistico e punto di ormeggio:

- Porto turistico: complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- Approdo turistico: funzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, della Legge 28 gennaio 1994, n° 84, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- Punti di ormeggio: aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

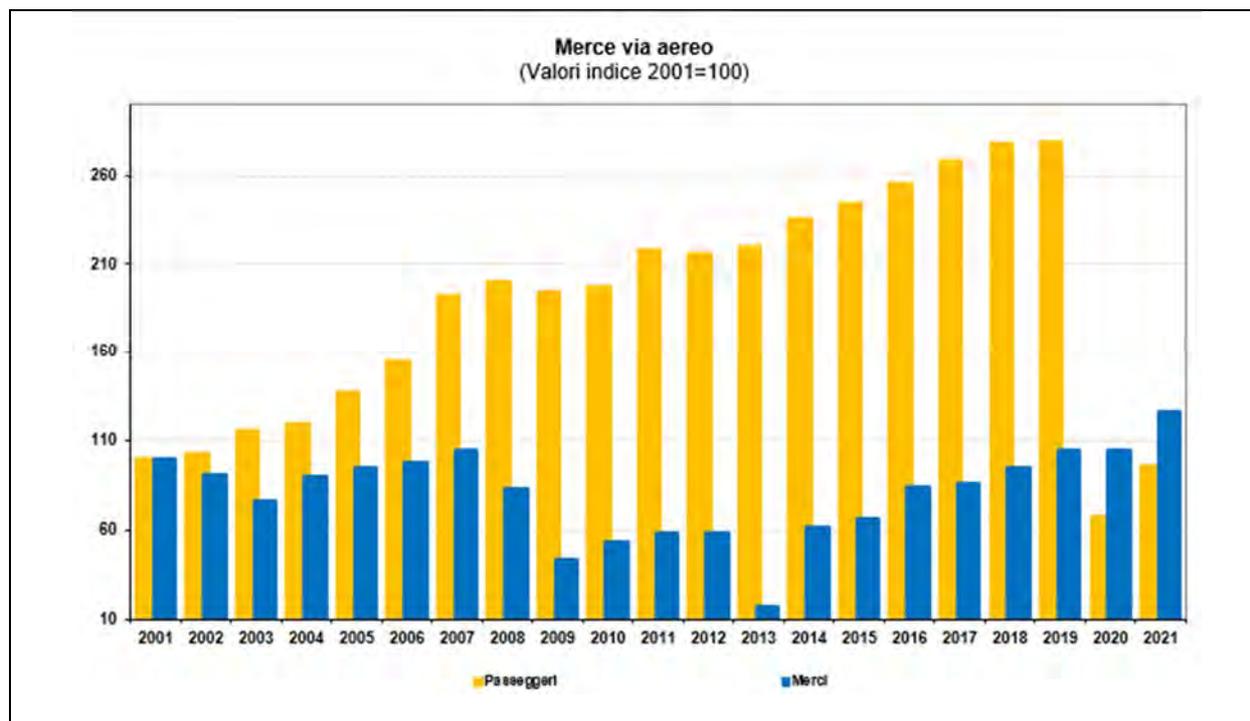
**- Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) sui servizi aerei commerciali in Toscana**  
(Fonte elaborazione IRPET e Regione Toscana su dati ENAC)



Nel 2020 la frequentazione dei servizi aerei ha avuto una sostanziale contrazione in concomitanza dei provvedimenti presi a partire da metà marzo a causa dell'emergenza epidemologica da Covid-19. La frequentazione dei voli è stata fortemente penalizzata dalla chiusura o limitazione di molte attività amministrative, produttive, commerciali e turistiche.

**- Merce e passeggeri trasportati via aereo in Toscana**

(Fonte elaborazione IRPET su dati ENAC)

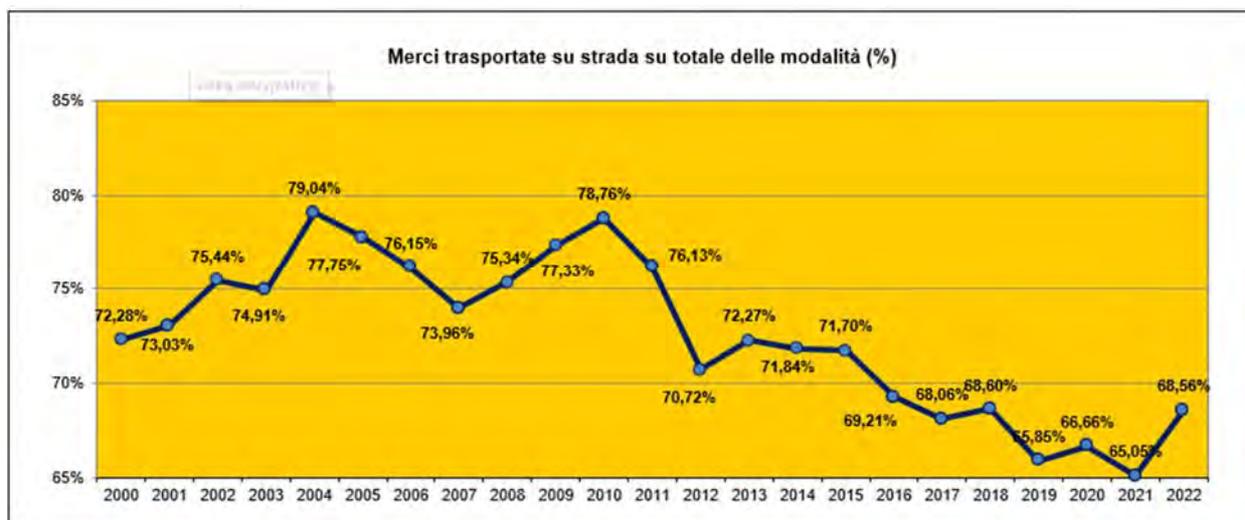
**- Traffico commerciale (arrivi + partenze) per aeroporti di Firenze e Pisa**

(Fonte IRPET su dati ENAC)

Anno	PISA			FIRENZE		
	Movimenti (Numero)	Passeggeri (numero)	Cargo (Tonnellate)	Movimenti (Numero)	Passeggeri (numero)	Cargo (Tonnellate)
2007	38.437	3.709.033	13.020	34.695	1.910.523	66
2008	37.887	3.940.490	9.824	35.305	1.926.837	85
2009	36.060	3.996.323	4.946	27.340	1.689.130	239
2010	36.339	4.048.068	6.134	24.244	1.724.784	186
2011	41.587	4.517.166	6.787	27.682	1.878.865	172
2012	41.492	4.488.202	6.836	28.242	1.833.373	137
2013	39.195	4.471.085	1.964	28.164	1.963.744	120
2014	39.115	4.678.734	7.217	30.276	2.231.460	110
2015	39.911	4.800.254	7.832	30.471	2.365.334	72
2016	36.568	4.978.280	9.915	28.806	2.503.314	71
2017	37.536	5.222.427	10.208	29.068	2.646.050	62
2018	38.512	5.449.334	11.174	27.608	2.706.689	64
2019	37.611	5.346.624	12.357	29.141	2.854.215	55
2020	12.995	1.303.200	12.461	9.885	662.527	8
2021	17.454	1.978.105	14.974	10.379	824.930	4
2022	31.347	4.458.571	14.415	22.574	2.206.604	65
2023	33.385	5.070.517	12.570	29.307	3.054.321	20

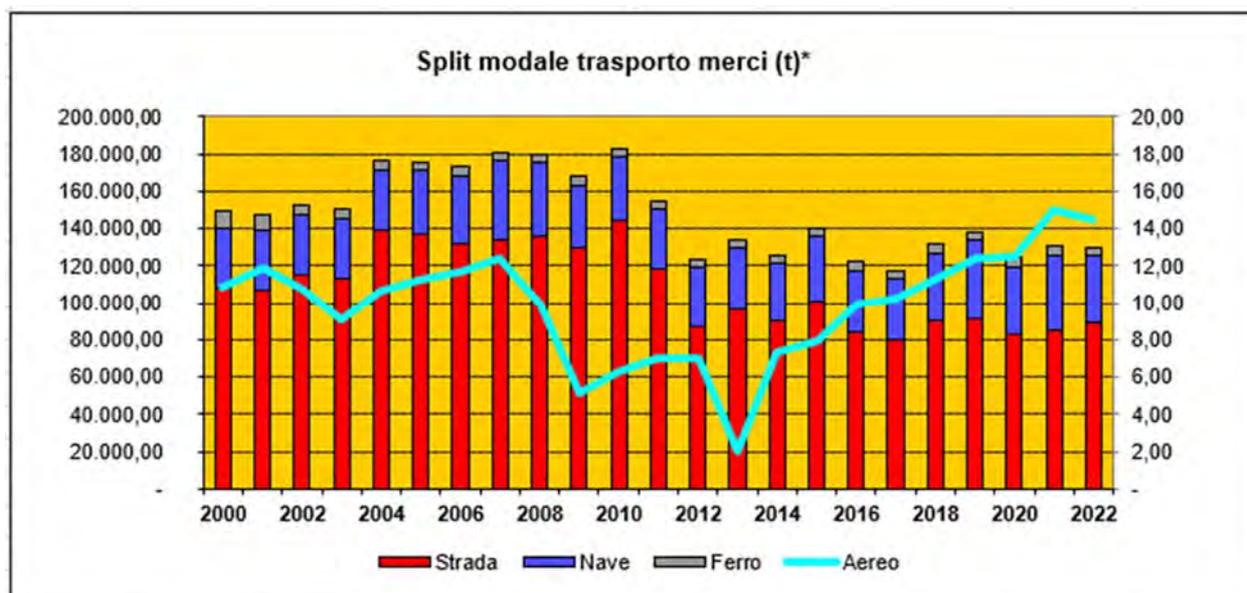
\* Dal 2016 i dati non comprendono il traffico aerotaxi. L'indicatore deriva dal dataset delle pubblicazioni ENAC ([http://www.enac.gov.it/la\\_comunicazione/pubblicazioni/index.html](http://www.enac.gov.it/la_comunicazione/pubblicazioni/index.html))

**- Merci trasportate su strada su totale delle modalità, valori % – confronto 2000-2022**  
(Fonte elaborazione IRPET/Regione Toscana su dati ISTAT)



\* % di tonnellate trasportate su strada sul totale delle modalità. Si veda nota relativa all'indicatore Split modale trasporto merci.

**- Split modale trasporto merci\***  
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



\* Migliaia di tonnellate trasportate per modalità. I dati di base sono i dati relativi al territorio toscano elaborati da ISTAT all'interno delle rilevazioni sul trasporto stradale, marittimo, aereo e ferroviario alle cui singole note metodologiche si rimanda per approfondimenti. Il traffico trasportato su ferrovia per il periodo 2005-2015 è stimato come costante per mancanza di rilevazioni in materia a livello regionale. Il traffico via mare include il traffico trasportato in navigazione di cabotaggio e il traffico internazionale.

### 3.4.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 25 del 23/01/2023** - Approvazione del bilancio di esercizio 2020 dell'Autorità Portuale Regionale. (PBD). Dettaglio

**DGR 35 del 23/01/2023** - L.R. n. 23/2012, art. 13 - Indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività con proiezione triennale delle risorse e criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti di competenza dell'Autorità Portuale Regionale. Anno 2023.

**DGR 136 del 20/02/2023** - Indirizzi relativi all'anno 2023 per l'elaborazione del piano annuale delle attività e criteri per l'individuazione delle priorità nei porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale. Approvazione definitiva.

**DGR 4 del 27/02/2023** - Bilancio preventivo economico annuale 2022 e pluriennale 2022-2024 dell'Autorità Portuale Regionale. Richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37, comma 2 dello Statuto regionale.

**DGR 162 del 27/02/2023** - Autorità Portuale Regionale - Approvazione Piano delle attività per il 2022 e indicazioni per il triennio 2022-2024.

**DGR 385 del 11/04/2023** - Autorità Portuale Regionale. Approvazione del bilancio preventivo economico annuale 2022 e pluriennale 2022-2024.

**DGR 443 del 28/04/2023** - L.R. n. 23/2012 - Autorità Portuale Regionale: assegnazione risorse disponibili nel bilancio finanziario gestionale 2023-2025

**DGR 522 del 15/05/2023** - Approvazione ai sensi dell'art. 6 della l.r. 44/2022 dello schema di atto integrativo all'Accordo di Programma tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa del porto di Livorno, approvato con D.P.G.R. n. 107/2022.

**DGR 618 del 05/06/2023** - Accordo istituzionale ai sensi dell'art. 15 della L. n. 241/1990 tra Regione Toscana e Comune di Marciana Marina per l'attuazione degli interventi di miglioramento dell'accessibilità dell'area portuale di Marciana Marina. Approvazione schema.

**DGR 673 del 19/06/2023** - Accordo istituzionale ai sensi dell'Art. 15 della L. n. 241/1990 tra Regione Toscana e Comune di Castiglione della Pescaia per l'attuazione degli interventi di miglioramento dell'accessibilità dell'area portuale di Castiglione della Pescaia. Approvazione schema.

**DGR 959 del 07/08/2023** - Approvazione dello schema di Atto aggiuntivo relativo all'Accordo di Programma tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la realizzazione di aree per la logistica industriale nel porto di Piombino, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 109 del 25/7/2019.

**DGR 1175 del 16/10/2023** - Approvazione dello schema di terzo atto integrativo all'Accordo di Programma ex DPGR n. 53/2018 tra Regione Toscana ed Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, per la realizzazione del progetto Waterfront

**DGR 1339 del 20/11/2023** - Approvazione dello schema di convenzione di avvalimento del Comune di Pisa da parte della Regione Toscana per la gestione del ponte mobile sul Canale dei Navicelli all'intersezione con la SP 224 di Calambrone nel Comune di Livorno (LI), ai sensi dell'articolo 4 dell'Accordo tra Regione Toscana e Comune di Pisa per l'esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale del ponte mobile sul Canale dei Navicelli alla intersezione con la SP 224 di Calambrone, ex DGR nn. 1047/2020, 160/2021 e 648/2022

**DGR 1372 del 27/11/2023** - IV Atto aggiuntivo alla Convenzione per l'avvalimento dell'Autorità Portuale Regionale da parte della Regione Toscana per l'esercizio delle funzioni riguardanti la navigazione nel tratto livornese del canale dei Navicelli, comprendente il dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale compreso tra le porte vinciane e lo scolmatore d'Arno ed il servizio di movimentazione delle porte medesime, sottoscritta il 1 Giugno 2017

**Proposta di Deliberazione al CR 21 del 04/12/2023** - Approvazione del Documento di indirizzi sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) del Mar Tirreno Settentrionale finalizzato alla sottoscrizione dell'Intesa tra Regione Toscana e MIT

**DGR 1473 del 11/12/2023** - Approvazione dello schema di Accordo ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 tra Regione Toscana e Comune di Pisa per la progettazione di una nuova via d'acqua lungo il tratto del fiume Arno che va dalla foce al confine del Comune di Pisa e implementazione delle infrastrutture dedicate al turismo fluviale

**Proposta di Deliberazione al CR 31 del 18/12/2023** - Bilancio preventivo economico annuale 2023 e pluriennale 2023-2025 dell'Autorità Portuale Regionale. Richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37, comma 2 dello Statuto regionale.

**DGR 1525 del 18/12/2023** - Delibera della Giunta regionale concernente l'espressione del parere di competenza regionale sul Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara ai sensi dell'art. 5 comma 2-bis lett. b) della L. n. 84/1994

**DGR 1527 del 18/12/2023** - Autorità Portuale Regionale - Approvazione Piano delle attività per il 2023 e indicazioni per il triennio 2023-2025

**DGR 37 del 22/01/2024** - L.R. n. 23/2012, art. 13 – Indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività con proiezione triennale e criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti di competenza dell'Autorità Portuale Regionale. Anno 2024

**DGR 86 del 06/02/2024** - Utilizzazione delle risorse 2024, prenotate a favore dell'Autorità Portuale Regionale, per spese straordinarie di dragaggio e per incremento dei costi dei materiali

**DGR 103 del 12/02/2024** - Autorità Portuale Regionale. Approvazione del bilancio preventivo economico annuale 2023 e pluriennale 2023-2025

**Proposta di Deliberazione al CR 21 del 12/02/2024** - Approvazione del bilancio di esercizio 2021 dell'Autorità Portuale Regionale

**DGR 233 del 04/03/2024** - L.R. n. 23/2012, art. 13 – Indirizzi relativi all'anno 2024 per l'elaborazione del piano annuale delle attività e criteri per l'individuazione delle priorità nei porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale. Approvazione definitiva

**DGR 235 del 04/03/2024** - Piano investimenti 2024 – 25 dell'aeroporto dell'Isola d'Elba presentato dal gestore aeroportuale Alatoscana S.p.A.: indirizzi per l'attuazione della misura di cofinanziamento regionale

**DGR 345 del 25/03/2024** - Rilascio dell'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul Documento di Programmazione Strategica del Sistema portuale (DPSS) del Mar Tirreno Settentrionale

**DGR 395 del 08/04/2024** - L.R. n. 23/2012 - Autorità Portuale Regionale: assegnazione risorse disponibili nel bilancio finanziario gestionale 2024-2026

**DGR 531 del 06/05/2024** - Espressione di parere favorevole da parte del rappresentante regionale in seno al Comitato tecnico (art. 7 del D. lgs. 201/2016) sulla proposta di "Piano di gestione dello spazio marittimo italiano – Area marittima Tirreno e Mediterraneo occidentale"

**Proposta di Deliberazione al CR 34 del 17/06/2024** - Approvazione del bilancio di esercizio 2022 dell'Autorità Portuale Regionale

**DGR 710 del 17/06/2024** - DGR n. 517/06.05.2024 - Attuazione della L.R. 46/2023 -Trasferimento del personale dell'Autorità Portuale Regionale nel ruolo unico della Giunta regionale – Rideterminazione del contributo di funzionamento di cui all'art. 17, comma 1, lettera a), della l.r. n. 23/2012.

### 3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2026(*)			Gestione fino al 30/06/2024 (****)		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano (**)	1.304	1.304	100%	1.304	1.304	100%
4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale (***)	128.119	36.789	29%	35.089	25.941	74%
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	70.017	59.950	86%	57.450	49.334	86%
4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica	17.150	16.519	96%	16.519	16.177	98%
4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo	4.899	4.479	91%	4.479	4.479	100%
4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core - network) europea	0	0	0	0	0	0
<b>Totale obiettivo generale 4</b>	<b>221.490</b>	<b>119.0421</b>	<b>54%</b>	<b>114.482</b>	<b>97.235</b>	<b>85%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2024)

(\*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2023.

(\*\*) Alle risorse assegnate per l'obiettivo specifico 4.1 "Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano" occorre aggiungere le risorse destinate ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno inserite nella tabella di monitoraggio finanziario relativa all'obiettivo generale 1 "Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale" (par. 3.1.8).

(\*\*\*) A dicembre 2023 la LR 48/2023 ha modificato la LR 44/2022, stabilendo che, per le opere ferroviarie a cura di RFI, la Regione Toscana concorre finanziariamente alla realizzazione delle opere propedeutiche e connesse allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana, attraverso l'erogazione a RFI di contributi straordinari in conto capitale, per un importo massimo di 18,9 mln., sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi.

(\*\*\*\*) I dati al 30/06/2024 non considerano le reimputazioni su date successive.

### 3.5. OBIETTIVO GENERALE 5

#### AZIONI TRASVERSALI PER L'INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE, RICERCA E INNOVAZIONE, SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

#### Obiettivo generale 5: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
5. Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano	5.1.1. Azioni per l'innovazione tecnologica e per gli ITS – consolidamento e sviluppo attività Osservatorio Mobilità e Trasporti
	5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato	5.2.1 Attività di promozione, formazione, ricerca per le nuove tecnologie, trasporti sostenibili, mobilità pubblica e riduzione mezzo privato
	5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	5.3.1 Azioni per la ricognizione e l'integrazione del sistema aeroportuale

Per raggiungere in maniera più efficace i vari obiettivi del piano, il PRIIM promuove anche azioni di carattere trasversale. Nel campo dell'innovazione tecnologica si tratta in particolare di azioni finalizzate a migliorare l'efficienza dei servizi programmati urbani ed extraurbani mediante sistemi che consentano l'informazione in tempo reale all'utente. Sono inoltre previste azioni di ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali; iniziative di informazione e comunicazione, per orientare i cittadini verso modalità di trasporto sostenibili. Il Piano prevede infine attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti.

### 3.5.1 INFOMOBILITÀ

- azioni PRIIM: 5.1.1 -

La Regione promuove lo sviluppo di Sistemi di trasporto Intelligenti (ITS), applicazioni avanzate che forniscono servizi innovativi relativamente alle diverse modalità di trasporto e alla gestione del traffico permettendo agli utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più "intelligente" delle reti di trasporto.

In continuità con gli anni precedenti, a luglio 2023 sono state approvate per lo stesso anno dalla Giunta le attività del progetto "Sistema integrato di informazione sulla mobilità regionale", avviato nel 2016, che prevede la gestione delle informazioni sia sull'infomobilità sia di carattere istituzionale, relative all'attività della Regione Toscana in tema di trasporto pubblico e di infrastrutture per la mobilità.

Il progetto è composto da tre azioni tra loro fortemente interconnesse:

- **"Newsroom per la social customer care della mobilità regionale"**, attuata da Fondazione Sistema Toscana, mette al centro della strategia l'utilizzo dei canali social sia per la comunicazione dalla Regione ai cittadini, sia dai cittadini alla Regione per fare segnalazioni e per richiedere informazioni in tempo reale. La newsroom gestisce l'account "muoversintoscana" sui social network Facebook, Twitter e Telegram, diffondendo le breaking news sul servizio ferroviario e marittimo regionale.

- **"Muoversi in Toscana Info"**, attuato in collaborazione con la Città Metropolitana di Firenze, produce un notiziario, disponibile per le radio ed i canali televisivi, 7 giorni su 7 con aggiornamenti ogni mezz'ora dalle 7.30 alle 20.00.

- **"Numero Verde Regionale"**, che gestisce le segnalazioni ed i reclami sul trasporto pubblico locale, ed inoltre fornisce informazioni su alcuni aspetti peculiari del tpl (tariffe Pegaso, agevolazioni tariffarie trasporti ISEE-TPL e sulle agevolazioni previste dalla L.R.100/98 scioperi, ecc...). Il numero verde regionale 800.570530 è gratuito e attivo dal lunedì al venerdì dalle ore 8,00 alle 18,00



TG MOBILITÀ - WEBTV



Il progetto 'Muoversi in Toscana' è stato premiato come eccellenza nel corso del più importante salone italiano dell'innovazione, che si è svolto a giugno 2018 a Bologna.

Il **portale web "Muoversi in Toscana"** ([www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana](http://www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana)), pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014 e via via implementato, rende disponibile un servizio di **travel planner** con gli orari e le corse di tutto il trasporto pubblico regionale (bus, tram, treni, traghetti). Il Portale ha registrato nel 2023 quasi 336 mila

visualizzazioni, con un incremento del 122% rispetto all'anno precedente.

