



Regione Toscana

**DOCUMENTO DI MONITORAGGIO
DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM)
2025**

(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

INDICE

Presentazione, Presidente Eugenio Giani.....	5
Prefazione, Assessore Stefano Baccelli.....	7
Premessa.....	9
1. Il PRIIM: I fatti salienti.....	10
2. Mobilità e trasporti in Toscana.....	22
2.1 Il quadro socioeconomico: le dinamiche di lungo periodo e la congiuntura	23
2.2 Riconversione energetica e sostenibilità, il contributo del trasporto	24
2.3 Il sistema tramviario dell'area urbana fiorentina.....	28
2.4 PNRR e PRIIM: gli interventi e i loro impatti economici	31
3. L'AVANZAMENTO DELLE POLITICHE REGIONALI: PRINCIPALI INTERVENTI REALIZZATI.....	45
3.1. Obiettivo generale 1	46
3.1.1 Autostrade.....	47
3.1.2 Strade di interesse statale.....	53
3.1.3 Strade di interesse regionale	65
3.1.4 Ferrovie	95
3.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere	116
3.1.6 Indicatori.....	118
3.1.7 Principali delibere di attuazione	125
3.1.8 Monitoraggio finanziario	128
3.2. Obiettivo generale 2.....	129
3.2.1 Il servizio di TPL dopo il Covid	130
3.2.2 Il Mobility Manager in Regione Toscana	130
3.2.3 TPL su gomma.....	131
3.2.4 Servizi ferroviari	141
3.2.5 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei.....	151
3.2.6 Attività ispettiva	153
3.2.7 Indicatori.....	156
3.2.8 Principali delibere di attuazione	164
3.2.9 Monitoraggio finanziario	166
3.3. Obiettivo generale 3.....	167
3.3.1 Sistema tramviario	167
3.3.2 Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità	177
3.3.3 Sicurezza stradale.....	179
3.3.4 Sicurezza ferroviaria	181
3.3.5 Mobilità ciclabile	183
3.3.6 Indicatori.....	195
3.3.7 Principali delibere di attuazione	205
3.3.8 Monitoraggio finanziario	207
3.4. Obiettivo generale 4.....	208
3.4.1 Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali.....	209
3.4.2 Porti nazionali.....	214
3.4.3 Porti regionali e autorità portuale regionale	223
3.4.4 Vie navigabili	229
3.4.5 Il sistema aeroportuale.....	230

3.4.6 Interporti	233
3.4.7 Indicatori.....	236
3.4.8 Principali delibere di attuazione	245
3.4.9 Monitoraggio finanziario	247
3.5. Obiettivo generale 5.....	248
3.5.1 Infomobilità	249
3.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione	250
3.5.3 Partecipazioni regionali	253
3.5.4 Indicatori.....	258
3.5.5 Principali delibere di attuazione	260
3.5.6 Monitoraggio finanziario	262
4. Monitoraggio delle risorse finanziarie del piano	263
5. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).....	264
 Allegato 1 – Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale al 31/12/2024	267
Allegato 2 – Il monitoraggio del PRIIM e le priorità del DEFR 2024	284
Allegato 3 – Cartografie di sintesi.....	300

PRESENTAZIONE



Con la presente edizione del Documento di monitoraggio del PRIIM, giunta al suo undicesimo anno, si chiude la presente legislatura avviata nell'ottobre 2020 con tanti impegni e sfide importanti per fare della Toscana una regione più dinamica, moderna e resiliente. Una legislatura che ha dovuto fare i conti con un difficile avvio in un contesto mondiale estremamente critico a causa della pandemia, che ha rivoluzionato i nostri stili di vita e con essi le abitudini alla mobilità dei cittadini e delle imprese, ma anche con uno scenario internazionale con elementi di criticità inaspettati che hanno alterato equilibri da tempo consolidati con ripercussioni importanti sull'economia. Elementi che indubbiamente hanno avuto il loro impatto anche sulle politiche regionali in tema di mobilità e trasporti di cui facciamo oggi un bilancio.

E sono orgoglioso di poter affermare che in questo quadro difficile, siamo andati avanti con tutto l'impegno possibile su parecchi fronti, con importanti risultati raggiunti e con attività da proseguire. A cominciare dalla sfida di **rilanciare gli investimenti pubblici** necessari per la crescita della nostra Regione, dopo un lungo periodo di crisi e rallentamento nelle risorse da dedicare alla spesa pubblica. Per migliorare la mobilità in Toscana abbiamo ottenuto nella legislatura quasi 1,3 miliardi di investimenti che abbiamo dedicato ad interventi infrastrutturali strategici per il nostro territorio e per azioni di mobilità sostenibile volte ad agevolare la transizione ecologica della nostra regione: grazie alle risorse della programmazione PNRR e relativi fondi complementari, alla programmazione europea FESR 21-27 e nazionale FSC 21-27 abbiamo finanziato in particolare con quasi 730 mln l'estensione del sistema tramviario, per costruire una rete di trasporto efficiente e sostenibile che costituisca una valida alternativa all'auto; circa 280 mln le risorse investite per opere sulle strade regionali e locali, per garantire una rete viaria adeguata e sicura; 162 mln gli investimenti per nuovi treni e autobus più moderni e a basso impatto ambientale, per rendere più attrattivi e sostenibili i mezzi pubblici dopo la flessione dei passeggeri causata dalla pandemia. Senza dimenticare le risorse regionali che vanno ad integrare tale importante pacchetto di investimenti, in particolare per gli interventi sulla viabilità regionale.

Sul versante delle **grandi opere** su cui è lo Stato a gestire il procedimento la Regione ha continuato a fare tutto il possibile attivandosi con il Governo al fine di far avanzare l'iter dei vari interventi. Sono ripartiti i lavori del Nodo fiorentino dell'Alta velocità ferroviaria rimasti fermi per un decennio per i quali a maggio 2025 sono stati scavati oltre 3 dei 7 km delle due gallerie, prevedendo nel 2028 l'ultimazione dei lavori del passante e della nuova stazione AV. Si concluderanno a settembre i lavori per realizzare il doppio binario sui 12 km da Pistoia a Montecatini Terme, che consentiranno di potenziare il servizio, migliorando anche i collegamenti fra Lucca e Firenze.

Finalmente avviati anche i lavori per realizzare la prima fase della nuova Darsena Europa nel porto di Livorno, che la Regione Toscana contribuisce a finanziare con risorse proprie, mentre sono terminati i lavori per un primo lotto del progetto di riqualificazione del waterfront del porto di Marina di Carrara, con la prosecuzione delle opere sui restanti due lotti. Sempre sul versante della portualità, sono terminate le opere per la realizzazione di un'area di business per la logistica industriale nel porto di Piombino e si concluderanno nel 2026 i lavori per realizzare il primo lotto della Bretella di collegamento del porto con la viabilità nazionale. Sono partiti i lavori del sabbiodotto di Viareggio, opera indispensabile per garantire la piena accessibilità al porto, che porrà rimedio in via definitiva ai problemi di insabbiamento che limitano l'operatività dello scalo regionale.

Sul versante stradale, con la fine dei lavori sui lotti in corso sulla Due Mari nel 2026 sarà percorribile tutto il tratto da Siena a Grosseto, mentre sempre da parte di ANAS nel 2026 si prevede la conclusione dei lavori nell'empolese che porteranno alla realizzazione di un nuovo

ponte sull'Arno e di nuova viabilità di collegamento tra la SS 67 con la SP 106 nei comuni di Montelupo Fiorentino e Capraia e Limite, rendendo più fluida la viabilità dell'area, anche attraverso il cofinanziamento della Regione.

Per quanto riguarda le opere attuate direttamente dalla Regione, ammontano a circa 408 mln le risorse destinate dal 2020 ad oggi per adeguare, potenziare e mettere in sicurezza le **strade regionali**: dai 19 interventi ultimati dalla Regione a fine 2020, a pochi anni dall'acquisizione delle competenze svolte dalle Province fino a tutto il 2015, si arriva a fine 2024 a 34 interventi ultimati, con altrettanti interventi con gara o lavori in corso o in progettazione – varie opere sul territorio destinate a migliorare l'accessibilità e la sicurezza della rete regionale, dalle opere sulla FI-PI-LI per le quali la Regione intende verificare i tratti prioritari dove intervenire per migliorare la sicurezza e ampliare la sezione stradale, ai vari lotti della SR 69 di Valdarno realizzati ed in corso, alle opere sulla SR 71 nell'aretino, al tratto Castelfiorentino Certaldo sulla SR 429, alle opere nel pistoiese sulla SR 435 e SR 436, alle progettazioni in corso sulla SR 64 del Cipressino recentemente passata al demanio regionale, al Ponte sul Fiume sulla SR 74 nel grossetano, alle varianti di Staggia sulla SR 2 Cassia con lavori conclusi ed in corso, fino al Ponte sull'Arno a Signa. A queste si aggiungono le opere sulla viabilità locale di integrazione della viabilità regionale tra cui il Ponte sul Serchio a Lucca, la viabilità di Signa, Lastra a Signa e Campi Bisenzio nella Piana fiorentina.

Per **mettere in sicurezza ponti e viadotti** sulle strade regionali la Regione ha stanziato nella legislatura oltre 105 mln per interventi che hanno riguardato tutte le province e quasi 10 mln per progetti di **sicurezza stradale** a favore degli Enti Locali di cui 2 mln dall'ultimo bando ad oggi in corso.

Nell'ottica di non dimenticare nessuno dei 273 comuni che compongono il quadro unico e variegato del territorio toscano, che ho voluto valorizzare con una specifica normativa per la Toscana diffusa approvata nell'autunno scorso, abbiamo finanziato con contributi straordinari numerose opere sulla **viabilità locale**, al fine di garantire l'accessibilità anche alle aree più lontane e periferiche, a cui abbiamo destinato risorse anche all'interno dell'Accordo per la Coesione sottoscritto nel marzo 2024.

E in questo senso in quest'anno di fine legislatura intendiamo presentare un bilancio di quanto realizzato con un'attenzione in più alle diverse realtà territoriali, dall'area metropolitana alla costa toscana fino alle aree interne più periferiche, perché è soltanto guardando all'insieme delle diverse Toscani che possiamo costruire un percorso di sviluppo duraturo e resiliente per la nostra regione.

Eugenio Giani
Presidente della Giunta Regionale della Toscana

PREFAZIONE



Una mobilità sempre più verde e sostenibile. Questa è una delle priorità che come Regione ci siamo dati per fare della Toscana una regione carbon free, moderna e al passo con i tempi. E questo è ciò che possiamo affermare se ci guardiamo indietro e ripercorriamo il cammino effettuato dal 2020 ad oggi.

Abbiamo realizzato un **servizio di trasporto pubblico su gomma** unitario su tutto il territorio regionale – dopo un avvio non semplice del servizio da parte del nuovo gestore, che ha dovuto fare i conti con le difficoltà del Covid, siamo adesso nella seconda fase di attuazione del contratto, avviatasi a fine 2023, che ha previsto la riprogettazione della rete integrata con le linee tramviarie fiorentine e la progettazione delle reti deboli, affidate 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. Siamo intervenuti a garanzia della sostenibilità dell'equilibrio economico strutturale del contratto prevedendo misure volte ad evitare da un lato l'incremento delle tariffe e dall'altro la riduzione del servizio. E continuano a crescere gli utenti del servizio: 181 mila i cittadini che hanno scelto di spostarsi in autobus nel 2024.

Per migliorare la qualità del servizio e ridurre al contempo l'impatto ambientale del trasporto è stato realizzato in questi anni e sta proseguendo un importante programma di rinnovo del parco mezzi dedicato al trasporto pubblico su gomma: sono 677 i nuovi autobus urbani ed extraurbani entrati in servizio a partire dal nuovo contratto (acquistati direttamente dal gestore in attuazione del contratto o previsti nell'ambito di programmi di finanziamento a valere su vari strumenti), tra cui autobus ibridi ed elettrici che andranno a migliorare la qualità dell'aria delle aree urbane. Nel corso di tutta la durata del contratto si prevede il rinnovo di circa 2000 nuovi mezzi sui circa 2600 attualmente in servizio.

Nuovi mezzi più efficienti, con migliori prestazioni e risparmi energetici anche sul versante del **trasporto ferroviario**: dal 2020 ad oggi sono 71 i nuovi treni entrati in servizio, che hanno contribuito ad abbassare l'età media del materiale rotabile, scesa dai 18 anni del 2020 ai 12 anni del 2024. In ripresa il numero dei passeggeri, mentre alcune criticità sul servizio, in parte legate anche ai lavori in corso su gran parte delle linee toscane sia per interventi di manutenzione straordinaria che per lavori finanziati dal PNRR richiedono da parte della Regione un attento monitoraggio, svolto nell'ambito di una specifica cabina di regia con RFI e Trenitalia.

Ci siamo impegnati a sviluppare la **rete del sistema di trasporto tramviario**, che nell'area metropolitana ha dimostrato di rappresentare una valida alternativa al trasporto privato, come è evidente se consideriamo gli oltre 39 mln di passeggeri che nel 2024 si sono spostati in tramvia. Abbiamo a tal fine destinato importanti risorse PNRR, nazionali, comunitarie e regionali per finanziare la realizzazione delle varie linee di estensione della rete nell'area metropolitana, ed abbiamo avanzato inoltre richiesta di finanziamenti al Ministero per un primo lotto del collegamento metropolitano tra Firenze e Prato che sarà attuato direttamente dalla Regione. Abbiamo finanziato con risorse destinate del tutto dalla Regione il collegamento tra l'aeroporto ed il Polo scientifico di Sesto Fiorentino. E' entrata in esercizio da gennaio 2025 la Variante alternativa al centro storico, che consente di raggiungere piazza della Libertà e piazza san Marco con la linea 2 in partenza dall'aeroporto fiorentino; sono stati avviati i lavori della linea per Bagno a Ripoli mentre procedono le progettazioni per le altre estensioni. Sono oltre 33 i nuovi km previsti dalle varie estensioni programmate, per un totale di 73 nuove fermate, che rivoluzioneranno la mobilità cittadina, con importanti benefici in termini di minore congestione, riduzione delle emissioni, maggiore sicurezza. negli spostamenti.

Abbiamo investito molto per promuovere l'utilizzo della **bicicletta** come mezzo alternativo alla mobilità motorizzata, anche in integrazione con gli altri mezzi di trasporto, che soprattutto in ambito urbano rappresenta il mezzo spesso più efficace e sicuro per gli spostamenti. E' proseguita la realizzazione dei vari itinerari che compongono la rete ciclabile regionale: dalla Ciclopista dell'Arno dove è realizzato o in corso di realizzazione il 90% dell'itinerario, alle

Ciclovie Tirrenica e del Sole dove procedono gli interventi finanziati anche grazie a quasi 23 mln di risorse PNRR, che si chiuderanno nel 2026, alla Ciclovia Puccini su cui la Regione sta lavorando alla gara per realizzare alcuni primi tratti, fino alla Ciclovia Lucca-Pontedera che collega la Francigena con la Ciclovia dell'Arno.

Sul versante delle **opere ferroviarie** l'elettificazione delle linee potrà consentire importanti miglioramenti anche dal punto di vista ambientale, e su questo ricordo l'intervento di elettificazione della linea Empoli-Siena su cui è in corso il procedimento per l'approvazione della progettazione definitiva, mentre contribuiranno allo spostamento del trasporto dalla gomma a modalità a minor impatto ambientale le opere in corso relative al potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna, in coerenza con il progetto della Darsena Europa su cui si sono avviati i lavori, i raccordi ferroviari del porto di Livorno, il potenziamento dello scalo merci e dei raccordi ferroviari di Castelnuovo Garfagnana in via di conclusione.

Si tratta di importanti interventi che richiedono in alcuni casi tempi medio-lunghi che vanno al di là di una singola legislatura, ma che trasformeranno in senso più sostenibile i flussi della mobilità, a beneficio di tutta la collettività.

Stefano Baccelli

Assessore Infrastrutture, mobilità e governo del territorio

PREMESSA

Il Documento di monitoraggio del PRIIM 2025 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 31/12/2024 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 (DEFR)* 2024, 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 31/12/2024 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 primo trimestre 2025 è stato impegnato il 91% del totale delle risorse previste dal Piano a valere sul bilancio regionale per il periodo 2014-2027 (pari a 10 miliardi sugli 11 miliardi stanziati), ed è stato liquidato l'88% delle risorse impegnate (quasi 7,7)¹. 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 2026 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 dicembre 2024 rispettivamente il 93,8% ed il 98% delle opere; il tratto *Firenze Sud - Incisa Valdarno* è realizzato al 67,4%, con lavori ultimati sul territorio di Bagno a Ripoli 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. La Regione ha sollecitato il Ministero per l'avvio dell'intervento e la realizzazione delle opere collaterali da parte di ASPI tra cui in particolare la Bretella Le Coste -Casello Valdarno Lotto 2.

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 del tratto tra Firenze e Pistoia – oltre all'ampliamento delle careggiate le opere prevedono il potenziamento e la riqualificazione del Nodo di Peretola, che fluidificheranno il traffico dell'area oggi molto congestionata. L'intervento è strategico per la Regione ed è urgente che il Ministero approvi in tempi celeri il progetto esecutivo consentendo ad Autostrade l'avvio degli interventi.

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

¹ Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di gestione, Direzione Programmazione e Bilancio, aggiornati al 31 marzo 2025.

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 previsti tra gli “Studi e Progettazioni” il Lotto 4 Grosseto Sud-Fonteblanda e il Lotto 5b Fonteblanda–Ansedonia. E' indispensabile il completo finanziamento nazionale dell'opera.

La SGC E78 Due Mari. Proseguono i lavori per i lotti 4 e 9 sulla tratta Siena-Grosseto con previsione di ultimazione entro la fine del 2026, mentre sono stati approvati a fine 2024 i progetti definitivi del lotto 0 sulla tratta Siena-Rigomagno, 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 SR 71. Per i lotti approvati è necessario garantire il finanziamento nazionale.

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. Conclusa a dicembre 2024 la Conferenza dei Servizi decisoria sul progetto definitivo del primo stralcio del Sistema Tangenziale di Lucca (stralcio finanziato con per oltre 172 mln di cui 155 mln di risorse statali e 17 mln di risorse regionali).

Declassata di Prato. Approvato ad ottobre 2024 il progetto definitivo dell'opera di collegamento tra gli svincoli di Prato est e Prato ovest, essenziale per lo sviluppo dell'interporto di Gonfienti e delle attività economiche dell'area metropolitana. L'intervento prevede un costo di 67 mln ed ha trovato piena copertura finanziaria grazie al Contratto di Programma ANAS-Stato 2021-2025, approvato nel marzo 2024. Avviato da ANAS ad inizio 2025 l'appalto integrato dell'opera.

Ponte di Fibbiana. Proseguono 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 2026.

Ulteriori opere stradali ANAS. Proseguono i lavori di manutenzione straordinaria avviati da ANAS sul raccordo autostradale Siena-Firenze. 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 SS 1; lo svincolo Monteroni D'Arbia della SS 2 Cassia (tratto della rete con competenza trasferita dalla Regione ad ANAS nel 2018), tutti con progettazione in corso.

Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca. Si stanno avviando a conclusione i lavori per il raddoppio del primo tratto da Pistoia a Montecatini Terme (12 km): l'attivazione è prevista a settembre 2025 e consentirà, entro l'anno, il potenziamento del servizio da Pistoia e Montecatini e l'introduzione di una coppia

di treni veloci fra Lucca e Firenze. 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 ed interventi di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale per garantire la maggiore funzionalità dell'intera linea.

Il costo aggiornato è pari a 750,62 mln: 337 mln per la tratta Pistoia-Montecatini, 23,50 mln per la tratta Montecatini-Pescia e 390 mln per la tratta Pescia-Lucca. Il contributo straordinario regionale per la realizzazione delle opere propedeutiche dell'opera è pari a 35 mln.

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 interventi per migliorare l'accessibilità alle stazioni in corso nel 2025.

La linea ferroviaria Empoli – Siena - Chiusi. 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 Granaiole (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 attività propedeutiche all'avvio dei lavori del raddoppio tra Empoli e Granaiole, mentre è stato avviato a dicembre 2024 il procedimento di approvazione del progetto definitivo per l'elettificazione dell'intera tratta ferroviaria Empoli-Siena.

La Regione sostiene inoltre il potenziamento dell'intera linea fino a Siena quale opera prioritaria per il territorio; nell'Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI del 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.

Proseguono i lavori del gruppo tecnico 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 mld.

Il passante della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità si sviluppa per circa 7 km in sotterranea con due gallerie parallele 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. A maggio 2025 sono stati scavati in totale dalle due frese oltre 3 km; l'ultimazione è prevista nel 2028. 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, la fermata Circondaria. 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.

Fermata Ferroviaria Guidoni. La realizzazione della nuova fermata ferroviaria Guidoni sulla linea Firenze-Pisa, prevista nell'Accordo Quadro Regione Toscana-RFI è funzionale all'interscambio con altri mezzi di trasporto pubblici ed in particolare con la linea tramviaria T2 Vespucci, in prossimità della fermata tramviaria Guidoni. La fermata è a servizio dei flussi di traffico da/per Siena, Empoli, Pisa, Livorno, La Spezia e Pontremoli. I benefici attesi consistono in una migliore accessibilità al nodo ferroviario favorendo la decongestione stradale attraverso l'uso di modi di trasporto collettivi.

Ad inizio dicembre 2024 RFI ha convocato la Conferenza di Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo, attualmente in corso. L'avvio dei lavori è previsto da RFI nel 2026.

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, 51 mln per viabilità locale, mentre 113 mln sono destinati alla mobilità sostenibile (estensione tramviaria Linea 2.2 - Lotto 1). Sono in corso da parte della Regione e degli Enti locali le attività per dare attuazione degli impegni previsti dall'Accordo.

La viabilità di interesse regionale. Dal 2016 ad aprile 2025, 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 54 opere per circa 293 mln, di cui 14 opere con lavori avviati per 136 mln - dai lavori sulla SR 69 di Valdarno nei comuni di Reggello e nei comuni di Figline e Incisa Valdarno e Castelfranco Piandiscò alla variante sulla SR 445 della Garfagnana, dalla variante all'abitato di Staggia sulla SR 2 Cassia nel senese (lotto 2) ai vari interventi di adeguamento della SR 71 Umbro Casentinese Romagnola nell'aretino, dalla messa in sicurezza e adeguamento della SR 325 alla variante alla SR 429 tra Castelfiorentino e Certaldo, dal Ponte sul fiume Fiora (lotto 2) sulla SR 74 Maremmana ai lavori sulla SR 70 della Consuma nei comuni di Castel San Niccolò e Pelago. A queste si aggiungono 35 opere (inclusi interventi di risanamento acustico) con lavori conclusi, per 61 mln – tra quelli terminati si ricordano il lotto 2b della FI-PI-LI in provincia di Firenze compresi gli svincoli di Montelupo ed Empoli Est, sulla SR 69 nell'aretino il lotto 4 stralcio 1 in località Matassino e la variante di Ponte Mocarini, la Variante di Santa Mama lotto 2 sulla SR 71. Ulteriori 5 opere hanno la gara avviata o in fase di conclusione per circa 95 mln, mentre sono in corso le progettazioni per vari interventi, tra cui quelli finanziati nell'ambito dell'Accordo per la Coesione 21-27.

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).

Potenziamento FI-PI-LI – prospettiva Toscana Strade. Per potenziare la *governance* delle strade regionali nel settembre 2023 la Giunta 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 all'esame del Consiglio regionale.

Con riferimento alle opere realizzate sulla Fi-Pi-Li, si ricorda l'inaugurazione ad aprile 2025 dei lavori di risanamento acustico e ampliamento della carreggiata in comune di Firenze e la creazione sullo stesso tratto di una barriera anti rumore alta fino a 3,5 metri e posa di pavimentazione con asfalto fonoassorbente specifico. Il nuovo assetto della piattaforma stradale, con barriere arretrate e banchina più larga, potrebbe costituire un primo passo verso futuri allargamenti della S.G.C FI-PI-LI.

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 (gara pubblicata a gennaio 2025), 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 64 del Cipressino in Provincia di Grosseto e viabilità nelle aree geotermiche. 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, oltre ad 1,1 mln per interventi di manutenzione. Sono in corso le progettazioni dei lotti prioritari secondo quanto definito con i Comuni interessati, al fine di procedere celermente all'avvio delle prime gare. Altre risorse regionali sono state destinate allo studio di possibili miglioramenti dei collegamenti delle aree geotermiche con la viabilità statale e la costa: è stato definito in particolare il collegamento prioritario tra la Valdelsa e le aree geotermiche con previsione di avviare in tempi rapidi progettazioni e finanziamenti dei lotti prioritari.

Nuovo Ponte sull'Arno a Signa. In fase di chiusura la Conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo e l'aggiudicazione delle opere per l'acquisizione dei pareri degli Enti e dei soggetti interessati; l'inizio dei lavori è previsto nel 2026, con completamento 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'intervento 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 dal Fondo Sviluppo e 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 fondo 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 di conclusione 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 28 mln (di cui 18,15 FSC 14-20, 4,15 mln da bilancio regionale e 5,7 dagli Enti Locali). La fine lavori è prevista per l'anno in corso.

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 51 mln per la realizzazione di interventi sulla viabilità locale a valere sulle risorse FSC 21-27 (Del. CIPESS 25/2023): si tratta di 5,9 mln sulla tratta Madonna dell'Acqua-Cisanello nodi 2-3 a Pisa, 8 mln per interventi di viabilità nel territorio fiorentino, 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 cavalcavia 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, nell'ambito di specifici accordi con gli Enti Locali e tra questi si evidenziando in particolare 30 mln per rispondere alle esigenze di mobilità del territorio fiorentino, sono stati stanziati 30 mln a favore del Comune di Firenze per interventi di nuova viabilità, prevedendo nello specifico la realizzazione della viabilità connessa alla tramvia adiacente al fosso Macinante: un intervento che consente di creare un'alternativa di ingresso e uscita dalla città nel versante ovest, dalla manifattura tabacchi fino alla Piagge, per un miglior collegamento tra Firenze e la sua Piana.

Monitoraggio e messa in sicurezza dei ponti stradali. Complessivamente, dal 2020 a maggio 2025, ammontano a oltre 105 mln le risorse stanziati 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 138 mln per complessivi 168 ponti. Interamente finanziate le opere per 92 ponti; per ulteriori 11 ponti finanziata la progettazione per stralci funzionali. Gli interventi hanno interessato la Città Metropolitana di Firenze e tutte le Province toscane.

Trasporto pubblico

I passeggeri del trasporto pubblico locale. Dopo il crollo della domanda avvenuto nel 2020 in conseguenza della pandemia si assiste ad una ripresa del numero dei cittadini che decidono di spostarsi con i mezzi pubblici, con un saldo particolarmente positivo per i passeggeri che viaggiano in tramvia (+13% rispetto al 2019), un recupero pressoché pieno dei passeggeri del servizio di trasporto marittimo, mentre in aumento rispetto al 2023 ma non ancora tornati ai valori pre-Covid, i passeggeri del servizio ferroviario (67 mln a fronte dei 71 mln del 2019) e del servizio di trasporto su gomma (181 mln a fronte degli originari 212 mln, pur evidenziando che in ambito fiorentino il servizio tramviario può aver spostato dalla gomma alla tramvia parte delle utenze).

Per promuovere servizi di sharing mobility dedicati a chi sceglie di spostarsi con i mezzi pubblici, la Regione ha finanziato con 4 mln di risorse nazionali 20 progetti realizzati dalle aziende di trasporto pubblico locale che prevedono scontistiche o agevolazioni per l'acquisto di servizi di mobilità condivisa (carpooling, bikesharing, vehicle sharing, etc).

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 monitora costantemente l'andamento dei servizi, anche mediante continui confronti con gli Enti locali, ed è intervenuta per garantire la sostenibilità dell'equilibrio economico strutturale del contratto, prevedendo più misure finalizzate ad evitare incrementi di tariffe e riduzioni del livello dei servizi.

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 e dall'altro effettuato grazie ai vari programmi di rinnovo a valere su risorse nazionali, comunitarie, regionali.

A partire dall'avvio del contratto con il nuovo gestore e fino a tutto maggio 2025 sono stati immessi in servizio 412 nuovi bus urbani ed extraurbani acquistati in autofinanziamento da Autolinee Toscane.

A questi, si aggiungono i mezzi correlati ai vari programmi di rinnovo derivanti da finanziamenti pubblici di origine nazionale ed UE: dal 2023 fino a tutto maggio 2025 sono entrati in servizio 265 bus, tra cui i primi ad alimentazione ibrida ed elettrica, in alcuni casi destinati a specifici territori contribuendo a migliorare la qualità dell'aria cittadina (Comuni di Prato, Lucca, Livorno e Città Metropolitana di Firenze). Complessivamente, dall'avvio del servizio da parte del nuovo gestore unico fino a tutto maggio 2025, risultano pertanto entrati in servizio in Toscana 677 nuovi mezzi.

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 PNRR (oltre 50 mln per 10 nuovi treni già entrati in servizio), insieme ad altri programmi finanziati con risorse nazionali. A maggio 2025 sono 122 i nuovi treni in servizio

in Toscana dal 2014, 71 dal 2020 nell'ambito dei nuovi contratti, di cui 68 sulla rete nazionale e 3 sulla linea in gestione a TFT.

Nel 2024 la frequentazione dei treni ha continuato a crescere, avvicinandosi ai dati pre-pandemia: 67,3 mln i passeggeri nel 2024, a fronte dei 64,7 mln del 2023 e dei 71 mln del 2019; è aumentata l'offerta dei servizi (22,2 km/anno treno offerti), mentre d'altra parte sono diminuite regolarità e puntualità del servizio, anche a causa dei lavori in corso su gran parte delle linee toscane.

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. In vista dell'attivazione a settembre 2025 del raddoppio tra Pistoia e Montecatini è stato messo a punto il nuovo modello di offerta sulla Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio ed in previsione di altri interventi infrastrutturali programmati ed in corso sono stati definiti i programmi di servizi integrati ferro e bus sostitutivi per le linee Empoli-Siena, Faentina, Siena-Grosseto, Firenze-Pisa, Firenze-Arezzo-Chiusi, Pisa-La Spezia.

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 oltre 2 mln sono previste dal Fondo destinato al potenziamento e ammodernamento delle ferrovie regionali per l'eliminazione di passaggi al livello sulla linea. Sulla base degli indirizzi della Giunta Regionale (DGR n. 1525 del 19 dicembre 2024) è in corso la predisposizione della documentazione di gara per procedere all'affidamento della gestione dell'infrastruttura regionale mediante procedura ad evidenza pubblica; nelle more della conclusione della procedura è stata disposta la prosecuzione della gestione dell'infrastruttura da parte del gestore attuale LFI mediante atti d'obbligo.

La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano. E' in fase di avvio da parte della Regione la gara per il nuovo servizio di collegamento marittimo con le isole dell'Arcipelago, ad oggi in gestione a Toremar (contratto di servizio dal 2012 al 2024 e successivo contratto ponte firmato a dicembre 2024 e valido per tutto il 2025, prorogabile di un anno fino al 31 dicembre 2026). Per il rinnovo delle flotte destinate al trasporto marittimo la Regione Toscana ha ottenuto 41,3 mln di fondi nazionali che consentiranno l'acquisto di 3 unità navali veloci dedicate al trasporto passeggeri, nell'ambito di una Convenzione sottoscritta con il MIT nel dicembre 2024.

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. A seguito conclusione di procedura di gara, nel marzo 2025 è stato individuato da ENAC il nuovo operatore economico che svolgerà le tratte aeree da e per l'Isola d'Elba da aprile 2025 a marzo 2028.

Attività ispettiva sui servizi di TPL. Nel 2024 sono stati effettuati oltre 18mila controlli puntuali da parte del gruppo ispettivo regionale di vigilanza sui servizi di trasporto pubblico locale su ferro gestiti da Trenitalia e TFT – Circa 3600 i treni

controllati, mentre sono stati oltre 5800 i controlli sul servizio di TPL su gomma con oltre 1600 bus controllati.

Quasi 40 mila i contatti gestiti complessivamente nel 2024 dal numero verde regionale che gestisce le segnalazioni ed i reclami sul trasporto pubblico locale e fornisce informazioni agli utenti.

Piattaforma logistica toscana

I raccordi ferroviari di Livorno. Sono in corso 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 hanno riguardato essenzialmente la risoluzione di interferenze e interventi puntuali di adeguamento binari e opere di fondazioni profonde per il nuovo viadotto.

E' in corso la progettazione definitiva (finanziata anche con risorse regionali) degli ulteriori raccordi ferroviari di Livorno, dal costo di 735 mln: 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. E' prevista entro la fine del 2025 da parte di RFI la conclusione dei 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, coperto anche grazie ad un contributo straordinario regionale di 1,9 mln.

Per contribuire a ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci, incentivando il trasferimento delle merci da strada a ferrovia, a fine 2024 la Giunta ha aderito alla misura nazionale "Ferrobonus", stanziando 300 mila euro oltre ad una misura regionale di particolare attenzione per i nodi core della rete TEN-T di 600 mila euro sul triennio 2025-2027.

La Darsena Europa nel Porto di Livorno. Nel maggio 2025 è stato approvato il progetto esecutivo delle opere della prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, intervento dal costo di 450 mln, 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 sottoscritto ed approvato nel 2022 e successivamente aggiornato nel gennaio 2024.

In data 12 maggio sono stati consegnati i lavori. Per garantire il corretto inserimento ambientale dell'opera è stato costituito uno specifico osservatorio ambientale. 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 nel 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, con ultimazione prevista per fine 2026, 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): proseguono 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 e collaudati a febbraio 2025 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 a fine 2024 ha consegnato i lavori nei 3 porti, con ultimazione prevista entro il 2026.

L'Autorità Portuale Regionale. In totale sui 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale, dalla sua istituzione fino alla fine del 2024 la Regione ha finanziato oltre 26 mln di interventi, realizzati per il 67%. Tra le principali opere, 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): a seguito di approvazione del progetto esecutivo, a marzo 2025 sono stati avviati i lavori, con ultimazione prevista nel 2026. 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. E' in corso la redazione del documento di fattibilità finalizzata alla progettazione di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un nuovo ponte sulla SP 224 di attraversamento del canale Scolmatore in località Calambrone, nell'ambito di specifico Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2023 da Regione, Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Enti locali interessati e Port Authority 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. Nell'aprile 2025 la Regione si è espressa nell'ambito della procedura integrata di VIA-VAS del nuovo Masterplan presentato dal gestore Toscana Aeroporti, finalizzata all'approvazione del nuovo Piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze. Sono in corso i lavori del nuovo terminal e dell'ampliamento esterno dello scalo di Pisa in attuazione del nuovo Masterplan, mentre sono state destinate risorse regionali per il finanziamento del Piano di investimenti 2024-2025 per l'aeroporto di Marina di Campo presentato dal gestore Alatoscana.

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 programmazione comunitaria PR FESR 2021-2027 e nazionale FSC 2021-2027 che finanziano il lotto 1 della linea 2.2 verso Sesto Fiorentino fino al Polo scientifico (per rispettivamente 111,5 e 113 mln).

A fine gennaio 2025 è entrata in esercizio la linea 2 -Variante alternativa al centro storico, mentre sono in corso i lavori della linea 3.2.1 verso Bagno a Ripoli e proseguono le progettazioni delle estensioni verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio e l'estensione della linea 3.2.2 "Libertà Rovezzano". In fase di avvio le progettazioni di fattibilità del collegamento metropolitano tra Firenze e Prato (per il quale la Regione è soggetto attuatore ai sensi della L.R.30/2024) e per l'estensione della linea 1 verso l'ospedale Meyer su cui sono stati richiesti finanziamenti statali sull'avviso ministeriale per il trasporto rapido di massa (stanziati dalla Regione 9,5 mln per avviare la progettazione di fattibilità del primo lotto funzionale del collegamento metropolitano, dalla stazione centrale di Prato a Campi Bisenzio).

La mobilità urbana sostenibile. 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 2024 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 quasi 120 mln (con contributo da bilancio regionale di oltre 90 mln).

22,89 mln sono i finanziamenti PNRR destinati alla Toscana per le ciclovie turistiche di interesse nazionale: 17,435 mln per la Ciclovia Tirrenica (opere con lavori in corso o conclusi) e 5,455 mln per la Ciclovia del Sole (opere in corso, da avviare a gare 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 2024 è stato realizzato circa il 68% dell'itinerario (244 km), è in fase di realizzazione il 22% (81 km) e per il restante 10% 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. E' in corso di conclusione la progettazione esecutiva della Ciclovia Puccini di collegamento con la Ciclovia Tirrenica, con previsione di avviare entro il secondo semestre 2025 la gara per realizzare alcuni primi tratti da parte della Regione in qualità di soggetto attuatore, mentre si è conclusa la progettazione definitiva della Ciclovia Lucca-Pontedera che collega la Francigena con la Ciclovia dell'Arno, per la quale sono stati individuati alcuni primi lotti prioritari, finanziati grazie a risorse regionali e risorse del nuovo ciclo di programmazione comunitaria FESR 2021-2027.

Migliorare la sicurezza stradale. E' stato attivato a inizio 2025 un nuovo bando regionale con risorse per complessivi 2 mln destinate a cofinanziare interventi per progetti di sicurezza stradale promossi dagli Enti locali (Città Metropolitana di Firenze, Province e Comuni).

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 (60 mln di risorse dedicate, per un investimento complessivo di oltre 150 mln).

L'infomobilità. Proseguono gli interventi per l'informazione in tempo reale ai cittadini sulla mobilità in Toscana, anche attraverso i vari strumenti messi a punto dalla Regione: il portale web "Muoversi in Toscana" (327 mila visualizzazioni nel 2024 per un totale di circa 815 mila visualizzazioni dal 2022, anno di avvio della nuova piattaforma), il notiziario "Muoversi in Toscana info", disponibile per radio e TV, 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. Da novembre 2024 tutti i bus dedicati al trasporto pubblico locale sono dotati di dispositivi AVM che consentono il monitoraggio del servizio in tempo reale e di conseguenza l'informazione in tempo reale agli utenti, oltre che di tecnologie conta passeggeri per un monitoraggio continuo della frequentazione.

2. MOBILITÀ E TRASPORTI IN TOSCANA

Come già successo per il 2023, il quadro nazionale 2024 evidenzia una sostanziale stabilità nei livelli di domanda di trasporto per tutte le componenti, con l'eccezione del trasporto aereo che continua a crescere a ritmi sostenuti. Tutte le modalità di trasporto hanno completato la fase di recupero dopo la generalizzata flessione del 2020, attestandosi ad un livello fra il 5% e il 10% superiore rispetto ai valori del 2019. Solo il trasporto pubblico locale mostra ancora un gap pari a circa il 10%, che potrebbe però a questo punto definirsi ormai strutturale.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2020	Var. % 2022 - 2021	Var. % 2023 - 2022	Var. % 2024 - 2023
TRASPORTO STRADALE	VEICOLI LEGGERI	ANAS	-24%	+19%	+6%	+2%	+1%
		AUTOSTRADE	-32%	+25%	+14%	+5%	+1%
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-11%	+17%	+2%	+2%	+3%
		AUTOSTRADE	-14%	+16%	+3%	+1%	+2%
	AUTOBUS	ANAS	-32%	+29%	+10%	+9%	+2%
TRASPORTO FERROVIARIO	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	+25%	+121%	+21%	+2%
		IC/ICN	-57%	+33%	+58%	+22%	+4%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-44%	+16%	+43%	+6%	+2%
		IC/ICN	-24%	+31%	+3%	+2%	+1%
TRASPORTO AEREO	DOMANDA PASSEGGERI	PASSEGGIERI	-73%	+52%	+104%	+20%	+11%
		MERCI	-24%	+29%	+1%	-1%	+15%
	OFFERTA SERVIZI	MOVIMENTI	-57%	+35%	+55%	+9%	+8%
TRASPORTO MARITTIMO	DOMANDA PASSEGGERI	TRAGHETTI	-43%	+29%	+28%	+10%	+3%
		CROCIERE	-95%	+287%	+264%	+48%	+4%
	DOMANDA MERCI	MERCI VARIE	-9%	+8%	+2%	-3%	+1%
		TEU	-1%	+6%	+2%	-2%	+6%
		RO-RO	-6%	+16%	+5%	-3%	-2%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	DOMANDA	TOTALE *	-49%	+10%	+34%	+16%	n.d.
		di cui FERRO **	-57%	+24%	+40%	+17%	+3%
	OFFERTA SERVIZI	TOTALE *	-12%	+13%	0%	-1%	n.d.
		di cui FERRO **	-22%	+14%	+1%	0%	+2%
INTERPORTI	DOMANDA MERCI ***	TEU	+9%	+16%	+3%	-7%	n.d.
	OFFERTA SERVIZI ***	FERRO	-7%	+14%	-4%	-12%	n.d.

* Per Trasporto Pubblico Locale Totale si intende quello elaborato dai dati dell'Osservatorio Nazionale del MIT.

** Per Trasporto Pubblico Locale su ferro si intende esclusivamente quello dei servizi regionali erogati da Trenitalia.

*** I dati si riferiscono al traffico ferroviario intermodale delle merci in ingresso/uscita dagli Interporti italiani.

Il dato regionale conferma le tendenze nazionali: a fine 2024, infatti, con la sola eccezione del sistema tramviario fiorentino, la domanda di passeggeri sul trasporto pubblico locale evidenziava ancora un gap rispetto ai livelli pre pandemici. In particolare, al TPL su gomma manca ancora quasi il 15% della domanda registrata nel 2019, mentre per quello su ferro il gap si attesta al -5,4%. Considerato tuttavia il trend in costante aumento dal 2022 al 2024, non è da escludere la possibilità, nel prossimo futuro, di un ritorno a valori più prossimi a quelli pre pandemici. Anche in questo caso, possiamo comunque immaginare che tali dati evidenzino, almeno in parte, un nuovo livello strutturale della domanda di trasporto, frutto di nuove abitudini di mobilità con le quali le politiche pubbliche dei prossimi anni si dovranno confrontare in modo stabile.

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

Nel corso del 2024 ha continuato a manifestarsi il calo della produzione industriale, già palesatosi a partire dall'ultimo trimestre del 2022 e continuato ininterrottamente per tutto il 2023. La produzione industriale nel 2024 ha continuato a flettere nel Paese ed in tutte le regioni italiane: la Toscana chiude l'anno con il -5,1% del quarto trimestre rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. All'acquisizione di un andamento peggiore rispetto alla media nazionale per la Toscana ha contribuito il perdurare della flessione della produzione del comparto moda.

Il dato relativo alla produzione industriale è in contrasto, sebbene solo apparente, con quanto emerge dalla disamina dell'andamento delle esportazioni di beni. La dinamica delle esportazioni a prezzi correnti mostra per il contesto produttivo regionale un quadro favorevole (+13,8% nel 2024), ma influenzato dall'andamento anomalo della gioielleria aretina e per il resto prevalentemente guidato dai risultati di alcune realtà aziendali dell'industria farmaceutica e della meccanica fiorentina. Il dato complessivo, a prezzi dell'anno precedente, è più contenuto, +3,5%, e in linea con la dinamica osservata nel commercio mondiale (+2,4%).

L'aumento dell'export osservato nella seconda metà dell'anno risulta concentrato su poche produzioni ed è, almeno in parte, figlio di una dinamica prevalentemente transitoria. A crescere molto al di sopra della media regionale sono risultate, soprattutto, le vendite estere di gioielli, di prodotti dell'industria agro-alimentare, di mezzi di trasporto e di prodotti farmaceutici. I primi hanno continuato a rispondere alla forte domanda di metalli preziosi lavorati proveniente dalla Turchia, su cui pesano fattori contingenti legati alla forte inflazione registrata nel Paese.

I secondi, invece, sono stati spinti in valore dalla dinamica dei prezzi di lavorazione. Più radicati in elementi di carattere produttivo, invece, gli spiccati andamenti delle vendite estere di prodotti farmaceutici e di mezzi trasporto. Questi ultimi hanno beneficiato della favorevole dinamica della domanda rivolta alla nautica. Segnali di ripresa sono provenuti poi dai prodotti dell'industria cartaria e da quelli legati alle lavorazioni di base: prodotti chimici e articoli in gomma e plastica. In aumento le vendite estere di prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, mentre frena la corsa dell'export di macchinari, a cui hanno negativamente contribuito tanto le macchine per impieghi generali quanto quelle per impieghi speciali.

Continua su un territorio negativo, anche nel 2024, la dinamica delle produzioni legate al comparto moda, per la contrazione, ancora una volta, delle esportazioni di prodotti del lusso della provincia di Firenze. Questi ultimi, infatti, hanno contribuito in modo determinante alla flessione delle esportazioni di capi di abbigliamento e, soprattutto, di prodotti in cuoio e pelletteria e di calzature.

Nel 2024 il ciclo occupazionale conserva nell'andamento degli occupati una intonazione positiva, che tuttavia non è pervasiva in tutti i settori ed è comunque in lenta ma graduale regressione. Emergono infatti alcuni segnali di indebolimento della domanda di lavoro, più acuti nel comparto manifatturiero ed in particolare nei settori della moda. Il numero complessivo di addetti dipendenti resta sopra i livelli dell'anno precedente, ma le variazioni tendenziali mensili si sgonfiano progressivamente nel corso del tempo. Il decalage osservato nell'aumento degli addetti riflette la minore capacità del sistema produttivo di creare nuovi posti di lavoro: tra gennaio e ottobre 2024 sono state infatti attivate, come saldo fra avviamenti e cessazioni di rapporti di lavoro, 57mila nuove posizioni lavorative, contro le 66mila generate nello stesso periodo dell'anno precedente (-13,9%). A spiegare il rallentamento del mercato del lavoro è il calo delle assunzioni, particolarmente evidente nell'industria, per le difficoltà delle lavorazioni legate alla moda.

Il ricorso agli ammortizzatori sociali registra negli ultimi mesi un forte aumento: il numero di dipendenti medi con almeno un periodo di cassa integrazione, ordinaria o artigiana, cresce nell'arco dell'anno, soprattutto nella filiera della pelle che mostra sia l'incremento, sia l'intensità

maggiore di lavoratori con un periodo di cassa. Anche i licenziamenti per motivi economici sono in rialzo, anch'essi prevalentemente concentrati nel comparto della moda, e, a seguire, nelle costruzioni e nei servizi di trasporto e logistica. Riguardo alle tipologie contrattuali sono i lavoratori a tempo indeterminato a mostrare variazioni mensili tendenziali positive, seppur decrescenti. I contratti a tempo determinato restano allo stesso livello del precedente anno, mentre crescono i contratti di somministrazione a tempo indeterminato e le collaborazioni. A livello territoriale i sistemi locali con la crescita più bassa sono quelli a elevata specializzazione nei settori della moda e quelli del turismo balneare dato il calo delle presenze turistiche degli italiani.

Il 2024 si caratterizza per una sostanziale stabilità delle presenze turistiche sul 2023 (-0,2%), frutto di tendenze opposte sui mercati interni ed esteri. All'aumento delle presenze straniere (+5,7%), in particolare extra-europee (+11%), si contrappone la diminuzione degli italiani (-4,16%). Il calo della domanda nazionale – effetto delle dinamiche inflattive, della contrazione del potere di acquisto delle famiglie e delle conseguenti scelte di consumo, in presenza di un'aumentata competizione internazionale – era del resto già cominciato nello scorso 2023 ed è andato aggravandosi nel 2024. La riduzione riguarda pressoché tutte le regioni del Paese, ma a incidere di più, ed in negativo, sono i più forti mercati tradizionali, i toscani stessi innanzitutto, che calano del -10% e a seguire i lombardi (-6,2%) e i laziali (-8,1%). Insieme queste componenti determinano i tre quarti del calo complessivo del turismo domestico.

Sul fronte internazionale il principale apporto alla crescita delle presenze proviene rispettivamente dagli Stati Uniti, dalla Cina, dalla Germania e dai Paesi Bassi. Il mercato USA spicca come uno dei più dinamici in assoluto dopo la pandemia, con una crescita del 6,6% sul 2023 e di oltre il +35% sul 2019. Altrettanto importante, poiché segue anni di ripresa lenta e tardiva, appare il rimbalzo delle presenze dalla Cina (+75% sul 2023), pur se la strada per il recupero dei livelli precedenti il Covid è ancora lunga (-40% le presenze sui primi 9 mesi del 2019). Tengono i mercati tedesco e olandese (+2,3% e +2,8% rispettivamente le presenze), la cui dinamica di crescita sembra affievolirsi anche in conseguenza del peggioramento della congiuntura economica interna, in particolare in Germania.

Il 2024 segna anche il superamento dei flussi precedenti la pandemia per il Regno Unito, le cui presenze crescono di circa il 4,8% sul 2023. In terreno positivo sul 2023 si segnalano le altre principali nazioni dell'Europa del nord, occidentale e dell'est. La crescita congiunturale dei flussi provenienti dalle principali nazioni latino-americane e delle altre asiatiche e del vicino-oriente, in particolare Brasile (+18,5%), India (+35%) e Turchia (+64,2%), apporta un contributo significativo all'aumento complessivo dei flussi, sia quest'anno che rispetto al 2019. Rilevante, infine, la performance del mercato giapponese (+51,4% sul 2023), ancora molto in ritardo nel recupero dei livelli del 2019 (-51,2%).

2.2 RICONVERSIONE ENERGETICA E SOSTENIBILITÀ, IL CONTRIBUTO DEL TRASPORTO

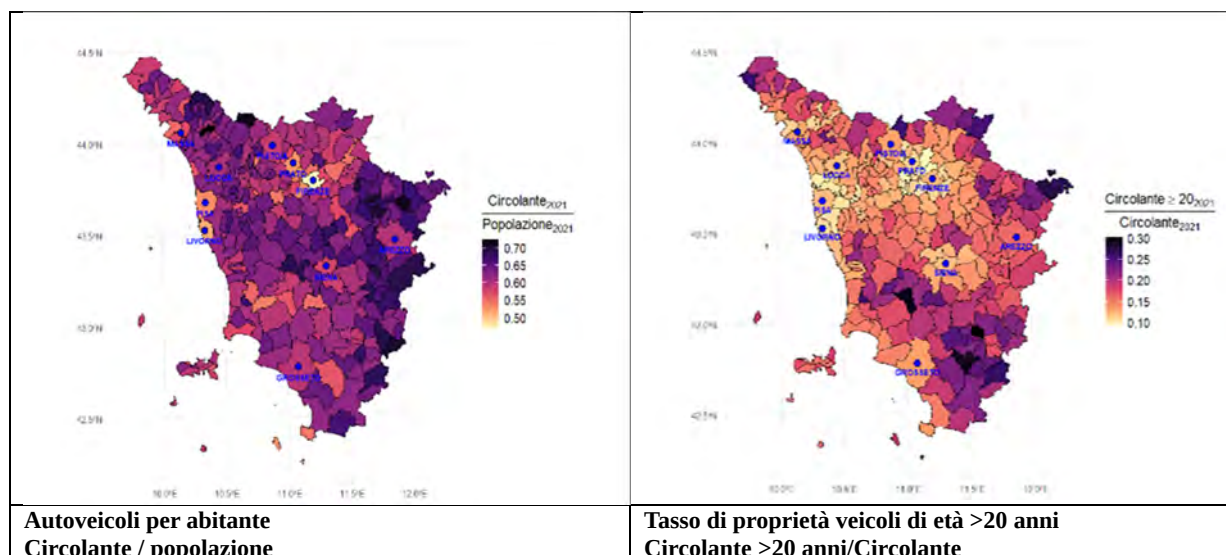
All'interno del quadro macroeconomico, il sostanziale recupero della domanda di mobilità dopo la marcata flessione postpandemica ha confermato l'urgenza di intervenire in maniera decisa sulla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto. A fronte di una domanda crescente e di profili di mobilità in costante evoluzione, la risposta pubblica si è concentrata da un lato sul governo della domanda, incentivando il ricorso al mezzo pubblico e a modalità sostenibili, e dall'altro sull'innovazione tecnologica, dapprima con l'introduzione di standard emissivi per le alimentazioni tradizionali e, più recentemente, con la spinta alla elettrificazione del parco mezzi pubblico e privato. L'iniziativa dell'Europa, sostenuta anche da rilevanti risorse finanziarie, è stata certamente un fattore determinante nell'indirizzare verso la de-carbonizzazione. Sono presto emerse le molteplici criticità di avviare tale percorso di riconversione, sul piano delle trasformazioni richieste ad un settore importante per la Toscana (come per l'Europa) come quello dell'automotive, da un lato, e sul piano di possibili fenomeni di nuove povertà indotte dalla

riconversione, dall'altro. Le importanti risorse rese disponibili attraverso il Pnrr hanno dato un forte impulso in questa direzione, senza però risolvere tutte le contraddizioni del processo, ma anzi lasciando al post 2026 il carico di un difficile adattamento ad nuova normalità. Seguire le trasformazioni in atto sul fronte dei comportamenti di mobilità, con particolare attenzione alla propensione alla riconversione tecnologica è, dunque, in questo momento particolarmente importante per comprendere la capacità di adattamento del sistema, le potenzialità del processo avviato, e le vulnerabilità del nostro territorio.