La **App "Muoversi in Toscana"**, disponibile per i sistemi iOS e Android, che permette di accedere a tutti i servizi di trasporto pubblico della Regione Toscana e di conoscere i percorsi più veloci, i tempi di attesa dei mezzi e le ultime notizie sulla mobilità regionale. Da marzo 2019 sull'applicazione sono state aggiunte ulteriori importanti funzioni, come il controllo in tempo reale dei ritardi, l'integrazione in un'unica piattaforma di tutte le comunicazioni ufficiali riguardanti la mobilità con la possibilità di accedere ai principali canali social dell'ecosistema digitale di "Muoversi in Toscana". Inoltre la nuova veste grafica e strutturale l'hanno resa di più



semplice utilizzo. Con l'attuazione della gara TPL su gomma si prevede un importante investimento in materia di tecnologie per la mobilità che potrà garantire la completa informazione in tempo reale da parte degli utenti clienti del servizio. La App 'Muoversi in Toscana' calcola i percorsi nella Regione intrecciando i servizi e le tratte coperte da treno, autobus, tram e traghetti Toremar.

Sono proseguite inoltre le attività avviate nel 2016 di sviluppo e manutenzione del Sistema Informativo della mobilità a supporto dell'Osservatorio Regionale Mobilità e Trasporti e della gestione dei contratti di servizio TPL e dei servizi di infomobilità, per un impegno complessivo di 1,8 mln di euro. A settembre 2022 si è conclusa l'esecuzione del contratto firmato ad ottobre 2016, e si è avviato un nuovo contratto per altri 3 anni.

In totale per il 2016-2023 sono stati impegnati quasi 8,3 mln. (di cui circa 645 mila euro sul 2023) per le iniziative di infomobilità.

### 3.5.2 RICERCA E INNOVAZIONE, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

- azioni PRIIM: 5.2.1 -

Il PRIIM promuove le azioni volte alle nuove tecnologie e incentiva le azioni rivolte al supporto del trasporto pubblico, dei trasporti sostenibili e della riduzione dell'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso le attività sinergiche che possono essere messe in campo dalle specifiche programmazioni di settore (formazione, ricerca, promozione).

Mediante le attività di **ricerca**, il piano vuole perseguire l'incremento dell'efficienza, dell'economicità e della sicurezza della mobilità, insieme all'ottimizzazione della rete intermodale dei trasporti delle persone e delle merci, al fine di ridurre le emissioni di sostanze inquinanti e di gas serra e in genere delle pressioni ambientali.

La ricerca nel settore dell'ICT (tecnologie di comunicazione ed informazione) favorisce l'accessibilità territoriale con ricadute fondamentali in termini di attrattività turistica e valorizzazione del patrimonio culturale del territorio.

Le azioni del PRIIM concorrono indirettamente alle finalità della Strategia regionale di specializzazione intelligente (promossa dalla Giunta a partire dalla DGR 204/2019, fino alla "Strategia regionale di specializzazione intelligente (S3) per il periodo di programmazione UE 2021-2027 approvata con DGR 1321/2022), che rappresenta una sfida che coinvolge tutto il territorio regionale ed il sistema del trasferimento tecnologico, affinché ricerca, sviluppo e innovazione si traducano in opportunità di crescita e sviluppo.

Per favorire la cooperazione e gli scambi in ambito europeo relativi alle best practices nel campo della mobilità e dei trasporti, nel corso degli ultimi anni la Regione ha risposto ai bandi di **cooperazione territoriale**, di programmi diretti della UE, sottoponendo una serie di proposte in partenariato con una rete consolidata e qualificata di regioni degli altri Stati europei.

I progetti rispondono ad esigenze di scambi di esperienze, studi, sperimentazioni e creazione di piccole infrastrutture a titolo sperimentale che le strutture preposte dell'Unione Europea hanno ritenuto opportuno sostenere con il loro cofinanziamento.

Nel 2023 si è concluso il seguente progetto finanziato a valere sul *Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020*:

- **MOBIMArT Plus** (*Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020*): Progetto semplice sull'Infomobilità con la Regione Toscana in qualità di partner. Il progetto ha l'obiettivo di studiare e sperimentare un servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni e con le isole per migliorare la connettività dei nodi secondari e terziari alle reti TEN-T. Il progetto ha previsto quindi lo studio dei regimi tariffari e dei sistemi di bigliettazione elettronica esistenti, e la definizione di azioni pilota per la sperimentazione di soluzioni ritenute fattibili a livello

locale. Gli studi ed i risultati delle azioni pilota contribuiranno alla definizione di strumenti condivisi a supporto degli Enti competenti finalizzati alla stipula di accordi che migliorino l'accessibilità dello spazio transfrontaliero, facilitando l'acquisto dei biglietti (one-stop shop) e gli spostamenti degli utenti. La chiusura del progetto è avvenuta nel maggio 2023, mentre a luglio si è tenuto l'evento finale come sotto riportato.

E' attualmente previsto, come specificato nella tabella seguente:

- **H2MOVE** "Idrogeno per una MObilità VERde e sostenibile" (Programma Interreg VI A Italia-Francia Marittimo 2021-2027): Progetto che ha come obiettivo principale quello di sostenere e sviluppare il settore idrogeno, attraverso la creazione ed il rafforzamento di connessioni transfrontaliere fisiche e digitali, sviluppando e rafforzando una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera partendo dall'ecosistema portuale. Il progetto, ammesso a finanziamento nell'ottobre 2023, si è avviato il 1 marzo 2024, con l'evento di lancio tenutosi a Tolone il 27 e 28 marzo 2024.

#### Progetti di cooperazione territoriale attualmente previsti

Nome Progetto	Programma comunitario di finanziamento	Ruolo Regione Toscana	Costo ammissibile totale del progetto	Contributo UE alla RT	Stato attuazione	Tematiche
<b>H2MOVE</b> - Idrogeno per una MObilità VERde e sostenibile	Programma Interreg VI A Italia-Francia Marittimo 2021-2027	Partner	4.320.441 €	192.816 €	In corso	presentazione della proposta progettuale non comporta la necessità di alcun cofinanziamento con risorse libere del bilancio regionale, essendo il finanziamento totalmente a carico del Programma Comunitario "Interreg V-A Italia - Francia (Maritime)"

A questo si aggiungono i seguenti progetti di cooperazione territoriale per i quali la Regione svolge solo un ruolo di supporto in qualità di stakeholder:

- **Spiderwebs** – Strategic Plans to Increase intermodal connections for greener mobility in wide area traffic basins (Programma Euromed 2021/2027): Progetto che ha come obiettivo principale quello di aumentare le connessioni intermodali per una mobilità più verde delle comunità locali nei bacini di traffico su ampia area, definendo sei piani strategici e relative linee guida WASMP (Wide Area Mobility Plans) che contribuiranno a promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici e lo sviluppo resiliente dei territori MED, affrontando così gli Obiettivi rilevanti dell'Agenda UE 2030.
- **LIFE Talisman** – Multi-layer risk Analysis and Sustainable (Programma LIFE 2021/2027 – Bando Climate Change Mitigation and Adaptation): Progetto che ha come obiettivo principale quello di sviluppare una piattaforma di conoscenza e una suite di strumenti software finalizzati al supporto alla gestione sostenibile delle infrastrutture stradali

Il Piano promuove **azioni di informazione e comunicazione** volte alla sensibilizzazione dei cittadini che si spostano sul territorio nonché alla rendicontazione delle politiche regionali realizzate ed in corso. Tra queste, l'appuntamento annuale dedicato dalla Regione Toscana alla presentazione dell'avanzamento delle politiche del PRIIM attraverso la presentazione del Documento di monitoraggio del Piano e agli specifici approfondimenti annuali. Nel 2023 e 2024 è stata dedicata una particolare attenzione a specifici eventi territoriali.

Nel mese di giugno 2023 si è tenuto a Lucca un incontro organizzato dall'Assessorato regionale alle infrastrutture e al governo del territorio per fare il punto di metà mandato sui principali provvedimenti che interessano il territorio dell'intera provincia per ciò che riguarda la mobilità e l'urbanistica.



Nel mese di luglio 2023 la Regione ha organizzato a Lucca l'evento finale del progetto *Mobimart Plus*, nel quale sono stati illustrati i risultati del progetto coinvolgendo amministrazioni pubbliche a vari stakeholders interessati.

Il progetto, sopra richiamato, si è avviato il 1° giugno 2020 e si è concluso il 31 maggio 2023. Oltre a Regione Liguria in qualità di capofila, hanno partecipato i seguenti partner: Regione

Autonoma della Sardegna Comune di Genova, Region Provence-Alpes-Cote d'Azur, Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, Office des Transports de la Corse, Communauté d'Agglomération de Bastia (Port de Bastia) con un budget complessivo di spesa di oltre 2 mln.

L'obiettivo principale su cui si è fondato è lo studio di un sistema di tariffazione integrato e di servizio di biglietteria integrata intermodale transfrontaliera mediante la sperimentazione di azioni pilota al fine di agevolare il trasporto multimodale nei diversi territori dell'area di cooperazione, di incrementare l'efficienza delle connessioni dei nodi secondari e terziari dell'infrastruttura dell'area di cooperazione alle reti TEN-T e di agevolare la mobilità intermodale dei passeggeri nell'area di cooperazione transfrontaliera.



L'11 settembre 2023 la Regione ha inoltre organizzato un convegno a Firenze in Palazzo Strozzi Sacratì "*Prospettiva FI-PO - Interventi infrastrutturali nell'Area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia*" per fare il punto sulle infrastrutture nell'area Fi-Po, la più densamente popolata di tutta la Toscana. L'evento è stato occasione per ribadire le volontà regionali volte a realizzare un sistema integrato di infrastrutture viarie, ferroviarie, tramviarie, ciclabili, logistiche su un territorio caratterizzato da importantissime attività manifatturiere e terziarie che lo rendono molto attrattivo e sul quale insistono importanti arterie anche di livello nazionale, con problematiche di eccessiva congestione in alcune zone e di pressione ambientale. Il confronto ha visto coinvolti insieme ai tecnici, anche i rappresentanti politici delle amministrazioni del territorio per trovare un punto di sintesi tra la migliore accessibilità e l'integrazione di questo complesso sistema infrastrutturale dal punto di vista della sostenibilità ambientale e del paesaggio.



Per la presentazione dell'edizione 2023 del Documento di Monitoraggio del PRIIM giunto alla sua nona edizione ed approvato con Dec.GR n.10 del 6/11/2023, il 28 novembre 2023 la Regione Toscana ha organizzato a Firenze l'evento "*Il futuro in azione: mobilità e infrastrutture in Toscana*", per fare il punto sulle politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti del PRIIM con due tavole rotonde, una dedicata ai cantieri ferroviari e stradali in Toscana e l'altra ad una mobilità più sostenibile.

Il 21 febbraio, l'evento è stato riproposto a Grosseto come confronto diretto con le istituzioni, le imprese e gli stakeholder sui progetti realizzati e previsti in tema di infrastrutture e mobilità, con particolare riferimento alle azioni sulla viabilità regionale (interventi sulla SR74 Maremmana e sulla SR 64 del Cipressino di recente acquisizione a patrimonio regionale), alle opere sulla Ciclovia Tirrenica finanziate anche grazie alle risorse PNRR.



### 3.5.3 PARTECIPAZIONI REGIONALI

- azioni PRIIM: 5.3.1 -

Il PRIIM promuove le attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e della logistica avendo queste un carattere strategico e funzionale sia nel settore aeroportuale che logistico.

Allo scopo di dare continuità alla propria strategia di riduzione del perimetro delle proprie partecipate, ed in ottemperanza a quanto disposto dalla legge di stabilità per il 2015, la Regione Toscana, con il Documento di Economia e Finanza Regionale per il 2016 (DEF 2016), ha approvato il **Piano di razionalizzazione delle società partecipate**, avente proiezione quinquennale. A seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 175/2016 in materia di società a partecipazione pubblica (c.d. Decreto Madia), la Regione ha adottato la Nota di aggiornamento al DEF 2016 contenente al suo interno anche il Piano di razionalizzazione, in coerenza con la nuova disciplina.

Successivamente, tenuto conto dell'evoluzione della normativa nazionale (D. Lgs. 100/2017) la Regione ha aggiornato il quadro classificatorio contenuto nel Piano operativo di razionalizzazione con l'approvazione del "Piano di razionalizzazione delle società partecipate" e delle "Linee di indirizzo per le ricognizioni e i piani di razionalizzazione degli organismi partecipati dagli enti territoriali - Art. 24 D.Lgs. n. 175/2016" (Nota di aggiornamento al DEF 2021 approvata con DCR 78/2020).

Nell'ambito della Nota di Aggiornamento al DEF 2024 (DCR 91/2023) ai sensi dell'articolo 20 del d.lgs. 175/2016 è stato approvato il piano di razionalizzazione ordinaria delle partecipazioni anno 2024.

Il Piano contiene le azioni di razionalizzazione in merito alle partecipazioni detenute direttamente e indirettamente dalla Regione Toscana per le quali occorre impartire appositi indirizzi alle società nel rispetto dei termini ivi previsti. Con l'approvazione della Nota di Aggiornamento al DEF 2022 (DCR 113/2021), le società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. (Prato), Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. (Livorno), Società Aeroporto di Grosseto (Seam) sono state inserite nel Piano di Razionalizzazione ordinaria (in quanto prive degli elementi che configurano tali società come organismi a controllo pubblico, così come disciplinato dall'art. 2, del Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica -D. Lgs.175/2016).

Il piano di razionalizzazione delle società partecipate della Regione Toscana (approvato con DCR 78/2020), si pone tra i propri obiettivi quello di rafforzare il controllo pubblico congiunto nelle società in cui la maggioranza delle quote sia di proprietà di soci pubblici. Nel caso dell'Interporto Vespucci la compagine societaria è composta dal 53,18% di azioni pubbliche, mentre per quello di Prato la presenza dei soci pubblici è di oltre il 76% ed infine per la società Seam la compagine sociale dei soci pubblici la compagine sociale pubblica si aggira intorno al 38%.

Per le tre società è stato pertanto necessario avviare un percorso per la condivisione di patti parasociali, al fine di esercitare un effettivo controllo pubblico sulle decisioni finanziarie e strategiche delle società in coerenza e nel rispetto dei recenti orientamenti normativi e giurisprudenziali.

Nella tabella di riepilogo in coda al paragrafo è riportato l'elenco delle società a partecipazione regionale operanti nell'ambito delle politiche del PRIIM, con relativa quota di partecipazione e descrizione di ciascuna.

Di seguito si dà conto dei fatti di maggior rilievo avvenuti nel 2023 e in parte del 2024.

**Toscana Aeroporti** ha registrato nel corso del 2023 un totale di 8,2 milioni di passeggeri, con una crescita complessiva dei movimenti del 21,8%, e del 17,4% dei movimenti passeggeri commerciali, rispetto al medesimo periodo del 2022. Nel 2023 il Gruppo Toscana Aeroporti ha incrementato del 170% l'utile registrato, con un aumento del 36% dei ricavi totali consolidati, soprattutto per effetto dell'aumento di traffico (+21,8% di passeggeri, +17,8% di tonnellaggio, +13,1% di movimenti).

I **costi totali** hanno registrato un aumento del 17% rispetto al 2022, in conseguenza del maggior traffico gestito nel corso dell'anno e del contemporaneo incremento dei costi per servizi di costruzione.

Il 2023 evidenzia un Risultato Operativo (EBIT) che ha avuto un notevole incremento rispetto al 2022 (+263,3%).

Il 2023 ha confermato un livello di traffico molto vicino ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, anche se accompagnata dalle tensioni internazionali conseguenti ai conflitti Russo-Ucraino ed Israeliano-Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri del 2024.

Nel 2024 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione, nonché alla realizzazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

Rimanendo in ambito aeroportuale, per quanto riguarda **Alatoscana**, la procedura di gara, indetta dall'ENAC per l'affidamento in esclusiva dei servizi onerati sulle rotte Elba Marina di Campo – Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo – Firenze e viceversa e Elba Marina di Campo – Milano Linate e viceversa, è terminata il 27 gennaio 2020 con l'aggiudicazione dei servizi aerei onerati al vettore aereo della Repubblica Ceca Silver Air S.r.o. Spol. L'affidamento in esclusiva e con compensazione finanziaria del servizio aereo di linea, scaduto a fine gennaio 2023, è stato prorogato fino a fine ottobre 2023.

Con DGR 27 novembre 2023, n. 1373 la Giunta regionale ha deliberato il rinnovo della Società fino al 2028 conferendo mandato ad Alatoscana di predisporre apposito Master Plan dell'Aeroporto che comprenda il nuovo investimento per il prolungamento della pista di volo secondo le richieste dell'attuale mercato aeronautico dimostrandone la fattibilità tecnica e la sostenibilità economico finanziaria.

Il nuovo investimento è teso a realizzare un progetto avanzato e competitivo che garantisca la piena fruibilità del servizio aereo, a tutela prioritariamente degli interessi della cittadinanza dell'isola d'Elba e della promozione e dello sviluppo turistico del territorio.

Nel gennaio 2024 a seguito di richiesta della Regione Toscana al MIT, il Presidente della Regione Toscana è stato delegato formalmente dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ad indire e presiedere la Conferenza dei servizi per individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico (OSP) da imporre sui collegamenti aerei e garantire la continuità territoriale da e per l'Isola d'Elba. Contestualmente il Presidente ha richiesto, nelle more del perfezionamento della nuova procedura la restituzione delle rotte al libero mercato.

E' stato altresì approvato il Decreto ministeriale del 23 gennaio 2024, n. 16 con il quale si dispone la cessazione degli effetti del D.M. 346/2019 di imposizione di OSP su alcuni collegamenti aerei da e per l'Isola D'Elba. Con questo provvedimento, durante l'espletamento della procedura di gara per l'imposizione dei nuovi OSP sono possibili collegamenti da e per l'Isola d'Elba con operatori in libero mercato.

La prima riunione della Conferenza di servizi si è svolta in data 29 maggio 2024 e si è conclusa il 25 luglio 2024.

Infine per quanto riguarda la società **SEAM S.p.A.** che gestisce i servizi di assistenza ai passeggeri, ai vettori ed agli altri utenti presso l'aeroporto di Grosseto, l'esercizio 2023 chiude con un risultato positivo.

La società, di concerto con il Comune di Grosseto in qualità di rappresentante dell'ambito sud, ha proseguito nell'attività congiunta di promozione del territorio, come condiviso con la sottoscrizione del Protocollo di intesa rinnovato con l'Ambito Maremma Sud in data 12/12/2022, partecipando a fiere internazionali come BIT, TTG e, per la seconda volta, ad EBACE, una delle fiere più importanti di aviazione generale.

A partire dal 13 novembre 2023, l'aeroporto di Grosseto è stato chiuso al traffico aereo civile a causa di lavori di asfaltatura della pista a opera e spese dell'Aeronautica Militare. I lavori sono terminati alla fine di giugno e il traffico aereo ha ripreso la sua regolare intensità.

Questa circostanza, combinata con la mancanza dell'operazione promozionale svoltasi nell'anno precedente, ha determinato una flessione nell'esercizio 2023, con un calo dell'utile registrato e come testimoniato anche dai dati statistici relativi ai movimenti degli aeromobili e al transito dei passeggeri.

In data 3 aprile 2023 è stato sottoscritto il Patto Parasociale e le azioni di monitoraggio del Piano industriale hanno confermato il rispetto dell'incremento del fatturato medio che si pone al di sopra di 1 milione di euro come previsto dall'art. 20 comma 2 TUSP.

Nel settore logistico, l'Interporto Toscano A. Vespucci e l'Interporto della Toscana Centrale S.p.A. hanno fatto registrare i seguenti fatti di rilievo:

**L'Interporto Toscano A. Vespucci**, collocato nelle immediate vicinanze dell'area portuale di Livorno, è destinato a svolgere con sempre maggior efficacia il ruolo di area retro-portuale attrezzata per fornire servizi ad alto valore aggiunto gestendo in maniera integrata le varie modalità di trasporto. L'esercizio 2023 chiude con un utile in calo rispetto all'anno 2022; sono calati in parallelo anche i costi della produzione, ma in maniera meno decisa, generando un risultato comunque positivo ma in riduzione rispetto a quanto realizzato nell'esercizio precedente. Durante l'esercizio 2023 non sono stati centrati alcuni obiettivi di piano così come alcuni parametri finanziari, circostanza questa che ha comportato, nelle more della predisposizione di un nuovo piano, la richiesta di moratoria agli Istituti di credito e quindi di non attivazione dei meccanismi di risoluzione della Convenzione (ex. art. 67 L.F.) del 2020.

Le motivazioni del mancato raggiungimento degli obiettivi di piano sono dovute al rallentamento del cronoprogramma di vendita di alcuni immobili ed in particolare dei due magazzini identificati ai lotti T ed A (previsti entro il 2022), della Palazzina Caboto e del piazzale lotto J (previsti entro il 2023), oltre alla vendita in misura minore a quanto programmato degli uffici della palazzina Vespucci.

Pertanto, il consiglio di amministrazione, con propria delibera di aprile 2023 aveva incaricato il proprio Advisor di supportare la Società nella redazione di un nuovo piano aggiornato secondo la mutata situazione aziendale: è in corso di aggiornamento la predisposizione di un nuovo P.I.

L'indirizzo impartito per l'anno 2024 è il progressivo e continuo abbattimento dell'indebitamento ed il ripristino dell'equilibrio economico-finanziario.

**L'Interporto della Toscana Centrale S.p.A.**, svolge un'attività funzionale al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente ed in particolare essa ha per oggetto sociale la progettazione, l'esecuzione, la costruzione e l'allestimento di un Interporto inteso quale complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. La società può assumere anche la gestione totale o parziale del centro offrendo un servizio di interesse generale in quanto l'offerta di tali servizi è svolta in condizioni di accessibilità economica e fisica e di continuità, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo economico del territorio di riferimento.

L'Interporto della Toscana Centrale chiude l'esercizio 2023 con un utile molto più alto rispetto a quello registrato nel 2022: è aumentato il valore della produzione, prevalentemente per effetto dell'incremento degli altri ricavi e proventi di cui alla voce 5) del conto economico, dovuto in particolare alle plusvalenze da alienazione cespiti realizzate, in aggiunta ai contributi in conto esercizio erogati da enti vari.

Durante i primi mesi del nuovo anno sembrano confermate le condizioni di stazionarietà rispetto all'esercizio 2023: la guerra in Ucraina ha comunque avuto scarsa influenza sull'operatività societaria, e anche la pandemia è in fase di esaurimento, cosicché non sembrano sussistere problematiche per la continuità aziendale.

Nell'esercizio appena concluso la Società ha continuato a svolgere in prevalenza attività di locazione di immobili all'interno dell'area interportuale.

Nuove sfide potranno venire dalla legge quadro sugli Interporti, recentemente approvata dalla Camera dei Deputati e che sostituirà, abrogandola, la legge n. 240 del 1990.