La struttura insediativa e produttiva della Toscana rende sostanzialmente inevitabile un ampio ricorso alla gomma, tanto da parte delle famiglie che da parte delle imprese. Un cambio di paradigma tecnologico rappresenta quindi un importante strumento nella lotta al cambiamento climatico. L'accesso ad una ampia rete di trasporto è infatti una componente imprescindibile della qualità della vita degli individui, che si configura come un diritto individuale che amplia il set delle capabilities dei cittadini. Solo attraverso un ampio raggio di spostamenti è possibile accedere a occasioni di lavoro e di vita che possono portare a una piena realizzazione delle proprie potenzialità. Tuttavia, il trasporto contribuisce in modo significativo alle emissioni di inquinanti locali e climalteranti, a danno dell'ambiente e della salute. Tanto più in Italia, storicamente caratterizzata da un accentuato squilibrio modale a favore della mobilità privata, con una propensione all'uso dell'auto particolarmente alta tanto da parte degli individui che delle imprese. Allo squilibrio modale corrisponde un numero di autoveicoli per abitante tra i più elevati in Europa - e in costante crescita - e una quota di merci trasportate via terra altrettanto elevata e derivano importanti costi a carico della collettività, relativi alla cura delle malattie, ai costi in termini di mancata produzione dovuti al tempo perso nella congestione e agli altri costi tangibili e intangibili. Il complesso delle esternalità da incidenti, emissioni, congestione e rumore raggiungono il 3% del Pil e pesano per il 15% sulla spesa pubblica e per il 43% sulla spesa sanitaria in Toscana

I target di decarbonizzazione fissati con la Climate Law europea, richiedono una transizione energetica che deve essere sostenuta da importanti investimenti, sia collettivi che individuali, con tempi di transizione variabili. In particolare, la decarbonizzazione del trasporto richiede trasformazione e investimenti sui quali c'è ancora scarsa consapevolezza e che rischia di lasciare a margine fasce importanti di popolazione. La disponibilità di una originale banca dati a livello micro di natura amministrativa sulla proprietà dell'auto in Toscana consente di indagare i comportamenti individuali relativi al parco mezzi, tra cui la scelta di acquisto di un veicolo elettrico. L'integrazione con dati fiscali consente, inoltre, di approfondire le relazioni di tali scelte con alcune caratteristiche individuali e familiari, quali la classe di reddito familiare, l'età e la localizzazione.

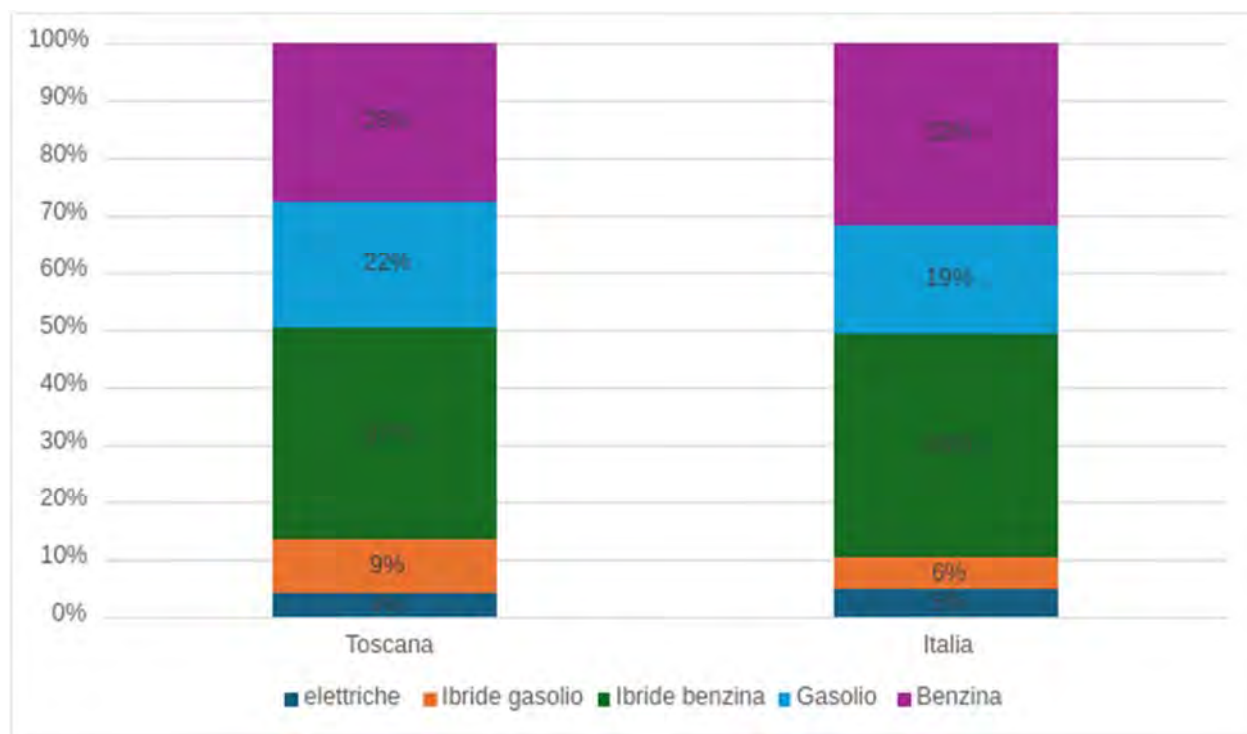
Nonostante la maggiore attenzione sociale al ricorso a modalità alternative di trasporto, e una crescente disponibilità di offerta, sia pure limitata ai principali centri urbani, il tasso di motorizzazione in Toscana non accenna a diminuire. L'aumento dello stock appare legato, più che a un aumento delle auto nuove, a un rallentamento delle radiazioni, nonostante il tasso di ricambio (nuove/radiazioni) rimanga comunque superiore all'unità (pari a 1,6% nel 2021). Cresce, dunque l'età media dei veicoli, fenomeno che caratterizza soprattutto le aree più periferiche della regione. Le auto più datate sollevano infatti preoccupazioni sia per la sicurezza sia per l'impatto sulla qualità dell'aria a livello locale ed è per questo che sono state avviate alcune politiche finalizzate a scoraggiare la circolazione delle auto più datate. Si pensi, ad esempio, allo scudo verde, da poco attivo nella città di Firenze per regolare l'accesso delle auto più inquinanti, ed ai possibili impatti distributivi sulle varie categorie di soggetti possessori di queste auto.



Fonte: Nostre elaborazioni su archivio tassa automobilistica

È evidente, dunque, che sono le aree periferiche, più difficilmente raggiungibili e con una popolazione più anziana, quelle caratterizzate da numeri più elevati di auto per abitante (soprattutto verso Arezzo e il casentino), e dalla più elevata percentuale di auto datate (fenomeno particolarmente concentrato nel grossetano). I centri urbani, al contrario, soprattutto nell'asse Firenze-Pisa, dimostrano caratteristiche opposte. I segnali di un tenace ricorso all'auto privata sembrano tuttavia riconducibili alla necessità di soddisfare la domanda di mobilità, che altrimenti troverebbe difficilmente soddisfazioni con altre modalità di trasporto.

Immatricolazioni per tipologia di alimentazione (valori %, 2023)



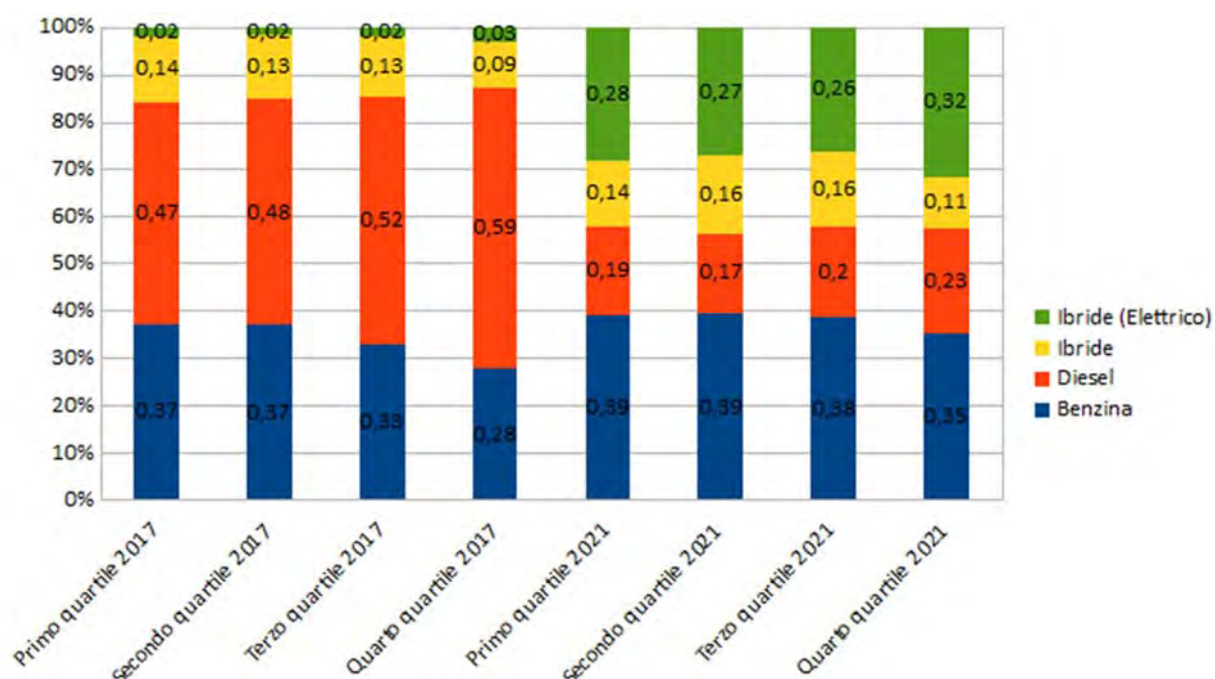
Nonostante una forte riduzione delle immatricolazioni di auto ad alimentazione interamente gasolio/benzina, il ricorso all'elettrico, sia a livello nazionale che regionale, appare ancora marginale, mentre emerge una forte crescita delle alimentazioni ibride. Tuttavia, una delle preoccupazioni in questa fase di transizione è rappresentata dalla sostenibilità per i bilanci familiari dell'acquisto di autovetture a basse emissioni, mediamente più costose rispetto alle

equivalenti ad alimentazione tradizionale.

La specificità della banca dati costruita per la regione Toscana a partire da archivi amministrativi di origine fiscale (bollo auto, ISEE, dichiarazioni dei redditi) consente di analizzare, sebbene solo con un orizzonte temporale che copre solo fino al 2021, le scelte relative alla mobilità privata, considerando in particolare modelli di alimentazione dell'auto a basse emissioni, tenendo conto dei redditi e delle caratteristiche sociodemografiche.

Dalla osservazione delle immatricolazioni per classi di reddito emerge una maggiore propensione ad acquisti di auto elettriche vs metano, da un lato, e diesel vs benzina dall'altro, al crescere della classe di reddito.

Immatricolazioni per quartile di reddito e alimentazione 2017 vs 2021



La distribuzione delle immatricolazioni per caratteristiche del veicolo e del proprietario evidenziano una ovvia età media inferiore per i veicoli ibridi e una anzianità media di oltre 14 anni per l'alimentazione a benzina. Le auto alimentate a gasolio presentano cilindrata, potenza e peso mediamente più alti, ma una età media e mediana dei proprietari inferiore a quella delle altre classi.

Immatricolazione Caratteristiche autovettura e proprietario per tipo di alimentazione 2021

Anno	Età Media Autovettura	Cilindrata Media	Kw Medi	Peso Medio	Età Proprietario Media	Età Proprietario Mediana
Benzina	14.3	1154	75.9	1658	52.3	53
Diesel	9.3	1663	92.8	2002	48.8	49
Ibride	9.06	1076	70.3	1666	50.4	51
Ibride/Elettrico	1.36	1233	75	1711	53.9	54

Focalizzandosi sul sottoinsieme della popolazione che presenta la dichiarazione Isee (sbilanciata sulle classi più basse di reddito disponibile) ma non dispone dell'auto di proprietà, si osserva una concentrazione di nuclei familiari piccoli (meno di 2 componenti), con un valore

Isee dichiarato mediamente inferiore a 10 mila euro e in maggioranza popolazione straniera. La distribuzione per età appare invece bimodale, con concentrazioni di frequenza attorno ai 30 anni e intorno ai 90 anni, quest'ultima associata probabilmente alla rinuncia alla guida autonoma. Si identifica, così, una fetta di popolazione che possiamo definire vulnerabile dal punto di vista dell'autonomia di accesso a mezzi di trasporto privati.

Tra le principali evidenze emergono quindi: la costante e perdurante crescita del parco mezzi per abitante, a fronte di un decrescente tasso di rinnovo e quindi sostenuta dal prolungarsi dell'età media delle auto; una quota di auto ad alimentazione diversa da benzina e gasolio ("green") sullo stock del parco auto ancora trascurabile, ma con una crescente importanza tra le immatricolazioni di auto ibride, mentre il full electric appare ancora caratterizzato da una penetrazione molto lenta; la presenza di una maggiore quota di auto di età superiore ai 20 anni nelle aree interne, dove spicca la presenza di auto ibrido-metano, mentre nel capoluogo regionale si osserva una minore intensità di motorizzazione e una più alta propensione all'acquisto di auto green; nonostante il reddito non appaia una variabile rilevante nella scelta dell'auto, l'acquisto di auto elettriche è certamente più difficile per le fasce più basse. Le differenze territoriali evidenziano inoltre la necessità di implementare politiche diversificate: se da un lato la dispersione insediativa nelle aree periferiche favorisce l'uso dell'auto privata, nel caso delle aree urbane gli investimenti in infrastrutture di trasporto pubblico possono costituire uno strumento per raggiungere contemporaneamente una migliore accessibilità territoriale ed una maggiore sostenibilità ambientale del trasporto. La realizzazione del sistema tramviario nell'area urbana fiorentina, si inserisce in questo contesto di interventi rivolti a favorire la riconversione modale, verso città ambientalmente più vivibili, ma anche a rafforzare la rete delle infrastrutture metropolitane, a favore di una area centrale più estesa, più connessa e più competitiva.

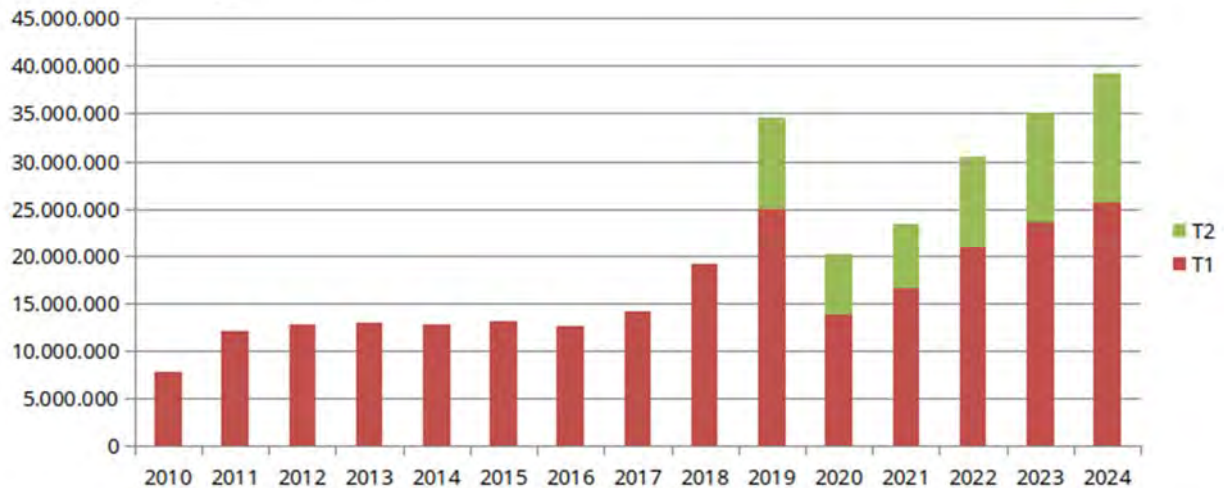
2.3 IL SISTEMA TRAMVIARIO DELL'AREA URBANA FIORENTINA

L'espansione della rete tranviaria da urbana a metropolitana nella città di Firenze rappresenta un progetto ambizioso che mira a trasformare radicalmente la mobilità nell'area del capoluogo toscano. È una risposta strategica alle complesse sfide della mobilità moderna, specialmente in una città come Firenze, dove il ricorso al mezzo privato è sempre stato molto elevato. L'importanza di questa infrastruttura risiede nella capacità di migliorare la connettività tra le diverse aree della città e (in prospettiva) della sua area metropolitana, offrendo un'alternativa efficiente, sostenibile e accessibile al traffico privato ed in ottica integrata rispetto alle altre modalità di trasporto pubblico.

L'espansione della rete ha anche rilevanti implicazioni ambientali. La riduzione del traffico veicolare contribuisce a diminuire le emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici, come il PM10 e il NOx, migliorando la qualità dell'aria in un contesto urbano spesso soggetto a criticità ambientali. Parallelamente, il sistema tranviario, alimentato elettricamente, rappresenta una soluzione sostenibile che riduce il consumo di combustibili fossili, supportando gli obiettivi di transizione ecologica della città.

L'attuale rete tranviaria fiorentina si sviluppa su percorsi protetti, dedicati esclusivamente al tram, garantendo tempi di percorrenza certi, alta regolarità del servizio, rapidità nei collegamenti, comfort a bordo e una frequenza elevata: dai 4 minuti nelle ore di punta ai 12 minuti durante la notte. Queste caratteristiche soddisfano le esigenze principali degli utenti del trasporto pubblico, rendendolo una valida alternativa al trasporto privato, con il vantaggio di un ridotto impatto ambientale rispetto al traffico privato. Le linee attualmente in esercizio sono entrate in funzione fra il 2010 (tratto Scandicci- Firenze SMN) e il biennio 2018 – 2019 (Estensione della Linea 1 tra Firenze SMN e il polo ospedaliero di Careggi e realizzazione della Linea 2 tra Firenze SMN e l'aeroporto Vespucci) fino al recente collegamento con piazza della Libertà e piazza San Marco a gennaio 2025.

Grafico 1 - passeggeri trasportati annualmente sul sistema tramviario fiorentino



Fonte: GEST

In termini di evoluzione dei passeggeri trasportati dal sistema tramviario, osserviamo un incremento costante nei primissimi anni di esercizio (2010-2013), per poi assestarsi su un valore sostanzialmente stabile (circa 13 milioni di passeggeri annui) fino alla realizzazione delle prime estensioni. Con l'entrata in funzione delle tratte aggiuntive nel biennio 2018-2019 si assiste ad un significativo incremento dei passeggeri che interessa tutto il sistema e che porta a quasi 40 milioni di passeggeri annui sul sistema, un aumento che risulta più che proporzionale rispetto all'incremento dell'offerta.

Chiaramente, parte del risultato in termini di passeggeri trasportati è dovuto anche alla rimodulazione dell'offerta che ha accompagnato l'entrata in esercizio dei diversi segmenti del sistema tramviario. In entrambe le fasi, infatti, le linee del trasporto pubblico su gomma sono state ridisegnate in modo da non sovrapporsi al tracciato tramviario ma in modo da addurvi l'utenza dalle zone periferiche al sistema verso le fermate.

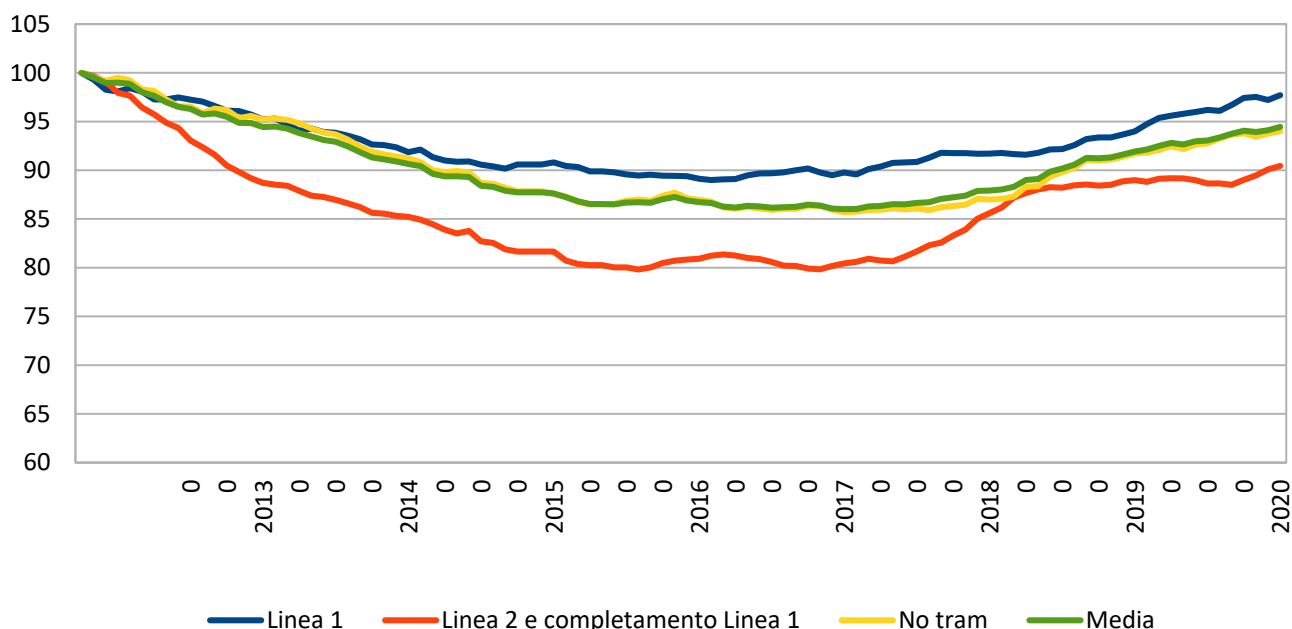
Rispetto ad altri comuni capoluogo di grandezza comparabile, infatti, Firenze evidenzia un sensibile aumento negli indicatori di utilizzo del trasporto pubblico proprio nel biennio 2018-2019, con le prime estensioni del sistema, rispetto ad una dinamica media che invece risulta molto più stazionaria quando non persino decrescente.

Le modifiche al sistema dell'accessibilità urbana hanno inoltre avuto dei riflessi in termini di attrattività residenziale delle zone connesse dal sistema tramviario. La frequenza e l'affidabilità del servizio rispetto al trasporto pubblico su gomma hanno reso zone prima periferiche più vicine alle funzioni urbane ospitate nel centro, e viceversa (si pensi al risparmio di tempo nei collegamenti tramite trasporto pubblico tra il centro e la zona di Novoli, ad esempio). Questo comporta un impatto potenziale sui livelli relativi dei valori immobiliari nelle diverse aree della città. L'analisi è però complicata dai numerosi fattori confondenti che determinano contemporaneamente l'andamento dei valori sul mercato immobiliare, come la programmazione urbanistica, i flussi turistici, la disponibilità di alloggi, etc. Tuttavia, si intuisce una generale pressione rilocalizzativa dal quadrante sud al quadrante nord dell'area fiorentina, che si accentua ulteriormente spostandosi dal centro verso le zone periferiche della città.

Guardando alla dinamica dei valori immobiliari nel periodo intercorso fra l'entrata in funzione della Linea 1 e l'immediato periodo pre-Covid (dove si innestano dinamiche che rappresentano in qualche modo una cesura col periodo precedente), possiamo guardare in maniera descrittiva a quanto successo nelle aree connesse dal sistema tramviario rispetto alle altre, che ne risultano più distanti. Separiamo i prezzi medi al metro quadro per gli immobili in tre categorie in base alle diverse tipologie di zona: i valori relativi alle zone connesse dalla Linea 1 (dal centro di

Scandicci fino al centro di Firenze), i valori delle zone connesse dalle linee entrate in funzione fra il 2018 e il 2019 (le zone fra il centro e le aree di Novoli e di Careggi), e infine i valori residui delle zone tuttora non connesse al sistema tramviario.

Grafico 12 – Andamento dei valori immobiliari nei comuni di Firenze e Scandicci in base alla presenza delle linee tramviarie (prezzi al mq su base mensile, 2012-2020)



Fonte: immobiliare.it

Possiamo individuare nel trend due diverse fasi: nel periodo 2011-2017 le zone connesse dalla Linea 1 hanno mostrato un trend leggermente più dinamico rispetto al resto delle zone, in misura crescente nel tempo, mentre allo stesso tempo le zone di futura connessione (quindi il quadrante nord-est) evidenziavano invece un andamento significativamente peggiore, forse anche per effetto dei disagi attesi in queste aree per i prolungati lavori di realizzazione delle nuove linee previste. Questo ultimo fenomeno tende però a invertirsi bruscamente in concomitanza con l'effettiva entrata in servizio dei nuovi collegamenti, quando il trend risulta marcatamente più dinamico tanto da ridurre il differenziale e riallinearsi con la dinamica media di lungo periodo.