Gli interporti costituiscono, insieme ai porti e ai terminal intermodali, infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti. Un interporto può essere definito come un complesso organico di infrastrutture e servizi finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto. Si tratta di strutture complesse in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.), e che devono essere in grado sempre più di assicurare servizi di carattere

generale e di supporto (ad es. bancari, di ristorazione, servizi telematici, di rifornimento e manutenzione) a merci, mezzi, persone e imprese.

In questa ottica l'operatività dell'Interporto della Toscana Centrale dovrà proseguire concentrandosi sui nodi chiave del "Terminal intermodale" (con la transizione verso il trasporto ferroviario delle merci, ad esempio), "Servizi" e "Politiche green", anche attraverso l'attuazione del Piano industriale aggiornato, di recente approvazione

La **società Italcertifer S.p.A.** costituisce una entità sinergica tra il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, il Politecnico di Milano e le Università di Firenze, Napoli Federico II, Pisa, al fine di realizzare un Polo di eccellenza per la conduzione di certificazioni, prove e valutazioni con core business nel settore ferroviario.

Con deliberazione del Consiglio regionale n. 55 del 28 maggio 2013 ("Consolidamento del polo per l'alta tecnologia ferroviaria in Toscana. Acquisizione partecipazione azionaria nella società Italcertifer S.p.A."), la Regione ha avviato un percorso per l'acquisizione di una partecipazione azionaria, aggiungendosi ai predetti azionisti. Il procedimento di acquisizione si è concluso in data 7 maggio 2015 con l'ingresso di Regione Toscana nella compagine azionaria con l'11% del capitale sociale.

La partecipazione regionale nella compagine sociale rientra nel più generale interesse della Regione di assicurare una governance dei centri di eccellenza nell'ambito delle tecnologie ferroviarie direttamente connesse a servizi pubblici come il trasporto pubblico locale su ferro. Non sono emersi nuovi elementi di valutazione circa l'ammissibilità della partecipazione nel portafoglio regionale e nello stesso tempo è confermata l'assenza delle condizioni previste al comma 2 dell'articolo 20. Nella Nota di aggiornamento al Defr 2020 (approvata con Deliberazione del Consiglio regionale n. 78/2020) è stata confermata l'ammissibilità della partecipazione nel portafoglio regionale e nello stesso tempo è confermata l'assenza delle condizioni previste al comma 2 dell'articolo 20. Le analisi delle prospettive di mercato confermano il consolidamento dell'attuale posizione da parte della società nel contesto in cui opera, prove, certificazioni e verifiche e validazioni di progetti esecutivi, prevedendo anche per il prossimo anno il conseguimento di un risultato di esercizio positivo.

Il bilancio al 31 dicembre 2023 presenta un utile positivo, con un incremento dei ricavi della società e con un numero di commesse in esecuzione che ha raggiunto ben oltre le 900 unità. Nel corso dell'esercizio 2023 la società ha consolidato la propria presenza al di fuori del perimetro del Gruppo FS, confermando ed accrescendo anche la propria vocazione e posizione in ambito internazionale.

Alla fine dell'esercizio 2023 le risorse umane complessivamente impiegate hanno raggiunto le 219 unità, segnando un incremento di più del 4% rispetto al 2022, con nuovi inserimenti che hanno interessato il personale altamente qualificato.

Società partecipata	Quota partecipazione	Breve descrizione
Toscana Aeroporti S.p.A.	5,029%	La società Toscana Aeroporti S.p.A. si è costituita a seguito progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT S.p.A. La Regione non ha patti parasociali in essere. Nella composizione dell'assetto societario il privato risulta in maggioranza.
Società Alatoscana S.p.A.	51,05%	Alla Società Alatoscana S.p.A. è affidata la gestione dell'Aeroporto di Marina di Campo (LI). Nella composizione dell'assetto societario l'86,54% è pubblico e il 13,46% è privato. La Regione Toscana si è impegnata ad erogare contributi a compensazione di oneri sostenuti per garantire l'operatività dell'aeroporto per un totale di 0,650 milioni. Il contratto per l'affidamento in esclusiva e con compensazione finanziaria del servizio aereo di linea relativo ai collegamenti in regime di oneri da e per l'Isola d'Elba si è concluso con la Società di navigazione aerea Silver Air s.r.o. spol. in data 1 ottobre 2023 (compreso il periodo di proroga) A maggio 2024 è stata indetta la Conferenza di servizi che si è conclusa il 25 luglio 2024 prodromica all'indizione di gara per selezionare il nuovo operatore economico per l'affidamento del servizio di continuità territoriale da e per l'Isola d'Elba
Società SEAM S.p.A.	7,08%	La società opera nel settore dei servizi aeroportuali presso l'aeroporto di Grosseto e promuove lo sviluppo del traffico aereo, del turismo, e del commercio. La partecipazione della Regione in S.E.A.M. S.p.A. è considerata strategica sulla base delle determinazioni assunte con Decreto del Presidente della Giunta Regionale 141/2017.

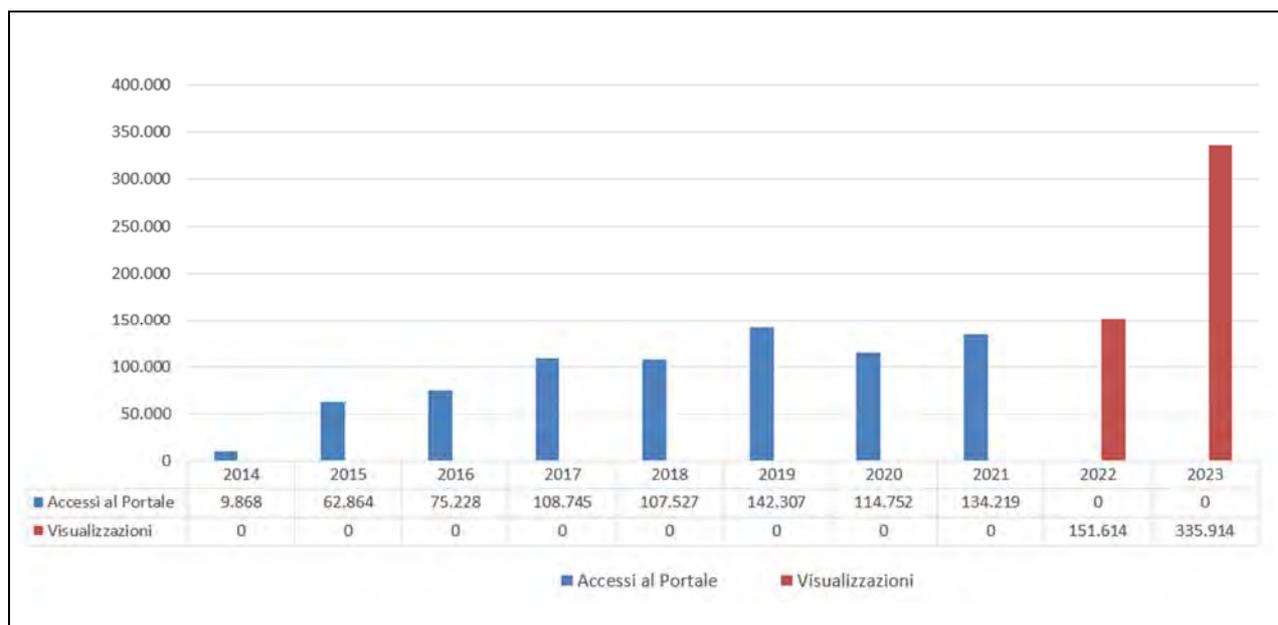
		Il capitale sociale ammonta a € 2.213.860,00, la composizione dell'assetto societario è pari al 37,9% pubblico e 62,10% privato. In data 3 aprile 2023 è stato sottoscritto il Patto Parasociale tra soci pubblici.
Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. - Prato	12,56%	La società ha per oggetto la costruzione e l'esercizio in Prato di un Interporto per l'integrazione dei vari sistemi di trasporto, intesa a facilitare le operazioni connesse alla intermodalità dei carichi. Nella composizione dell'assetto societario il 76,75% è pubblico e il 23,25% è privato. Gli interporti sono stati qualificati dal DEFR 2016 strategici ma da sorvegliare a causa delle difficoltà finanziarie ed economiche. La società viene inserita nel piano di razionalizzazione 2020 (DCR 81/2019) in previsione della sottoscrizione di accordi parasociali con gli altri soci pubblici al fine di formalizzare la configurazione della società come organismo a controllo pubblico. Sono tuttora in corso le interlocuzioni per addivenire alla sottoscrizione del Patto parasociale fra soci pubblici.
Società Interporto Toscano "A. Vespucci" S.p.A. - Livorno	18,168%	La società ha per oggetto sociale la progettazione, la esecuzione, costruzione e allestimento di un Interporto inteso quale complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. In data 14 febbraio 2022 è stato firmato il patto parasociale fra i soci pubblici della società. La stipula di tale accordo permette di configurare l'Interporto a controllo pubblico. E' in fase di predisposizione il nuovo Piano industriale 2024-2026
Società Italcertifer	11,00%	Con l'obiettivo di svolgere funzioni di garanzia e raccordo tra Italcertifer ed il sistema della ricerca ed industria ferroviaria, la Regione Toscana ha acquisito un pacchetto di azioni da Ferrovie dello Stato, per la percentuale dell'11% del capitale sociale. Con l'approvazione del "Documento di economia e finanza regionale 2016" (DEFR 2016), la società Italcertifer S.p.A. è stata inserita nel primo gruppo, tra le società strategiche ed in equilibrio economico. La strategicità è motivata dall'esigenza di perseguire l'obiettivo di consolidare il polo per l'alta tecnologia ferroviaria in Toscana. Tale orientamento è stato confermato in sede di approvazione della nota di aggiornamento al DEFR 2021 (DCR78/2020)

### 3.5.4 INDICATORI

#### - Numero di visualizzazioni/accessi annui al nuovo Portale della Mobilità

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto pubblico locale su gomma – Osservatorio Mobilità)

Dal 2022 il numero di Accessi al Portale (istogrammi blu) non è più disponibile a seguito della sostituzione di Google Analytics con la piattaforma Web Analytics Italia che, nel rispetto del GDPR, non registra gli accessi unici, ma solo le visualizzazioni (istogrammi rossi).



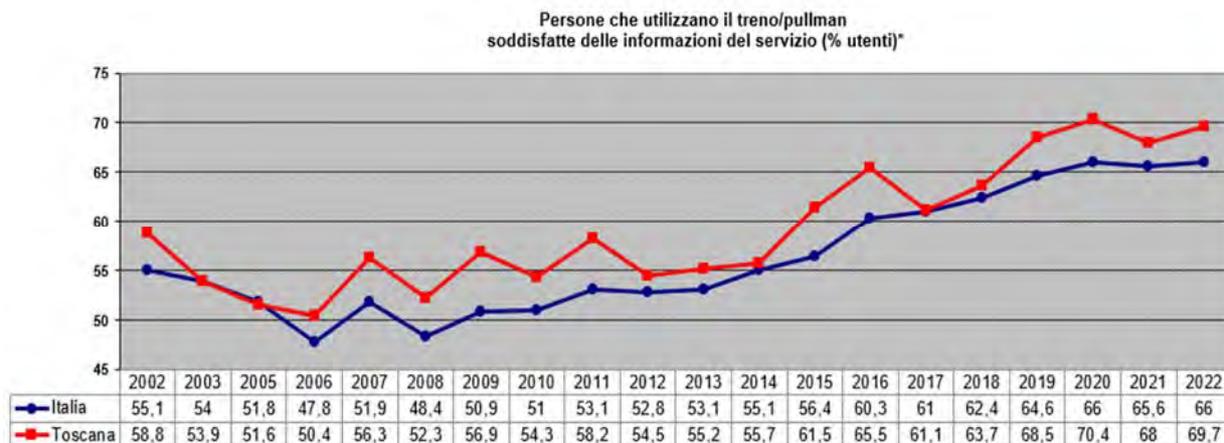
\* Il dato 2014 di accessi al portale riguarda solo il periodo luglio-dicembre 2014.

#### - Numero dei servizi online contenuti nel nuovo portale della mobilità

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto pubblico locale su gomma – Osservatorio Mobilità)

N.	Tipologia
1	Andamento treni regionali in tempo reale
2	Treni news
3	Voli in arrivo e partenza dagli aeroporti di Firenze e Pisa in tempo reale
4	Consultazione servizio Autolinee Toscane in tempo reale
5	Notiziario traffico veicolare, ferroviario, portuale e aeroportuale (aggiornamento ogni mezz'ora dalle 7:30 alle 20:00, 7 giorni su 7)
6	Travel Planner consultazione rete, orari, corse TPL e calcolo percorso in maniera intermodale.
7	Situazione partenze dai porti di Piombino, Livorno, Portoferraio, Cavo e Rio Marina in tempo reale
8	Traffico in tempo reale sulle strade regionali con 97 webcam
9	Traghetti News
<b>9</b>	<b>TOTALE SERVIZI</b>

### - Persone che utilizzano il treno/pullman soddisfatte delle informazioni del servizio (% utenti)\* (Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



\* Per la metodologia di analisi si rimanda alla nota metodologica relativa all'indagine "Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana" curata da ISTAT.

### - Km di strade gestite nelle banche dati per la mobilità integrata (Fonte Regione Toscana, Osservatorio Trasporti)



\* La leggera diminuzione del dato dal 2013 al 2015 è dovuta all'eliminazione dalla banca dati di sentieri/tratturi non carrabili oppure di strade private non accessibili alla mobilità pubblica.

### 3.5.5 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 316 del 27/03/2023** - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società per Azioni Italcertifer fissata in prima adunanza in data 29 marzo 2023.

**DGR 410 del 18/04/2023** - Società Toscana Aeroporti S.p.A. Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea dei soci convocata in sede ordinaria per il giorno 27 aprile 2023 in prima convocazione, o per il giorno 28 aprile 2023 in seconda convocazione

**DGR 523 del 15/05/2023** - Autorizzazione adesione RT a proposta progettuale "H2MOVE Idrogeno per una MObilità VErde e sostenibile" sul I Avviso per la presentazione di candidature per le priorità 1-2-3-4-5 del programma di cooperazione Interreg VI A Italia-Francia Marittimo 2021-2027 in qualità di partner.

**DGR 566 del 22/05/2023** - Indirizzi al Rappresentante regionale per la partecipazione dell'Assemblea Ordinaria degli azionisti convocata in seconda adunanza per il giorno 29 maggio 2023 della Società SEAM.

**DGR 592 del 29/05/2023** - Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società Interporto Toscano A. Vespucci – Località Guasticce (Collesalveti - Livorno) – Autorizzazione del rappresentante regionale a partecipare.

**DGR 594 del 29/05/2023** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Missione 1 – Componente 1 – Sub-Investimento 1.4.6 "Mobility as a Service for Italy" - Adesione all'Avviso Mobility as a Service for Italy

**DGR 672 del 19/06/2023** - Assemblea Straordinaria degli azionisti della Società Interporto Toscano A. Vespucci – Località Guasticce (Collesalveti – Livorno). Aumento del Capitale Sociale

**DGR 693 del 19/06/2023** - Indirizzi al rappresentante regionale per Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società Alatoscana S.p.a. convocata in prima convocazione in data 21 giugno 2023

**DGR 741 del 03/07/2023** - Sistema Integrato di Informazione sulla Mobilità Regionale" in attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) - Azione 5.1.1 - Attuazione anno 2023

**DGR 822 del 17/07/2023** - Toscana Aeroporti SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea dei soci convocata in sede ordinaria per il giorno 20 luglio 2023 in prima convocazione, o per il giorno 21 luglio 2023 in seconda convocazione

**DGR 854 del 24/07/2023** - Società INTERPORTO della TOSCANA CENTRALE - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dei soci convocata in seconda adunanza in data 28 luglio 2023

**DGR 1045 del 11/09/2023** - Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società Alatoscana S.p.a. in prima convocazione per il giorno 14 settembre 2023

**DGR 1216 del 23/10/2023** - Società Alatoscana Spa – Modifica statutaria, acquisizione del parere della commissione consiliare competente.

**DGR 1373 del 27/11/2023** - ALATOSCANA Sp.a. - Assemblea Straordinaria degli azionisti in prima convocazione per il giorno 30 novembre 2023 - indirizzi al rappresentante regionale.

**DGR 1472 del 11/12/2023** - Società Interporto della Toscana Centrale Spa. Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci convocata per il giorno 13 dicembre 2023 in seconda convocazione

**DGR 1530 del 18/12/2023** - Approvazione schema di Convenzione fra Regione Toscana e Alatoscana SpA per l'erogazione di contributi a copertura, titolo di compensazione, degli oneri sostenuti per lo svolgimento esclusivamente delle attività di natura non economica, ai sensi della vigente normativa comunitaria, nell'aeroporto di Marina di Campo nell'Elba – annualità 2024"

**DGR 19 del 15/01/2024** - Indirizzi al rappresentante regionale per partecipare all'Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società Italcertifer S.p.a, convocata per il giorno 18 gennaio 2024 in prima adunanza.

**DGR 66 del 29/01/2024** - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria degli azionisti della società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. convocata per il giorno 31 gennaio 2024.

**DGR 303 del 18/03/2024** - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria degli azionisti dell'Interporto della Toscana Centrale convocata per il giorno 22 marzo 2024

**DGR 371 del 25/03/2024** - Società Alatoscana Spa – Assemblea Ordinaria degli azionisti convocata in prima adunanza in data 1 aprile e in seconda adunanza in data 2 aprile 2024 per nomina organo amministrativo

**DGR 396 del 08/04/2024** - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società per Azioni Italcertifer convocata in data 11 aprile 2024

**DGR 486 del 22/04/2024** - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società per Azioni Toscana Aeroporti convocata in data 29 aprile 2024

**DGR 533 del 06/05/2024** - Convocazione Assemblea ordinaria Società Seam S.p.a. : approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2023, relazione del Collegio Sindacale e relazione della Società di Revisione e deliberazioni relative e conseguenti

**DGR 568 del 13/05/2024** - Indirizzi al rappresentante regionale nella Conferenza di Servizi finalizzata a individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre ai collegamenti aerei da e per l'Isola d'Elba nei limiti di quanto disposto dal Regolamento (CE) n. 1008/2008

**DGR 607 del 20/05/2024** - Società Interporto della Toscana centrale S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria dei soci convocata in seconda adunanza in data 27 maggio 2024

**DGR 712 del 17/06/2024** - Società Alatoscana Spa – Assemblea Ordinaria degli azionisti convocata in seconda adunanza in data 20 giugno 2024 per l'approvazione del bilancio di esercizio al 31.12.2023

**DGR 713 del 17/06/2024** - Assemblea Ordinaria e Straordinaria degli azionisti della Società Interporto Toscano A. Vespucci – Località Guasticce (Collesalveti - Livorno)

**3.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO***(valori in migliaia di euro)*

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2026(*)			Gestione fino al 30/06/2024 (**)		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano	19.857	17.250	87%	16.684	16.182	97%
5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato	4.263	3.084	72%	2.652	2.518	95%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	532	532	100%	532	532	100%
<b>Totale obiettivo generale 5</b>	<b>24.651</b>	<b>20.866</b>	<b>85%</b>	<b>19.868</b>	<b>19.232</b>	<b>97%</b>

*(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2024)*

*(\*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2023.*

*(\*\*) I dati al 30/06/2024 non considerano le reimputazioni su date successive.*

## 4 MONITORAGGIO DELLE RISORSE FINANZIARIE DEL PIANO

Di seguito si riporta la tabella di riepilogo dei dati di monitoraggio finanziario del PRIIM, presentati per ciascun obiettivo generale al precedente capitolo 3. Dal primo anno di vigenza del Piano, su un totale di 10 miliardi previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per quasi 9,1 miliardi, pari al 91% delle risorse assegnate e liquidati 7,1 miliardi, pari al 89% delle risorse impegnate fino al 30/06/2024.

Nella lettura dei dati occorre tener presente i vincoli derivanti dal rispetto delle disposizioni del pareggio di bilancio, che hanno fortemente condizionato il processo di impegno e di spesa da parte della Regione (ma anche da parte degli Enti Locali attuatori degli interventi).

(valori in migliaia di euro)

Obiettivi generali PRIIM	Dati complessivi 2014-2026 (*)			Gestione fino al 30/06/2026 (***)		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnaz.	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	600.793	460.707	77%	436.857	334.760	77%
2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	8.944.156	8.363.219	94%	7.267.472	6.583.633	91%
3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	219.003	143.319	65%	121.053	71.218	59%
4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana (**)	221.490	119.0421	54%	114.482	97.235	85%
5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	24.651	20.866	85%	19.868	19.232	97%
<b>Totale PRIIM</b>	<b>10.010.093</b>	<b>9.107.152</b>	<b>91%</b>	<b>7.960.092</b>	<b>7.106.078</b>	<b>89%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2024)

(\*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2023.

(\*\*) A dicembre 2023 la LR 48/2023 ha modificato la LR 44/2022, stabilendo che, per le opere ferroviarie a cura di RFI, la Regione Toscana concorre finanziariamente alla realizzazione delle opere propedeutiche e connesse allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana, attraverso l'erogazione a RFI di contributi straordinari in conto capitale, per un importo massimo di 18,9 mln., sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi.

(\*\*\*) I dati al 30/06/2024 non considerano le reimputazioni su date successive

## 5. IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

Un contributo fondamentale per rilanciare gli investimenti regionali tra cui quelli in infrastrutture e mobilità sostenibile è previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Il Piano, presentato dal Governo alla Commissione UE il 30 aprile 2020 e approvato con Decisione del Consiglio Europeo del luglio 2021, dà attuazione in Italia al programma Next Generation EU, varato dall'Unione europea per integrare il Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 alla luce delle conseguenze economiche e sociali della pandemia da COVID-19, con l'obiettivo di riparare i danni provocati dalla crisi e al tempo stesso contribuire a rafforzare le debolezze strutturali degli Stati membri, promuovendo tra l'altro interventi per agevolare la transizione verde e digitale, nonché l'eguaglianza e l'inclusione sociale.

Il Piano contiene un pacchetto di importanti investimenti (insieme a riforme strutturalmente necessarie per garantire la realizzazione degli investimenti) per interventi da realizzare entro il 2026.

A quanto previsto dal PNRR vanno ad aggiungersi ulteriori risorse nazionali previste dal Fondo complementare al PNRR, nonché da Decreti Ministeriali che vanno a finanziare un Piano nazionale per gli investimenti complementari- PNC (DL 59/2021).

Nel dicembre 2023 il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la revisione del PNRR proposta dal Governo, a dotazione complessiva sostanzialmente invariata con una ricomposizione degli investimenti avvenuta riallocando parte delle risorse liberate da progetti non più perseguibili nell'ambito dell'orizzonte temporale di Piano (che troveranno copertura tramite altre fonti di finanziamento) verso altre linee di intervento ritenute prioritarie e conseguibili entro il 2026. Tale modifica è stata possibile anche grazie all'esigenza di introdurre nel Piano, a seguito della Comunicazione C/2023/876 della Commissione europea, il nuovo capitolo "REPowerEU", che contempla, tra i nuovi investimenti, introdotti troviamo il rafforzamento delle flotte regionali di treni a basse emissioni.

La governance del PNRR prevede un modello centralizzato, con un presidio e coordinamento svolto a livello nazionale (concentrato a livello di Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministero dell'Economia e delle Finanze), mentre le Regioni (e gli Enti locali) concorrono alla realizzazione del PNRR da un lato in qualità di amministrazioni titolari degli interventi (beneficiari/soggetti attuatori) dall'altra partecipando alla realizzazione di interventi attuati a livello centralizzato o supportando gli Enti locali quali soggetti attuatori per interventi rilevanti sul territorio.

Il Piano si articola in 7 Missioni, ovvero aree tematiche principali su cui intervenire, che si articolano in Componenti (aree di intervento che affrontano sfide specifiche), composte a loro volta da Investimenti e Riforme.

Rispetto alle 7 missioni in cui si articola il PNRR (1 "Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura"; 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica"; 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"; 4 "Istruzione e ricerca"; 5 "Inclusione e coesione"; 6 "Salute", 7 "REPowerEU", introdotta a seguito della revisione del Piano approvata dal Consiglio Europeo nel dicembre 2023) sono previsti per la Toscana finanziamenti per interventi in materia di infrastrutture e mobilità sostenibile nell'ambito delle Missioni 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", 5 "Inclusione e coesione" e 7 "REPowerEU"; ulteriori investimenti potranno derivare dalla Missione 1, come illustrato nello schema seguente che ricapitola i possibili interventi che ad oggi (sulla base dei provvedimenti statali al momento adottati) interessano la Toscana (con soggetto attuatore la Regione, gli Enti locali o altri soggetti di livello nazionale es. RFI per interventi ferroviari, Autorità di Sistema Portuali Nazionali per interventi sui Porti nazionali).

In complesso, attraverso gli investimenti del PNRR e del Fondo complementare la Toscana potrà beneficiare di un importante pacchetto di investimenti per oltre 800 mln di euro per realizzare interventi per rinnovare il parco autobus e rotabile (sia sulla linea ferroviaria nazionale che regionale), sviluppare il trasporto rapido di massa (estensioni del sistema tramviario fiorentino) e

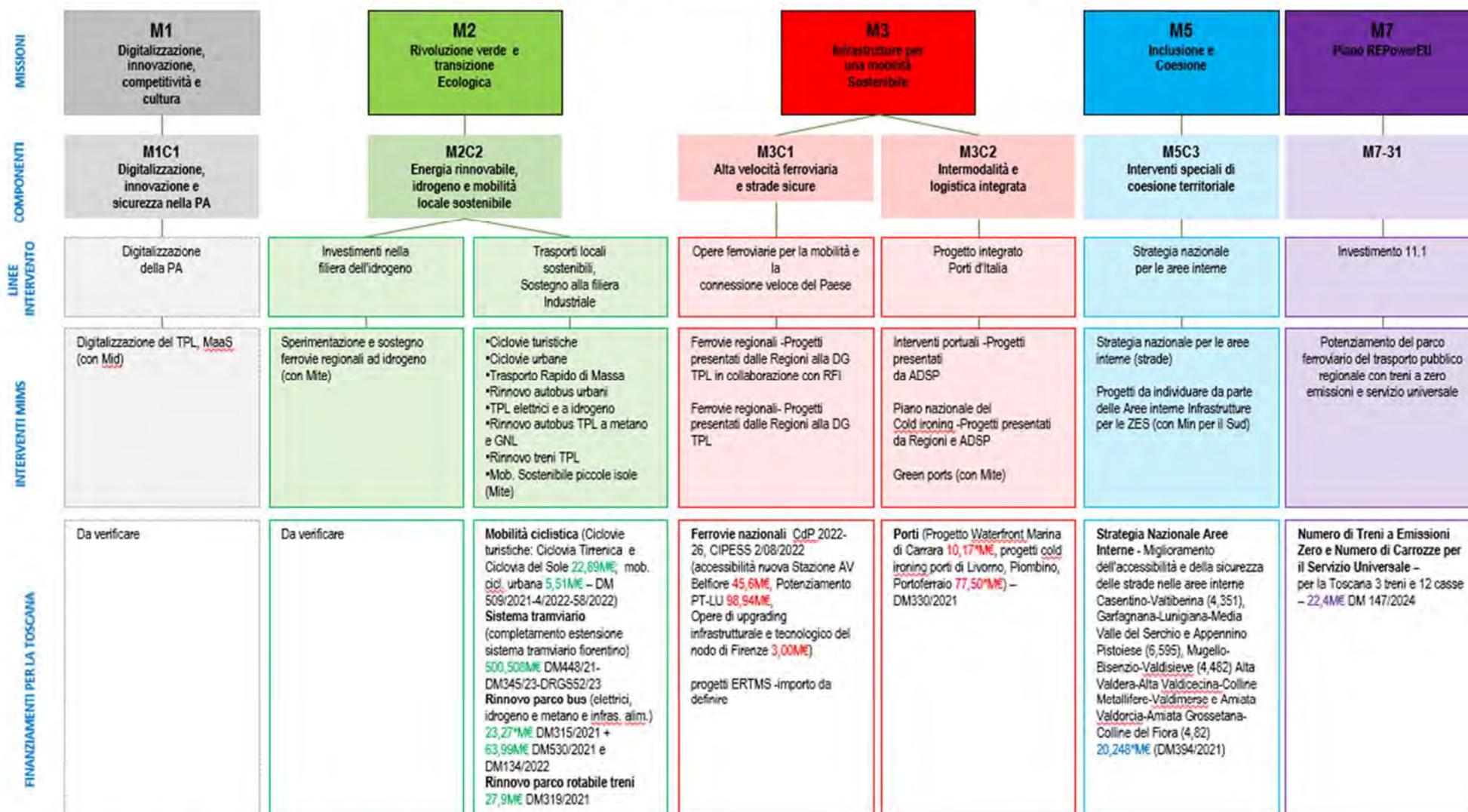
la mobilità ciclistica (sia in ambito urbano che sugli itinerari regionali che rientrano tra i percorsi di interesse nazionale tra cui la Ciclovia Tirrenica e la Ciclovia del Sole), realizzare opere ferroviarie con ulteriori risorse per l'adeguamento a standard AV/AC della linea Direttissima Roma Firenze) e migliorare la sicurezza ferroviaria, realizzare opere portuali (Progetto Waterfront di Marina di Carrara, interventi di elettrificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio), potenziare l'accessibilità e la sicurezza delle strade nelle aree interne.

Tra il 2021 ed il 2022, attraverso la pubblicazione dei vari Decreti ministeriali di assegnazione dei finanziamenti PNRR e PNC, si è definito il quadro delle principali risorse assegnate alla Regione Toscana ed al territorio toscano, aggiornato successivamente a seguito della revisione del PNRR; la Regione e i vari soggetti attuatori si sono attivati per l'avvio degli interventi (come specificatamente dettagliato per singola tematica nei vari paragrafi del capitolo 3 a cui si rinvia), al fine di rispettare la tempistica delle opere.

Per una stima degli impatti socio-economici per la Toscana derivanti dai finanziamenti ad oggi formalmente previsti, si rinvia alle analisi di IRPET aggiornate contenute al par. 2.5 "PNRR e PRIIM: gli interventi e i loro impatti economici".

## PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

## MOBILITÀ, INFRASTRUTTURE E LOGISTICA SOSTENIBILI



\* Fondo complementare

## ALLEGATO 1 – IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITÀ REGIONALE AL 31/12/2023

Di seguito si riportano le tabelle di riepilogo degli interventi sulla viabilità regionale, con aggiornamento al 31/12/2023. Si tratta degli interventi derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale (approvato dal Consiglio con DCR n. 35/2002 e successivi aggiornamenti) confluito nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità a seguito dell'approvazione di quest'ultimo nel febbraio 2014, a cui si sono aggiunti successivamente ulteriori interventi programmati e finanziati dal 2014 al 2023 compresi, dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4), riepilogate per il 2023 al par. 3.1.7 "Principali delibere di attuazione" (cui si rinvia).

Il quadro degli interventi tiene conto del riordino delle competenze in materia di viabilità regionale definito con l'entrata in vigore della Legge Regionale 3 marzo 2015 n. 22 e della Legge Regionale 30 ottobre 2015 n. 70, come modificate dalla Legge Regionale 5 febbraio 2016, n. 9 (si veda anche il par. 3.1.3 "Strade d interesse regionale"), nonché di quanto previsto dal Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2023 e pluriennale 2023-2025 e dal Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2023, entrambi approvati nel dicembre 2022, che individuano interventi prioritari e relative risorse finanziarie, nonché dei contenuti delle Delibere di Giunta attuative del PRIIM.

Nel 2023, con DGR n. 203 del 06/03/2023 e DGR n. 386 del 11/04/2023 è stata data attuazione per l'anno 2023 agli interventi programmati dal PRIIM la cui competenza è divenuta regionale dal 1/1/2016; inoltre con DGR n. 1174 del 16/10/2023 è stata data attuazione al completamento degli interventi che rimangono di competenza delle Province e della Città Metropolitana.

Gli interventi sono oggetto di un monitoraggio periodico da parte del Settore Programmazione Viabilità della Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale della Regione Toscana, monitoraggio precedentemente realizzato nell'ambito di quanto previsto dalla DCR n. 35/2002 di approvazione del Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale, e ad oggi ricondotto al Documento annuale di monitoraggio del PRIIM.

Le tabelle sono aggiornate al 31/12/2023 e sono articolate distinguendo:

- 1. interventi con lavori ultimati nel corso del 2023** (*tabella 1b Interventi con lavori ultimati di competenza della Regione*);
- 2. interventi attualmente in corso e con procedura di gara avviata, che restano di competenza delle Province** secondo quanto stabilito dalla LR 22/2015 (*tabella 2*);
- 3. interventi la cui competenza attuativa è divenuta della Regione** dal 1/1/2016 ai sensi della LR 22/2015 (*tabella 3*);
- 4. interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, non ancora avviati, che potranno in futuro essere attivati**, di competenza della Regione (*tabelle 4 e 4a*); nella tabella 4a vengono indicati gli interventi da avviare previa copertura finanziaria per i quali è stata programmata e finanziata la progettazione con DGR n. 795/2021 e con con DGR n. 386/2023. Gli importi indicati nelle tabelle sono relativi al costo stimato degli interventi; gli interventi indicati potranno essere attivati solo successivamente ai necessari stanziamenti di bilancio; il costo degli interventi dovrà essere opportunamente valutato ed eventualmente aggiornato al momento del reperimento delle risorse;
- 5. interventi di risanamento acustico** delle strade regionali (*tabella 5 Interventi in corso e ultimati*) di competenza regionale, che vengono realizzati, nell'ambito degli interventi di adeguamento della viabilità regionale, sulla base del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore prodotto da traffico veicolare approvato con DCR n. 29 del 10/02/2010, ai sensi del DM 29/11/2000, aggiornata con DCR 3 maggio 2016 n. 41;

**6. interventi di viabilità locale**, di competenza degli Enti Locali da attivarsi mediante la sottoscrizione di specifici Accordi, con particolare riferimento agli interventi già avviati o attualmente in corso.

Nelle tabelle per ogni intervento è riportato, oltre alla sua descrizione e localizzazione, il totale del finanziamento stanziato, precisando la quota stanziata dalla Regione Toscana e la quota stanziata dagli Enti Locali e lo stato di attuazione (dato aggiornato al monitoraggio del 31/12/2023). Nella colonna relativa al finanziamento Regione sono riportati i finanziamenti gestiti dalla Regione Toscana, comprensivi delle risorse FAS 2007-2013 e FSC 2014-2020.

La *tabella 7* contiene infine il **riepilogo degli interventi** delle tabelle precedenti: 117 interventi di cui 4 in corso di competenza delle Province, 67 interventi previsti nelle Delibere attuative del PRIIM di competenza della Regione, 29 interventi di viabilità locale in corso (oltre a 42 interventi conclusi) da parte degli Enti Locali e 17 interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM non avviati.

Per la realizzazione delle opere sulla viabilità regionale, la Regione ha messo a disposizione risorse per oltre 310 mln. A seguito di proposte avanzate dalla Regione nel 2017 e 2018 nell'ambito della nuova programmazione del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, sono stati assegnati alla Toscana circa 147 milioni di euro di nuove risorse FSC 2014-2020 (riprogrammazione del PO Infrastrutture e Addendum 1 e Addendum 2), di cui circa 108 milioni di euro per interventi su strade regionali e circa 39 milioni di euro per interventi sulla viabilità locale. Nel 2020 sono state assegnate nuove risorse FSC 2014-2020, rimodulate nel 2023, per 4 milioni di euro per interventi sulla viabilità locale in provincia di Arezzo.

Nel 2022 nell'ambito della programmazione in anticipazione del Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, sono stati assegnati alla Toscana 65,369 milioni di euro di nuove risorse FSC 2021-2027 per realizzare l'intervento del Nuovo Ponte sull'Arno a Lastra a Signa, progetto "bandiera" nazionale come intervento infrastrutturale, ambientale e di assetto idrogeologico dal costo complessivo di 71,5 milioni.

Dal 2001 a dicembre 2023 sono stati destinati 1207 mln da Regione ed Enti Locali per la realizzazione degli interventi sulla viabilità regionale; i finanziamenti regionali gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE, FSC 2014-2020 e FSC 2021-2027, ammontano a circa 1016 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 191 milioni di euro. Gli interventi con lavori conclusi di competenza delle Province sono 198. Gli interventi completati di competenza della Regione sono 27, di cui 3 nel corso del 2023 compresi due interventi di risanamento acustico.

**Tabella 1b - Interventi con lavori ultimati di competenza della Regione nel corso del 2023***(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Siena	SRT 2 STAGGIA L1	11.01.1042	SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 1° lotto	3.210		3.210
<b>Totale interventi viabilità regionale di competenza della Regione con lavori ultimati nel 2023 (1)</b>					<b>3.210</b>	<b>0</b>	<b>3.210</b>

**Tabella 2 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi in corso e con procedura di gara avviata di competenza delle Province***(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Firenze	35/02_FI-1	11.01.616	SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina - 1 LOTTO tratto da Ponte a Niccheri a Ghiacciaia	17.913	9.774	27.687	Con DGR 1567/2019 è stato stabilito di suddividere l'intervento in due lotti e dare attuazione al Lotto 1 in attesa di finanziamento del 2 lotto. Lavori in corso
Lucca	35/02_LU-11bis	11.01.619	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Ripristino e messa in sicurezza di movimento di franoso in località Acquabona. nei comuni di Galliciano e Castelnuovo Garfagnana - Opere di completamento	695	105	799	Programmato con DGR 371/2020 e DGR 353/2021 Lavori in corso
Prato	35/02_PO-2A-comp02 35/02_PO-2A-ST 35/02_PO-2ATer		SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento della S.R. 325 nel Tronco Prato - Vaiano (I lotto) - OPERE DI COMPLETAMENTO SECONDO STRALCIO - adeguamento Prato – Vaiano- e SPESE TECNICHE ART 14 CONVENZIONE - adeguamento Prato – Vaiano di competenza della Provincia e di Competenza ANAS	1.108	1.009	2.116	Intervento realizzato da ANAS ai sensi della Convenzione. PROGETTAZIONE IN CORSO
Pisa	35/02_PI-03bis	11.01.497	SR 439 - SARZANESE VALDERA	Variante al centro abitato di Castelnuovo Val di Cecina - opere di completamento necessarie a rendere l'opera collaudabile	2.350	44	2.394	Programmato con DGR 371/2020 e DGR 353/2021 Lavori in corso
<b>Totale interventi in corso di competenza delle Province (4)</b>					<b>22.066</b>	<b>10.931</b>	<b>32.997</b>	

**Tabella 3 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di competenza della Regione***(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Arezzo	RT/2016_AR-5B	11.01.473	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	2° lotto variante di santa Mama	5.190		5.190	LAVORI IN CORSO
Arezzo	SR 69 PONTE MOCARINI	11.01.834	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini (Variante di Ponte Mocarini) – Srt 69	8.080		8.080	LAVORI IN CORSO
Arezzo	SRT 71 POLLINO	11.01.836	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante alla SRT 71 – Nuovo svincolo in loc. Pollino Comune di Bibbiena (AR)	3.950		3.950	LAVORI IN CORSO
Arezzo	SRT 71 SUBBIANO L1	11.01.837	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano - 1° lotto	13.000		13.000	LAVORI IN CORSO
Arezzo	SRT 71 SUBBIANO L2	11.01.1043	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano - 2° lotto	14.250		14.250	LAVORI aggiudicati
Arezzo	SRT 71 CORTONA	11.01.835	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	variante alla SR 71 in Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle)	17.339		17.339	LAVORI IN CORSO
Firenze	RT/2016_FI-05	11.01.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO 4 _Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (diretrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	2.358		2.358	PROGETTAZIONE IN CORSO
Firenze	RT/2016_FI-05bis	11.01.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 4 – Primo Stralcio Realizzazione della rotonda in corrispondenza del ponte di Matassino fra Figline Valdarno e Reggello	1.000		1.000	LAVORI IN CORSO
Firenze	RT/2016_FI-05-ST	11.01.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno. Spese Tecniche ed espropri gestiti dalla Città Metropolitana di Firenze	2.157		2.157	

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Firenze	RT/2016_FI-05C	11.01.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO 3 _Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	6.296		6.296	LAVORI IN CORSO
Firenze	RT/2016_FI-5A	11.01.462	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 5 – stralcio I	10.000		10.000	GARA IN CORSO
Firenze	RT/2016_FI-5A	11.01.462	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 5 – stralcio II	8.500		8.500	PROGETTAZIONE IN CORSO
Firenze	RT/2017_FI-AG11_3B	11.01.468	S.G.C. FI-PI-LI	Risanamento profondo della pavimentazione stradale. Realizzazione di strato superficiale drenante. Sostituzione di barriere di ritenuta centrali e laterale bordo ponte. Rifacimento segnaletica stradale. Interventi di regimazione idraulica relativa alla pi - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078 - 2° STRALCIO	5.898		5.898	LAVORI IN FASE DI ULTIMAZIONE
Firenze	SR 429 LOTTO 3	11.01.832	SR 429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino- Certaldo - Lotto 3	34.904		34.904	LAVORI IN CORSO
Grosseto	SR 74 LOTTO 2	11.01.831	SR 74 - MAREMMANA	Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 40+000 al km 44+000 "Variante del fiume Fiora" e sistemazione degli svincoli al km 49+860 a al km 59+550 - Il Lotto: Ponte sul Fiume Fiora;	12.696		12.696	LAVORI IN CORSO
Massa Carrara	SRT 445 S_CHIARA	11.01.830	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Completamento della variante di S.Chiera, già finanziata con piano 2003-2007. Realizzazione svincolo della variante alla SRT445 con la viabilità esistente in località Gassano - Variante di Santa Chiara - Lotto 2	5.500		5.500	GARA aggiudicata
Prato	SR 325	11.01.833	SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento	2.803		2.803	LAVORI IN CORSO
Siena	SRT 2 STAGGIA L2	11.01.1045	SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 2° lotto	6.489		6.489	LAVORI IN CORSO

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Firenze	RTprog/2016_01-FI	11.01.358	VIABILITA DI INTERESSE REGIONALE	Progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte sull'Arno e dei relativi collegamenti viari fra Lastra a Signa e Signa	2.015		2.015	PROGETTAZIONE IN CORSO
Pisa	Rtprog/2019_01-PI	11.01.1264	S.G.C. FI-PI-LI	Progettazione relativa allo svincolo della SGC FI.PI.LI in località Montopoli	200		200	PROGETTAZIONE IN CORSO
Firenze	RT/2020_02-FI/AR	11.01.1383	SR 70 - DELLA CONSUMA	Completamento degli interventi di messa in sicurezza in Comune di Pelago (FI) e in Comune di Castel San Niccolò (AR)	2.000		2.000	GARA IN CORSO
Firenze	RT/2020_03-FI/AR	11.01.1383	SR 70 - DELLA CONSUMA	Completamento degli interventi di messa in sicurezza in Comune di Pelago (FI) e in Comune di Castel San Niccolò (AR)Provincia di Firenze - Secondo stralcio	700		700	PROGETTAZIONE IN CORSO
Pistoia	RT/2020_01-PT		SR 436 - FRANCESCA	Riorganizzazione del sistema viario relativo alla SR 436 e alla SP 25 San Rocco nel comune di Larciano, provincia di Pistoia	3.600		3.600	PROGETTAZIONE IN CORSO
Pisa	RT/2020_01-PI	11.01.1264	S.G.C. FI-PI-LI	Adeguamento dello svincolo della SGC FI.PI.LI in località Montopoli	900		900	PROGETTAZIONE IN CORSO
Livorno	RT/2020_01-LI		SR 206 - PISANA LIVORNESE	Miglioramento dello svincolo a rotatoria della FI.PI.LI. con la SR 206 in località Vicarello in comune di Collesalveti, provincia di Livorno	1.300	565	1.865	PROGETTAZIONE IN CORSO
Firenze		11.01.358	Collegamento tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 PISTOIESE	Nuovo Ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 PISTOIESE	71.500		71.500	GARA IN CORSO
Arezzo	RTprog/2021_01-AR (NON_fin_AR-AG11_2)		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	PROGETTAZIONE: Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28. - Variante alla SRT 71 da Montecchio a Camucia.	53		53	Progettazione DGR 795/2021- IN CORSO
Arezzo	Rtprog/2021_02-AR		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	PROGETTAZIONE: SRT 71 variante esterna di Arezzo: Comune di Arezzo nel tratto tra San Giuliano a Giovi	90		90	Progettazione DGR 795/2021- IN CORSO
Livorno	Rtprog/2021_01-LI (NON_fin_LI-3B)		SR 206 - PISANA LIVORNESE	PROGETTAZIONE di due rotatorie sulla SR 206 in corrispondenza della SP 11BIS Del Chiappino e della SP 8BIS Delle Capanne della Provincia di Livorno - LOTTO 2	50		50	Progettazione DGR 795/2021- IN CORSO

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Livorno	Rtprog/2021_02-LI (NON_fin_LI-AG11_3)		SR 206 - PISANA LIVORNESE	PROGETTAZIONE di due rotonde sulla SR 206 in corrispondenza della SP 5BIS Delle Colline per Orciano e della SP 11TER per Orciano della Provincia di Livorno – LOTTO I	105		105	Progettazione DGR 795/2021- IN CORSO
Pistoia	Rtprog/2021_01-PT (NON_fin_PT-AG11_2)		SR 435 - LUCCHESE	PROGETTAZIONE: Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese	150		150	Progettazione DGR 795/2021- IN CORSO
Pistoia	Rtprog/2021_02-PT		SR 436 - FRANCESCA	PROGETTAZIONE: Variante fra la località Pazzera e la strada provinciale 26 Camporcioni – Lotto 4	150		150	Progettazione DGR 795/2021- IN CORSO
Firenze			SR 436 - FRANCESCA	PROGETTAZIONE: Circonvallazione dei centri abitati: Variante tra la Località Porto dei Pescatori, in Comune di Fucecchio alla SP 111 in Comune di Cerreto Guidi	150		150	PROGETTAZIONE DGR n. 386/2023 IN CORSO
Firenze			SR 436 - FRANCESCA	PROGETTAZIONE: Circonvallazione dei centri abitati: Variante in località Stabbia fra Ponte di Masino e via fornace in Comune di Cerreto Guidi	150		150	PROGETTAZIONE DGR n. 386/2023 IN CORSO
<b>Totale interventi di competenza della Regione (33)</b>					<b>243.522</b>	<b>565</b>	<b>244.087</b>	