L'espansione della rete tranviaria di Firenze rappresenta quindi un progetto di grande rilevanza, capace di rispondere alle sfide moderne della mobilità urbana e metropolitana. La trasformazione da un sistema puramente urbano a uno di portata metropolitana evidenzia il ruolo strategico che un'infrastruttura sostenibile può giocare nell'integrazione del territorio e nella promozione di una mobilità più efficiente. I benefici attesi includono una riduzione significativa delle emissioni di gas serra e inquinanti atmosferici, il miglioramento della qualità dell'aria e la diminuzione della congestione stradale, rendendo il trasporto pubblico un'alternativa sempre più attrattiva al mezzo privato. Sul fronte economico, l'espansione della rete tranviaria favorisce lo sviluppo delle aree servite, incrementando il valore immobiliare e stimolando nuove opportunità lavorative e commerciali. A livello sociale, l'infrastruttura gioca un ruolo chiave nell'inclusione, migliorando l'accessibilità ai servizi e riducendo le disuguaglianze territoriali, in particolare per i residenti delle aree periferiche. Questi aspetti sottolineano l'importanza di un approccio integrato alla pianificazione, in grado di massimizzare le sinergie tra i diversi ambiti urbani ed economici. In questo senso la disponibilità di risorse regionali e nazionali contribuisce alla realizzazione di un quadro unitario di investimenti infrastrutturali le cui ricadute economiche appaiono significative.

2.4 PNRR E PRIIM: GLI INTERVENTI E I LORO IMPATTI ECONOMICI

L'Europa ha posto tra le priorità la riconversione energetica del trasporto e ha dedicato non poche risorse all'ammodernamento della rete infrastrutturale, al rilancio degli investimenti e alla promozione della sostenibilità.

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 al recupero dei mancati investimenti del precedente decennio. 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 31/12/2024. Importi in milioni di euro.

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Variante di valico A1	Stradale	1.270,96	52,39	1.323,36	96,04%	-	Compreso il lotto 14 della Bretella di Firenzuola - ultimi interventi autostradali
Terza corsia A1: Barberino - Incisa	Stradale	2.236,20	286,91	2.523,11	88,63%	-	
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	50,00	1.217,18	1.267,18	4%	-	Dalle ultime ipotesi sullo studio di prefattibilità redatto da ANAS e riferito ai lotto 4 e 5B prevedono un costo di 412 m€, mentre per il lotto 5A, ad oggi approvato dal CIPE ricadente nel territorio di Capalbio, è ipotizzato un costo di 182 mln.

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							Costo lotti 2 e 3 da CdP Anas 2021-2025 pari a tot 623 mln circa. Risulta realizzato e funzionale il primo lotto Rosignano – San Pietro in Palazzi costo 50 mln. I precedenti importi riferiti al Costo totale di 1,500 mln di cui 210 mln realizzati si riferivano alle stime della tratta Toscana – Lazio. La diminuzione di costo evidenziata è inoltre dovuta alla rivisitazione del progetto da parte di SAT in funzione a quanto disposto con protocollo maggio 2015.
Grosseto - Fano	Stradale	620,72	1.465,61	2.086,32	29,75%	-	Non considerati lotti già conclusi e in funzione al 2014
Assi di Lucca	Stradale	-	380,40	380,40	-	17,00	Gli importi sono stati riallineati con le nuove previsioni economiche conseguenti agli avanzamenti progettuali e con gli aggiornamenti trasmessi da ANAS a febbraio 2025. Costituito da 2 stralci funzionali, di cui: - 1° stralcio da 178,20 mln - 2° stralcio (diviso in due lotti A completamento e B opere connesse) con progettazione finanziata da FSC 2014-2020 PO Infrastrutture (5 mln) e costo di 202,70 mln
Raccordo autostradale Siena-Firenze	Stradale	ND	ND	71,60	ND		Interventi manutenzione programmata ultimati 2019-2024: 29,6 M€ Interventi in corsi di esecuzione: 27,0 M€ Interventi di prossimo avvio e in progettazione: 15,0 M€ (principali interventi in corsi di esecuzione: manutenzione straordinaria Viadotto Falciani, Viadotto Docciaola).
E 45	Stradale	ND	ND	109,6	ND		Interventi manutenzione programmata ultimati 2019-2024: 20,9 M€ Interventi in corsi di esecuzione: 58,3 M€ Interventi di prossimo avvio e in progettazione: 30,4 M€ (principali interventi in corsi di esecuzione: manutenzione straordinaria Viadotto "Tevere IV", Viadotto Pozzale, Viadotto Mottarelle).
SS 67 Tosco-Romagnola: Ponte di Vallina	Stradale	-	84,43	84,43	-	-	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	-	173,39	173,39	-	-	Adeguamento del tratto fra la località S. Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano - variante di Rufina lotti 2A e 2B. 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	8,70	23,04	31,74	27%	3,50	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 reperire tra Provincia e Comuni.
SS1 - Variante in Comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Stradale	-	44,55	44,55	-	-	22 mln FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture. ANAS ha completato la progettazione definitiva dell'opera e ad aprile 2021 presentato istanza per l'avvio del procedimento di VIA statale.
Declassata di Prato - Asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato Est e Prato Ovest	Stradale	-	67,31	67,31	-	-	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. Gli importi sono stati riallineati con le nuove previsioni economiche conseguenti agli avanzamenti progettuali e con la proposta di Intesa ex DL 32/2019 trasmessa dal Commissario alla Regione a dicembre 2023 e gli aggiornamenti trasmessi da ANAS ad aprile 2023 per la ricognizione dei fabbisogni e priorità di intervento promossa dal MIT.

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Lotto Siena (Viadotto Monsindoli Sulla Ss223 Di Paganico) - Svincolo Monteroni D'Arbia Nord - Opere di completamento	Stradale	-	149,18	149,18	-	-	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	17,74	60,51	78,25	22,67%	-	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 AdSPMITS per Euro 55 milioni, la cui gestione è disciplinata da accordo di programma tra la stessa AdSPMITS ed il MIT
Bretella Piombino: Gagno-Terre Rosse	Stradale	18,5	-	18,5	100%		Fondo per le infrastrutture portuali (DI 52/2022)
Interventi sulla viabilità regionale e risanamento acustico di competenza regionale e provinciale	Stradale	921,73	393,49	1315,22	70,08%	946,86	Principali interventi di competenza regionale in corso/progettazione: SR 71 Nuovo svincolo in loc Pollino (4,05 di cui 3,15 FSC) SR 71 Variante Subbiano – Calbenzano lotto I (14,94 di cui 12,5 FSC) SR 71 Variante Subbiano – Calbenzano lotto II (12,80 mln di cui 11,50 FSC); SR 71 Variante di Cortona (18,00 mln di cui 14,83 FSC); SR 71 Variante Camucia lotto 3 (14,119 mln di cui 14,0 FSC) SR 69 Variante riva dx Arno lotto 3 (6,495 mln); SR 69 Variante riva dx Arno lotto 5 (18,5 mln); SR 429 Variante Castelfiorentino Certaldo lotto 3 (38,535 mln di cui 29,6 FSC); SR 70 Adeguamento (2,70 mln); Nuovo ponte sull'Arno (71,5 mln di cui 65,369 FSC 2021-27). SR 74 Il Lotto: Ponte sul Fiume Fiora (17,105 mln di cui 11,1 FSC); SR 64 Strada del Cipressino -adeguamento (65,46 mln di cui 65 FSC) SR 2 Variante Staggia 2 lotto (6,78 mln di cui 5,8 FSC); Miglioramento svincolo FI.PI.LI. con la SR 206 in località Vicarello (2,4 mln) SR 206 Intersezione con SP 11BIS e SP 8BIS LOTTO 2 (2,5 mln FSC); SR 206 Intersezione con SP 5BIS e SP 11TER LOTTO I (2,2 mln FSC); SR 445 Variante di Santa Chiara - Lotto 2 (5,5 ln FSC); SR 325 Messa in sicurezza ed adeguamento (2,86 mln di cui 2,71 FSC); SR 436 e alla SP 25 San Rocco, Larciano (15,0 mln di cui 11,4 FSC); SR 435 Intersezione con SP40, Serravalle Pistoiese (9,75 mln di cui 9,6 FSC); SR 436 Variante tra Pazzera e la SP 26 Camporcioni - 4° lotto (12,0 mln FSC) Interventi Ultime: SR 71 Variante di santa Mama 2° lotto (5,19); SR 69 Variante Ponte Moca-rini (8,08 di cui 7,8 mln FSC); SR 69 Variante riva dx Arno lotto 1 (3,97 mln); SGC FIPILI adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 - 1° stralcio (6,4mln); SGC FIPILI Completamento lotto 2A – Lavori viadotto del Turbone (1,9 mln) ; SR 69 Variante riva dx Arno lotto 4 stralcio 1 (1,0 mln); SGC FIPILI adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 - 2° stralcio (5,898 mln); Interventi Risanamento acustico su SR (2,39 mln); SR 74 rotoatorie in Loc. Madonna delle Grazie e in Loc. La Rotta (1,4 mln); FIPILI. Ripristino frana via Qua-glierini (3,37 mln); Variante alla SR 436 tra la loc. Pazzera e la SP 26 Camporcioni - 3° lotto (3,0 mln FSC); SR 2 rotoatoria di Isola d'Arbia (1,16 mln di cui 0,95 FSC); SR 2 Variante Staggia 1 lotto (3,21 mln di cui 2,7 FSC).

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Interventi viabilità integrata con la viabilità regionale	Stradale	18,80	35,51	54,31	34,6%	27,27	Interventi di progettazione e realizzazione viabilità locale integrata nei comuni di Lastra a Signa e Signa finanziati con 3,33 mln FSC 2014-2020, 1,14 mln Risorse regionali e 0,86 mln EE.LL. Interventi nei Comuni di Signa, Lastra a Signa e Campi Bisenzio finanziati con risorse FSC 2021-2027 dell'Accordo per la Coesione 2024 per complessivi 23,00 mln 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.
Manutenzione e messa in sicurezza ponti	Stradale	18,87	51,58	73,26	26%	53,91	
Miglioramento accessibilità e sicurezza strade nelle aree interne - Fondo complementare del PNRR	Stradale	4,77	15,48	20,25	24%	1,00	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	24,12	57,24	81,35	26,65%	55,66	Principali interventi sulla viabilità locale: Accordi per i Piccoli Comuni annualità 2020-2021-2022- 2023 (10,52 mln di cui 7,69 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) Riqualficazione 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 ripristino e messa in sicurezza di tratti della strada che collega Porto Santo Stefano a Porto Ercole, nel Comune di Monte Argentario (2 mln).
Viabilità locale in attuazione dell'Accordo per la Coesione FSC 2021-2027	Stradale	2,5	81,91	84,41	2,96	51,55	Principali interventi sulla viabilità locale: - Realizzazione ponte definitivo e viabilità alternativa in sostituzione del ponte storico a Buriano, finanziato con 21,00 mln FSC; - Collegamento Viale XI Agosto – Careggi. Comune di Firenze. Adeguamento funzionale viabilità di superficie - finanziato con 8,00 mln FSC; - Riqualficazione dell'area produttiva di Via Genova adeguamento accessi su Via Senese, Comune di Grosseto, finanziato con 1,294 mln FSC; - Opera sostitutiva in sottopasso del cavalcavia della linea tirrenica di via degli Acquedotti, Comune di Livorno, finanziato con 5,00 mln FSC e 32,46 mln risorse EELL; - Nuovo asse suburbano tra rotonda dell'Acquacalda e rotonda Castracani tratto B Comune di Lucca, finanziato con 3,00 mln FSC 0,1 mln risorse regionali, 0,4 risorse EELL - Nuova viabilità tra SS439 e SS12 Pisana, tratto tra via Pellegrini e via Sillori, Comune di Lucca, finanziato con 2,96 mln FSC; - Viabilità di raccordo Nord - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello. Tratto funzionale compreso nodi 2-3, Provincia di Pisa, finanziato con 5,9 mln FSC - Realizzazione di rotonda tra Via Ponte alla Ciliegia e la circonvallazione SP45 in Comune di Chiesina Uzzanese, Comune di Chiesina Uzzanese, finanziato con 0,295 mln FSC; - Manutenzione straordinaria di adeguamento sismico ponte stradale di via G. Marconi, Comune di Poggibonsi, finanziato con 0,8 mln FSC; - Strada di collegamento tra la frazione di Costalpino e la loc. Pian delle Fornaci, Comune di Siena, finanziato con 2,2 mln FSC; - Trasformazione a rotonda dell'intersezione tra strada Fiume e nuovo collegamento con Fontebecci, Comune di Siena, finanziato con 1,00 mln FSC.
Interventi di sicurezza stradale - bando 2019 e 2020	Stradale	15,35	0,06	15,41	100%	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

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							la realizzazione delle opere per quasi 16mln.
Raddoppio PT-LU	Ferroviario	262,85	487,77	750,62	35%	35,00	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024, il finanziamento delle opere di potenziamento della tratta Pistoia Lucca risulta ripartito in 120,22 M€ MEF, 206,9M€ MIT, 35,00 M€ regionali, con assegnazioni in proiezione programmatica breve, in priorità 2, pari a 387,98 M€. Con la LR 48/2023 è stato modificato l'articolo 5 della l.r. 44/2022 eliminando le parti relative al finanziamento del raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia-Lucca, per recuperare spazi a nuovo debito regionale e finanziare interventi immediatamente cantierabili, fermo restando l'interesse della Regione alla realizzazione del raddoppio, oggetto da molti anni di una serie di aggiornamenti che ne hanno prorogato le previsioni di avvio e conclusione. RFI in novembre 2024 ha comunicato incremento di costo delle opere di upgrading della tratta Montecatini Terme – Pescia di 2 M€ e confermato l'attivazione del raddoppio della tratta Pistoia Montecatini Terme per settembre 2025.
Alta Velocità FI - Nodo di Firenze	Ferroviario	1.122,74	1.612,28	2.735,02	41%	-	Da Monitoraggio CIPE al 31/12/2024..
Accessibilità nuova stazione AV Belfiore	Ferroviario	-	135,00	135,00	-	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024: costo People mover 89,40 M€ e Fermata Circondaria 45,60 M€, il finanziamento risulta pari a 47,10 M€ MEF e 87,90 M€ da assegnare (Fabbisogni finanziari a completamento).
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	2,43	24,57	27,00	9%	20,2	Costo aggiornato a seguito di progettazione definitiva approvata con intesa Stato-Regione del 22 maggio 2019. 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. Opere principali avviate in settembre 2022. Con nota del 27/11/2024 RFI ha comunicato che erano in corso le lavorazioni per la realizzazione delle fondazioni delle pile dell'opera di scavalco e dei rilevati di approccio; segnalando che a seguito del rinvenimento di terre inquinate si sono rese necessarie procedure di istruttoria ambientale che hanno comportato rallentamenti nell'esecuzione dei lavori, determinando effetti sui termini di completamento dell'opera che saranno quantificabili a completamento dei richiamati procedimenti ambientali.
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	-	735,00	735,00	-	2,50	Nel Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024, l'intervento riporta un costo di 735 M€ (Guasticce- PI-Vada 426 M€ e ByPass Pisa 309 M€) con totale risorse assegnate, comprensive del finanziamento delle opere per lo scavalco ferroviario di Livorno, pari a 39,10 M€ di cui 25,20 M€ da parte di Regione, EELL, terzi ed autofinanziamento. Costo aggiornato da RFI a seguito dell'aggiornamento del quadro economico ad esito della progettazione. Con nota del 27/11/2024 RFI ha comunicato che risultano finanziati circa 12 M€ a valere sull'aggiornamento 2024 del CdP-I 2022/2026 per lo sviluppo delle attività progettuali.
Raddoppio Empoli Granaiole	Ferroviario	16,18	213,54	229,72	7,04%	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024, insieme alla previsione di Elettrificazione linea Empoli Siena, con costo complessivo per il raddoppio pari a 229,71 M€ e pagamenti eseguiti per 16,18 M€. Totale risorse assegnate 263,71 M€ MEF e 85 FSC/PAC. Intervento commissariato, con nomina del Commissario di cui al D.P.C.M. del 5 agosto 2021.
Elettrificazione linea Empoli Siena.	Ferroviario	-	119,00	119,00	-	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024, insieme alla previsione di Raddoppio linea Empoli Granaiole. Totale risorse assegnate 263,71 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	11,39	35,46	46,85	24,31%	-	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). Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024: costo Potenziamento linee Faentina e Valdisieve 40 M€ interamente finanziato con avanzamento contabile al

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							28%. Si è scelto di mantenere in tabella il dato dell'impegno del protocollo 2017, anche se RFI riferisce che ad oggi sono disponibili 40 mln
Potenziamento della linea ferroviaria Lucca - Aulla e dello scalo merci della Stazione di Castelnuovo in Garfagnana	Ferroviario	11,82	2,09	13,90	85,00%	1,90	Intervento previsto da Accordo di Programma sottoscritto nel luglio 2019, che prevedeva la realizzazione di opere per un importo stimato di 6,15 M€ dei quali da RFI SpA 4 M€ in conto investimenti tramite le risorse del Contratto di Programma vigente; 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). Per le mutate condizioni di finanziamento di cui all'art. 5 l.r. 44/2022, nell'anno 2023 è stato sottoscritto l'atto integrativo all'Accordo di Programma, reso efficace con DPGR n. 213 del 07/12/2023 e pubblicato sul BURT n. 50 del 13/12/2023, includendo nelle variazioni anche la predisposizione del sottopassaggio viaggiatori ed il relativo incremento di costo a 13,9 m€, sia per i maggiori lavori che si è reso necessario eseguire sia per gli incrementi dei costi per le materie prime e l'energia registrati nell'ultimo biennio. In relazione a detto incremento di costo si è reso necessario prevedere una integrazione del finanziamento a carico di RFI.
Potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna	Ferroviario	261,48	303,52	565,00	46,28%	-	Da Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026, aggiornamento 2024, il Costo complessivo è pari a 565,34 M€ con risorse assegnate 526,62 M€ MEF, con fondi PNRR e pagamenti eseguiti per 261,48 M€.
Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali AR-(SI)	Ferroviario	-	2,10	2,10	-	-	Le modalità di attuazione degli interventi e di erogazione delle risorse sono stabilite dal decreto del MIT 26 luglio 2022, n. 235. L'importo è stato rideterminato in euro 2.105.434 con DM 332 del 23.12.2024 non avendo il soggetto attuatore LFI stipulato le OGV entro il previsto termine del 31.12.2023
Attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale – linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga - con sistema di sicurezza ERTMS.	Ferroviario	11,63	3,27	14,90	78,05%	14,90	Il progetto è finanziato con risorse regionali per euro 14.888.479,62
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 lotto 1	mobilità sostenibile	-	228,40	228,40	0,00%	228,40	Nell'ambito del nuovo PR FESR 21-27 è previsto il cofinanziamento della linea verso Sesto Fiorentino per un totale di 111,5 mln di cui 94,77 mln con la previsione di ulteriori 16,7 mln se nel 2025 verrà raggiunta la clausola di flessibilità. Atti di riferimento: Decisione GR n. 41 del 23/10/2023 Decisione GR n. 40 del 20/11/2023 DGR n. 289 del 13/03/2024 DGR n. 629 del 27/05/2024 DGR n. 940 del 5/08/2024 DGR n. 1252 del 4/11/2024 DD n. 5695 del 21/03/2025
Estensione del sistema tramviario della piana fiorentina Linea 2 tratta Aeroporto-Polo Scientifico Sesto Fiorentino lotto 2	mobilità sostenibile	-	41,00	41,00	0,0%	-,00	Il Comune di Firenze presenterà istanza di finanziamento a valere sull'Avviso 3 del MIT (scadenza prorogata al 30/05/2025).
Estensioni del sistema tramviario della piana fiorentina: Piazza della Libertà fino a Bagno a Ripoli	mobilità sostenibile	18,65	438,35	457,00	4,1%	83,15	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)

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							Costo totale ripreso dalla Deliberazione di Giunta comunale n.453 del 3/10/2023. Con DGR n. 629 del 27/05/2024 sono state prenotati gli 80 mln (70 mln regionali e 10 FSC 14-20) per la realizzazione dell'intervento e con DD n. 15973 del 9/7/2024 sono stati assunti i relativi impegni di spesa. Con DGR n. 1398 del 25/11/2024 è stato approvato il Disciplinare per la rendicontazione della spesa
Estensione del sistema tramviario della piana fiorentina Linea 4.2 Piagge - Campi	mobilità sostenibile	-	283,45	283,45	0,00%	4,3	Vista la deliberazione della Giunta regionale del 5 aprile 2016, n. 268 che approva lo schema di Accordo per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'area metropolitana, successivamente firmato dagli enti in data 1 giugno 2016; 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. Sulla base delle prestazioni affidate dal Comune di Firenze, comunicate con pec n. 312912 del 8/8/2022, è stato predisposto il Decreto dirigenziale n. 17583 del 5 settembre 2022, modificato con DD n. 23977 del 10/11/2023, con il quale sono stati assunti i relativi impegni di spesa per 2.303.273,79 euro (1.151.636,90 sull'annualità 2022 e 1.151.636,89 sull'annualità 2023) e con DD n. 4009 del 16/02/2024 che impegna ulteriori risorse fino al contributo massimo pari 3,35 mln di euro previsto dall'AdP. Con DGR n. 899 del 1/8/2022 è stato approvato il Disciplinare per la rendicontazione dell'intervento. Il costo totale è stato ripreso PNRR dalla Determina n. 6628/2023 del Comune di Firenze
Estensione del sistema tramviario della piana fiorentina Linea 4.1 Leopolda - Le Piagge	mobilità sostenibile	-	200,00	200,00	0,0%	-,00	
Estensioni del sistema tramviario della piana fiorentina: tratto nord "Capolinea – Ospedale Pediatrico Meyer"	mobilità sostenibile	-	38,00	38,00	0,0%	0,18	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. Con la II legge di variazione al BP 24-26 sono state stanziare risorse aggiuntive pari 80 mila euro, per complessivi 180 mila euro. Le risorse sono state impegnate con DD 15974 del 10/7/24 e DD 23655 del 21/10/24. Il Comune di Firenze presenterà istanza di finanziamento per la realizzazione dell'intervento sull'Avviso 3 del MIT (scadenza prorogata al 30/05/2025).
Collegamento metropolitano "Firenze – Prato"	mobilità sostenibile	-,00	489,00	489,00	0,00%	9,50	Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 (art.7) è prevista la destinazione di risorse regionali (100 mila euro) 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". Con DGR n. 629 del 27/05/2024 sono state destinate ulteriori 250 mila euro a valere sul Bilancio finanziario gestionale 2024-2026 per la prosecuzione degli studi per il collegamento metropolitano "Firenze - Prato" di cui all'art. 7 dell'Accordo di Programma, nelle more del suo aggiornamento, per gli ulteriori approfondimenti tecnico-ingegneristici del lotto funzionale Prato – Campi Bisenzio, anche sulla base della documentazione progettuale richiesta per la partecipazione ad eventuali opportunità di finanziamento nazionali e comunitarie. Con DGR n. 26 del 20/01/2025 sono state destinati 9,5 milioni di euro del Bilancio finanziario gestionale 2025-2027 alla copertura delle spese di progettazione di fattibilità tecnico economica del Lotto funzionale Prato-Campi Bisenzio del collegamento infrastrutturale metropolitano Firenze Prato, è stato preso atto della documentazione progettuale relativa al lotto e dato mandato alla Direzione per la presentazione dell'istanza di finanziamento a valere sull'Avviso 3 del MIT.

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							L'istanza di finanziamento è stata protocollata in data 24 gennaio 2025.
Piste ciclabili e mobilità sostenibile	mobilità sostenibile	28,82	80,37	118,58	32,22%	89,44	Interventi relativi a piste ciclabili urbane e ciclovie Regionali. Per "Costo totale", si intende il costo totale ammissibile; per "Realizzato" e "Da realizzare" si intende la stima delle spese liquidate e da liquidare, proporzionalmente all'andamento della rendicontazione dei finanziamenti regionali
PIU	mobilità sostenibile	11,28	-	11,28	100%	9,44	"PIU Cecina: ALLENAMENTO..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	-	450	450	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	16,10	-,00	16,1	100,00%	12	Area di business per la logistica industriale Accordo di Programma approvato con DPGR n. 109/2019 (integrato con DPGR n. 189/2023). Dati da Monitoraggio bimestrale ai sensi del richiamato AdP, riferito a dicembre 2023. L'intervento al 31/12/24 era in fase di collaudo.
PRP Marina di Carrara - Progetto waterfront	Portuale	11,50	39,37	50,87	22,61%	12,75	8,2 mln statali (L.84/94, art. 18 bis "fondo nazionale porti") 2,26 mln CEF, 10, 15 mln Fondo complementare PNRR, 12,74 quota investimenti coperta da risorse regionali (rimborso mutuo AdSP), AdSP MLO 17,52, TOT. 50,87 Lotto 4 lavori ultimati; Lotti 1 e 2 lavori consengati, ed in corso al 31/12/24
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	17,88	8,89	26,78	67%	26,78	
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. CIPESS n. 79/2021. Convenzione Regione – Comune sottoscritta a Sett. 2022 (schema approvato con Decreto Dirig. n.18541 del 19-09-2022).
Accessibilità porti turistici regionali (non di competenza APR)	Portuale	0,16	0,31	0,47	33%	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	5,11	-,00	5,11	100,00%	0,70	Principali interventi: Consolidamento Ponte Mobile; Consolidamento sponde Navicelli (PSC); Lotto 5 Canale dei Navicelli;

	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Vie navigabili di interesse regionale gestite da APR	Fluviale	3,63	-,00	3,63	100,00%	-,00	
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), conclusosi nel 2023. Il Dibattito Pubblico assume a riferimento un livello di progettazione pari ad un PFTE.
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.
Aeroporto dell'Elba di Marina di Campo: interventi di adeguamento infrastrutturale	Aeroportuale	3,25	-,00	3,25	100,00%	3,25	Al 31-12-2023 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	2,06	-,00	2,06	100,00%	0,10	Gli importi inseriti 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
TOTALE		7.114,77	12.740,15	20.048,30	35,5%	1.922,00	

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 mostrano un orizzonte temporale eterogeneo. Alcuni sono in corso di esecuzione, ma la loro data di completamento è incerta per problematiche legate alle modalità operative (ad esempio, le autostrade). Altri hanno terminato la fase progettuale e sono prossimi all'apertura dei cantieri, sebbene con difficoltà legate alla disponibilità finanziaria o alla risoluzione di contenziosi locali. Altri ancora prevedono un periodo di realizzazione più lungo (come gli interventi aeroportuali, che si estendono per il prossimo quindicennio). La certezza dei tempi e l'effettiva concretizzazione delle opere previste sono un fattore chiave per il successo della strategia complessiva di governo del territorio. Una volta completati i lavori, l'operatività delle infrastrutture accrescerà il potenziale di competitività della Regione e, di conseguenza, il tasso di crescita del sistema economico, tramite la diminuzione del costo complessivo del trasporto e l'aumento dell'accessibilità regionale.