**Tabella 4 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione***(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Arezzo	NON_fin_AR-3C		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante di Camucia - I° lotto (stralci 1° e 2°)nuovo collegamento viario in variante all'attuale SR 71 - Variante di Camucia dal Km 117+360 al Km 126+290 della SRT 71	5.748	Da avviare
Arezzo	NON_fin_AR-5Abis		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Collegamento pedonale tra la zona di "Castagnoli" ed il centro abitato di Santa Mama - Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama	300	Da avviare
Arezzo			SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Miglioramento dell'accessibilità all'abitato di S.Mama in Comune di Subbiano a seguito del completamento dei lavori della SRT 71 in Provincia di Arezzo		Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-4C 35/02_FI-04Abis		VIABILITA DI INTERESSE REGIONALE	LOTTO 6 - Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli-Mezzana) LOTTO 5/A - OPERE di COMPLETAMENTO relative alla rotatoria all'Osmannoro, denominata Rotatoria di via delle Idee	9.603	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-6B		SR 429 - DI VAL D'ELSA	Svincolo per Località Terrafino - Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino	4.600	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-AG11_1		SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO n. 2 _Variante in località PRULLI - Variante in riva destra dell'Arno	4.450	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-AG11_2		SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina. Adeguamento della SP 56	2.470	Da avviare
Lucca	NON_fin_LU-AG11_5		SR 445 - DELLA GARFAGNANA	GAVM-01 dal Km 26+100 al Km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Filanda Vittoni" e "Colletto"- GAVM-02 Km 28+300. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Argilla" - Adeguamento dal km 26+100 al km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta	1.000	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-6bis		SR 66 - PISTOIESE	Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e il centro storico di Pistoia - Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e la circunvallazione sud di Pistoia - OPERE DI COMPLETAMENTO	1.180	Da avviare
<b>Totale interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione (9)</b>					<b>29.351</b>	

**Tabella 4a - Interventi sulla viabilità regionale – interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione, per i quali è stata programmata e finanziata la progettazione con DGR n. 795/2021 e con DGR n. 386/2023***(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Strada Regionale	Progetto Descrizione	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Arezzo	NON_fin_AR-AG11_2	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28. - Variante alla SRT 71 da Montecchio a Camucia.	14.000	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 795/2021
Livorno	NON_fin_LI-3B	SR 206 - PISANA LIVORNESE	2° LOTTO - Progetto per la realizzazione di due intersezioni a rotatoria in corrispondenza degli incroci tra la SRT 206 e le SP 11 e SP 8 - Miglioramento delle intersezioni della SRT 206 con le SP 8, SP 11,12, SP 5bis, SP 11bis e raccordo con la variante Aurelia in località Vada.	2.500	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 795/2021 e con DGR n. 386/2023
Livorno	NON_fin_LI-AG11_3	SR 206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due rotatorie Una in corrispondenza dell'incrocio on la SP 5bis"Per Orciano" e una in corrispondenza con l'incrocio con la SP 11ter "Delle Colline" - 1° lotto funzionale	2.200	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 795/2021 e con DGR n. 386/2023
Pistoia	NON_fin_PT-AG11_2	SR 435 - LUCCHESE	Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese	9.600	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 795/2021
Arezzo		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	PROGETTAZIONE: SRT 71 variante esterna di Arezzo: Comune di Arezzo nel tratto tra San Giuliano a Giovi	da definire	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 795/2021
Pistoia		SR 436 - FRANCESCA	PROGETTAZIONE: Variante fra la località Pazzera e la strada provinciale 26 Camporcioni – Lotto 4	12.000	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 795/2021
Firenze		SR 436 - FRANCESCA	PROGETTAZIONE: Circonvallazione dei centri abitati: Variante tra la Località Porto dei Pescatori, in Comune di Fucecchio alla SP 111 in Comune di Cerreto Guidi	30.000	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 386/2023
Firenze		SR 436 - FRANCESCA	PROGETTAZIONE: Circonvallazione dei centri abitati: Variante in località Stabbia fra Ponte di Masino e via fornace in Comune di Cerreto Guidi	20.000	Da avviare Progettazione programmata con DGR n. 386/2023
<b>Totale interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione, per i quali è stata programmata e finanziata la progettazione con DGR n. 795/2021 e DGR n. 386/2023 (8)</b>				<b>90.300</b>	

Tabella 5 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di risanamento acustico

(valori in migliaia di euro)

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Pisa	RT/19-29/10_PI-RA-04	11.01.1049	S.G.C. FI-PI-LI	Interventi di risanamento acustico sulla FI.PI.LI. nel Comune di San Miniato dal Km 35+550 al Km 33+819 circa.	715		715	Progettazione in corso
Firenze	RT/19-29/10_FI-RA-04	11.01.1048	S.G.C. FI-PI-LI	Interventi di risanamento acustico anno 2019 – FI-PO-PT – S.G.C. FI.PI.LI. Nei comuni di Firenze, Scandicci e Lastra a Signa dal Km 0,0 al Km 7,5	5.600		5.600	I stralcio Lavori in CORSO II stralcio progettazione
Firenze Prato	RT/19-29/10_FI-RA-06	11.01.127	SR 66 – PISTOIESE	Intervento di risanamento acustico sulla SR 66 nei Comuni di Poggio a Caiano Campi Bisenzio dal Km 16+945 al Km 18+167 circa	305		305	Gara ultimata
Pistoia			SR 435 – LUCCHESE	Intervento di risanamento acustico sulla SRT 435 nel Comune di Pescia dal Km 12+939 al Km 15+06	1.050		1.050	Programmati con DGR 203-2023 Progettazione in corso
Arezzo			SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Intervento di risanamento acustico sulla SRT 71 nel Comune di Subbiano dal Km 161+360	1.150		1.150	INProgrammati con DGR 203-2023 CORSO
Lucca				Sito 11 Lucca Capannori	1.815		1.815	Progettazione in corso
Firenze			SR 66 – PISTOIESE	intervento di risanamento acustico del Lotto 1 Accordo Quadro, sul comune di Campi Bisenzio in loc. Sant'Angelo a Lecore	1.430		1.430	Progettazione in corso
<b>TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO DI PROGETTAZIONE DI COMPETENZA DELLA REGIONE (7)</b>					<b>12.065</b>	<b>0</b>	<b>12.065</b>	
Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Pisa	RT/16-29/10_PI-RA-02	11.01.475	SR 12 - dell'abetone e del brennero	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel Comune di San Giuliano Terme	128		128	LAVORI CONCLUSI

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA07A	11.01.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente negli abitati di capezzano e Pian di Mommio- comune di Camaione e Massarosa	589		589	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA08A	11.01.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Massarosa	497		497	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA-09	11.01.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Pieve San Paolo e Carraia - comune di Capannori	377		377	LAVORI CONCLUSI
Firenze	RT/17-29/10_FI-RA-01	11.01.475	SR 65 - DELLA FUTA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. La Lastra nel Comune di Firenze	102		102	LAVORI CONCLUSI
Pisa	RT/17-29/10_PI-RA-03	11.01.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Cascine nel Comune di Buti	232		232	LAVORI CONCLUSI
Pistoia	RT/17-29/10_PT-RA-03	11.01.475	SR 436 - FRANCESCA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Pieve a Nievole	92		92	LAVORI CONCLUSI
Firenze	RT/17-29/10_FI-RA-02	11.01.475	SR 302 - BRISIGHELLESE RAVENNATE	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Sesto stralcio- Lotto 4 - SR 302-Realizzazione asfalto fonoassorbente centro abitato di Marradi	125		125	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/17-29/10_LU-RA-10	11.01.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Sesto stralcio- Lotto 5 - SR 439-Realizzazione asfalto fonoassorbente località Pian del Quercione e Quiesa in comune di Massarosa	443		443	LAVORI CONCLUSI
Arezzo	RT/18-29/10_AR-RA-03	11.01.475	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - SRT 71 dal Km 129+550 al Km 137+260 località Castiglion Fiorentino	1.214		1.214	LAVORI CONCLUSI nel 2019
Arezzo	RT/18-29/10_AR-RA-03	11.01.475	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - SRT 71 dal Km 137+400 al Km 141+360 in località Il Matto, Policiano				LAVORI CONCLUSI nel 2019

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Grosseto	RT/19-29/10_AR-RA-04	11.01.475	SR 74 - MAREMMANA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 74 nel comune di Manciano dal Km 32+167 al km 33+250 circa.	255		255	LAVORI CONCLUSI nel 2019
Firenze	RT/19-29/10_FI-RA-03	11.01.1047	SR 2 - VIA CASSIA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 2 Tavarnelle Val di Pesa dal km. 264+700 al km 266+388 circa.	480		480	LAVORI CONCLUSI nel 2020
Firenze	RT/19-29/10_FI-RA-03	11.01.1047	SR 436 - FRANCESCA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 436 a San Pierino, Fucecchio, dal Km 24+600 al Km 25+664 circa.				LAVORI CONCLUSI nel 2020
Firenze	RT/19-29/10_FI-RA-05		SR 66 – PISTOIESE	Intervento di risanamento acustico sulla SR 66 nel Comune di Campi Bisenzio loc. San Piero a Ponti dal Km 10+776 al km 13+290 circ	773		773	LAVORI CONCLUSI nel 2023
Siena			SR 2 - VIA CASSIA	Intervento di risanamento acustico sulla SRT 2 nel Comune di Poggibonsi loc. Staggia dal Km 246+200 al km 247+100 circa	410		410	LAVORI CONCLUSI nel 2023
<b>TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO ULTIMATI DI COMPETENZA DELLA REGIONE (16)</b>					<b>5.718</b>	<b>0</b>	<b>5.718</b>	

**Tabella 6 – Interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale - interventi in corso di competenza degli Enti Locali**

*(valori in migliaia di euro)*

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione / FSC	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Provincia di Pisa	V16ACCprogD_PisaNord	11.01.356	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Progettazione definitiva della Viabilità Nord di Pisa - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello, in prossimità del Polo Ospedaliero- lotto compreso tra i nodi 1 e 3, lotto compreso tra i nodi 3 e 5 e lotto compreso tra i nodi 10 e 12.	1.000	30	1.030
Provincia di Pisa	V22AdP_ViabNordPisa	11.01.356	VIABILITA LOCALE	Viabilità a Nord di Pisa - primi lotti funzionali (Finanziato con fondi FSC)	23.832	3.300	27.132
Provincia di Lucca		11.01.3076	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma con la provincia di Lucca per la progettazione e realizzazione degli interventi relativi al ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena nel Comune di Lucca (Finanziato con fondi FSC)	22.300	4.700	27.000
Comune di Signa	V16AdP_Signa-L3-1	11.01.357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nel Comune di Signa - Realizzazione di strada di circonvallazione del Capoluogo. (Finanziato con fondi FSC)	2.717	477	3.194
Comune di Campi Bisenzio	V17ACCprog_Campi	11.01.357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione dell'intervento denominato Prolungamento della Circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle, nel Comune di Campi Bisenzio. (Finanziato con fondi FSC)	119		119
Comune di Lastra a Signa	V17ACCprog_LaSigna	11.01.357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione dell'intervento complessivo denominato Viabilità comunale con funzioni di integrazione con la viabilità regionale in Comune di Lastra a Signa limitatamente alla progettazione del Lotto 1. (Finanziato con fondi FSC)	1.636	284	1.920
Comune di Vaiano			SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Realizzazione di rotatoria in località Isola nel comune di Vaiano. (Finanziato con fondi FSC)	746	121	867
Provincia di Arezzo			VIABILITA LOCALE	Intervento di realizzazione del ponte provvisorio per la viabilità alternativa al ponte storico "Buriano" e progettazione ponte definitivo. (Finanziato con fondi FSC)	4.000		4.000
Comune di Fucecchio	V20AdP_Fucecchio	11.01.625	SR 436 - FRANCESCA	Accordo di Programma per l'adeguamento e messa in sicurezza della SR436 in loc. San Pierino Comune di Fucecchio fino a San Miniato - I lotto funzionale	1.434	50	1.484
Comune di Signa	V20ACCprog_Signa	11.01.357	VIABILITA LOCALE	ACCORDO per la progettazione definitiva ed esecutiva di un sottopasso ferroviario funzionale al completamento della viabilità locale con funzione di integrazione alla viabilità regionale.	500		500

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamenti Regione / FSC	Finanziamenti EELL	TOTALE FINANZIAMENTI
Provincia di Pistoia	V20Acc_Collodi	11.01.625	VIABILITA LOCALE	Accordo per le analisi di tracciato preliminari e il progetto di fattibilità tecnico economica della variante alla SP 12 "delle Cartiere" in località Collodi nel Comune di Pescia	100		100
Provincia di Lucca	V21Acc_Altopascio	11.01.625	VIABILITA LOCALE	Accordo per la progettazione di fattibilità tecnico economica del tratto stradale di raccordo fra la strada provinciale Bientinese e la strada Romana in località Turchetto, nel Comune di Altopascio	200		200
Comune di Lucca	V21AdP_Assi-Lucca	11.01.2184	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per la realizzazione di lotti stradali funzionali dell'Asse sub urbano di Lucca	7.000	315	7.315
Comune di Firenze	V21AdP_Firenze	11.01.2184	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per l'adeguamento del nodo viario di Ponte a Greve (viadotto Indiano – via Baccio da Montelupo – Ponte a Greve)	3.900	880	4.780
Comune di Borgo a Mozzano	V21Acc_BorgoMozzano	11.01.2184	VIABILITA LOCALE	Accordo per la progettazione di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la viabilità locale nel Comune di Borgo a Mozzano	100		100
Provincia di Siena	V22Acc_ProvSiena		VIABILITA LOCALE	Accordo tra Regione Toscana e Provincia di Siena per la realizzazione interventi sulla viabilità connessa alla SS 2 "Cassia" ai sensi dell'articolo 34 della legge regionale 13 novembre 2019, n. 65	2.500		2.500
Comune di Fucecchio	V22AdP_Fucecchio	11.01.625	SR 436 - FRANCESCA	Accordo di Programma per l'adeguamento e messa in sicurezza della SR436 in loc. San Pierino Comune di Fucecchio fino a San Miniato – II° stralcio funzionale.	666		666
Provincia di Livorno	V22AdP_ELBA	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per "Lavori di ripristino della sede stradale S.P. 26 "Rio nell'Elba – Rio Marina", località il Piano nel tratto interessato da fenomeni di sprofondamento"	980	270	1.250
Comuni di Loro Ciuffenna, Castel San Niccolò e di Montemignaio	V22AdP_Pratomagno	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per la "Riqualificazione della viabilità del Pratomagno attraverso interventi di ripristino, messa in sicurezza e manutenzione straordinaria di tratti di strada ricadenti nei comuni di Loro Ciuffenna, Castel San Niccolò e Montemignaio". Impegno di spesa del contributo regionale a favore del Comune di Loro Ciuffenna	1.800		1.800
Città Metropolitana di Firenze	V22AdP_PonteSteccai	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per "Interventi per la realizzazione della rotatoria in riva sinistra del fiume Elsa all'intersezione tra la SP 64 e la SP 1, nel Comune di San Gimignano" - Rotatoria Ponte alla Steccaia	425	425	850
Città Metropolitana di Firenze	V22_Acc_2PontArnFigli	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Accordo per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica per un nuovo ponte sull'Arno nel Comune di Figline e Incisa Valdarno	200		200
Comune di Stazzema	V22Adp_Stazzema	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Accordo di programma per la progettazione nonché la realizzazione del tracciato stradale di collegamento fra le frazioni di S. Anna e Farnocchia nel Comune di Stazzema	2.100		2.100

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamenti Regione / FSC	Finanziamenti EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Provincia di Siena	V22Del_SanGimignano	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Realizzazione, già in corso, delle opere di dettaglio alla variante esterna all'abitato di San Gimignano tra SP 47 e la SP 69	1.400		1.400
Città Metropolitana di Firenze	V23Acc_SP107	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Progettazione di fattibilità tecnica ed economica di interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della SP 107	200		200
Provincia di Prato	V23Acc_Poggio_Caiano	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Progettazione definitiva ed esecutiva del collegamento viario tra la S.P. n. 9 "di Comeana", nel Comune di Poggio a Caiano, e la S.R. n. 66 "Pistoiese", nel Comune di Signa.	425		425
Comune di Quarrata	V23Acc_Quarrata	11.01.3156	VIABILITA LOCALE	Progettazione preliminare delle opere di completamento dell'asse viario di collegamento che conduce dal casello di Prato Ovest sull'A11 alla zona industriale di via V. Amadori nel territorio del medesimo comune.	150		150
Comune di San Romano in Garfagnana	V23Acc_SanRomano_Garfagnana	11.01.3156	VIABILITA LOCALE	Realizzazione del primo lotto funzionale dei lavori di miglioramento funzionale e messa in sicurezza della strada comunale per l'Orecchiella, che interessa il territorio dei comuni di San Romano in Garfagnana e Villa Collemantina.	2.200		2.200
Comune di Bucine	V24Acc_Bucine	11.01.3156	VIABILITA LOCALE	Accordo Realizzazione di rotatoria di SR 69 nella frazione di Levane necessaria a risolvere i problemi di circolazione all'interno della zona industriale del Comune di Bucine.	100		100
Comune di Subbiano	V24Acc_Subbiano	11.01.3156	VIABILITA LOCALE	Accordo fra la Regione e il Comune di Subbiano per lavori di miglioramento funzionale e messa in sicurezza di tratti della viabilità di proprietà pubblica che collega l'area dell'Alpe di Catenaia con la strada provinciale di Falciano.	150		150
<b>Totale interventi di viabilità locale in corso di competenza degli Enti Locali (29)</b>					<b>82.880</b>	<b>10.852</b>	<b>93.732</b>

Tabella 7 – Riepilogo interventi sulla viabilità regionale

(valori in migliaia di euro)

INTERVENTI	N.	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	4	22.066	10.931	32.997
<b>Totale interventi in corso e con la gara avviata di competenza delle Province</b>	<b>4</b>	<b>22.066</b>	<b>10.931</b>	<b>32.997</b>
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE di competenza della Regione (comprese le Progettazioni in corso, n. 11 interventi con lavori conclusi)	44	267.816	1.670	268.893
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO di competenza della Regione (compresi n. 16 interventi con lavori conclusi)	23	17.784	0	17.784
<b>Totale interventi di competenza della Regione</b>	<b>67</b>	<b>285.600</b>	<b>1.670</b>	<b>286.677</b>
<b>TOTALE INTERVENTI FINANZIATI</b>	<b>71</b>	<b>307.666</b>	<b>12.601</b>	<b>319.674</b>
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO da parte degli Enti Locali	29	82.880	10.852	93.732
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE CON LAVORI CONCLUSI da parte degli Enti Locali	42	26.425	4.454	30.879
<b>TOTALE INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO E FINANZIATI</b>	<b>71</b>	<b>109.305</b>	<b>15.305</b>	<b>124.610</b>
	<b>N.</b>			<b>COSTO INTERVENTO</b>
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE Programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza della Regione	17			119.651
<b>TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI NELLE DELIBERE DI ATTUAZIONE DEL PRIIM – DA AVVIARE</b>	<b>17</b>			<b>119.651</b>

## ALLEGATO 2 – IL MONITORAGGIO DEL PRIIM E LE PRIORITÀ DEL DEFR 2023

Il Documento di monitoraggio del PRIIM dà conto di quanto realizzato, con riferimento all'annualità precedente e agli eventuali aggiornamenti successivi, rispetto a quanto programmato attraverso il Piano e attuato tramite le delibere di Giunta di attuazione annuali.

Le politiche del PRIIM consentono peraltro di dare attuazione alle priorità definite annualmente dal documento di indirizzo programmatico economico e finanziario regionale (il DEFR di cui all'art. 8 della LR 1/2015 in materia di programmazione), relativamente alle politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale. Di seguito si illustra, per ciascun intervento prioritario indicato dal DEFR 2023 (ricodotto ai due progetti regionali all'interno dei quali si ritrovano le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale del PRIIM), il paragrafo di riferimento del presente documento dove è possibile ritrovare la descrizione delle attività realizzate e dei risultati raggiunti.

Con la nuova legislatura infatti i nuovi Progetti Regionali in materia di infrastrutture e mobilità, si riconducono al PR 10 "Mobilità sostenibile" e PR 11 "Infrastrutture e logistica".

I contenuti del documento programmatico economico e finanziario regionale sono oggetto di specifico monitoraggio attraverso il rapporto generale di monitoraggio di cui all'art. 22 della LR 1/2015.

NaDEFr 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL gomma	Il 2023 costituisce il secondo intero anno di gestione operativa da parte del gestore unico del contratto di concessione per i servizi regionali di TPL su gomma; da novembre 2023 è previsto, in particolare, l'avvio della rete al tempo T2, riprogrammata sulla base degli aggiornati indirizzi progettuali degli enti locali, nel rispetto delle previsioni di gara, nonché dei servizi dei lotti deboli.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Riforma TPL su gomma
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL gomma	Il 2023 costituisce quindi il secondo anno contrattuale anche con riferimento all'attuazione del piano di rinnovo dei bus previsto dall'offerta di gara, che ha previsto per il primo biennio l'acquisto complessivo di circa 200 bus a basso impatto ambientale, in sostituzione di bus obsoleti o in aggiunta; considerato che nel corso del 2022 sono stati consegnati circa 170 bus, rimarranno da consegnare nel 2023 circa 30 bus.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Riforma TPL su gomma
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL gomma	Nel corso del 2023 proseguirà l'attuazione dei principali programmi di rinnovo mezzi con il completamento delle procedure di acquisto di autobus urbani ed extraurbani a basso impatto ambientale, nell'ambito del Piano Strategico nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) e del PNRR per quanto riguarda i Comuni di Prato, Lucca e Firenze.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Riforma TPL su gomma
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL gomma	Nell'anno 2023 saranno immatricolati e immessi su strada n.128 bus a valere sul Piano Nazionale Mobilità Sostenibile, oltre a quelli elettrici che saranno acquistati con le risorse a valere sul fondo complementare del PNRR (DM 315/2022). Con Delibera 27 giugno 2022, n. 729 la Giunta Regionale ha integrato la precedente delibera n.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Riforma TPL su gomma

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			208/2022 individuando Autolinee Toscane s.p.a, in qualità di gestore del TPL su gomma dell'ATO regionale a seguito di gara espletata dalla Regione Toscana, secondo le previsioni contrattuali di cui è titolare la Regione Toscana in forza delle disposizioni della L.R. 65/2010, quale soggetto attuatore dei piani di finanziamento previsti nei DM 81/2020, anche dei finanziamenti relativi al DM 223/2020 (annualità 2023-2024) e DM 315/2021 fino al 2026.		
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL gomma	Nel corso del 2023 si darà completa attuazione al bando destinato alle aree deboli con premialità per bus elettrici di cui alla DGR 734/2021, che porterà all'acquisizione di n. 13 nuovi bus per un finanziamento complessivo pari a ca 2 milioni di euro.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Riforma TPL su gomma
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL ferro	Nel 2023 continuerà ad avere seguito la gestione dei contratti di servizio ferroviari regionali (gestori Trenitalia e TFT), con particolare riferimento anche al mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario dei rispettivi contratti. È prevista entro il 2023 la stipula del nuovo contratto per i servizi di trasporto della ferrovia Stia-Arezzo-Sinalunga; proseguirà inoltre l'opera costante di riprogrammazione dei servizi in accordo con le esigenze dei territori.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.4 Servizi ferroviari
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL ferro	Il contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale (gestore LFI) è in proroga fino alla durata di un anno dalla conclusione dello stato di emergenza sanitaria, e nel 2023 si concretizzerà la valutazione circa il passaggio di gestione al gestore della rete nazionale RFI.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.4 Servizi ferroviari
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL ferro	Con riferimento agli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario, sia per i servizi gestiti da Trenitalia che da TFT, nel corso del 2023 continueranno a dispiegarsi le azioni per l'attuazione dei finanziamenti per nuovi treni previsti nell'ambito dei contratti di servizio, nonché dei finanziamenti ministeriali e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.4 Servizi ferroviari
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	Sicurezza ferroviaria	Proseguirà nel 2023, inoltre, l'attuazione degli interventi già avviati per la sicurezza ferroviaria dell'infrastruttura di proprietà regionale (gestore LFI); nel 2023 proseguiranno anche i rimanenti tre interventi in corso di attuazione previsti dalla Convenzione con il MIT del 2017, alimentata con risorse FSC e gli interventi per l'eliminazione di passaggi al livello sulla linea Arezzo-Sinalunga, grazie alle risorse assegnate dal Fondo destinato al potenziamento e ammodernamento delle ferrovie regionali (art. 1 c.95 della L. 145/2018).	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.4 Sicurezza ferroviaria

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL ferro	In attuazione del nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI sottoscritto il 10 marzo 2022 e in avvio dall'11 dicembre 2022 con il nuovo orario 2022/2023, è previsto nel corso del 2023 ed avvio con il cambio orario del 10 dicembre 2023 il perfezionamento della nuova offerta ferroviaria sulla linea Pontremolese, già messa a punto nella seconda metà del 2022. La nuova offerta prevede il completo cadenzamento del servizio e il potenziamento delle relazioni Pontremoli-La Spezia e La Spezia-Parma, nonché il rinnovo del materiale rotabile, visto che saranno impiegati solo treni Jazz e Pop, in sostituzione dei convogli con vetture media distanza. Nel corso del 2023 saranno quindi programmati incontri con le Amministrazioni, i pendolari e gli stakeholder della mobilità, per illustrare il nuovo progetto, verificare eventuali criticità, coordinare gli orari del trasporto pubblico su gomma.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.4 Servizi ferroviari
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	Ferrovie minori	Le attività e le iniziative per la valorizzazione delle ferrovie e dei territori attraversati dalle ferrovie minori di cui alla DGR 494/2014 hanno risentito anche nel 2022 delle incertezze legate all'evoluzione dell'emergenza pandemica, tant'è che nel primo semestre del 2022 c'è stata una programmazione ancora sporadica di eventi. Si prevede nel 2023 il pieno ripristino delle attività che potranno avere il sostegno della Regione.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.4 Servizi ferroviari
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	Continuità territoriale	Nel 2023 continua la gestione del contratto per i servizi marittimi con la società Toremar S.p.A. per l'ultimo anno, data la scadenza di dicembre 2023. Il gestore, con il contratto di servizio, garantisce la continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano. Nel corso del 2023 sarà avviata la procedura di gara aperta che porterà ad un nuovo contratto di servizio di durata pluriennale. Proseguirà anche l'attività dell'Osservatorio dell'Arcipelago toscano, che rappresenta l'azione di governance da parte della Regione Toscana, attraverso il tavolo di concertazione tra l'ente regionale e tutti i soggetti interessati dalla continuità territoriale (enti locali, autorità di sistema portuale).	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.5 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	Continuità territoriale	Nel 2023 entrerà in vigore la nuova Convenzione con Alatoscana per la compensazione degli oneri per lo svolgimento delle attività non economiche all'interno dell'Aeroporto di Marina di Campo dell'Elba	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.5 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	Continuità territoriale	Per l'anno 2023 è stata richiesta la proroga al vettore Silver Air ai sensi del contratto e contestualmente saranno avviati gli atti e la Conferenza dei Servizi e la nuova procedura di gara per il reperimento del vettore da parte di Enac.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.5 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Sistema tramviario	Nel 2023 proseguono le attività già disposte dall'Accordo di Programma tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comuni di Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Firenze, Prato, Sesto Fiorentino e Scandicci di cui alla DGR n.633/2021, In particolare: -per la linea 3.2 "Piazza della Libertà Bagno a Ripoli" nel corso del 2023 è prevista la contrattualizzazione dell'intervento e l'esecuzione di una parte delle opere; -per l'estensione verso Campi Bisenzio, Sesto fiorentino e verso l'ospedale Meyer (linea 1) proseguono le progettazioni già avviate negli anni precedenti e i vari iter di approvazione degli interventi; -per il corridoio infrastrutturale Firenze-Prato potranno essere disponibili i risultati dei primi approfondimenti tecnico-economici riguardanti la fattibilità dell'opera.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Sistema tramviario	Alle attività sopra elencate, già previste dall'Accordo, si aggiungono quelle disposte dal PNRR, di diretta attuazione da parte del Comune di Firenze, che riguardano la linea di estensione 4.2, le Piagge – Campi Bisenzio, interamente finanziata dal Programma, e la linea 3.2 verso Bagno a Ripoli, finanziata solo in parte dal Programma PNRR.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Sistema tramviario	Nel 2023 prenderanno inoltre avvio le attività operative legate al nuovo Programma POR FESR 2021-2027 che finanzia l'incremento della rete tramviaria nell'ambito metropolitano fiorentino ed in particolare l'estensione della rete con la realizzazione della tratta di collegamento fra dall'Aeroporto di Peretola verso il comune di Sesto Fiorentino attraversando parte del territorio della Piana Fiorentina e permettendo la fruizione della rete nel suo complesso da parte della cittadinanza gravitante intorno a poli di interesse ubicati nell'area d'interesse.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Per quanto concerne il programma operativo POR FESR 2014 2020, con particolare riferimento alle 2 linee di azioni 4.6.1 sub b) "Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: azioni integrate per la mobilità" e 4.6.4 sub a) "Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: incremento mobilità dolce piste Ciclopdonal", gli interventi verranno definitivamente completati e messi pertanto a regime	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.2 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Prosegue l'attuazione degli interventi relativi all'itinerario regionale della Ciclopista dell'Arno finanziati con risorse regionali, e con risorse nazionali del PSC e del Piano Nazionale Sicurezza Stradale; per i nuovi interventi da finanziare verrà data priorità a quelli che presentano maggiore cantierabilità e consentono la ricucitura di estesi tratti esistenti, compresi i collegamenti ad altri itinerari ciclabili esistenti di interesse regionale e/o provinciale.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile

NaDEFER 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Relativamente alla Ciclovia Verona/Firenze facente parte delle ciclovie turistiche di interesse nazionale, finanziata con risorse statali e PNRR, oltre che regionali (progettazione), nel corso del 2023 si prevede, da parte dei vari soggetti attuatori, l'affidamento dei lavori dei tronchi 2 e 3 che si sviluppano dal confine regionale con la Regione Emilia Romagna fino a San Donnino nel Comune di Campi Bisenzio, secondo le indicazioni della DGR 654/2022. Per gli interventi sopra indicati, ai fondi statali e PNRR, si potranno aggiungere anche risorse regionali sulla base di specifiche disposizioni da parte della Giunta regionale.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Per quanto riguarda la Ciclovia Tirrenica, facente anch'essa parte delle ciclovie turistiche di interesse nazionale, oltre che regionale, e oggetto di specifico Protocollo d'Intesa tra MIT, Regione Toscana, Regione Liguria e Regione Lazio, si prevede nel 2023 l'affidamento, da parte dei vari soggetti attuatori, di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori relativi ai lotti prioritari individuati dalla DGR 650/2022 da finanziare con fondi statali e PNRR, e in caso di necessità anche con risorse regionali sulla base di specifiche disposizioni da parte della Giunta regionale.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Relativamente alla Ciclovia 2 Mari "Grosseto Siena Arezzo" nel 2023 verranno valutate eventuali possibilità di finanziamento, anche mediante la partecipazione a programmi regionali, statali e comunitari, sulla base delle priorità individuate dalla DGR 537/2022; costituiscono elemento di priorità il livello di cantierabilità dell'opera e il livello di interrelazione dei tratti di ciclovia in grado di massimizzare il collegamento con altre ciclovie di interesse regionale e nazionale.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Nell'ottica di una migliore relazione fra le varie ciclovie di interesse regionale assume rilevanza strategica il collegamento Ciclovia del Sole Francigena Tirrenica, da Lucca a Livorno passando da Pontedera, recuperando per larghissima parte segmenti della ferrovia dismessa "Lucca Pontedera", e il collegamento Francigena Tirrenica costituito dalla "Ciclovia Puccini" che si sviluppa nel territorio della Provincia di Lucca. Nel corso del 2023 verrà sviluppata, dagli enti territorialmente competenti, la progettazione definitiva della ciclovia Lucca-Pontedera, mentre per la ciclovia Puccini la progettazione di fattibilità tecnico economica verrà conclusa direttamente dalla Regione Toscana. In entrambi i casi la Regione potrà prevedere specifiche azioni di sostegno finanziario, sia all'interno dei cicli di programmazione statale e comunitaria che mediante risorse regionali, finalizzate all'ulteriore avanzamento della progettazione e alla realizzazione di lotti funzionali che dovessero presentare elevata valenza strategica anche in relazione alla cantierabilità, in un'ottica di coordinamento con gli Enti territorialmente competenti	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Altro itinerario di interesse regionale è costituito dal collegamento fra il Comune di Bucine, interessato dal passaggio della Ciclovia dell'Arno e della Ciclovia 2 Mari, e il Comune di Bagno a Ripoli (ciclovia dell'Arno) che attraversa il crinale del Chianti interessando fra gli altri anche i Comuni di Cavriglia, Gaiole in Chianti, Radda in Chianti e Greve in Chianti; anche per questo itinerario, denominato "Ciclovia del Chianti", potranno essere finanziati lotti funzionali in relazione allo sviluppo progettuale e alla cantierabilità	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Nella stessa ottica è da considerarsi il percorso ciclabile denominato “Ciclovie degli Appennini e delle Aree Interne” in corrispondenza delle valli infra appenniniche, già in buona parte ricompreso all’interno delle ciclovie regionali definite dal PRIIM; il corridoio ipotizzato attraversa Lunigiana, Garfagnana, montagna Pistoiese, Val di Bisenzio, Mugello e Val di Sieve, Casentino e Val Tiberina per poi proseguire in Umbria, con un percorso per tratti significativi già realizzato o finanziato, per altri con previsione di recuperare infrastrutture ferroviarie e stradali dismesse, contribuendo in maniera significativa alla valorizzazione dei luoghi e alla promozione di territori svantaggiati. Nel corso del 2023 prenderanno avvio le fasi esecutive di affidamento delle opere della ciclovie dei tre laghi che si sviluppa da Barberino di Mugello a Londa, seguendo per lunghi tratti il percorso del fiume Sieve, in attuazione all’Accordo di programma di cui alla DGR 1115/2022. Potranno inoltre essere previste azioni di sostegno finanziario finalizzate all’avanzamento della progettazione e alla realizzazione di lotti funzionali che dovessero presentare elevata valenza strategica anche in relazione alla cantierabilità e all’interconnessione con altre Ciclovie, con particolare riferimento al tratto al tratto di ciclovie che si snoda lungo la valle del Bisenzio fino al Comune di Vernio e che si collega direttamente con la Ciclovie del Sole e con il percorso della ciclovie dei tre laghi a Barberino di Mugello e al tratto della Garfagnana e lungo il fiume Serchio.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Nel corso del 2023 proseguiranno le azioni propedeutiche all’aggiornamento della rete ciclabile regionale con particolare riferimento allo studio preliminare degli itinerari di scala provinciale e interprovinciale di collegamento fra le ciclovie di interesse regionale già individuate dal PRIIM, anche nell’ottica dell’avvio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica previsto dalla Legge 2/2018.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Nel 2023 prenderanno inoltre avvio le attività operative legate al nuovo programma POR FESR 2021-2027 che prevede, all’interno della Priorità di Programma n. 3 “mobilità urbana sostenibile”, una specifica azione finalizzata all’incremento delle infrastrutture ciclopedonali che possano favorire l’utilizzo delle biciclette quale mezzo di trasporto per la mobilità con una corrispondente riduzione delle emissioni in atmosfera.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.2 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Infomobilità	Gli interventi correlati all’infomobilità proseguiranno nel corso del 2023, con particolare riferimento all’Osservatorio Regionale per la Mobilità e i Trasporti, strumento indispensabile ai fini del monitoraggio/gestione dei contratti in essere per i servizi TPL gomma, ferroviari e marittimi, e agli strumenti (sito web, app, social network) di “Muoversi in Toscana”, che saranno ulteriormente sviluppati in collaborazione con Fondazione Sistema Toscana. [Fondazione Sistema Toscana]	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.5.1 Infomobilità

NaDEFR 2023 (e ssmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Grandi opere stradali di interesse statale	SGC E78 Due Mari: l'esecuzione dei lavori per il lotto 4 del tratto Grosseto-Siena e l'intervento di miglioramento della Galleria Casal di Pari, l'aggiudicazione e l'avvio dei lavori per il lotto 9, l'approvazione del progetto definitivo del lotto 0 a Siena e la conclusione della progettazione definitiva del nodo di Arezzo.	1.Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Grandi opere stradali di interesse statale	Corridoio Tirrenico: l'impegno della Regione di impulso verso il MIMS per sbloccare la situazione di stallo con riferimento alla soluzione non autostradale (ANAS soggetto attuatore) e di conseguenza per eliminare il pedaggio nella tratta di San Pietro in Palazzi – Rosignano.	1.Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Grandi opere stradali di interesse statale	Sistema tangenziale di Lucca: per il primo stralcio a seguito del parere regionale di cui alla DGR n. 588/2019, è necessario procedere velocemente alla definizione delle successive fasi, recependo le indicazioni del territorio per quanto possibile; si procederà invece a monitorare la progettazione del secondo stralcio, finanziata con risorse FSC.	1.Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Grandi opere stradali di interesse statale	Terza Corsia A1: la prosecuzione dei lavori di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A1 nelle tratte Barberino del Mugello - Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa Valdarno, dove sono in fase di completamento i lavori del lotto 1 Nord e 2A (Prime opere della galleria di San Donato); la prosecuzione dei lavori dei lotti 2B e 1 Sud, unificati in un unico lotto, la cui conclusione è prevista per il 2026; l'aggiudicazione e l'avvio dei lavori della tratta Incisa – Valdarno; monitorare la realizzazione del progetto definitivo della nuova soluzione funzionale per lo svincolo autostradale A1 di Scandicci che decongestionerebbe l'ingresso e l'uscita dalla SGC FIPILI oltre a migliorare il traffico della rete locale connessa.	1.Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Grandi opere stradali di interesse statale	Terza Corsia A11: l'approvazione del MIMS del progetto esecutivo, l'aggiudicazione e l'avvio dei lavori per la tratta Firenze – Pistoia, compreso lo snodo di Peretola.	1.Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Grandi opere stradali di interesse statale	Strade statali in gestione ANAS: si procederà a monitorare l'attuazione degli interventi (finanziati in alcuni casi con fondi a valere su risorse FSC) mirati a risolvere criticità locali con ripercussioni di miglioramento a carattere regionale, con particolare riferimento alla variante di Rufina, alla variante di Vallina, al collegamento col nuovo ponte in località Fibianna sulla SS 67, agli interventi sulla E 45, sulla SS 62 della Cisa e sulla SS 64 Porrettana; completamento da parte di ANAS della variante alla SS 2 Cassia nel Comune di Monteroni d'Arbia. Si procederà inoltre ad un	1.Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			approfondimento relativo ad un possibile miglioramento della viabilità statale nella montagna pistoiese.		
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	In attuazione degli indirizzi del Programma di Governo e della proposta del Programma Regionale di Sviluppo 2021-2025 si prevede la costituzione di un soggetto autonomo, Toscana Strade, che avrà come mission la gestione della S.G.C. FIPILI e la realizzazione degli interventi infrastrutturali, al fine di velocizzare la procedura di esecuzione delle opere sulle strade regionali e reinvestire tutti i ricavi della gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo della rete stradale regionale. Sono stati sviluppati con le strutture regionali competenti gli approfondimenti preliminari alla costituzione.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Sulla viabilità regionale proseguono gli interventi attuati dalla Regione già in fase di progettazione, di appalto o con i lavori in corso sulla SR 69 lotti 3-4-5 della variante in riva destra dell'Arno, in particolare per il Lotto 4 si prevede l'avvio dei lavori del 1° stralcio, sulla S.G.C. FIPILI Svincolo di Montopoli e sulla S.G.C. FIPILI, svincolo SR 206 a Vicarello nel Comune di Collesalveti, sulla SR 436 in Comune di Larciano, sulla SR 70 nel Comune di Castel San Niccolò (AR) e nel Comune di Pelago (FI), Lotto 4 della SR 436, SR 435 Serravalle e della SR 71 sottopasso in loc. Santa Mama e l'intervento di risanamento acustico sulla S.G.C. FIPILI nel comune di San Miniato; proseguono i lavori sulla SR 71 tra Calbenzano e Santa Mama in Comune di Subbiano, sulla S.G.C. FIPILI Lotto 2B per i quali si prevede l'ultimazione nel 2023 e gli interventi di risanamento acustico sulla S.G.C. FIPILI nel Comune di Scandicci.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Prosegue l'attività di progettazione già programmata e si prevede la programmazione di nuove progettazioni per interventi sulle strade regionali, in coerenza ai criteri per potenziamento delle strade regionali, anche al fine di quantificare e reperire finanziamenti europei e nazionali; si prevede lo svolgimento della procedura di gara mediante appalto integrato per l'intervento del nuovo Ponte sull'Arno per il collegamento fra lo svincolo della SCG FIPILI di Lastra a Signa e la SR 66 Pistoiese in località Indicatore per il quale è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica economica.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Proseguiranno gli approfondimenti per lo studio multicriteria della variante esterna di Arezzo: Comune di Arezzo tratto da san Giuliano a Giovi. Per la variante alla SRT 71 – lotto 3 nel Comune di Cortona si procederà con l'indizione della conferenza di servizi sul progetto definitivo.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Proseguiranno le azioni e gli interventi di risanamento acustico programmati sulle strade regionali con DCR 29/2010 e successivi aggiornamenti; è previsto l'inizio e il completamento dei lavori di risanamento acustico sulla SR 66 nei Comuni di Campi Bisenzio e Signa. Inoltre, in base alle risorse disponibili sul nuovo bilancio 2023 saranno programmati e avviati i nuovi interventi di risanamento acustico sulle strade	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			regionali di cui alla nuova graduatoria del piano di contenimento e abbattimento del rumore sulle SR approvata con DCR 33/2022.		
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Prosegue l'attuazione degli interventi programmati sulle strade regionali finanziati con i fondi CIPE - FSC 2014-2020, nell'ambito delle Convenzioni sottoscritte con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché in coerenza con la programmazione dei LLPP, con particolare riferimento a: SR 445 Variante di Santa Chiara lotto 2 esecuzione dei lavori in corso, SR 2 rotatoria Isola d'Arbia in fase di conclusione, SR 325 messa in sicurezza e SR 436 variante tra la loc. Pazzera e Camporcioni, con conclusione dei lavori e collaudo degli stessi; SR 2 Variante di Staggia Senese (lotto 1) con esecuzione dei lavori; SR 2 Variante di Staggia Senese (Lotto 2) procedura di gara conclusa, si procederà con la consegna lavori, appalto integrato SR 74 – lotto II: conclusa procedura di gara e si procederà con la consegna della progettazione e dell'esecuzione lavori, proseguimento dei lavori la variante alla SRT 71 nel Comune di Cortona (da Camucia allo svincolo con Perugia- Bettolle), proseguimento e la conclusione dei lavori per la variante alla SRT 71 in località Corsalone Nuovo svincolo in loc. Pollino nel Comune di Bibbiena, inizio dei lavori per la variante alla SRT 71 nel Comune di Subbiano da Subbiano Nord a Calbenzano Lotti 1 e 2., SR 69 bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdano, SR 429 lotto 3 tratto Castelfiorentino-Certaldo, con lavori in corso, consegnati nel 2022.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	A seguito del DM 204/2022 che ha approvato le linee guida del CSLLPP, prosegue e si implementerà l'azione volta alla manutenzione straordinaria e alla messa in sicurezza di ponti e viadotti sulle strade regionali attraverso ulteriori finanziamenti regionali e attraverso i finanziamenti previsti dalla L. 145/2018 (articolo 1 commi 134-138), dall'anticipazione delle risorse FSC aggiuntive 2021-2027 e dal POR FESR 2021-2027.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Proseguono le attività di finanziamento e monitoraggio per la manutenzione delle strade regionali da sviluppare con gli enti gestori e gli interventi straordinari di manutenzione straordinaria sulle strade regionali.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Saranno programmate e svolte le azioni relative all'attuazione del Programma triennale 2022-2029 di interventi di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità regionale ai sensi del decreto MIMS 09 maggio 2022.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Potranno essere attuate azioni regionali coordinate con i soggetti interessati, per verificare l'operatività di metodi di tipo tecnologico innovativo, anche a titolo sperimentale, finalizzate a migliorare la programmazione della manutenzione delle strade regionali.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Prosegue l'attività di controllo e monitoraggio finalizzata alla conclusione degli interventi di viabilità previsti nel PRIIM di competenza delle Province e della Città Metropolitana di Firenze sulle SR 222 per la Variante di Grassina, SR 429 per il completamento della Variante tra Empoli e Castelfiorentino, SR 325 per il completamento delle opere del lotto I e del lotto II oltre sistemazione in Comune di Cantagallo, SR 445 per il completamento della sistemazione in località Acquabona, SR 439 per il completamento della variante a Castelnuovo val Cecina e completamento opere sulla Mezzana Perfetti Ricasoli per la Rotatoria di Via delle Idee.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Proseguono le attività correlate al demanio della SGC FIPILI, dei cavalcavia e degli svincoli in collaborazione con gli altri Soggetti competenti.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Potranno essere individuati e programmati ulteriori interventi sulle strade regionali, anche mediante il ricorso ad accordi con gli Enti locali ed i Soggetti interessati, compatibilmente alle risorse regionali disponibili, per i quali siano state avviate le verifiche di fattibilità o le progettazioni di livello preliminare o interventi funzionalmente complementari ad interventi già in corso di realizzazione o realizzati per stralci funzionali. Tra le varie attività, sarà avviato uno studio di fattibilità per migliorare ed integrare i collegamenti tra la Valdelsa e l'area geotermica ad oggi garantiti da viabilità regionale, nazionale e locale	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Compatibilmente con le risorse eventualmente disponibili saranno avviati ulteriori interventi sulle strade regionali in attuazione del PRIIM, nonché progettazioni di fattibilità tecnica ed economica preliminari per interventi individuati dalla Giunta regionale.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Potranno essere attuate azioni per mitigare i disagi agli utenti derivati dai cantieri sulle strade regionali, con particolare riferimento alla SGC FIPILI, anche d'intesa con gli Enti e Soggetti interessati, sulle viabilità alternative ai tracciati regionali.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFER 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Strade di interesse regionale	Saranno svolte attività connesse all'attuazione di ulteriori interventi che potranno essere finanziati anche grazie ai finanziamenti straordinari dei programmi di intervento nazionali.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Viabilità locale e/o integrata	Prosegue l'azione della Regione di coordinamento con i soggetti beneficiari per l'attuazione degli interventi attuati dagli Enti Locali e finanziati con risorse FSC 2014-2020, in attuazione delle convenzioni tra Regione Toscana e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nell'ambito di specifici Accordi di Programma tra Regione e soggetti attuatori, tenuto conto della Rimodulazione dei finanziamenti approvata a luglio 2022 e suoi eventuali aggiornamenti con particolare riferimento al Ponte sul Fiume Serchio nel Comune di Lucca, alla rotatoria in località Isola nel Comune di Vaiano e al ponte Buriano sul fiume Arno, la Viabilità Nord di Pisa tratta Madonna dell'Acqua-Cisanello e gli interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nei comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Viabilità locale e/o integrata	Prosegue il sostegno agli Enti locali attraverso finanziamento e/o cofinanziamento per la progettazione e/o la realizzazione di interventi sulla viabilità locale tramite specifici Accordi o Accordi di Programma, come previsti dalle Leggi Finanziarie, anche a garanzia di un maggior equilibrio territoriale, con attenzione anche alle aree periferiche. E' prevista la sottoscrizione di un Accordo tra Regione Toscana e Comune di Signa per la progettazione di una rotatoria sulla direttrice del nuovo ponte sull'Arno di collegamento alla località Indicatore.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Viabilità locale e/o integrata	Proseguono gli interventi previsti sulle SR attuati con specifici Accordi di Programma, in particolare sulla SR 436 nel Comune di Fucecchio.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Sicurezza stradale	Proseguirà la gestione dei bandi per la sicurezza stradale e potranno essere attuate azioni finalizzate alla promozione della cultura della sicurezza stradale.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.3 Sicurezza stradale