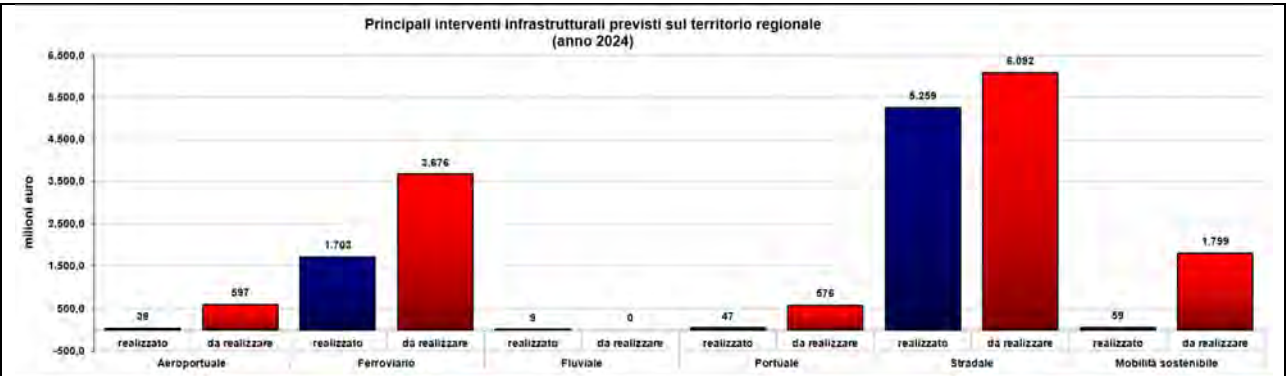
Complessivamente gli interventi in tabella ammontano ad una spesa pari a circa 12.7 miliardi di euro nell'orizzonte temporale 2025 - 2030, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (48%). Sul versante dell'occupazione, gli interventi attiveranno più di 132 mila unità di lavoro dipendenti e circa 93 mila unità di lavoro autonome, che corrisponde ad una media annua di circa 25.000 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 2025 - 2030 (Milioni di euro e Unità Lavoro Annuo)

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferroviario + urbano	Portuale+ Fluviale	Aeroportuale	TOTALE	TOT./ anno
PIL	5053	6083	270	355	11761	1307
Unità di lavoro dipendenti	57960	66215	2993	4969	132137	14682
Unità di lavoro autonome	40553	45142	2053	5975	93722	10414
Unità di lavoro totali	98513	111357	5046	10944	225859	25095

Fonte dati: stime IRPET.

Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2024, per tipologia di intervento (Importi in mln €)

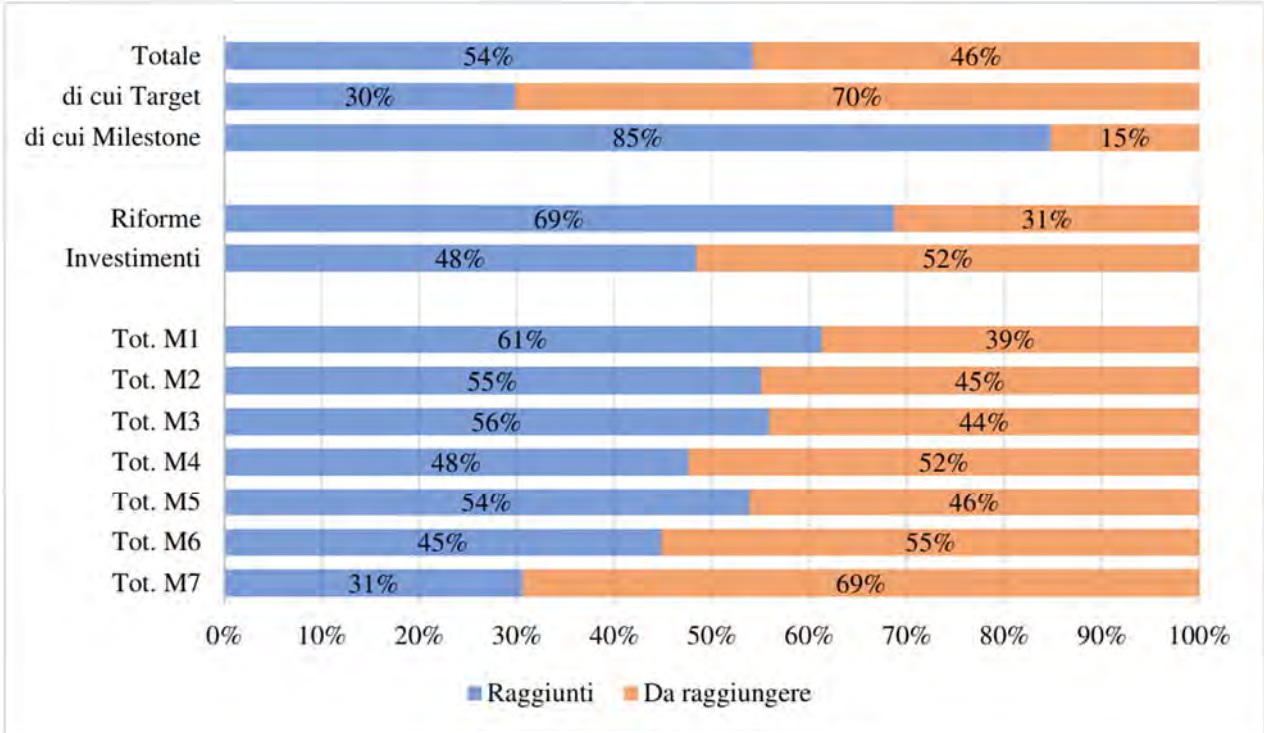


Fonte: Regione Toscana

Sulla base dell’ultima Relazione semestrale del Governo sull’attuazione del PNRR (marzo 2025) e della Relazione semestrale sullo stato di attuazione del PNRR della Corte dei Conti (maggio 2025), l’Italia è lo Stato Membro dell’Unione Europea che ha ricevuto, finora, l’importo economico più rilevante, pari a 122 miliardi di euro in termini assoluti e al 63% della dotazione complessiva del Piano. Con la richiesta di pagamento della settima rata, l’avanzamento finanziario del Piano supererà quota 140 miliardi di euro corrispondente a oltre il 72% del finanziamento complessivo del PNRR.

Se guardiamo alla percentuale di raggiungimento degli indicatori per missione, le missioni che più direttamente interessano il settore del trasporto (Missione 2: rivoluzione verde e transizione ecologica e Missione 3: infrastrutture per una mobilità sostenibile) appaiono sostanzialmente allineati con la media complessiva. In generale, gli investimenti mostrano una percentuale di completamento minore rispetto alle riforme. Ciò è coerente con la maggiore complessità degli interventi, soprattutto infrastrutturali, 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 proprio nella categoria dei trasporti.

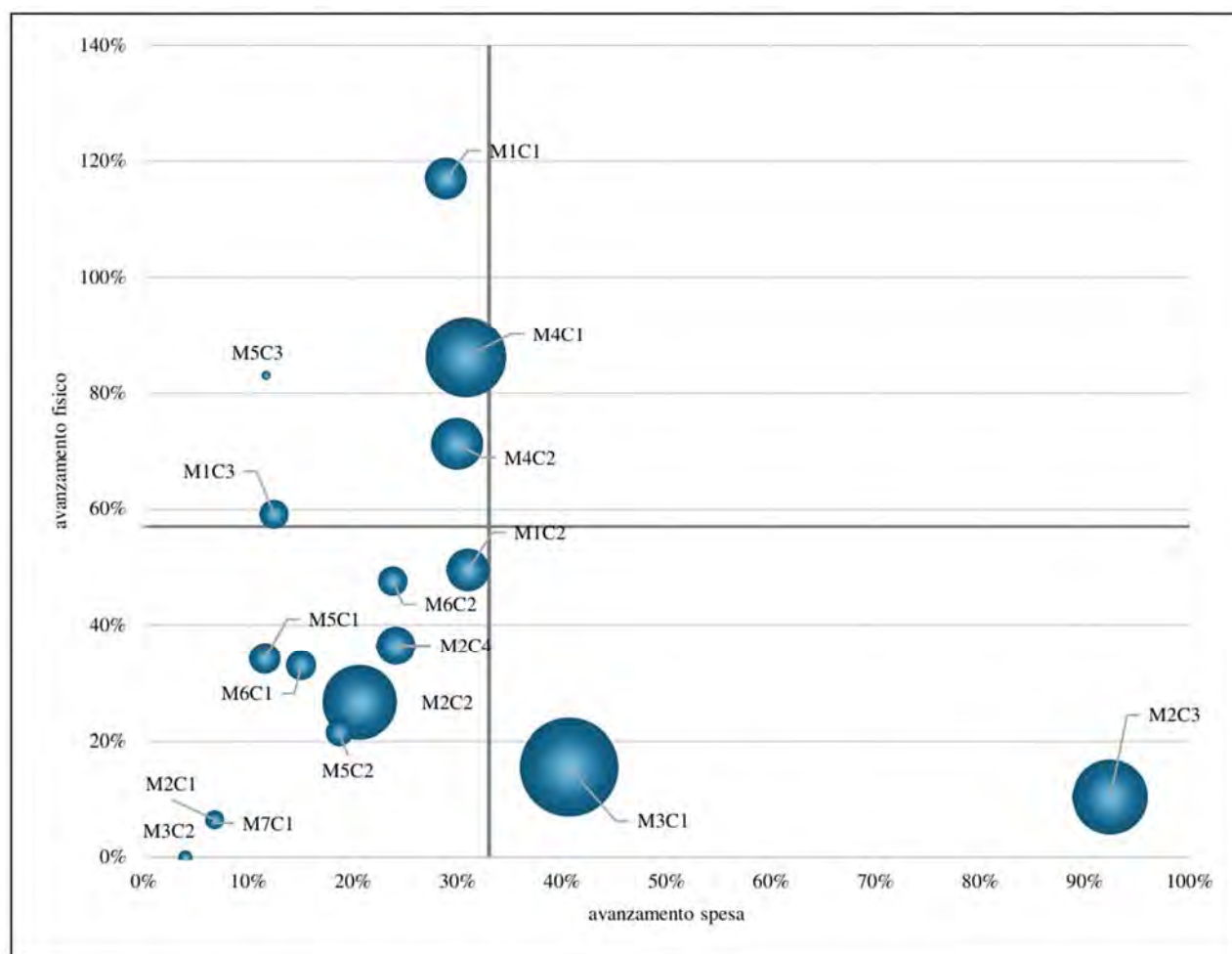
Grafico – Livello di attuazione Milestones & Target al II semestre 2024



Fonte: Corte dei Conti

Se guardiamo però ai tassi di avanzamento degli indicatori target (per missione/componente del Piano) e di quelli di progresso finanziario delle misure dagli stessi interessate (ottenuto attraverso il rapporto tra spesa sostenuta e risorse PNRR associate), nessuna missione/componente si colloca su valori medi superiori alla media in entrambi gli indicatori, mentre proprio le componenti a maggiore incidenza di investimenti (come la M3C1) mostrano un tasso di avanzamento finanziario superiore alla media cui, però, si correla un progresso realizzativo inferiore al dato medio; ciò riflette le ridotte difficoltà del sistema degli indicatori target di misurare progressivamente alcune tipologie di interventi.

MISSIONE/COMPONENTE: TASSO DI AVANZAMENTO FISICO E DI PROGRESSO DELLA SPESA



Fonte: Corte dei Conti

Degli investimenti attivati nell'ambito del PNRR (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza), del PNC (Piano Nazionale Complementare) e ulteriori risorse stanziati 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	Potenziamento PT-LU, Potenziamento BO-PO sagoma PC80, Upgrading nodo 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 Carrozze 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
TOTALE PNRR						669,911	
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	M3C2 - Intermodalità	Sviluppo del sistema portuale e elettrificazione	Progetto Waterfront Marina di Carrara;	DM 330/2021	87,65	Portuale

	per una mobilità sostenibile	logistica integrata	delle banchine (Cold ironing)	Elettificazione delle banchine dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio			
PNC	M5- Inclusione e coesione	M 5C3 – Interventi speciali per la coesione sociale	Strategia Nazionale Aree Interne - Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade	Opere su strade nelle 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	DM 394/2021 - Decreto interministeriale 19 luglio 2023	20,248	Stradale
TOTALE PNC						131,2	
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
TOTALE altri fondi						70,4	
TOTALE COMPLESSIVO						871,5	

* Fondo per le infrastrutture portuali

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

*** Risorse inizialmente previste per interventi a cura di RFI per opere in parte variate nel corso dell'attuazione del Piano

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 2024-2025, 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 2024 e 2025 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 31 marzo 2025.

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

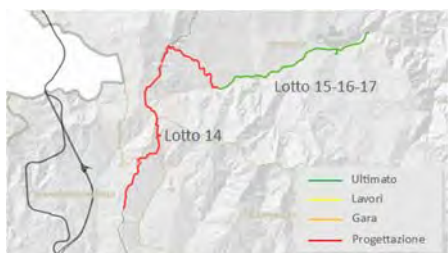
ritenuti strategici per lo sviluppo del territorio regionale; tra questi le opere a corredo della Variante di Valico come la bretella di Firenzuola, la riqualificazione delle careggiate esistenti nella tratta Barberino-Firenze Nord e nuove infrastrutture complementari come la circonvallazione di Barberino 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. La Regione ha sollecitato il Ministero per l'avvio di una serie di progetti strategici come specificato di seguito tra cui l'adeguamento a terza corsia della tratta Incisa-Valdarno della A1 e la tratta Firenze-Pistoia dell'A11.

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 2026 con ultimazione prevista a settembre 2030. Costo intervento: 41,6 mln.



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 dicembre 2024 ammonta a 1.323 milioni di cui circa 1.270 mln quelli realizzati (96,04%).

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 1.024 mln, di cui a dicembre 2024 realizzato il 93,82 %, 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 riquilifica 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. Sono quindi 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 2024 sono state finalizzate le attività di affidamento dei lavori e si è proceduto con la consegna dei lavori. ASPI prevede il completamento dei lavori nella carreggiata ex Nord entro il 2025; successivamente inizieranno le attività di riquilifica della carreggiata ex Sud, con obiettivo di completamento nei primi mesi del 2027.



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

La tratta Firenze Nord - Firenze Sud è tutta in esercizio; a dicembre 2024 risulta realizzato il 98,36% 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. A dicembre 2024 sono stati ultimati i lavori di arredo urbano della Galleria di Casellina.



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, 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 Ministero: "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 Autostrade.

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.

Al Ministero è stato chiesto inoltre di procedere celermente alla convocazione della conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto del nuovo svincolo autostradale A1 di Scandicci, che andrà a decongestionare il collegamento di ingresso e l'uscita dalla SGC FIPILI e a migliorare il traffico della rete locale connessa a Scandicci e Firenze.

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, che 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 643 milioni di cui realizzato a dicembre 2024 il 67,4 % con previsione fine lavori ad agosto 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 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 ultimate nel 2024; attualmente sono in corso di ultimazione le attività sul territorio di Bagno a Ripoli.
- 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. A dicembre 2024 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha concluso 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 dove si prevede la realizzazione di una galleria artificiale.

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). L'intervento è stato ultimato nel 2024.

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.

La costruzione della terza corsia Incisa-Valdarno, il cui costo stimato al dicembre 2023 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.

La Regione a settembre 2024 ha sollecitato il 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 da parte di Autostrade l'opera stradale "Bretella Le Coste – Casello Valdarno Lotto 2 della variante alla SR 69 nel tratto compreso tra il cantiere

CO03 ed il casello di Valdarno”, anche indipendentemente dall’avvio dei lavori dell’intero intervento di adeguamento a terza 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 (si veda il par. 3.1.3 Strade di interesse regionale).

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*.



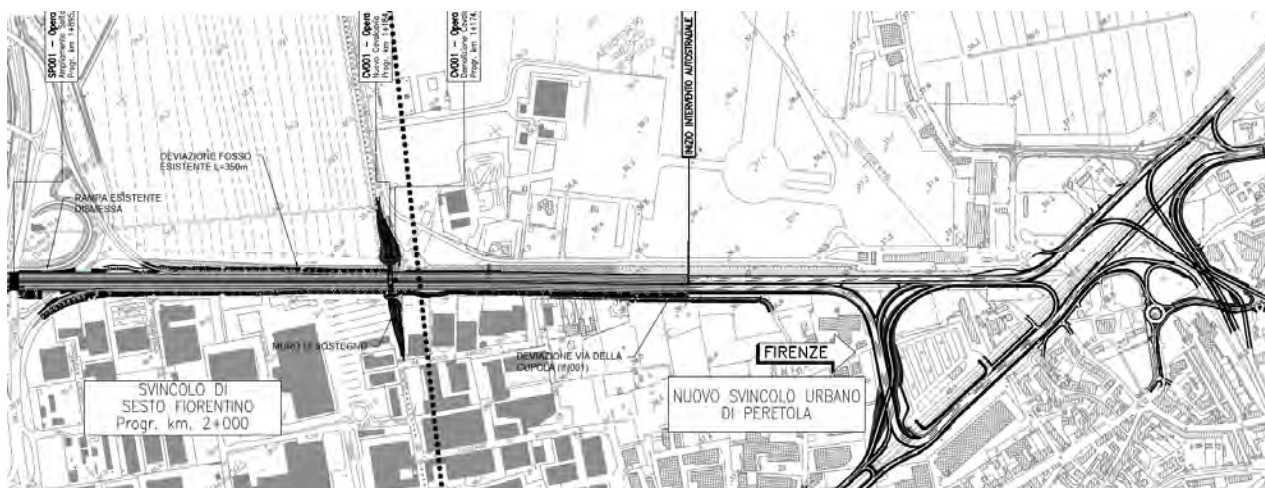
L’intervento previsto sulla tratta compresa tra Peretola e lo svincolo di Pistoia ha uno sviluppo complessivo pari a 26,8 km ed è suddiviso in due lotti:

- 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 km 27+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 997 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.

Per quanto riguarda il Lotto 1 a gennaio 2023 Autostrade ha trasmesso al Ministero un aggiornamento del Progetto Esecutivo con quadro economico aggiornato al prezzario Anas 2022 rev.2. Nelle more dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del Ministero, a novembre 2022 sono comunque state avviate le attività propedeutiche (Lotto 0) relative a bonifica ordigni bellici, archeologia e cantierizzazioni. In corso anche le verifiche di ottemperanza presso l'Osservatorio Ambientale.

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.

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

In corso le progettazioni e le procedure autorizzative delle opere sul territorio correlate all'ampliamento autostradale, tra le quali l'Adeguamento della «declassata» e il raddoppio del Ponte Lama, l'Asse dei Vivai nord, le Vasche di Espansione Brana e Marinella.

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, 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 renderebbe l'infrastruttura in sicurezza, tenuto conto che attualmente è usata anche per il passaggio di mezzi agricoli.

Allo stato attuale il Progetto si suddivide nei seguenti lotti:

- 2 (San Pietro in Palazzi–Scarlino),
- 3 (Scarlino–Grosseto Sud),
- 5A (Ansedonia–Pescia Romana)
- 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda),
- 5B (Fonteblanda-Ansedonia) e

Il DEF varato dal Consiglio dei Ministri in data 11 aprile 2017 ha inserito il progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia (approvato con delibera CIPE n. 85 del 3 agosto 2012 con prescrizioni e raccomandazioni) 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 ad oggi stimato di circa 1217 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 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 pari a 36,5 mln per il 2021.

Nel novembre 2021 la Regione Toscana ha richiesto al Ministero 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 CSLLPP, 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 CSLLPP 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 CSLLPP 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.

COLLEGAMENTO MAROCCONE–CHIOMA

Tra gli interventi ricompresi nell'ambito del progetto originario del Corridoio Tirrenico si ricorda il Lotto 0 **Collegamento Marocccone–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.



estensione complessiva 270 km

L'itinerario ricade nelle Regioni:

Toscana

Umbria

Marche



65%



5%

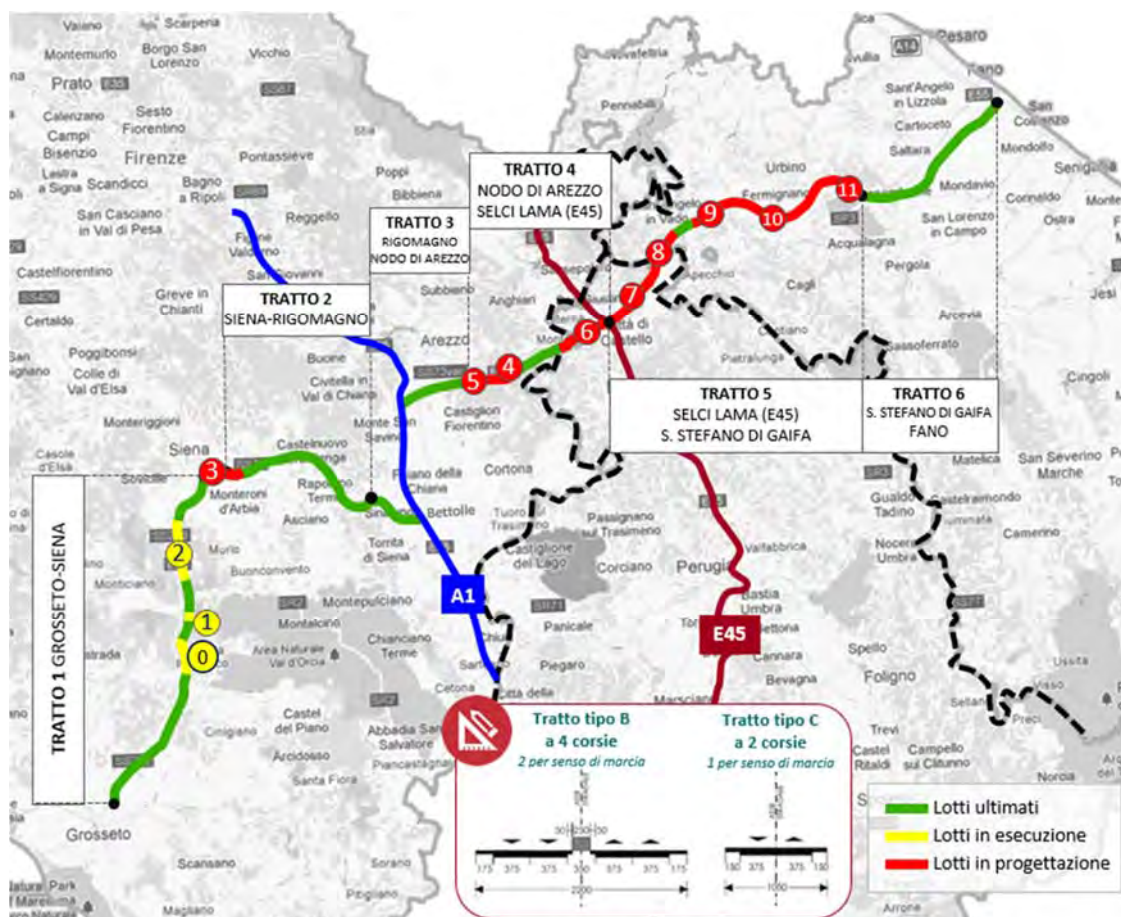


30%

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 8 già in esercizio, 1 in completamento e 2 in fase di esecuzione)
- 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: 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 riqualificazione della vecchia galleria Casal di Pari per un investimento complessivo di 35 mln. L'intervento rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario.

A seguito dei dissesti subiti dalla canna esistente della Galleria Casal di Pari durante la realizzazione del nuovo fornice in direzione Grosseto (lotto 5), 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 esistente in direzione Siena (punto n.1 in cartografia). 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. I lavori, avviati a giugno 2022, sono attualmente in corso, con ultimazione prevista a dicembre 2025.

Sono in corso i lavori relativi ai lotti 4 e 9, finanziati da contratto di programma ANAS 2015 e dal Piano Pluriennale 2016-2020.

Il **lotto 4** (punto 0 in cartografia) (105,52 mln, interamente finanziati con Contratto di Programma 2015-2020, costo aggiornato a dicembre 2024 pari a 110,32 mln) 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 dicembre 2024 l'avanzamento dei lavori è pari al 45 %, con previsione di fine lavori a dicembre 2026.

Per il **lotto 9** (punto 2 in cartografia - costo aggiornato di 195,8 mln, interamente finanziato da Contratto di Programma ANAS) sono stati consegnati a marzo 2023 i lavori principali. Attualmente 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 dicembre 2026. L'intervento rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario.

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** (punto 3 in cartografia - lunghezza circa 4,5 km con presenza di 2 gallerie artificiali e 6 viadotti) ANAS ha ultimato la progettazione definitiva per una spesa prevista nel Contratto di Programma 2021-2025 pari a circa 379,54 mln, finanziato per 14,52 mln (Fondo Unico). Il costo dell'intervento è stato aggiornato a febbraio 2025 a 351,55 mln. 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. Il Commissario Straordinario ha approvato il

progetto definitivo dell'intervento con dispositivo n. 267/2024 del 18 ottobre 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 685,1 mln (340,6 per il Lotto 1 e 344,5 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 (punto 4 in cartografia), 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 (punto 5 in cartografia).

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 dicembre 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 Commissario straordinario ha approvato il progetto definitivo con dispositivo n.2/2024 del 18 dicembre 2024.

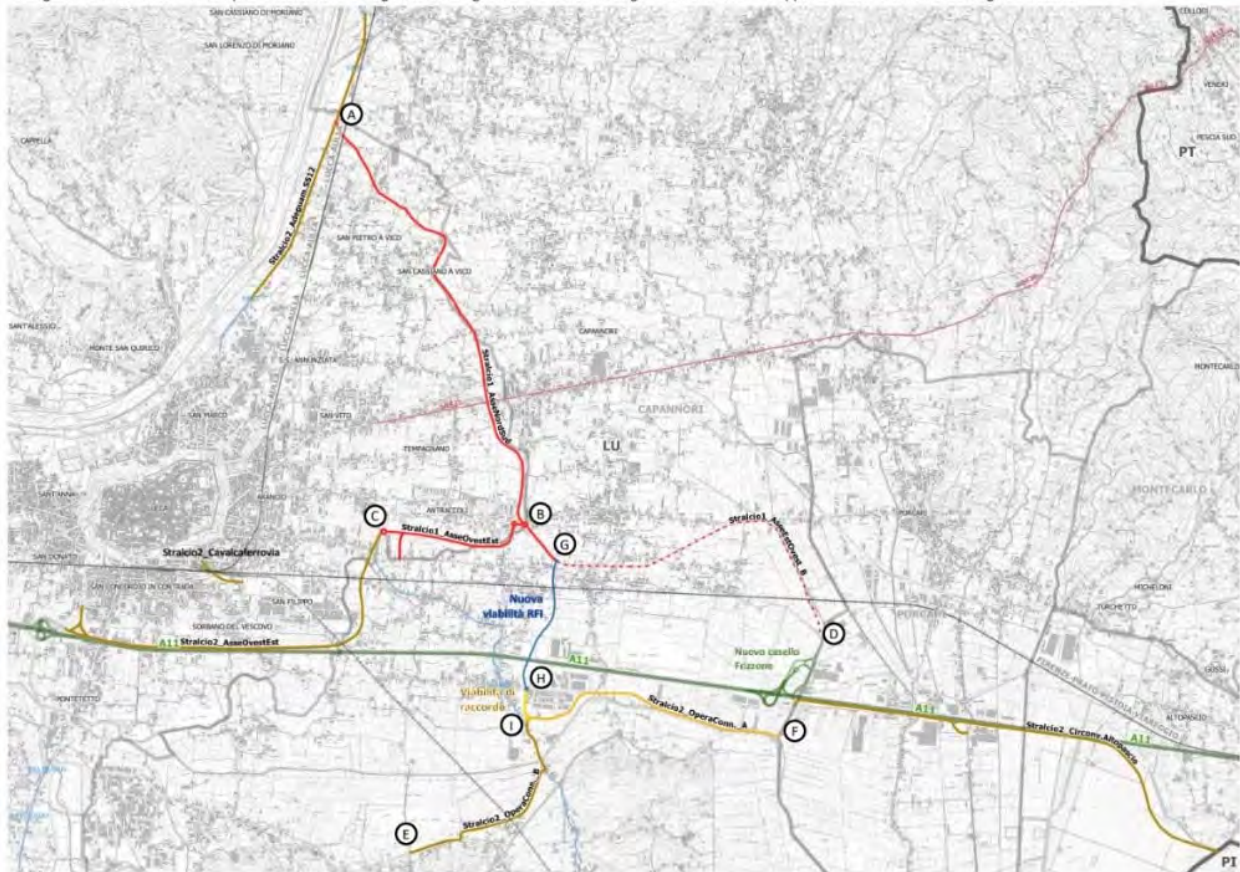
Per il **1° Lotto** è invece in corso l'ottemperanza VIA avviata dal MASE a giugno 2024 su istanza del Commissario.

Il **7° Lotto**, Le Ville di Monterchi – Selci Lama (punto 6 in cartografia), 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 ridistribuzione 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 380,9 mln.

Per il **primo stralcio** di interventi prioritari, per un costo complessivo stimato in circa 178,2 mln, finanziato con 155,7 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 202,70 mln, è stato garantito il finanziamento della progettazione grazie a 5 mln di risorse statali stanziare 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.

Si è conclusa a dicembre 2024 la Conferenza dei Servizi decisoria per l'approvazione del progetto definitivo del Primo stralcio del Sistema Tangenziale di Lucca, con l'eliminazione del passaggio da via Chelini sostituita dal sovrappasso dell'A11 e dall'anticipazione del collegamento a sud dell'autostrada e dal miglioramento della viabilità esistente sino a raggiungere il casello del Frizzone.

RACCORDO AUTOSTRADALE SIENA-FIRENZE

Sul **Raccordo Autostradale Siena-Firenze** sono in corso o di prossimo avvio 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 42 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 Falciani (km 51+100) e Docciola (km 49+000) che proseguiranno fino a settembre 2025. Di prossimo avvio gli interventi sui viadotti Molinuzzo, Fillinelle, San Paolo e San Giovanni.

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 2024 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. Ad aprile 2024 è stato avviato dal MASE il procedimento di VIA statale.



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 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 infatti 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 per un investimento sul territorio di oltre 84 mln.

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 Fibianna (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 Fibianna, 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).

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 giugno 2026. 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, che risultano completate per entrambe le spalle e per due delle tre pile. Sono inoltre in fase di avvio le opere relative alle sottostrutture del viadotto mentre per quanto riguarda le lavorazioni della carpenteria metallica sono state avviate nel mese di ottobre 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 3,5 mln) e sono state rimosse le macerie del vecchio ponte crollato (costo 3,6 mln).



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

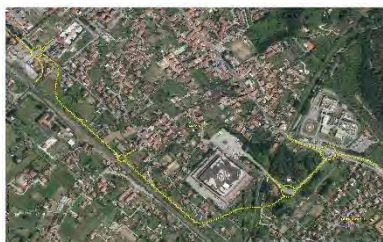
Si tratta di una variante alla SS 1 Aurelia al centro abitato del Comune di Massa per un miglioramento funzionale degli accessi alla città Est e per rendere più sicuro e funzionale il passaggio della SS 1 Aurelia. L'intervento complessivo è suddiviso in tre lotti:

- 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

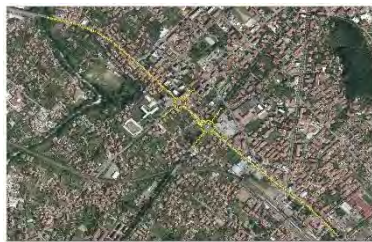
Il 1° Lotto prevede la realizzazione di nuova viabilità tra la loc. Canalmagro e la Stazione ferroviaria di Massa. Il 2° e 3° Lotto prevedono la realizzazione di alcune rotatorie.

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, conclusosi con decreto di compatibilità ambientale del MASE n. 161 del 25 marzo 2025. L'importo complessivo dell'intervento previsto nel Contratto di Programma ANAS 2021-2025 è pari a 44,55 mln.



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 149,18 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.

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 58,3 mln, tra cui la riqualificazione strutturale del viadotto "Tevere IV" (lungo oltre 1,5 km) per un investimento di 32 mln e il ripristino del Viadotto Pozzale per 11,3 mln in via di ultimazione.

Sono invece ultimati gli interventi di manutenzione straordinaria programmati nel periodo 2019-2024 per un investimento complessivo di 20,9 mln.

Infine risultano di prossimo avvio e in progettazione interventi per 30,4 mln, tra cui il 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.

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) e di conseguenza il progetto definitivo è stato approvato ad ottobre 2024, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità.

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. Ad inizio 2025 ANAS ha avviato l'appalto integrato dell'opera.

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 2024** si osserva quanto segue.

Dal 2001 a dicembre 2024 sono stati destinati 1315 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 1124 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 191 milioni di euro. Gli interventi con lavori conclusi sono 233 (199 di competenza delle Province e 34 della Regione di cui 7 nel corso del 2024 compresi quelli di risanamento acustico).

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo, aggiornato al dicembre 2024, 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 31/12/2024

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	6	63.960	63.960	4	6.048
FIRENZE (CMF)	1	17.913	27.687	14	149.855	149.855	6	71.123
GROSSETO	0	0	0	2	82.564	82.564	0	0
LIVORNO	0	0	0	3	7.255	7.255	0	0
LUCCA	0	0	0	1	1.815	1.815	1	1.000
MASSA CARRARA	0	0	0	1	5.500	5.500	0	0
PISA	1	2.951	2.995	3	2.000	2.000	0	0
PISTOIA	0	0	0	4	37.950	37.950	1	1.180
PRATO	1	1.108	2.116	2	3.007	3.007	0	0
SIENA	0	0	0	1	6.784	6.784	0	0
TOTALE	3	21.972	32.799	37	360.690	360.690	12	79.351

* * Sono conteggiati in tabella tra gli "interventi con progettazione o lavori in corso" anche n. 6 interventi di risanamento acustico e n. 3 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 del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027** 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 risorse FSC, su un costo superiore a 70 mln), oltre a interventi sulla SR 2 Cassia (3 mln) e sulla SR 435 (1,165 mln) con progettazioni in corso (Del. CIPESS 1/2022).

Con Delibera CIPESS n. 28 del 23/04/2024 sono state assegnate le risorse FSC 2021-2027 alla Regione Toscana per 531 mln, previste con delibera Cipess n. 25 del 3 agosto 2023. La Regione, con Decisione di Giunta n.41 dell'ottobre 2023, modificata con successiva Decisione GR n. 37 del 29 gennaio 2024, ha individuato 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.

Tra questi una parte importante, per oltre 190 mln, è dedicata ad investimenti su infrastrutture di viabilità regionale (116,2 mln) e locale (74,5 mln).

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 Bisenzio

Viabilità locale – 51,5 mln:

Viabilità nord di Pisa

Ulteriori interventi nei comuni di Firenze, 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. "3.3.1 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 380 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 aprile 2025 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 aprile 2025, a seguito della LR 22/15 sono state avviate a gara dalla Regione 54 opere per circa 293 mln, di cui:

- 14 opere con lavori avviati o con gara aggiudicata per oltre 136 mln;
- 35 opere con lavori conclusi per 61 mln (di cui 19 di risanamento acustico dal 2016).

Le restanti 5 opere hanno la gara avviata o in fase di conclusione per oltre 95 mln.

Gli interventi con progettazione in corso o conclusa sono 17, compresi quelli programmati con risorse FSC 2014-2020 e FSC 2021-2027 e gli interventi di risanamento acustico, per un costo complessivo di circa 125 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 aprile 2025, per un costo di quasi 211 mln.

PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI COMPETENZA REGIONALE

Ad aprile 2025, 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 stati 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 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 terminati a giugno 2023 con collaudo approvato nel dicembre 2023.



- SR 2 CASSIA** - Realizzazione di rotatoria 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 rotatoria 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 ad agosto 2022. Le operazioni di collaudo si sono concluse nel novembre 2023.



SR 2 - Realizzazione di rotatoria in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia

- la SR 69 DI VALDARNO - variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze – lotto1** 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.



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

- 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 rotatoria di Matassino ha l'obiettivo intermedio di migliorare il livello di servizio della piccola rotatoria 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. Nel mese di maggio 2023 sono stati consegnati i lavori, conclusi nel luglio 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.



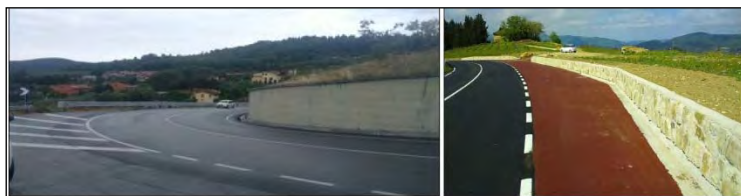
SR 69 variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze, Lotto 4

- **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 8,303 mln, finanziamento FSC 2014-2020 di 2,8 mln in aggiunta a 5 mln FSC 2007-2013 e 0,503 mln dal MIT per adeguamento prezzi). La variante consente 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 ed ultimati nel dicembre 2024.



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

- 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.

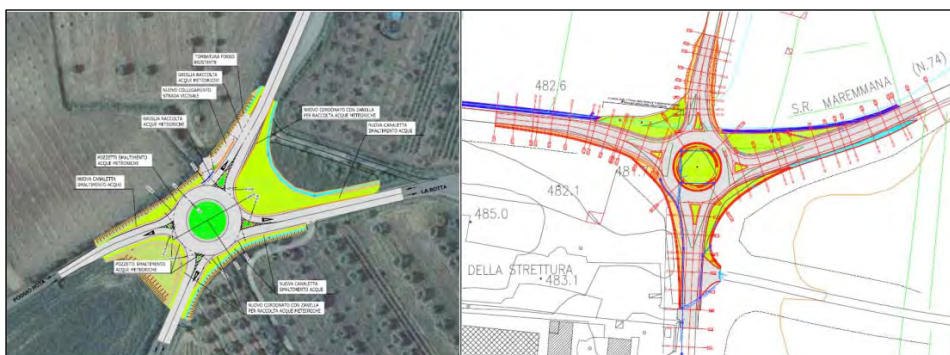


- **Variante alla SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA tratto Calbenzano Santa Mama - Variante di Santa Mama – 2° lotto** (5,19 mln regionali). Il progetto riguarda un breve tratto nel quale si erano registrati negli ultimi anni incidenti con bilancio gravissimo. Si tratta di un tratto di circa 1,82 chilometri 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 7 luglio 2019 e ultimati nel gennaio 2024. Le attività di collaudo sono terminate nel novembre 2024 cui ha fatto seguito l'ammissibilità del certificato di collaudo all'inizio del 2025.



SR 71 - Tratto Calbenzano Santa Mama - Variante di Santa Mama – 2° lotto

- **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 stati 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 Collesalveti (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.



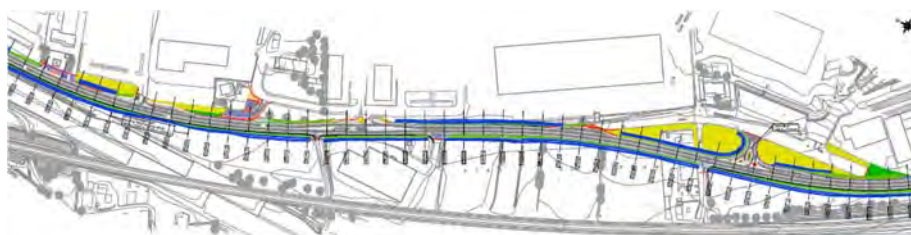
Per quanto riguarda le opere **con lavori in corso o con gara avviata**, tra gli interventi finanziariamente più rilevanti attuati nel corso del 2024 e fino ad aprile 2025, la cui competenza è diventata regionale si segnalano:

- **SR 2 CASSIA - Variante all'abitato di Staggia lotto 2** (costo 6,784 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. I lavori sono attualmente in corso e termineranno nell'autunno 2025.



SR 2 - Variante all'abitato di Staggia lotto 2

- 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) - Ad agosto 2020 è avvenuta la consegna dei lavori, tutt'ora in corso. 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 ha previsto 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 stato realizzato un nuovo ponte sul torrente Chiesimone in sostituzione dell'esistente, con un notevole miglioramento della sicurezza idraulica dell'area, in quanto posto ad una quota più alta rispetto a quello esistente e progettato in modo da conservare il collegamento con Prulli di Sotto e la cassa di espansione di Prulli di prossima realizzazione.



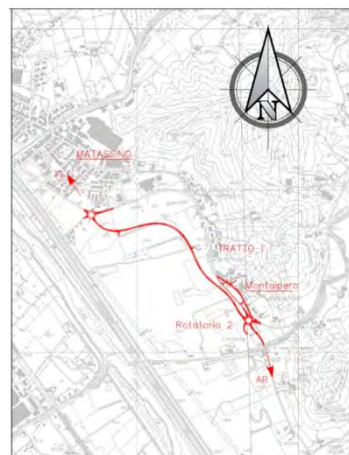


SR 69 variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze, Lotto 3

- **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 e sono stati consegnati i lavori a dicembre 2024. L'opera 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.



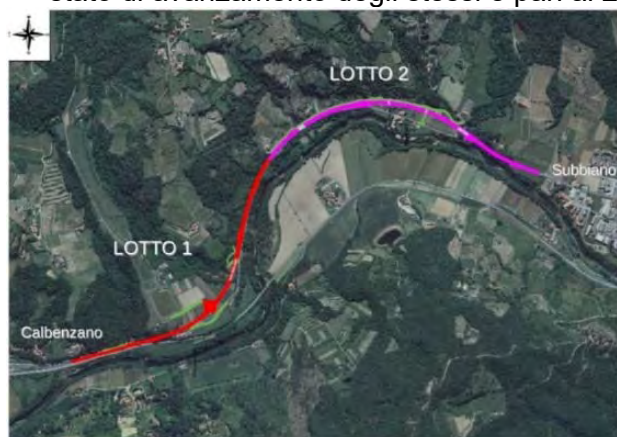
- **SR 70 DELLA CONSUMA - Miglioramento della sicurezza tra le progressive km 21+200 e 21+600 nel comune di Castel San Niccolò (AR) e km 10+200 e km 10+600 nel comune di Pelago (FI)** - L'intervento si pone l'obiettivo di migliorare la sicurezza del tratto stradale d'interesse ricadente in parte nel 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. L'intervento si articola 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 è stato approvato il progetto esecutivo con gara aggiudicata a dicembre 2024. Sono in fase di chiusura i lavori del primo stralcio mentre sono stati consegnati a maggio i lavori del secondo stralcio.
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Nuovo svincolo in loc. Pollino nel Comune di Bibbiena** (costo 4,050 mln, finanziato con FSC 2014-2020 per 3,15 mln e 0,9 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 Sacchi. I lavori hanno una durata di 270 giorni; a maggio 2025 lo stato di avanzamento degli stessi è pari al 90%.



Nuovo svincolo in località Pollino

- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano -1° lotto** (costo 14,945 mln, finanziato con FSC 2014-2020 per 12,5 mln e 2,445 mln di risorse regionali). 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; a maggio 2025 lo stato di avanzamento degli stessi è pari al 26%.



ST 71 -Tratto da Subbiano Nord a Calbenzano 1° lotto

- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano 2° lotto** (costo 11,75 mln finanziato con FSC 2014-2020 per 11,5 mln e risorse regionali per 0,25 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 19,503 mln - finanziamento FSC 2014-2020 di 14,839 mln, FSC 2000-2006 di 0,319 e 4,345 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, 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 all'80%), con ultimazione prevista a maggio 2026. Ad aprile 2024 è iniziata la costruzione delle fondazioni del nuovo ponte sul torrente Mucchia, varato nel novembre 2024, con 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*



• **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 17,05 mln, finanziato con FSC 2014-2020 per 11,1 mln e risorse regionali).

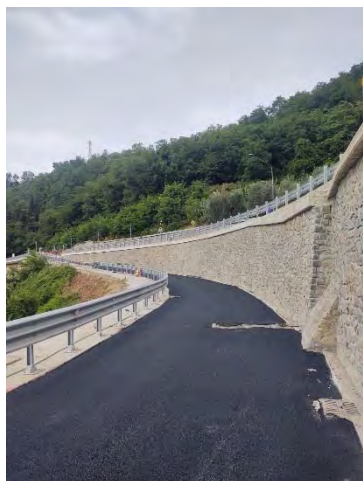


L'opera prevede la realizzazione di un nuovo ponte, immediatamente a valle dell'esistente, di lunghezza complessiva pari a circa 140 m, avente larghezza di 10,50 metri in grado di accogliere la sezione stradale di tipo C1, composta da una corsia per senso di marcia da 3,75 metri affiancata da una banchina 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 il mese di luglio 2027. L'attività di bonifica bellica delle aree di cantiere si è conclusa a maggio 2025 a seguito del ritrovamento di 3 ordigni bellici risalenti 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 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.** Gli interventi prevedono il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle intersezioni tra la strada Regionale 206 "Pisana Livornese" e la strada Provinciale 8-bis "delle Capanne" e la strada provinciale 11-bis "del Chiappino", nel Comune di Rosignano Marittimo, in provincia di Livorno. Attualmente entrambe le intersezioni sono caratterizzate da un incrocio a "T", regolate da stop e precedenza; si prevede l'adeguamento delle due intersezioni mediante realizzazione di due rotatorie, nel rispetto dei requisiti previsti dal D.M. 24/07/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". Il progetto esecutivo è stato completato ed è stata espletata la Conferenza dei Servizi che ha dato parere favorevole sul progetto definitivo. Nel dicembre 2024 è stato approvato il progetto esecutivo ed indetta la gara di appalto.

• **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 a giugno 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

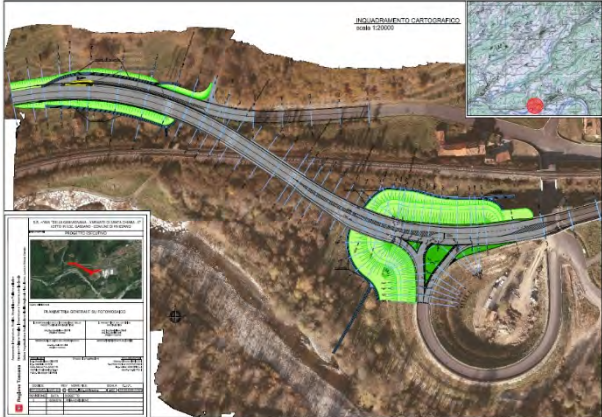
- **SR 429 DI VAL D'ELSA – Lotto 3 della variante alla SR 429 – tratto Castelfiorentino – Certaldo** (costo 38,534 mln finanziamento FSC 2014-2020 di 29,6 mln e 8,934 mln risorse regionali), L'intervento consiste in un lotto intermedio dell'arteria di collegamento tra Empoli e Poggibonsi, che bypassa 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

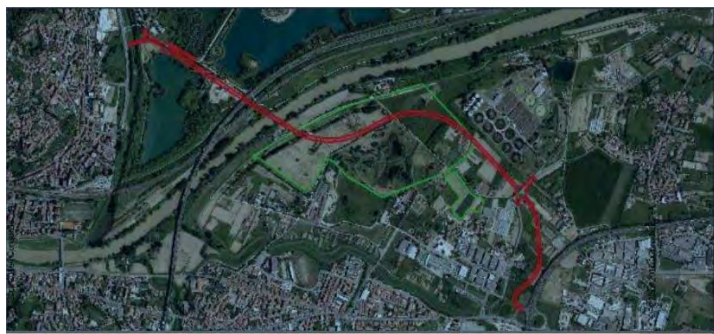


località Torricella in Comune di Gambassi Terme (FI). L'intervento prevede inoltre la realizzazione della Cassa di espansione "Casino d'Elsa" sul fiume omonimo in Comune di Gambassi Terme, necessaria per ridurre il rischio idraulico sul territorio interessato dalla realizzazione della variante. Il contratto d'appalto per la realizzazione dell'ultimo lotto in Variante alla SR 429 prevede l'ultimazione dell'opera per ottobre 2026.

- **SR 436 FRANCESCA- Riorganizzazione sistema viario relativo alla SP25 San Rocco e alla SR436 nel comune di Larciano** (15 mln, di cui 11,4 mln 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. La gara per l'affidamento dei lavori è stata pubblicata a gennaio 2025 con la previsione di ultimazione dei medesimi nel 2029.

- 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 nuovo tracciato avrà uno sviluppo di circa 3 km (di cui 900 metri in viadotto), il nuovo Ponte sull'Arno avrà una struttura in acciaio con una campata principale di oltre 140 metri e 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. Il progetto include anche un percorso ciclopeditonale per collegare il Parco Fluviale di Lastra a Signa e il Parco dei Renai. 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' in** fase di chiusura la Conferenza dei servizi decisoria volta all'approvazione del progetto definitivo e l'aggiudicazione efficace per quanto riguarda l'acquisizione degli Enti e dei soggetti interessati. Con l'approvazione del progetto definitivo sarà dichiarata la pubblica utilità e si potrà dare corso alla procedura espropriativa (già avviata con l'invio agli interessati della comunicazione di avvio del procedimento). A seguito dell'avvio dei lavori inizieranno le opere di realizzazione del corpo stradale che sarà completato con il nuovo ponte e relativo viadotto nel 2028. 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 risorse regionali e con le nuove risorse FSC 21-27 per 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 0,4 mln di risorse regionali). Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato completato in data 16 ottobre 2023. È stata convocata la Conferenza dei Servizi il 28 novembre 2023. È in corso la verifica della progettazione definitiva per l'approvazione. Seguirà la fase del progetto esecutivo con conseguente approvazione, al fine di avviare la procedura di gara la cui indizione è ipotizzabile per l'inizio del 2026.
- **SGC FI.PI.LI - svincolo della SGC FI.PI.LI in località Montopoli** (costo 3,5 mln) -. È 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 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. Con decisione n.14/2024 la Giunta ha ritenuto prioritari questi interventi di messa in sicurezza con particolare riferimento alla tratta compresa tra il ponte sul torrente Gretano e l'intersezione con la SP07.
 2. dalla SP n. 64 "del Cipressino" nel tratto compreso tra il 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. La piattaforma stradale verrà adeguata a F2 e passerà dagli attuali 6 a 8,50 metri oltre gli elementi marginali previsti dalla norma per il posizionamento delle barriere di sicurezza e segnaletica verticale con tutte le caratteristiche di stabilità di sicurezza. Migliorerà grazie a tali opere il collegamento fra Paganico e Arcidosso, sulla superstrada Siena-Grosseto, e in generale i collegamenti tra tutte le località del Monte Amiata, Castel del Piano, Santa Fiora e con l'altro versante del Monte. Sono attualmente in corso le progettazioni degli interventi prioritari come definite con i Comuni interessati, al fine di procedere celermente all'avvio delle prime gare: si tratta di un primo intervento su 8,3 km da Paganico al fiume Ombrone; un secondo su 2,5 km, in particolare relativo alle intersezioni sulla destra verso Cinigiano, in località Porrona, e sulla sinistra verso Montalcino e la Val d'Orcia in località Sant'Angelo; un terzo, più vicino al Monte Amiata riguarderà la progettazione e la realizzazione dell'intervento dalla località Zancona fino a Magliesi.