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	1 - Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	Sicurezza stradale	Proseguiranno le azioni relative al Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale – “Progetto SIRSS”.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.3 Sicurezza stradale
11. Infrastrutture e logistica	2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	Grandi opere ferroviarie	Relativamente al potenziamento della linea Pistoia – Lucca, proseguiranno i lavori per il raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini Terme, che hanno subito ritardi in conseguenza dell'emergenza sanitaria COVID-2019 e della necessità di prevedere varianti, funzionali anche all'adeguamento del progetto agli attuali standard di sicurezza. Per la tratta Montecatini Terme – Lucca, risultano richiesti ad RFI i piani Finanziari per la sottoscrizione degli atti necessari.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
11. Infrastrutture e logistica	2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	Grandi opere ferroviarie	Si prevede la ripresa dei lavori del Nodo alta velocità ferroviario di Firenze, individuando un adeguato collegamento tra le Stazioni di Santa Maria Novella e dell'Alta velocità.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
11. Infrastrutture e logistica	2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	Grandi opere ferroviarie	Relativamente al potenziamento della linea Empoli – Siena, per il raddoppio della tratta Empoli – Granaiole, a seguito della conclusione del procedimento commissariale di approvazione del progetto, RFI potrà avviare la gara di appalto; per il progetto di elettrificazione, una volta conclusa la procedura di Via, seguirà il procedimento di localizzazione.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
11. Infrastrutture e logistica	2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	Grandi opere ferroviarie	Relativamente al potenziamento della linea ferroviaria Lucca – Aulla e dello Scalo Merci della stazione di Castelnuovo di Garfagnana, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto nel luglio 2019 sono in corso i lavori per la realizzazione dell'adeguamento dello scalo merci e della stazione di Castelnuovo di Garfagnana	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
11. Infrastrutture e logistica	2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	Grandi opere ferroviarie	Procederà l'adeguamento e la riqualificazione infrastrutturale delle linee Faentina e Valdisevie e della ferrovia Pontremolese, che consentiranno un modello di servizio ferroviario merci e passeggeri, sia per i pendolari che per i turisti, più adeguato alle esigenze di mobilità, con miglioramento diffuso dell'accessibilità delle aree	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci	Relativamente al sistema dei raccordi ferroviari di connessione del porto di Livorno e del porto di Piombino al Corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo, in attuazione dell'Accordo sottoscritto nel 2019 tra Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ed Interporto Toscano A.Vespucci, è in corso la realizzazione dello scavalco ferroviario della linea Tirrenica.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali

NaDEFR 2023 (e ssmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci	Proseguirà la progettazione di RFI per la realizzazione della tratta ferroviaria di collegamento dell'Interporto A.Vespucci con la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa, in prosecuzione dello stesso scavalco ferroviario.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Infrastrutture ferroviarie per il trasporto merci	Nell'ambito del Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI del 2017, così come rinnovato nel 2022, proseguiranno le attività volte all'adeguamento alla sagoma PC 80 sulla linea Bologna-Prato, intervento confermato anche nell'ambito dell'accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del Porto di Livorno con il Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo sottoscritto nel 2019.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Porti Nazionali	Porto di Livorno: nel corso del 2022 è stato sottoscritto e quindi approvato con DPGR n. 107/2022 l'Accordo di Programma con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Darsena Europa al cui finanziamento concorre la Regione Toscana. Nel corso del 2023 saranno svolte dalla Regione Toscana le attività previste dall'Accordo di Programma, e successivo atto integrativo in corso di predisposizione con particolare riferimento agli adempimenti in materia di aiuti di Stato ed alle attività di monitoraggio.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Porti Nazionali	Porto di Marina di Carrara: nel corso del 2022 è stato sottoscritto e quindi approvato con DPGR n. 202/2022 il 2° Atto Integrativo dell'Accordo di Programma con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per la realizzazione del progetto Waterfront, a cui la Regione Toscana concorre finanziariamente con risorse proprie e finanziato dal PNC; aggiudicata la gara per l'esecuzione dei lavori relativi agli ambiti I e II del progetto; l'appalto integrato del lotto IV è invece stato affidato ed è in corso di esecuzione. Da parte della Regione Toscana nel corso del 2023 continueranno ad essere svolte le attività previste dall'Accordo di Programma, con particolare riferimento agli adempimenti in materia di aiuti di Stato ed alle attività di monitoraggio.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Porti Nazionali	Porto di Piombino: il completamento dei lavori per la realizzazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del piazzale per la logistica industriale, di cui all'Accordo di Programma tra Regione e la stessa Autorità approvato con DPGR 109/2019, inizialmente previsto per il 2022, è slittato al 2023. Nel corso del 2023 saranno svolte dalla Regione Toscana le attività previste dall'Accordo di Programma del 2019 e successivo atto integrativo in corso di predisposizione, con particolare riferimento agli adempimenti in materia di aiuti di Stato, alle attività di monitoraggio, ed alla chiusura della fase di rendicontazione e liquidazione risorse, in coerenza col cronoprogramma dell'intervento. La LR 44 del 29/12/2022 prevede inoltre il concorso finanziario della Regione Toscana alla realizzazione degli interventi di potenziamento delle opere foranee di difesa del porto di Piombino in attuazione del piano regolatore portuale, previa stipula di uno specifico Accordo di Programma.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali

NaDEFR 2023 (e ssmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Porti di interesse regionale	<p>-Viareggio: nel 2023 proseguiranno i lavori riguardanti opere ed impianti a completamento della nuova banchina commerciale secondo i lotti funzionali programmati dall'Ente; proseguiranno gli interventi per garantire la navigabilità e l'accessibilità in condizioni di sicurezza delle aree portuali (imboccatura, avamposto e darsene interne); saranno attivati interventi di riqualificazione dell'ambito portuale (ambiti stradali e piazze). In riferimento alla realizzazione di un sistema continuo di dragaggio e trasferimento sedimenti (nuovo sabbiodotto), intervento a valere su risorse FSC 2021-2027, è prevista la conclusione della procedura di gara per l'appalto integrato con l'affidamento della progettazione esecutiva (da concludersi nell'anno) e della realizzazione dei lavori. Nel 2023 è prevista l'attivazione di una nuova fase di ascolto finalizzata all'aggiornamento degli studi per la Variante al Piano Regolatore Portuale di Viareggio, coinvolgendo l'Amm.ne Comunale e gli operatori del porto.</p> <p>-Porto di Porto Santo Stefano: sono previsti interventi di riqualificazione delle aree portuali e l'attuazione dell'intervento di prolungamento della terrazza su Via Barellai e del porticato su scalo Colombo oggetto di Accordo di Programma tra Regione Toscana, Autorità Portuale Regionale e Comune di Monte Argentario.</p> <p>-Marina di Campo: sono previsti interventi di riqualificazione della pavimentazione in ambito portuale e l'avvio delle prime attività per la formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.</p> <p>-Porto di Isola del Giglio: proseguiranno i lavori di riqualificazione delle opere e delle banchine portuali; saranno inoltre avviate le prime attività per la formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.</p>	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Vie navigabili	<p>-Nel 2023 proseguiranno le attività di competenza regionale collegate al servizio di movimentazione delle Porte Vinciane di Livorno e gli interventi di dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale dei Navicelli compreso tra queste ultime e lo Scolmatore d'Arno ricadente nel Comune di Livorno.</p> <p>-I lavori di consolidamento delle sponde del Canale dei Navicelli da parte del Comune di Pisa sulla base della Convenzione stipulata tra Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Comune di Pisa - Il Addendum all'Aggiornamento del Piano Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, dell'aprile 2021, sono stati affidati al termine del 2021 e sono in corso.</p> <p>-È in corso di perfezionamento un Protocollo di Intesa ex art. 15 l. 241/1990 tra Regione Toscana, Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, Province di Livorno e Pisa, Comuni di Livorno e Pisa, Port Authority di PISA s.r.l. per la realizzazione di un nuovo ponte della S.P. 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in loc. Calambrone; lo schema del Protocollo di Intesa è stato approvato con DGR n. 1116/2022 e sono in corso le operazioni di sottoscrizione. Nel corso del 2023 si svolgeranno i lavori del Tavolo Tecnico costituito ai sensi dell'art. 5 del Protocollo di Intesa.</p> <p>-Proseguiranno gli interventi per il mantenimento delle condizioni di sicurezza della navigabilità e di salvaguardia ambientale del canale Burlamacca attraverso la</p>	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.4 Vie navigabili

NaDEFR 2023 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			manutenzione delle sponde e delle opere idrauliche.		
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Porti minori	Porto di Castiglione della Pescaia: nel corso del 2022 è stata sottoscritta una Convenzione tra Regione Toscana ed il Comune di Castiglione della Pescaia per il dragaggio del porto fluviale di Castiglione della Pescaia, di cui alla delibera CIPESS n. 79/2021. Nel corso del 2023 saranno svolte le attività connesse alla Convenzione con particolare riferimento alla chiusura della fase di rendicontazione e liquidazione risorse, in coerenza col cronoprogramma dell'intervento.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Interporti e centri intermodali	<p>-Nel corso del 2023 saranno valutate le azioni necessarie per l'incentivazione del trasporto intermodale a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro, sulla base del Protocollo di Intesa, approvato con DGR n. 963/2021 e sottoscritto alla fine del 2021, tra Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci per l'attuazione delle azioni propedeutiche alla concreta realizzazione di nuovi servizi di trasporto intermodale afferenti al porto di Livorno finalizzati all'abbattimento delle esternalità ambientali del trasporto stradale delle merci favorendo lo shift modale gomma-ferro, nonché sulla base del Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto della Toscana Centrale S.p.a per lo sviluppo di strategie condivise e coordinate destinate alla realizzazione di nuovi servizi di trasporto intermodale finalizzati all'abbattimento delle esternalità ambientali del trasporto stradale delle merci favorendo lo shift modale gomma-ferro, approvato con DGR n. 1323/2021 e sottoscritto nel 2022.</p> <p>-Saranno inoltre oggetto di approfondimento da parte della Regione Toscana, le azioni di impulso e facilitazione allo scopo di sostenere il potenziamento del centro intermodale di Capannori-Porcari, coinvolgendo gli enti competenti ed i soggetti portatori di interessi sulla base dello "studio finalizzato alla stima dei benefici ambientali in termini di riduzione dei principali inquinanti connessi con il traffico commerciale su gomma per il progetto di potenziamento dello scalo merci del Frizzone nei comuni di Porcari e Capannori in provincia di Lucca", commissionato dalla Regione Toscana.</p>	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.6 Interporti
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Sistema aeroportuale	<p>In relazione agli scali aeroportuali toscani di Firenze e Pisa, verrà garantito il massimo supporto tecnico/amministrativo affinché entrambi gli scali rientrino fra quelli di particolare rilevanza strategica in virtù della realizzata gestione unica.</p> <p>Nel corso del 2023 verranno iniziati gli interventi previsti dal Piano Industriale inerenti gli aeroporti di Pisa e Firenze.</p> <p>Verrà dato impulso allo sviluppo di un collegamento infrastrutturale veloce fra gli scali aeroportuali di Pisa e Firenze.</p> <p>A seguito del dibattito pubblico avviato nel 2022, nel 2023 saranno previste le successive fasi del procedimento di approvazione in linea tecnica da parte dell'ENAC, lo svolgimento della procedura di VIA integrata con la VAS, di competenza del MASE sul piano di sviluppo aeroportuale, e l'approvazione ai sensi del DPR n. 383/1994, che vede come autorità procedente il MIT.</p>	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale

NaDEFR 2023 (e ssmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Sistema aeroportuale	Nel corso del 2023 sarà garantito lo svolgimento delle azioni di competenza a supporto degli interventi di adeguamento a livello di infrastrutture e dotazione a valere sul SIEG imposto sull'Aeroporto di Campo nell'Elba verificando l'avanzamento degli interventi nel rispetto della disciplina comunitaria in materia di Aiuti di Stato; il termine per l'operatività di detti interventi era stato stabilito nel 2022, ma l'ente attuatore ha richiesto un prolungamento al 2023. Saranno completati gli adempimenti amministrativi collegati all'intervento di deviazione del fosso della Pila cofinanziato sul P.O. Infrastrutture del FSC 2014-2020 e finalizzato al rientro delle deroghe ENAC riguardanti l'Aeroporto.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale

## **ALLEGATO 3 – CARTOGRAFIE DI SINTESI**

Il presente allegato contiene l'aggiornamento al 31/12/2023 delle cartografie tematiche dei principali interventi infrastrutturali di competenza della Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto pubblico locale della Regione Toscana programmati nell'ambito del PRIIM (integrati per la parte di viabilità locale e integrata programmata invece attraverso leggi finanziarie), consentendo una lettura rapida e immediata degli interventi presenti in Toscana descritti nel dettaglio nei precedenti capitoli.

Di seguito l'elenco dettagliato degli allegati cartografici:

- 1. PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA**
- 2. PRINCIPALI INTERVENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE IN TOSCANA**
- 3. INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE** (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)
- 4. INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE STATALE** (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)
- 5. INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE** (programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M. – con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)
- 6. INTERVENTI SULLA VIABILITA' LOCALE E/O SULLA VIABILITA' LOCALE INTEGRATA PROGRAMMATI CON LEGGI FINANZIARIE** (con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2012 in poi)
- 7. INTERVENTI DI MANUTENZIONE SUI PONTI DELLA VIABILITA' REGIONALE**
- 8. INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE** (programmati con programmi attuativi statali del PNSS - a partire dal 2004 – e con bandi regionali - a partire dal 2007)
- 9. INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI DI INTERESSE REGIONALE** (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti) **COMPENSIVI DI INTERVENTI IN AMBITO URBANO RICADENTI IN ITINERARI REGIONALI**
- 10. INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI IN AMBITO URBANO** (programmati con il P.R.I.I.M. e con atti successivi di programmazione ad esso coerenti) **COMPENSIVI DI QUELLI FINANZIATI NELL'AMBITO DEGLI STRUMENTI DI SICUREZZA STRADALE**



# PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA



## Legenda

### INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

- Autostrade
- Strade di interesse statale
- Strade regionali e risanamento acustico di competenza RT
- Strade regionali e risanamento acustico di competenza altri soggetti
- Ferrovie (gestione RFI)
- Ferrovie proprietà regionale (gestione LFI)

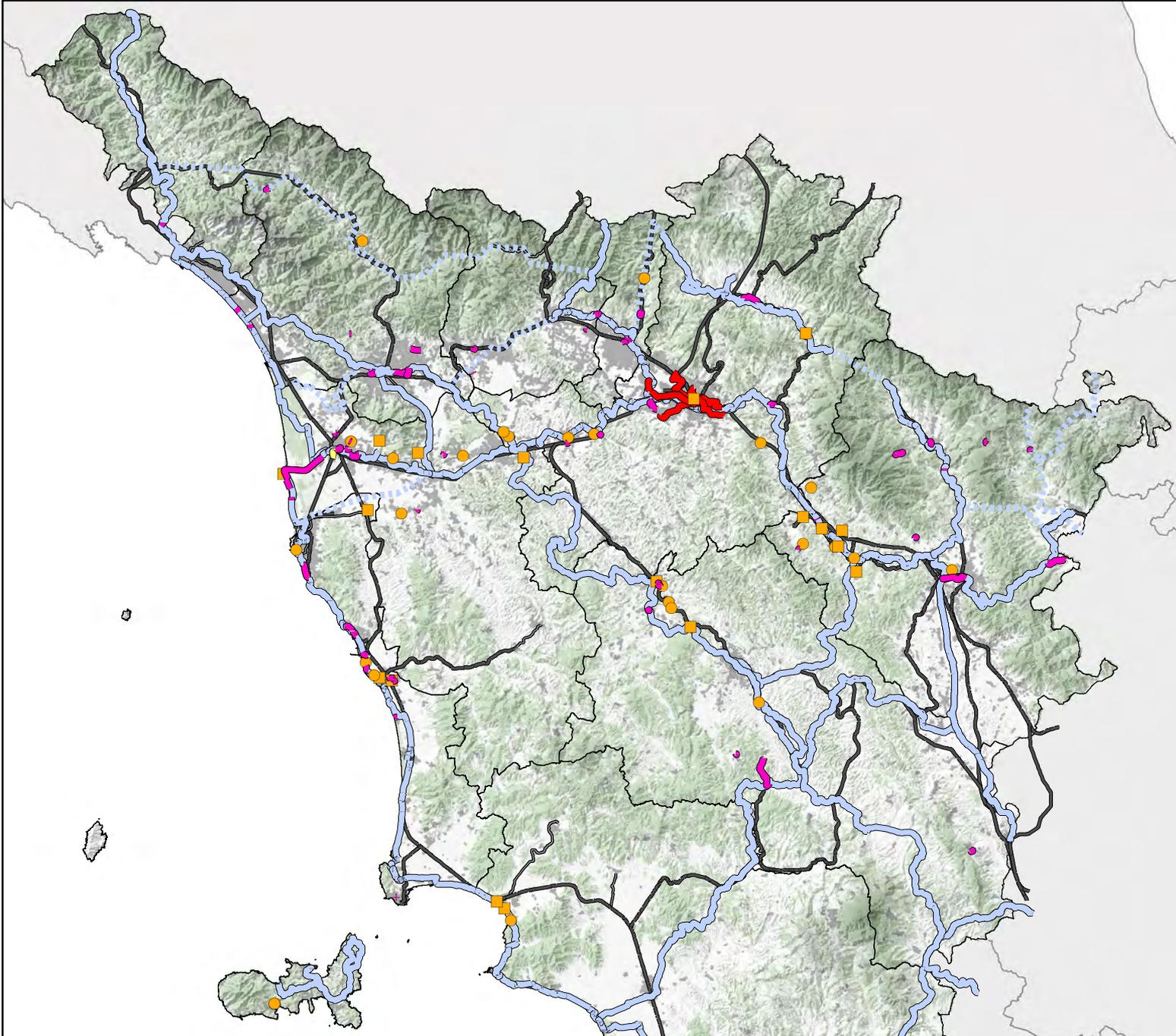
### RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- ferrovie in esercizio
- province
- centri abitati

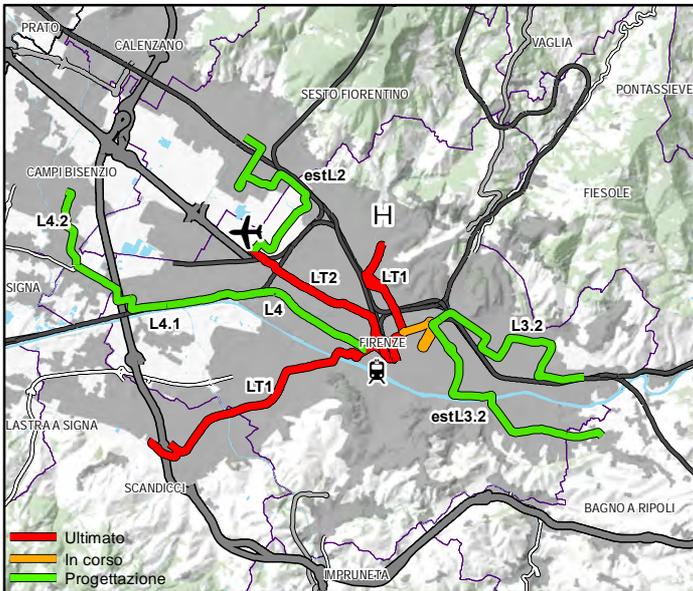




# PRINCIPALI INTERVENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE IN TOSCANA



## FOCUS SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO (al 31-12-2023)



### Legenda

#### INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

- Sistema tramviario fiorentino
- People Mover (POR CreO FESR 2007-13)
- Ciclovie di interesse regionale
- - - Ciclovie di interesse regionale con tracciato da definire
- Mobilità ciclabile urbana (POR FESR 2014-20 e bandi regionali)
- Mobilità ciclabile urbana (Bandi regionali sicurezza stradale)
- Mobilità ciclabile urbana (Piano Nazionale Sicurezza Stradale)

#### RETE FERROVIARIA

- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- province
- centri abitati



# INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)



### Legenda

#### STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Gara
- Progettazione
- Programmato

#### RETE

- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- + aeroporti
- + interporti
- + porti di interesse nazionale
- + porti Autorità Portuale Regionale
- province
- centri abitati

#### LINEE FERROVIARIE

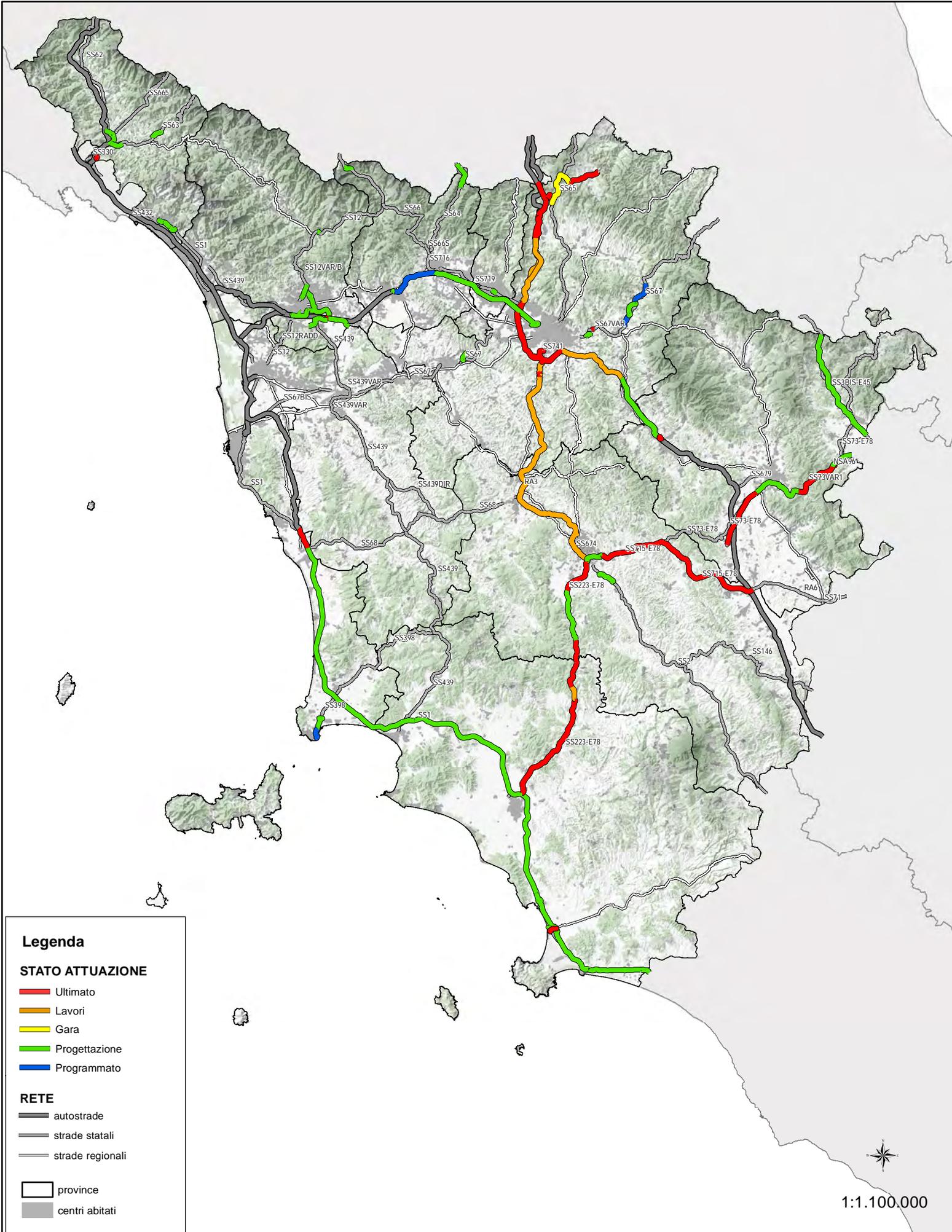
- 01 - AC-AV FIRENZE-BOLOGNA
- 02 - AREZZO-SINALUNGA (LFI)
- 03 - CAMPIGLIA MARITTIMA-PIOMBINO
- 04 - CECINA-VOLTERRA
- 05 - CHIUSI-CHIANCIANO TERME-EMPOLI
- 06 - EMPOLI-SIENA
- 07 - FAENTINA
- 08 - FIRENZE-ROMA (LINEA VELOCE)
- 09 - FIRENZE-PISA
- 10 - FIRENZE-PRATO-BOLOGNA
- 11 - FIRENZE-PRATO-PISTOIA-VIAREGGIO
- 12 - FIRENZE-ROMA (LINEA LENTA)
- 13 - GROSSETO-CIVITAVECCHIA-ROMA
- 14 - LUCCA-AULLA
- 15 - LUCCA-PISA SR
- 16 - MONTEANTICO-ASCIANO
- 17 - MONTEPESCALI-SIENA
- 18 - PARMA-SP-PI-LI-GR-ROMA
- 19 - PISA-COLLESALVETTI-VADA
- 20 - PISTOIA-BOLOGNA PORRETTANA
- 21 - RACCORDI DI LIVORNO
- 22 - STIA-AREZZO (LFI)





# INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE STATALE

(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)



### Legenda

#### STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Gara
- Progettazione
- Programmato

#### RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali

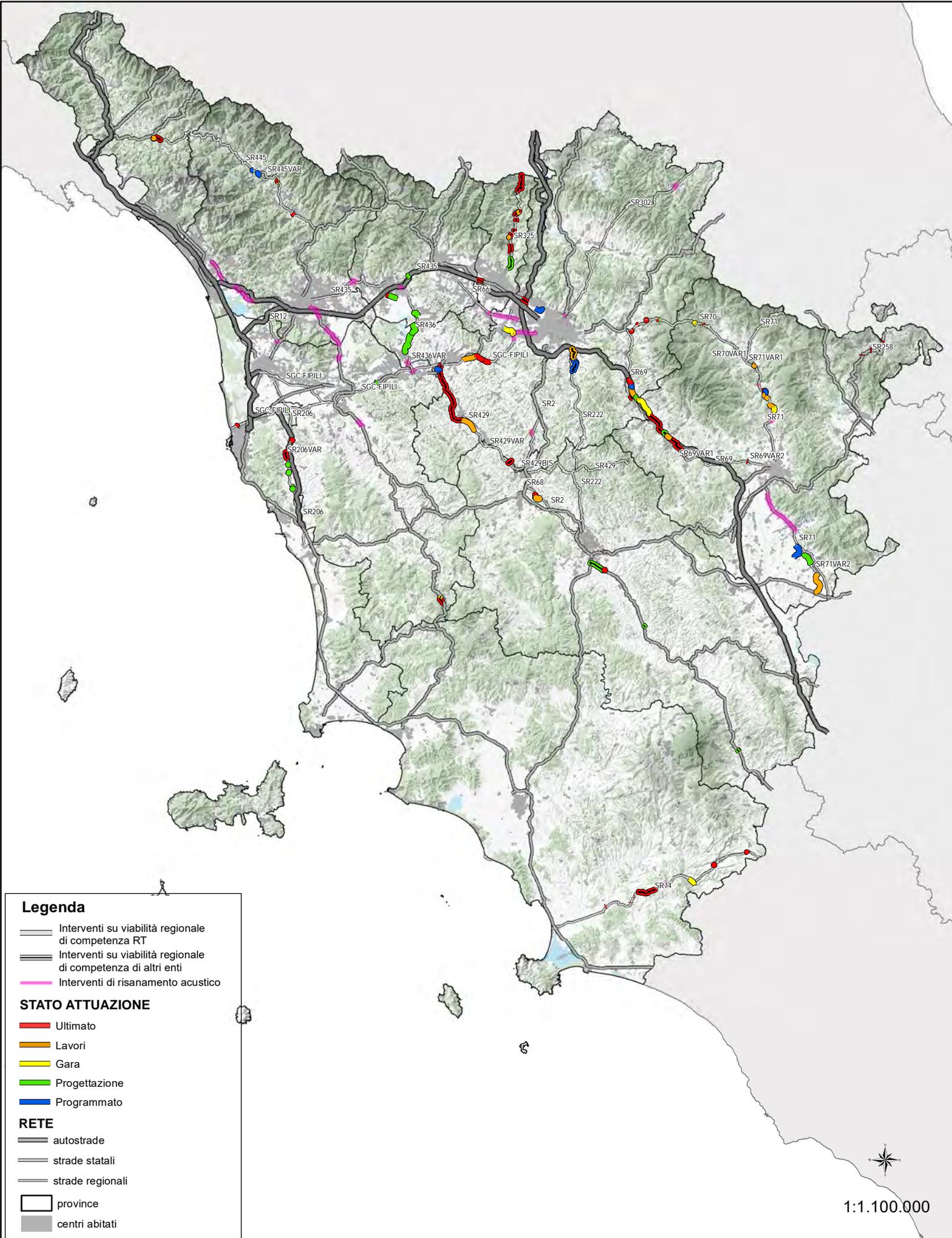
- province
- centri abitati





# INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE

(programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M. - con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)



### Legenda

- Interventi su viabilità regionale di competenza RT
- Interventi su viabilità regionale di competenza di altri enti
- Interventi di risanamento acustico

### STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Gara
- Progettazione
- Programmato

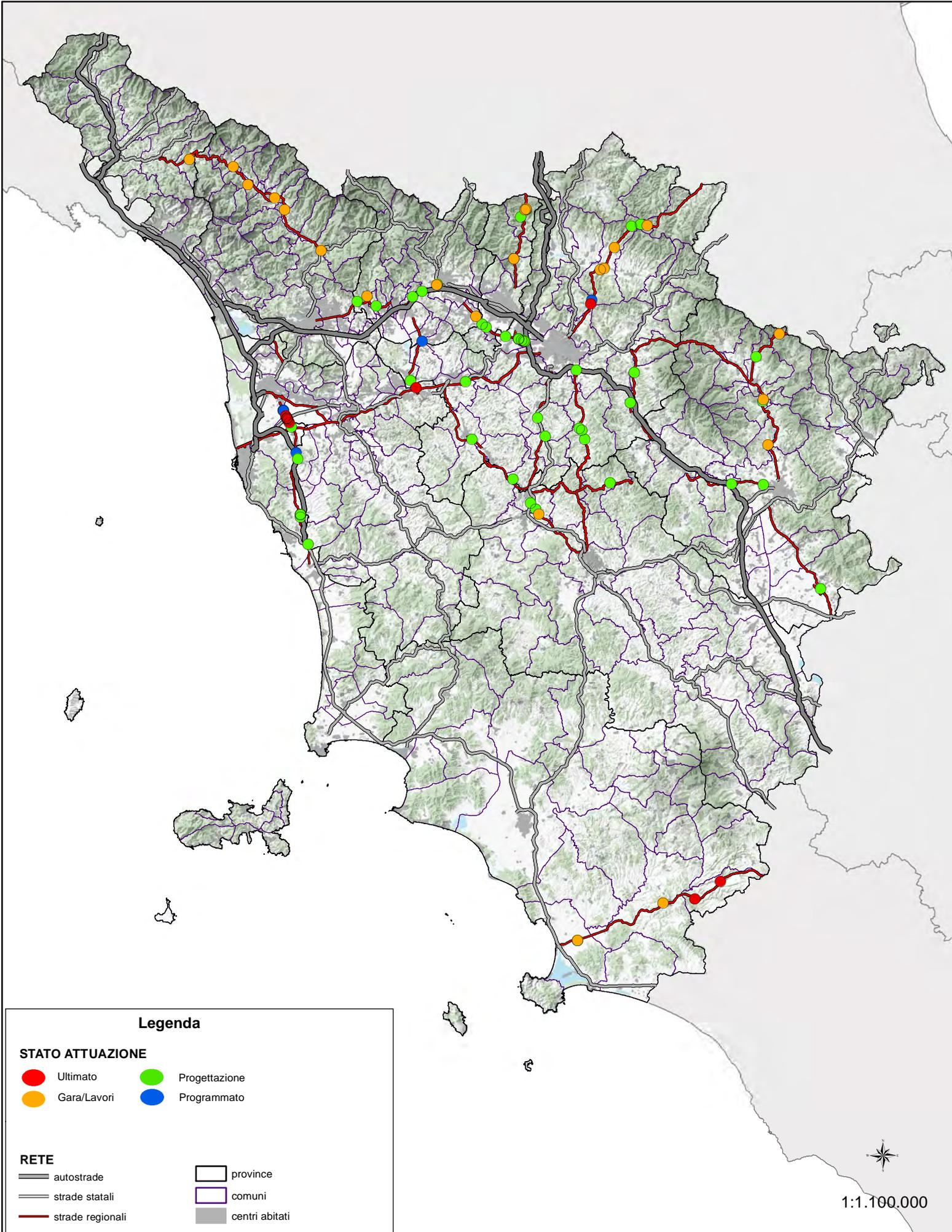
### RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- centri abitati





# INTERVENTI DI MANUTENZIONE PONTI SULLA VIABILITA' REGIONALE



## Legenda

### STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Gara/Lavori
- Progettazione
- Programmato

### RETE

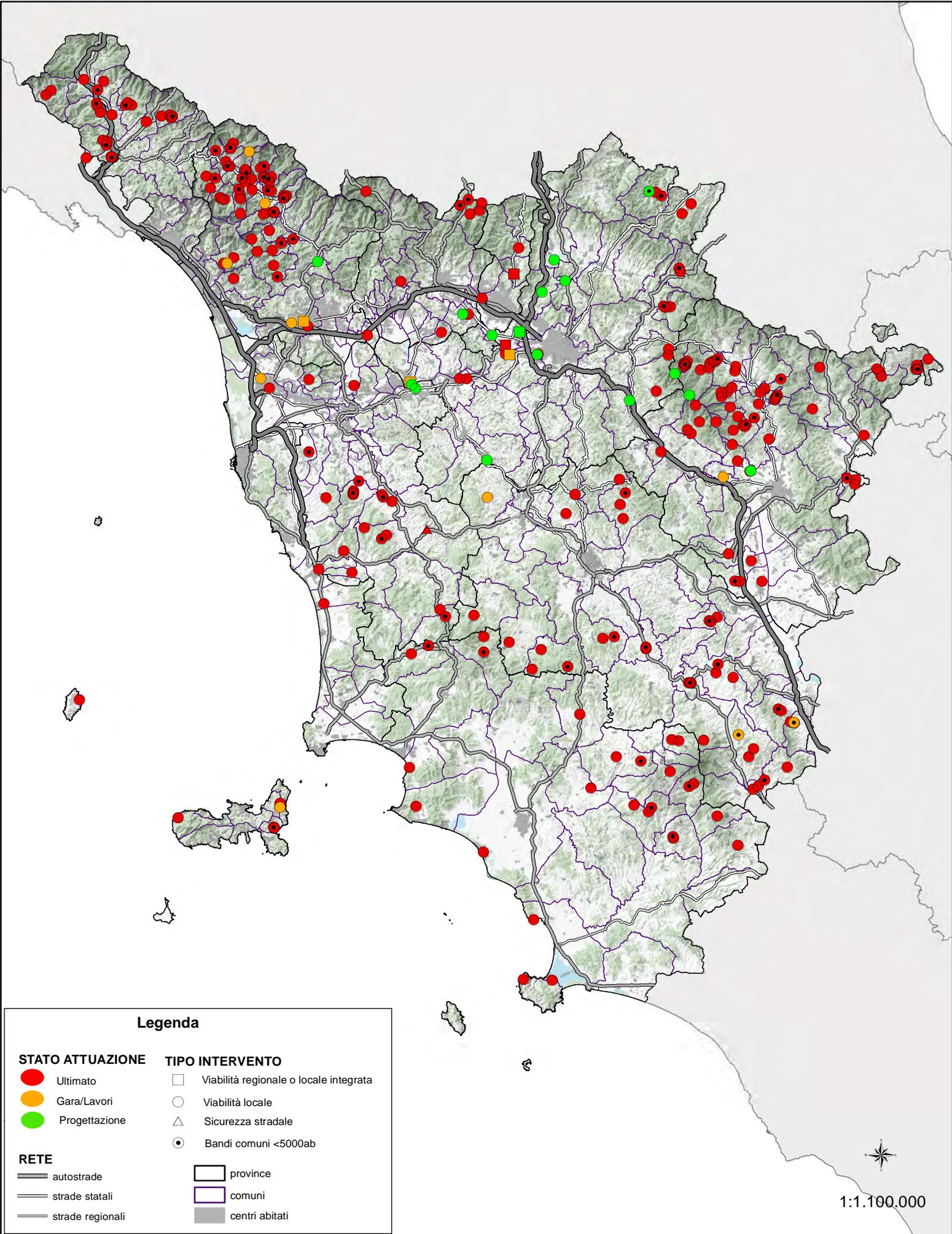
- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- comuni
- centri abitati





# INTERVENTI SULLA VIABILITA' LOCALE E/O SULLA VIABILITA' LOCALE INTEGRATA PROGRAMMATI CON LEGGI FINANZIARIE

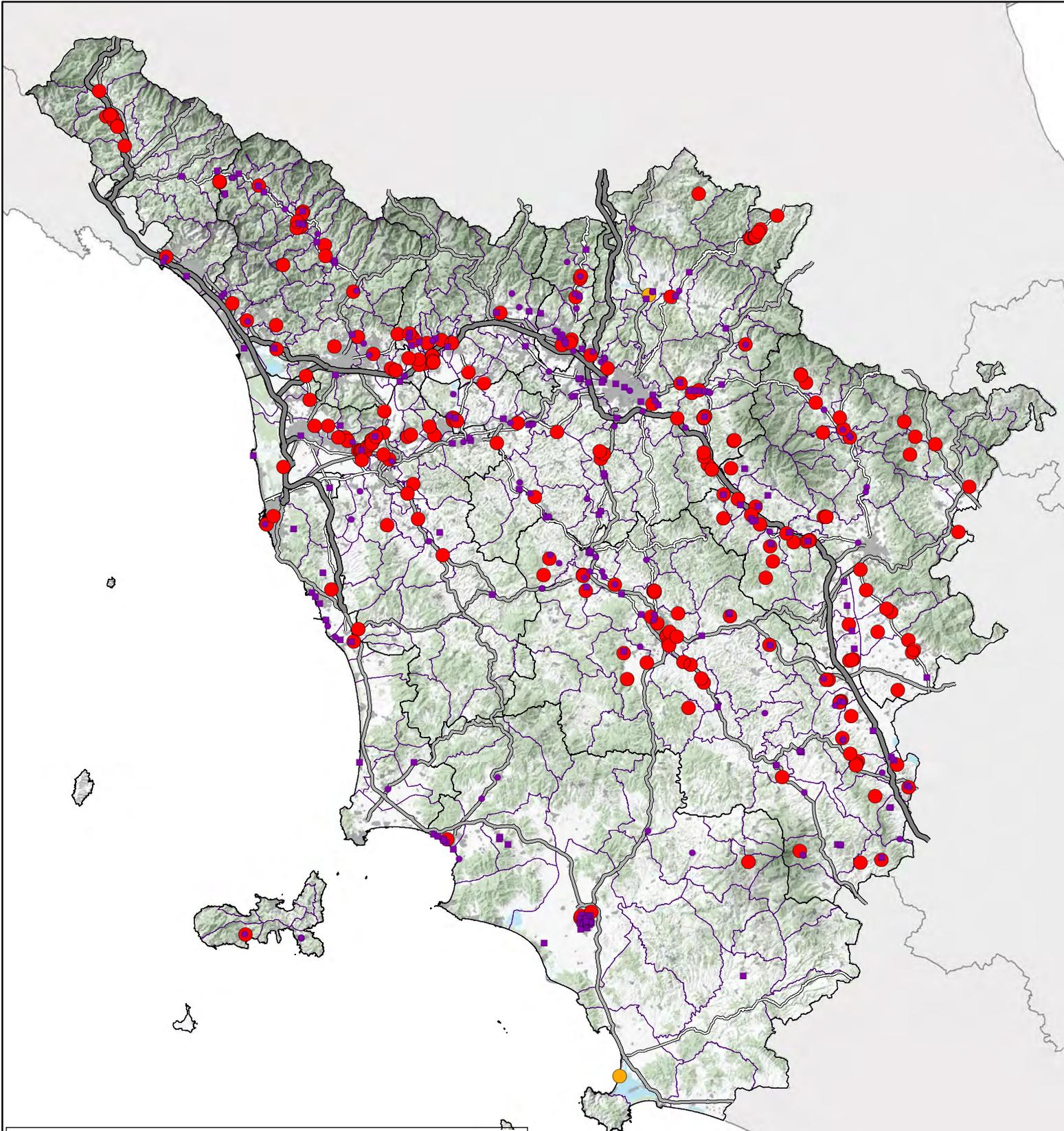
(con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2012 in poi)





# INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE

(programmati con programmi attuativi statali del PNSS - a partire dal 2004 – e con bandi regionali - a partire dal 2007)



### STATO ATTUAZIONE

- ULTIMATI programmazione dal 2014 in poi
- ULTIMATI programmazione prima del 2014
- IN CORSO
- DA AVVIARE

### RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- comuni
- centri abitati

### PROGRAMMI ATTUATIVI

- Statali:
  - 1 PNSS 2004
  - 2 PNSS 2005
  - 3 PNSS 2010
  - 4-5 PNSS 2012
- Bandi regionali:
  - DGR163/2020
  - DGR103/2019
  - DGR1357/2016
  - DGR563/2014
  - DGR274/2013
  - DGR1056/2010
  - DGR463/2007





# INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI DI INTERESSE REGIONALE (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti) COMPRESIVI DI INTERVENTI IN AMBITO URBANO RICADENTI IN ITINERARI REGIONALI



### Legenda

#### TIPO INTERVENTO

- Interventi su piste ciclabili di interesse regionale
- Interventi in ambito urbano ricadenti su itinerari regionali
- Corridoi ciclabili di interesse regionale con tracciato da definire

#### STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- In corso
- Progettazione
- Programmato
- Esistente (precedente al 2014)
- Percorribile

#### RETE FERROVIARIA

- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- province
- centri abitati

#### RETE REGIONALE MOBILITA' CICLABILE

- CR-01 Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica
- CR-02 Ciclovía Tirrenica
- CR-03 Ciclovía del Sole (tratto Verona – Firenze)
- CR-04 Itinerario ciclabile della Via Francigena
- CR-05 Ciclopista Tiberina
- CR-06 Collegamento tra Ciclovía del Sole e via Francigena
- CR-07 Collegamento tra Ciclovía dell'Arno e Tirrenica
- CR-08 Itinerario ciclabile GR-SI-AR
- CR-09 Ciclovía Lucca -Pontedera
- CR-10 Ciclovía degli Appennini e delle aree Interne
- CR-11 Ciclovía Monte Argentario – Chiusi
- CR-12 Ciclovía Puccini



# INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI IN AMBITO URBANO

(programmati con il P.R.I.I.M. e con atti successivi di programmazione ad esso coerenti)

## COMPRENSIVI DI QUELLI FINANZIATI NELL'AMBITO DEGLI STRUMENTI DI SICUREZZA STRADALE