- **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 rotonda su via Delle Padule. È 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. È 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 è stata inviata al Comune per le opportune valutazioni. Sono in corso ulteriori studi per esaminare le alternative infrastrutturali.
- **SR 206 Pisana Livornese** (2,2 mln a valere sul FSC 21-27) - Progettazione definitiva ed esecutiva per la realizzazione di due rotonde in corrispondenza della SP 5BIS Delle Colline per Orciano e della SP 11TER per Orciano della Provincia di Livorno - LOTTO I. È ipotizzabile l'indizione della gara all'inizio del 2026.
- **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 rotonda 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.

Nel settembre 2024 si è conclusa positivamente la Conferenza dei Servizi decisoria sul progetto di fattibilità tecnica ed economica (ex definitivo), ai sensi del nuovo codice dei contratti D. Lgs n. 36/2023.

È in corso la verifica della progettazione esecutiva ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. n. 36/2023, cui seguirà l'indizione della procedura di gara aperta per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori. Si prevede l'indizione gara per il mese di settembre 2025 con la fine lavori nel 2029.

- **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 Porzione e del Terzo alla tipologia di una strada Extraurbana Secondaria tipo C1, ai sensi del DM 05.11.2001. È 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 roatorie, 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.
 È in corso la verifica della progettazione esecutiva ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. n. 36/2023, cui seguirà l'indizione della procedura di gara aperta per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori. Si prevede l'indizione gara per il mese di settembre 2025 con la fine lavori nel 2029.
- **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.

INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO SULLE STRADE REGIONALI

A seguito dell'acquisizione, dal 1° gennaio 2016, delle competenze in materia di progettazione e realizzazione delle opere di viabilità regionale prima svolte dalle Province, la Regione sta portando avanti la progettazione e la realizzazione delle opere relative alle strade regionali, tra le quali le opere di risanamento e contenimento del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali di competenza, relativamente alle aree individuate dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore approvato con DCR n. 29/2010 aggiornato con DCR n. 33/2022 ai sensi del D.M. 29/11/2000.

La Giunta regionale verifica lo stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico programmati e finanziati con risorse regionali specifiche Delibere (DGR n. 213/2016, 327/2017, 163/2018, 622/2019, 582/2020, 710/2021, 502/2022, 203/2023 e 316/2025).

Gli interventi dal 2016 ad oggi sono i seguenti:

- SR 439 "Sarzanese Valdera" località: Massarosa, Capezzano, Piano di Mommio, Pieve San Paolo, Carraia e Bozzano Quiesa in provincia di Lucca, e località Cascine di Buti in provincia di Pisa - (anno di programmazione 2016-2017 - ultimati).
- SR 12 "del Brennero" località San Giuliano Terme in provincia di Pisa - (anno di programmazione 2016 - ultimato).
- SR 436 "Francesca" località: Pieve a Nievole in provincia di Pistoia, e San Pierino Fucecchio in provincia di Firenze - (anno di programmazione 2017-2019 - ultimati).
- SR 65 "Della Futa" località La Lastra in provincia di Firenze - (anno di programmazione 2017 - ultimato).
- SR 302 "Brisighellese Ravennate" località Marradi in provincia di Firenze - (anno di programmazione 2017 - ultimato).

- SR 71 “Umbro Casentinese” località Il Matto, Policiano, Rigutino, Vitiano, Castiglion Fiorentino e località Subbiano in provincia di Arezzo - (anno di programmazione 2018-2023 - ultimati).
- SR 2 “Cassia” località Tavarnelle Val di Pesa in provincia di Firenze, e località Staggia in provincia di Siena - (anno di programmazione 2018-2023 - ultimati).
- SR 74 “Maremmana” località Manciano in provincia di Grosseto - (anno di programmazione 2019 - ultimato).
- SGC FI-PI-LI tratto comuni di Scandicci e Firenze in provincia di Firenze, e tratto comune di San Miniato in provincia di Pisa - (anno di programmazione 2019 esecuzione in corso).
- SR 66 “Pistoiese” località San Piero a Ponti, Poggio a Caiano e Sant’Angelo in provincia di Firenze - (anno di programmazione 2022-2023 - ultimati).
- SR 435 “Lucchese” località Pescia, Lucca, Capannori in provincia di Lucca - (anno di programmazione 2023 - esecuzione in corso).
- SR 445 “della Garfagnana” località Castelnuovo di Garfagnana in provincia di Lucca - (anno di programmazione 2025 - esecuzione in corso).
- SR 222 “Chiantigiana” località Grassina in provincia di Firenze - (anno di programmazione 2025 - esecuzione in corso).

Le risorse stanziare per gli interventi di cui sopra ammontano a oltre 15,7 mln per un totale di 61,92 km risanati con asfalti fonoassorbenti studiati appositamente con il Progetto “Leopoldo” e il Progetto “NEREIDE – LIFE15 ENV/IT/000268” a cui Regione Toscana ha partecipato.

La Giunta regionale con Decisione n. 22 del 15/05/2023, al fine di perseguire l’obiettivo del risanamento acustico, ha deciso di procedere 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), tramite Accordo Quadro, ad eccezione degli interventi sulla SGC FI-PI-LI, che per le caratteristiche geometriche e di traffico prevedono tipologie di lavori e cantierizzazione più complessi.

A seguito della “Mappatura acustica” (2022) ai sensi dell’art. 3 del D.Lgs. 194/2005 è stato elaborato con il supporto di ARPAT, il “Piano di Azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli/anno e sintesi non Tecnica” (2024) ai sensi dell’art. 4 del D.Lgs. 194/2005, approvato con DGR n. 1490/2024.

Sono terminati nell’aprile 2025 i lavori di risanamento acustico e ampliamento della carreggiata sulla Fi-Pi-Li (stralcio A) dal km 1+170 al km 2+400 in comune di Firenze, dal costo di 4,3 mln interamente coperto da risorse regionali.



COMPLETAMENTO DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DELLE PROVINCE

Per gli interventi sulle strade regionali con competenza attuativa rimasta alle Province (ad oggi 3 interventi) la Regione trasferisce le risorse finanziarie attraverso delibere di attuazione del PRIIM, tenuto conto dei vincoli delle risorse di investimento, al fine di completare gli interventi programmati, svolgendo un monitoraggio costante delle opere.

Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti, 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 complessivamente oltre 25 mln, su un valore complessivo di 39 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. Ad agosto 2021 sono stati aggiudicati definitivamente i lavori del I lotto, tratto 1 Ponte a Niccheri – Ghiacciaia, consegnati nel gennaio 2022. A febbraio 2025 la Giunta ha stanziato ulteriori risorse per 7,3 mln per il finanziamento del secondo lotto della variante - tratto 2 Capannuccia (Sp 56) – Le Mortinete dal costo di 15,4 mln di cui 9,9 mln di risorse regionali.


- **la SR439 Sarzanese - Valdera - Variante di Castelnuovo Val di Cecina:** 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 Val di Cecina. La variante serve a liberare Castelnuovo Val di Cecina dal traffico di auto e mezzi pesanti e garantire una migliore mobilità all'intera Val di Cecina 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 601 mila euro per incremento di costi necessari alla collaudabilità dell'opera.

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.

A valere sul programma ottennale 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.



Con riferimento alle opere realizzate sulla Fi-Pi-Li, come in parte descritto nei paragrafi precedenti, si ricorda l'inaugurazione ad aprile 2025 dei lavori di risanamento acustico e ampliamento della carreggiata (stralcio A) dal km 1+170 al km 2+400 in comune di Firenze, che ha consentito un ampliamento di 3,5 metri della banchina di destra nel tratto di 1,250 km da Firenze e Scandicci e la creazione sullo stesso tratto di una barriera anti rumore alta fino a 3,5 metri e posa di pavimentazione con asfalto fonoassorbente specifico. In fase di esercizio l'ampliamento della banchina garantisce un maggior agio per i veicoli nel caso di eventuale emergenza, senza che si vengano così a creare pericoli o rallentamenti al flusso veicolare in caso di problema a mezzi in corsia. Il nuovo assetto della piattaforma stradale, con barriere arretrate e banchina più larga, potrebbe costituire un primo passo verso futuri allargamenti della S.G.C FI-PI-LI.

La Regione intende infatti procedere con un'analisi complessiva di tipo strategico sull'intero tracciato della S.G.C. FI-PI-LI avviando un percorso di approfondimento tecnico diretto ad individuare i possibili interventi per ridurre significativamente le problematiche di congestione del traffico ed accodamenti, migliorare la sicurezza della circolazione stradale, anche mitigando le criticità che talvolta si verificano durante l'espletamento delle attività di manutenzione, migliorare i livelli di servizio, con particolare riferimento all'adeguamento e potenziamento della attuale sezione stradale. A seguito di specifici indirizzi forniti dalla Giunta regionale nel maggio 2025 è in corso di predisposizione specifica convenzione con l'Università di Pisa per disciplinare le modalità di svolgimento di uno studio di approfondimento per individuare, tra l'altro, i tratti critici sui quali intervenire in via prioritaria e nei quali poter prevedere ampliamenti della sezione stradale.

È inoltre già in fase di progettazione l'allargamento della carreggiata nel tratto compreso tra lo svincolo di Scandicci e quello di Lastra a Signa. Questo intervento andrà a integrare i lavori di prossima esecuzione previsti nel tratto tra lo svincolo di Lastra a Signa e via Arte della Paglia, nel comune di Signa. Tale allargamento sarà funzionale infatti sia alla sicurezza della SGC

FIPILI, sia agli effetti acustici necessari e coerenti col progetto del nuovo ponte sull'Arno e del relativo collegamento stradale fra la l'uscita di Lastra e la SR 66 ad Indicatore.

TOSCANA STRADE

In attuazione del Programma di governo 2020-2025, approvato dal Consiglio con risoluzione n.1 del 21 ottobre 2020, è prevista la creazione di un soggetto autonomo per la gestione della S.G.C. FIPILI, Toscana Strade, che possa facilitare l'apertura dei cantieri e gestini gli investimenti derivanti anche dall'introduzione di un pedaggiamento selettivo.

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 per la costituzione di una Società la gestione della S.G.C. FIPILI, prendendo atto dell'analisi dell'attuale gestione conferendo inoltre mandato per l'attivazione di una procedura amministrativa diretta alla verifica della fattibilità dell'operazione societaria.

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 assegnate con Delibera CIPESS n. 28 del 23/04/2024:

- 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 è prevista la realizzazione di strada di circonvallazione del capoluogo in tre lotti funzionali, per un importo complessivo dei lavori di 6,391 milioni di cui 1,817 del Fondo sviluppo coesione 2014-2020 e 4 mln del Fondo sviluppo e coesione 2021-2027;
- 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, 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 28 mln di cui 18,15 mln di risorse FSC 2014-2020, 4,15 mln di risorse regionali e 5,7 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.

A maggio 2025 è stato varato l'arco centrale del ponte. La fine lavori è prevista per agosto 2025.



Planimetria intervento nuovo Ponte sul fiume Serchio



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 **131,76** mln circa (costo complessivo delle opere pari a circa 144,48 mln), dei quali sono stati sottoscritti accordi per complessivi 74,36 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 Ministero 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 - Nodi 1-2**, 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). È 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 (**Nodi 2-3**), per il quale è stato approvato il progetto definitivo, sono state assegnate risorse FSC 2021-2027 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). È stato sottoscritto specifico Accordo di Programma con il Comune di Vaiano (Ente Attuatore).

Con la nuova programmazione nazionale Fondo Sviluppo e Coesione 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 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 euro) e con la Provincia di Lucca per la progettazione nel Comune di Altopascio (200 mila euro). 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 euro).

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 a cui sono stati aggiunti 1,8 mln con LR 58/2024), con il Comune di Borgo a Mozzano (100 mila euro) 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 euro 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 euro).

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 a cui sono stati aggiunti 0,293 mln con LR 58/2024).

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 euro); con la Città Metropolitana di Firenze per la progettazione di un nuovo ponte sull'Arno nel Comune di Figline e Incisa Valdarno (200 mila euro a cui sono stati aggiunti 40 mila euro con LR 38/2024).

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 euro).

Con LR 16/2022 (modificata con LR 48/2023 e successivamente con LR 58/2024) 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 euro) e Comune di Subbiano (150 mila euro).

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 euro)

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 euro). Con LR 25/2023 (modificata con LR 58/2024) 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 euro).

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 il Comune di Monte Argentario (2 mln) e con il Comune di Pieve a Nievole (100 mila euro).

Con LR 49/2023 (modificata con LR 58/2024) sono previsti, inoltre, contributi straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti locali interessati, al Comune di San Casciano Val di Pesa (1 mln) al Comune di Viareggio (100 mila euro).

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 euro).

In attuazione della LR 38/2024, sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici Accordi con gli enti locali interessati; con il Comune di Calci per lavori di manutenzione straordinaria

dell'asse viario "Certosa-Pieve" (300 mila euro) e con il Comune di Terranuova Bracciolini per interventi di sistemazione della viabilità di accesso a strutture sanitarie e alloggi di residenza pubblica (150 mila euro).

Con LR 38/2024 sono previsti, inoltre, contributi straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti locali interessati, al Comune di Massarosa (1 mln) e al Comune di Cascina (280 mila euro).

In attuazione della LR 58/2024 (modifiche alla LR 49/2023) è in corso di approvazione da parte della Giunta e di sottoscrizione specifico Accordo con il Comune di Pescia (350 mila euro).

In attuazione della Legge regionale finanziaria n. 59/2024, sono stati approvati dalla Giunta, e sottoscritti, specifici Accordi con gli enti locali interessati; con il Comune di Vaiano (301 mila euro), con il Comune di Badia Tedalda (30 mila euro), con il Comune di Montalcino (700 mila euro) e sono in corso di approvazione e sottoscrizione specifici Accordi e Accordi di Programma con il Comune di Minucciano (3,2 mln), con il Comune di Arezzo (600 mila euro) e con la Provincia di Pistoia (200 mila euro).

Con LR 59/2024 sono previsti, inoltre, contributi straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti locali interessati, al Comune di Firenze (30 mln), alla Provincia di Siena (13 mln), al Comune di Scarperia e San Piero (500 mila euro).

In particolare, per rispondere alle esigenze di mobilità del territorio fiorentino, sono stati stanziati 30 mln a favore del Comune di Firenze per interventi di nuova viabilità, prevedendo nello specifico la realizzazione della viabilità connessa alla tramvia adiacente al fosso Macinante: un intervento che consente di creare un'alternativa di ingresso e uscita dalla città nel versante ovest, dalla manifattura tabacchi fino alla Piagge, per un miglior collegamento tra Firenze e la sua Piana.

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 2024 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 2024 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.

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.394/2021 e Decreto Interministeriale del 19/7/2023, che ha assegnato alle aree interne della Toscana complessivi 20,25 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 interventi per:

- 4,3 mln nell'Area Casentino-Valtiberina,
- 6,6 mln nell'Area Garfagnana-Lunigiana-Media Valle del Serchio e Appennino Pistoiese,
- 4,5 mln nell'Area Mugello-Bisenzio-Valdisieve,
- 2,3 mln per l'Area Alta Valdera - Alta Val di Cecina-Colline Metallifere-Val di Merse
- 2,5 mln per l'Area Amiata Val d'Orcia-Amiata Grossetana-Colline del Fiora

Le tempistiche prevedono la conclusione dei lavori entro marzo 2026.

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 Mareccchiese.

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 stanziolate 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 maggio 2025, a seguito degli ultimi finanziamenti erogati con DGR 401/25 sono 105,24 mln le risorse complessivamente stanziolate dalla Regione (di cui circa 21 mln di origine statale) **per la messa in sicurezza dei ponti sulle strade regionali, a fronte di un fabbisogno totale** stimato ad oggi in **circa 138,83 mln per complessivi 168 ponti** sin qui attenzionati.

Ad oggi sono stati interamente finanziati **92** interventi per un importo complessivo di circa **102,94** mln mentre i ponti finanziati in misura parziale per progettazione di stralci funzionali sono **11** per un importo stanziato di **2,31** mln.

Sul totale di **102,94** mln sono stati attribuiti, al netto delle revoche resesi necessarie per inadempienza degli Enti attuatori, poco più di **10,42** mln a valere sulle risorse nazionali stanziolate dalla L. 145/2018 (annualità 2021-2024) per il finanziamento o cofinanziamento di **38** interventi che hanno interessato la Città metropolitana di Firenze e tutte le Province toscane

Sempre sul totale di 102,94 mln sono stati poi programmati 2 interventi per circa 1,5 mln a valere sui fondi del piano triennale ex DM 141/22.

Nell'ambito della programmazione FSC 2021-2027 sono stati attribuiti al netto delle revoche resesi 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 quindi fondi regionali per circa 86,33 mln per finanziare o cofinanziare, anche ad integrazione dei finanziamenti statali interventi su complessivi 86 ponti distribuiti sull'intero territorio regionale. Infine sono stati finanziati e cofinanziati ulteriori 8 interventi ubicati in due distinte Province per un importo complessivo di € circa 2,87 mln a valere su altri fondi.

MANUTENZIONI SULLE STRADE REGIONALI

Per la manutenzione delle strade regionali nel 2025 la Regione con DGR 148/2025 ha stanziato risorse pari a 6,51 mln destinate a Province e Città Metropolitana, inoltre per la manutenzione della FI-PI-LI, con stipula di apposita convenzione di gestione, ogni anno vengono erogate alla Città Metropolitana risorse pari a oltre 3 mln.

Sul complesso dell'intera rete viaria di interesse regionale nel 2024 la Regione ha stanziato 2 mln per la manutenzione straordinaria dei giunti dei viadotti La Rotta e Tora sulla FI-PI-LI (DGR 480/24), 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, e 3,84 mln per la manutenzione straordinaria per interventi di somma urgenza sulla SR 325 (DGR 1290/2024).

Inoltre nel 2025 sulla FIPILI è stato stanziato, ai sensi dell'art. 18 bis della Convenzione di gestione, un ulteriore milione per la manutenzione straordinaria degli impianti di sollevamento dei ponti Mobili Mogadisco e Navicelli all'interno dell'Interporto di Livorno (DGR 503/2025).

3.1.4 FERROVIE

- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 -

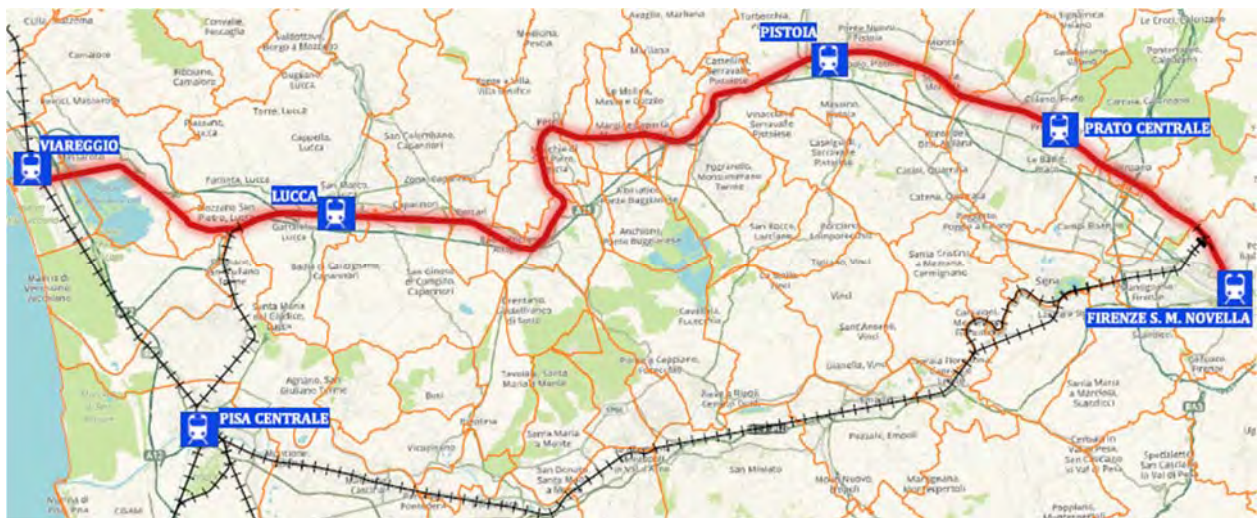
RADDOPPIO PISTOIA-LUCCA

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.

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 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 stazione di maggior frequentazione della linea.



Il costo complessivo dell'opera è pari a 750,62 mln composto da: Tratta Pistoia-Montecatini 337,115 Mln (aggiornamento a valle del 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 23,50 mln e Tratta Pescia-Lucca 390 mln da consolidarsi ad esito della conclusione dell'iter autorizzativo.



Tratto Pistoia – Montecatini Terme



Tratto Montecatini Terme - Lucca

Si concluderanno a settembre 2025 i lavori, avviati nel 2016, 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



PRG, marciapiedi e sottopasso Stazione Montecatini



Viabilità di scavalco della linea ferroviaria al km 11+421 (Pieve a Nievole)



Ponte Fiume Nievole km 8+154 e Sottovia Via Marlianese

Risultano già completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini Terme, realizzati con separato appalto, i tratti di nuovo binario che si sviluppano in totale affiancamento al binario in esercizio dalla stazione di Pistoia fino alla fermata di Serravalle (circa 6 km) e dai pressi dell'imbocco della nuova galleria Serravalle lato Montecatini Terme fino alla stessa stazione di Montecatini Terme (circa 3 km). Per quanto riguarda il tratto in variante di tracciato, sono state ultimate le opere di scavo della nuova galleria Serravalle, del cunicolo di esodo oltre le attività di attrezzaggio dei binari ferroviari al netto dei tratti terminali di innesto sulla linea. Sono inoltre state completate le opere necessarie alla soppressione dei passaggi a livello della tratta oggetto di raddoppio, le opere idrauliche previste nell'ambito del complessivo progetto di raddoppio (le casse di espansione del fiume Ombrone e del fiume Nievole e la modifica del reticolo idraulico correlato), oltre gli interventi di mitigazione acustica sull'intera tratta con la posa di circa 2,5 km di nuove Barriere Antirumore.

Le opere in corso riguardano gli interventi di attrezzaggio impiantistico e tecnologico del tratto corrispondente alla "Variante Serravalle" nonché le prove e le verifiche atte al collaudo delle opere.

Per quanto riguarda le opere correlate è stato aperto al traffico il nuovo sovrappasso stradale nel Comune di Pieve a Nievole e sono stati soppressi i 2 passaggi a livello esistenti.

In agosto 2024 è stata effettuata 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. Dall'8 giugno al 7 settembre 2025 è prevista la sospensione del servizio per permettere lo svolgimento delle attività per la messa in servizio della nuova galleria di Serravalle e dei piazzali di emergenza realizzati agli imbocchi con i relativi sistemi di sicurezza, oltre che della galleria di esodo intermedia. È previsto il completamento del nuovo ponte a doppio binario sul fiume Nievole. Inoltre le opere civili, di armamento, trazione elettrica, sicurezza e segnalamento dei binari e degli impianti della galleria saranno collegate a quelli dei tratti già realizzati lato Pistoia e lato Montecatini Terme.



Sarà avviata la realizzazione della nuova rotondella sulla SR 435 nel comune di Pistoia, mentre nel comune di Serravalle Pistoiese proseguiranno i lavori sul torrente Stella per la realizzazione delle opere di sistemazione in alveo e delle relative vasche di espansione.

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, attualmente in corso da parte di RFI.

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 2024 è stato espletato l'iter autorizzativo per l'approvazione di interventi di adeguamento di alcune opere d'arte presenti nei Comuni di Massa e Cozzile, di Buggiano e di Uzzano, a cui è seguito l'avvio della progettazione esecutiva, mentre l'intervento di Montecatini sarà avviato prossimamente, in ragione degli approfondimenti progettuali, tuttora in corso da parte di RFI, richiesti dalla complessa situazione idrogeologica del limitrofo contesto territoriale e dal rinvenimento di interferenze con i sottoservizi la cui risoluzione presenta talune criticità tecniche da definire con il gestore.

Il costo complessivo dell'intero intervento di upgrading risulta pari a 23,5 mln ed il completamento degli interventi di potenziamento puntuale ed adeguamento dei sottopassi è ipotizzato nel corso del 2027.

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'aumento del costo dei materiali e dell'energia registrato nell'ultimo triennio - 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 (lunghi 250 metri e alti 55 centimetri dal piano binari) per una migliore accessibilità ai treni.



Il nuovo Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI 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 - 2° aggiornamento 2024, ha un costo complessivo di 348,715 mln ripartito in 230 mln per le opere di raddoppio Empoli-Granaiole e 119 mln per l'elettificazione della linea Empoli Siena (stima da consolidarsi a seguito della Conferenza dei Servizi da attivare). La copertura finanziaria complessiva è pari a 321,71 mln garantita da risorse MEF (263,71 mln) e Fondi FSC (85 mln).



Nello specifico le opere di potenziamento previste consistono nel:

- raddoppio del binario tra le stazioni di Empoli e Granaiole;
- 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;

- elettificazione della Linea Empoli-Siena secondo lo standard RFI.

In particolare la realizzazione dell'intervento di raddoppio Empoli-Granaiole 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 elettificazione.

Il progetto di **raddoppio Empoli-Granaiole** 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 (Apparato Centrale a Calcolatore) della stazione di Empoli, attivato a fine settembre 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 sistema di segnalamento ferroviario di controllo della circolazione nella stazione di Empoli, verrà gestito anche il futuro ingresso in Empoli della linea a doppio binario. Questa nuova tecnologia, di ultima generazione, contribuirà all'incremento dell'affidabilità dell'infrastruttura, ad una migliore gestione della circolazione ferroviaria e ad incrementare gli standard di regolarità e puntualità della linea.

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-Granaiole. Con l'elettificazione 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 Granaiole ed in ottobre 2022 per il progetto di elettificazione della linea Empoli-Siena. Per velocizzare la realizzazione dell'opera di raddoppio della tratta Empoli-Granaiole nell'aprile 2021 è stato nominato da parte del Governo un Commissario straordinario che nel dicembre 2022 ha approvato il progetto definitivo, a seguito del raggiungimento dell'Intesa con il Presidente della Regione di cui alla DGR n. 1242 del 7 novembre 2022. 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. Nel corso del 2024 è stato sviluppato dall'appaltatore aggiudicatario della procedura di gara il progetto esecutivo dell'intervento di raddoppio della tratta; sono in corso da parte di RFI le attività di verifica della suddetta progettazione per l'avvio dei lavori previsti entro la prossima estate.

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 ciclopeditoni 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 tali 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, è stato attivato il procedimento di approvazione del progetto definitivo delle varianti;

una volta concluso il procedimento ambientale con DGR n. 952 del 05/08/2024 è stato perfezionato quanto già espresso precedentemente esprimendo il parere tecnico di competenza della Regione Toscana, trasmesso a RFI/Commissario Nazionale per la redazione della proposta d'Intesa che il Commissario ha inviato al Presidente ed è attualmente in fase di verifica.

Nell'interruzione durante il mese di agosto 2024 sono state effettuate le attività di bonifica da ordigni bellici in prossimità del binario quali opere propedeutiche all'avvio dei lavori del raddoppio tra Empoli e Granaiole. Nell'estate 2025 la tratta Empoli-Granaiole sarà interrotta tra luglio e agosto.



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; nel dicembre 2024 è stato avviato il procedimento Commissariale di approvazione del progetto definitivo per l'elettificazione dell'intera tratta. Ad oggi è prevista la conclusione delle attività realizzative e la conseguente attivazione delle opere entro il 2029.

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.

A conclusione delle attività del gruppo tecnico è prevista la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa per il potenziamento del collegamento ferroviario Siena-Chiusi, in corso di redazione.

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. L'upgrading dei sistemi di gestione della circolazione aumenterà l'efficienza e l'affidabilità di tutto il traffico ferroviario, non solo merci ma anche pendolare e di lunga percorrenza.

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, 2° aggiornamento 2024, è stimato in 565 mln di cui finanziati circa 527 mln in parte con fondi PNRR, con un avanzamento dei lavori pari a 261 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 (Specifiche Tecniche di Interoperabilità per la Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie), realizzazione ACC-M (Apparato Centrale a Calcolatore Multistazione) 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, 2025 (lavori ultimati);
- Fase 3 - tratto San Benedetto V.S. – Vernio, 2026/2027 (lavori 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 (attivato);
- Vernio (ei) – Prato (e), in corso, conclusione entro il 2026/2027.

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.

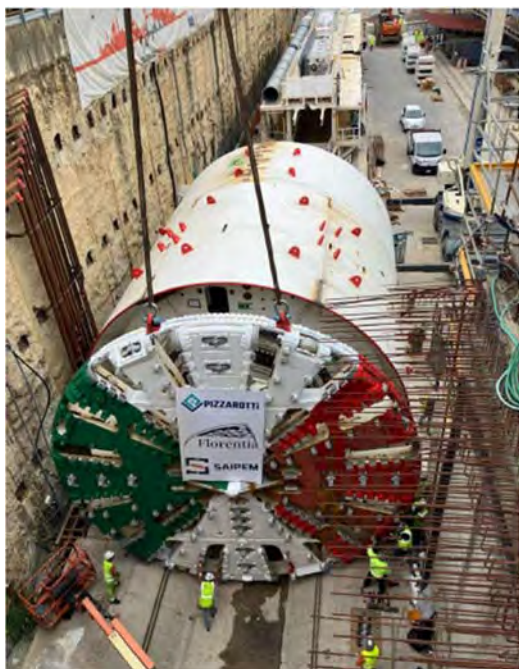
Nel 2024 è stato costruito il secondo marciapiede nella stazione di Vaiano e sono stati installati gli ascensori sui marciapiedi 1 e 2 della stazione di Vernio e 2 della stazione di Vaiano. Nel corso del 2025 continueranno gli interventi di miglioramento dell’accessibilità nelle stazioni, con anche l’innalzamento del terzo marciapiede a Vernio e del primo a Vaiano. In entrambe le stazioni saranno avviati i lavori di restyling del fabbricato viaggiatori e, a Vernio, anche del sottopassaggio.

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 (il tunnel di 19 km che unisce l’Emilia-Romagna alla Toscana), che si

concluderanno nel primo semestre 2026, prevedendo un'interruzione continuativa della tratta Vernio-S. Benedetto VS nel periodo autunnale fra il 29 settembre e il 13 dicembre 2025 in accordo con i territori, vista l'esigenza di mantenere aperta la linea nel periodo estivo come corridoio per il trasporto merci.

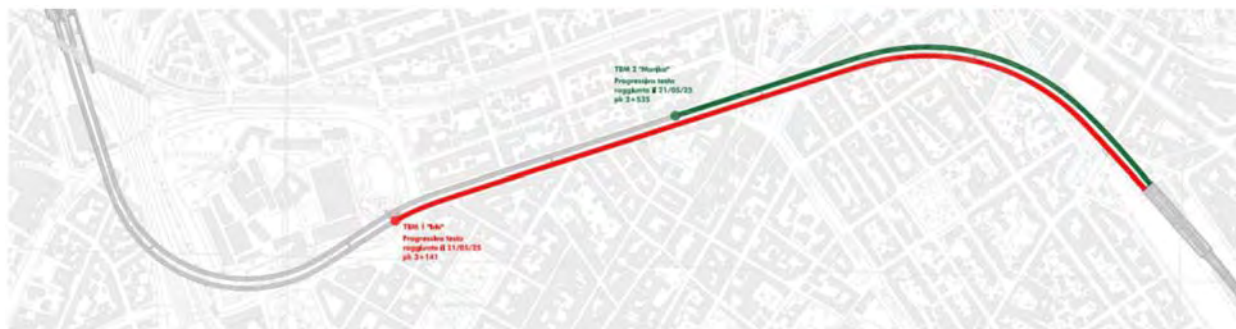
ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA: IL NODO DI FIRENZE

Proseguono i lavori per la realizzazione del passante e della stazione AV del nodo di Firenze, riavviati nel 2023 a seguito di bando di gara pubblicato da RFI nell'agosto 2022 dell'importo complessivo di oltre 1,1 miliardi.



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 (una per ciascun binario, collegate con un sistema di by pass trasversali ogni 500 metri), 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 viene realizzato mediante due frese tunnel boring machine (TBM). La prima fresa, attiva nel tratto Campo di Marte-Belfiore, utilizzata per lo scavo della galleria pari, a fine maggio 2025 ha percorso oltre 1820 m dei circa 3000 m previsti in questa fase. Nel mese di novembre 2024 è stata allestita la seconda fresa, dedicata allo scavo del secondo tunnel del passante dell'Alta velocità di Firenze da Campo di Marte a Rifredi che a fine maggio 2025 ha percorso

oltre 1200 m – nella rappresentazione illustrata di seguito l'avanzamento dello scavo delle due gallerie a maggio 2025. L'ultimazione è prevista da parte di RFI nel 2028.



Fonte RFI

Sono attivi inoltre i cantieri secondari di superficie di:

- compensation grouting presso la Fortezza da Basso;
- via delle Ghiacciaie: sono in corso interventi di ripristino delle aree;
- via Cittadella: in fase di completamento;
- viale Redi: sono in corso le attività di ripristino dell'area;
- scuola Ottone Rosai: sono in corso opere di ripristino delle aree;
- By-pass del torrente Mugnone: sono in corso le attività di cantierizzazione, con avvio delle prime fasi dell'intervento.

Lungo il tracciato in sotterraneo verrà realizzata la **nuova stazione AV/AC Firenze Belfiore**, progettata dallo studio di architettura Foster & Partners e Ove Arup & Partners, che prevede la costruzione di una struttura, lunga circa 450 metri e larga 50 metri, che avrà un'estensione di circa 45mila metri quadrati e sarà posta fino a 25 metri sotto il livello stradale, con una copertura vetrata sorretta da una struttura in acciaio che si eleverà per circa 18 metri in altezza. La nuova Stazione AV sarà articolata su 4 livelli (piano dei binari, mezzanino, piano di accesso e piano commerciale), parte in sotterranea e parte in elevazione. 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, nel pozzo sud risultano avviate le attività di perforazione relative al consolidamento della galleria pari e della galleria dispari.

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 45,6 saranno destinati alla realizzazione della **fermata ferroviaria Circondaria** e 89,4 a quella del **people mover**. La navetta, completamente automatizzata, si attesterà 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 è 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.

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 concluso poi con l'emanazione del decreto direttoriale MASE a metà gennaio 2025 a cui seguirà l'avvio dell'iter autorizzativo di Conferenza di Servizi. Il cronoprogramma attuale ipotizza l'avvio della fase realizzativa della prima fase funzionale a partire da agosto 2026 con una durata di circa un anno e mezzo.

Il costo complessivo delle opere per la realizzazione della **tratta A.V. Firenze – Bologna** ammonta a 3.311 mln, mentre per il **nodo di Firenze** il valore dell'opera è stimato pari a 2.735 mln dei quali 1.123 mln corrispondono alle opere già realizzate a fine 2024 (41%).

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.

L'opera consentirà infatti 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.



Fonte RFI

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. Ad inizio febbraio 2025 l'Osservatorio Ambientale ha concluso le attività ed è in attesa di ricostituzione da parte del MASE.



Inoltre, per il potenziamento dell'infrastruttura di superficie e per migliorare la gestione del traffico ferroviario in attesa del sottoattraversamento, 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.

A dicembre 2020 è stato infatti 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. A fine 2025 l'ERTMS sarà attivato anche nel tratto Orvieto-Settebagni (88 chilometri). Ad inizio 2025 risultano conseguite



tutte le attivazioni previste a meno di quelle, di cui sono in corso i lavori, relative all'ACCM, SCCM e HD ERTMS del Nodo di Firenze, all'ACCM della tratta Empoli – Rifredi ed al PP-ACC di Firenze Castello.

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 e 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.

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 160-180 km/h della linea esistente Empoli – Pisa.



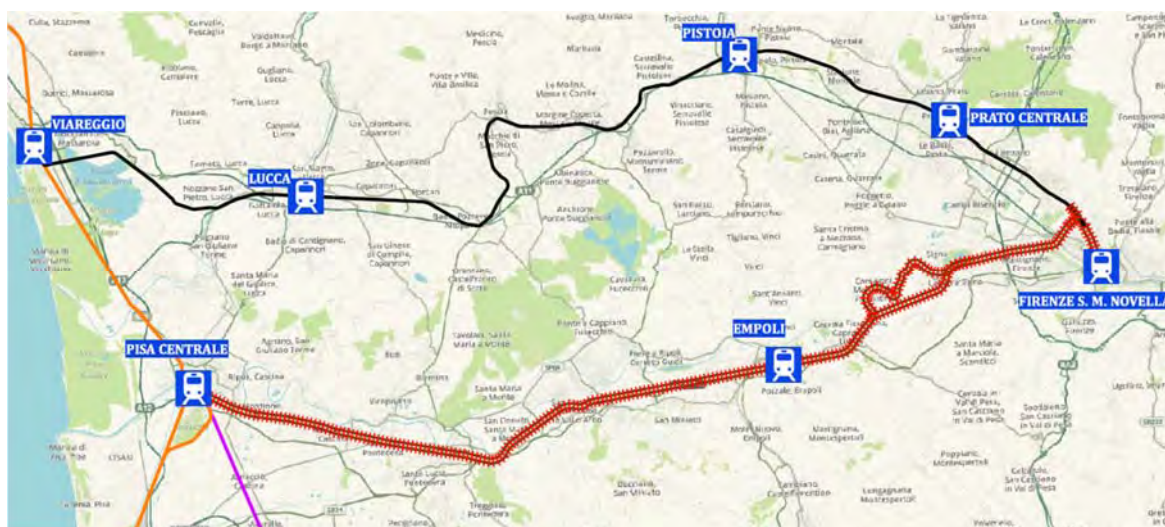
Tratta Empoli – Bivio San Miniato



Tratta Bivio Renai – Cascine

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 stipulato nel marzo 2022 dispone 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-Sanminiato 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.



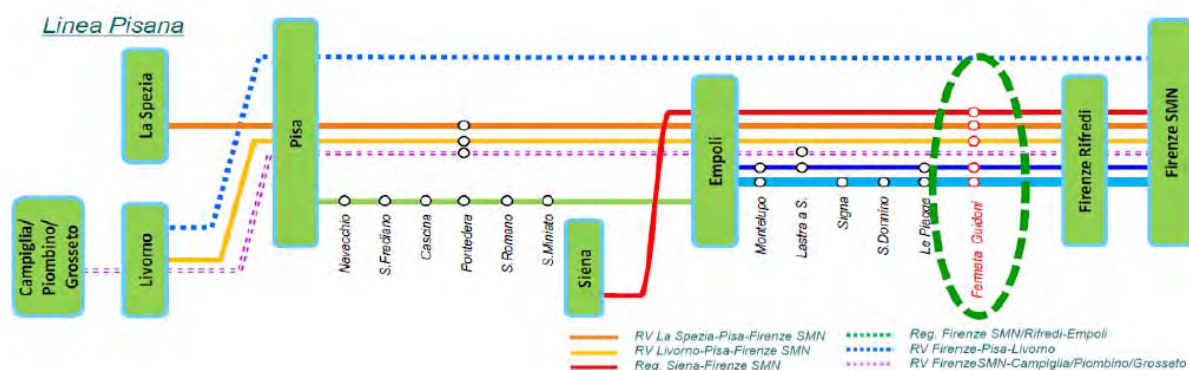
Nell'ambito dell'adeguamento prestazionale ed upgrading del corridoio TEN-T "Scandinavia – Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti" sono previste inoltre opere puntuali di upgrade dell'infrastruttura finalizzati alla velocizzazione della tratta tra Empoli e Pisa e tra Empoli e Montelupo: verifiche 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.

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

Al fine di garantire un efficace collegamento tra la linea ferroviaria 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 è prevista da parte di RFI, anche a seguito di confronti con la Regione ed il Comune di Firenze, la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria. 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 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. L'intervento sarà occasione di riqualificazione degli spazi urbani e ferroviari, porterà inoltre beneficio all'accessibilità della rete ferroviaria ed all'interscambio con altri mezzi di trasporto pubblico.

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 ed a fine 2024 è stato avviato quello di localizzazione dell'opera.

L'avvio dei lavori è previsto da RFI in luglio 2026.



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, aggiornamento 2024 sottoscritto in giugno 2024, risultano essere:

- 1^a fase: completamento del piano ferro e apparati della stazione di Parma e raddoppio della tratta Parma – Vicofertile (Emilia Romagna) pari a 486,40 mln finanziato per 359,90 dallo Stato.
- 2^a 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) dal costo complessivo di 5.312 mln finanziato per 31 mln dallo Stato.

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.

LINEE FAENTINA E VALDISIEVE

RFI ha investito 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 Valdisieve.

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 dei PL al km. 14+311 sono state ultimate in dicembre 2024 con consegna della nuova viabilità al Comune ed al km 17+685 sulla SS 67 con realizzazione di sottovia e viabilità di ricucitura. In località Sandetole, sono state avviate nel corso degli ultimi mesi del 2024 le attività propedeutiche, in parte concluse, inerenti alla cantierizzazione e la Bonifica Ordigni Esplosivi.



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 la riattivazione in configurazione di regime in estate 2025 consequenzialmente verranno avviate le medesime attività in stazione di Rufina, per la quale sono state avviate le prestazioni inerenti alla progettazione esecutiva.

Risultano inoltre affidate le opere previste in stazione di Ronta e per l'eliminazione dei PL sulla SR 302 in Borgo San Lorenzo ai km 35+254, km 38+572 tramite adeguamento della viabilità esistente ed al km 39+852 nel mese di ottobre 2024 è stata effettuata la consegna dei lavori e sono state avviate le attività propedeutiche, in parte concluse, inerenti alla cantierizzazione e la Bonifica Ordigni Esplosivi.

Nel Comune di Rufina l'eliminazione del passaggio a livello al km 25+930, di cui il progetto della realizzazione di un sottopasso, è sottoposto a diverse soluzioni progettuali con l'amministrazione comunale ed ANAS in quanto condizionato da un intervento di messa in sicurezza idraulica mentre per l'eliminazione del passaggio al livello al km 24+391 è in fase di finalizzazione l'istruttoria per l'approvazione della progettazione esecutiva.

Per la riqualificazione della stazione ferroviaria di Vicchio (comprensivo del rifacimento del PRG di Stazione) e la soppressione del limitrofo Passaggio a Livello al km 6+565, RFI ha sviluppato

un progetto la cui approvazione e la relativa esecuzione sono tuttavia vincolati dalla realizzazione di un progetto di messa in sicurezza idraulica dell'area di intervento. A seguito della richiesta da parte dell'Amministrazione Comunale, RFI ha avviato degli approfondimenti finalizzati alla verifica della possibilità di eseguire parte degli interventi anche in assenza delle opere di messa in sicurezza idraulica.

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.



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.

L'evento alluvionale che ha interessato il Mugello il 14 marzo 2025 ha avuto pesanti ripercussioni sull'infrastruttura ferroviaria, causando per alcuni giorni la chiusura di tutte le linee afferenti a Borgo S. Lorenzo.

La linea Firenze-Borgo S. Lorenzo via Vaglia è stata riaperta parzialmente sulla tratta S. Piero a Sieve-Firenze dal 17 marzo. A causa del danneggiamento di circa 25 metri di rilevato

ferroviario causato dal maltempo che ha richiesto complessi interventi di ripristino la tratta Borgo SL-S.Piero a Sieve è stata riattivata solo il 16 aprile.

La circolazione tra Rufina e Contea sulla linea Firenze – Borgo S. Lorenzo via Pontassieve è stata riattivata il 28 marzo, dopo che la circolazione era stata interrotta il 17 marzo a causa del danneggiamento di un muro di contenimento, legato agli eventi meteo. La tratta Borgo SL-Marradi è ancora interrotta per gli ingenti danni subiti dalle opere d'arte.

Nell'estate 2025 sono confermati gli interventi di seconda fase per attrezzaggio con ERTMS, con interruzione della tratta Marradi-Faenza dall'11 giugno al 7 settembre e della Firenze-Borgo SL dal 2 agosto al 7 settembre.

LINEA CECINA – VOLTERRA - SALINE – POMARANACE

Nel settembre 2016 sono conclusi i lavori di manutenzione straordinaria a cura di RFI sulla linea **Cecina – Volterra - Saline - Pomaranace** 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 Camporigiano-Piazza al Serchio, interventi di consolidamento del Viadotto sul Rio Tassonaro nella tratta Aulla-Minucciano, interventi di manutenzione straordinaria nella tratta Camporigiano-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 ha previsto 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"

Nell'estate 2025 fra il 9 giugno e il 31 agosto la linea Lucca-Aulla sarà nuovamente interrotta per lavori di manutenzione straordinaria fra Castelnuovo Garfagnana e Aulla Lunigiana.

Nella tratta compresa tra le stazioni di Camporgiano e Piazza al Serchio verranno effettuati interventi di consolidamento alla galleria Rio Cavo, al ponte Rio Cavo e al viadotto Acquabianca. Tra Aulla e Minucciano i lavori riguarderanno il viadotto sul Rio Tassonaro. A Castelnuovo Garfagnana proseguiranno i lavori per la realizzazione del nuovo piano regolatore generale di stazione. Verranno inoltre eseguiti alcuni interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, nonché interventi di manutenzione a diversi ponti metallici. Sono infine previste attività di realizzazione dei piazzali di emergenza a servizio della galleria Lupacino. Su tutta la linea verranno anche effettuate attività di controllo della vegetazione presente in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria. Il valore complessivo dell'investimento ammonta a circa 15 milioni di euro.

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 Corbezzì), la posa di nuovi binari fra Piteccio e Corbezzì, 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 Corbezzì e Piteccio. È 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 Corbezzì, 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.

Dal 27 febbraio 2025 al 19 maggio 2025 a causa di un movimento franoso che aveva interessato per oltre 60 metri, il terreno su cui poggiano i binari, provocandone il disallineamento e lo spostamento, fra le stazioni di Piteccio e Valdibrana la circolazione sulla linea Porrettana è stata sospesa. Nel periodo di interruzione sono stati realizzati interventi per la messa in sicurezza del versante in frana attraverso: il consolidamento del rilevato ferroviario tramite resine, la realizzazione di paratie con micropali e cordoli in cemento armato, oltre ad interventi finalizzati a migliorare il deflusso delle acque. Contestualmente, lungo la linea, sono stati svolti interventi di manutenzione ordinaria all'armamento e agli impianti tecnologici di segnalamento e manutenzione straordinaria alle opere civili e alle gallerie, finalizzata al ripristino delle infiltrazioni di acqua e all'impermeabilizzazione. Il valore complessivo dell'intervento è stato di circa 4,5 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 eseguito 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.

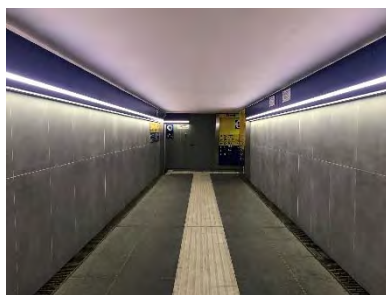
ULTERIORI INTERVENTI

Sono stati programmati negli ultimi anni da parte di RFI interventi in 59 stazioni della Toscana per un importo complessivo di 135 mln. 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 rifunionalizzazione 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 trasmesso 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;

Una prima fase di lavori per il potenziamento tecnologico della linea Pisa – Grosseto - Roma

con l'installazione del nuovo sistema ERTMS è iniziata a maggio 2025 e si concluderà il 1 agosto 2025. I cantieri sono attivi fra Albinia ed Alberese e successivamente riguarderanno la tratta Tarquinia e Civitavecchia. L'investimento per l'attrezzaggio ERTMS è di circa 84 milioni di euro.

- 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 - Media Valle 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-Palazzuolo 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”.

Il Patto tra le Regioni Toscana ed Emilia Romagna

I presidenti delle Regioni Toscana ed Emilia Romagna, Eugenio Giani e Michele De Pascale, hanno firmato il 18 gennaio 2025 una lettera d'intenti dalla quale scaturirà un Patto per dare una cornice stabile alle relazioni interregionali e per continuare e rafforzare la collaborazione attiva tra regioni confinanti. L'intesa riguarda otto materie: la sanità, la ricerca e innovazione, l'Appennino e le aree interne, il turismo ed i grandi eventi, la cultura, il digitale, le infrastrutture e la mobilità e il contrasto al dissesto idrogeologico.

L'integrazione tra i due territori passa attraverso l'impegno sulle Infrastrutture e mobilità. In ambito ferroviario potenziando le linee ferroviarie di collegamento come la Porrettana transappenninica, la Pontremolese, la Bologna – Prato, il collegamento diretto Ravenna – Faenza – Firenze. Sul versante stradale la riqualificazione e messa in sicurezza dei principali itinerari di valico appenninico con particolare riferimento alla S.S. 63 - valico del Cerreto, alla S.S. 12 statale dell'Abetone, alla S.S. 64 - Porrettana, alla S.S. 67 – Tosco-Romagnola, mentre ha rilevanza nazionale l'asse E45-E55. Ci si propone anche di coordinarsi in merito agli aspetti infrastrutturali e paesaggistici su entrambi i versanti del crinale appenninico rispetto all'installazione di impianti di energia rinnovabile.

Viene promossa una cabina di regia congiunta fra Emilia Romagna e Toscana per le linee ferroviarie appenniniche (Bologna -Prato, Pontremolese e Faentina), per costruire insieme una programmazione dei principali itinerari di valico, dando seguito alla lettera di collaborazione siglata dai presidenti delle due Regioni.

Per le infrastrutture ferroviarie si è svolto il 20 febbraio 2025 il primo incontro fra le due Regioni insieme ai sindaci dei territori sui quali insistono le linee in questione, Rfi e Trenitalia. L'obiettivo è quello di arrivare a migliorare la vita di chi prende il treno per studio, lavoro, ma anche per turismo, lavorando in costante contatto con i territori nell'ottica di trovare soluzioni costruttive e condivise. Tutte le linee ferroviarie appenniniche (Faentina, Direttissima, Porrettana, Pontremolese) compresa l'Alta velocità, che, attraversando Toscana ed Emilia-Romagna, hanno, ognuna con un proprio ruolo specifico, un'importanza strategica per l'intero Paese, sia per la mobilità delle persone sia per il trasporto merci. La loro posizione centrale le rende fondamentali per i collegamenti nord-sud e per l'integrazione tra le diverse aree geografiche italiane.

Nell'incontro si è quindi condiviso di estendere la cabina di regia già esistente per la linea Prato-Bologna e lavorare in sinergia anche sulle altre tratte ferroviarie appenniniche, a partire dalla sottoscrizione di un Protocollo in corso di redazione.

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; *Ad inizio febbraio 2025 l'Osservatorio Ambientale ha concluso le attività ed è in attesa di ricostituzione da parte del MASE.*
- 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 2022

(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)

	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		
ANNO	TOSCANA																
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%
2022	9.351	80,7	25,5	40,7	35,5	1.710	14,8	4,7	7,4	6,5	520	4,5	1,4	2,3	2,0	11.581	100
TERRIT.	2022 - PER TERRITORIO																
Toscana	9.351	80,7	25,5	40,7	35,5	1.710	14,8	4,7	7,4	6,5	520	4,5	1,4	2,3	2,0	11.581	100
CENTRO	26.338	79,4	22,5	45,3	32,2	5.543	16,7	4,7	9,5	6,8	1.292	3,9	1,1	2,2	1,6	33.173	100
ITALIA	132.234	77,9	22,4	43,8	32,9	30.045	17,7	5,1	10,0	7,47	7.558	4,5	1,3	2,5	1,9	169.837	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 31/12/2024)

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.	386.092.804,00	386.092.804,00	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	10.760.246,00	25,86
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	22.929.911,00	22.929.911,00	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	564.841.245,00	96,41
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	286.338.721,00	99,83
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Firenze Sud – Incisa	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	642.789.909,00	433.257.960,00	67,40
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord	Autostrade per l'Italia S.p.A.	CMF	1.024.043.510,00	960.737.138,00	93,82

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
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
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	466.109.857,00	98,27
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	249.028.876,00	97,71
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	685.130.000,00	0	0,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	110.323.373,54	49.698.586,20	45,05
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	24.814.452,61	99,72
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

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
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
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	1.122.739.930,09	41,05
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	84.908.083,75	84.908.083,75	100,00
TOTALE			11.603.665.116,55	8.864.814.521,83	76,40%

- 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)



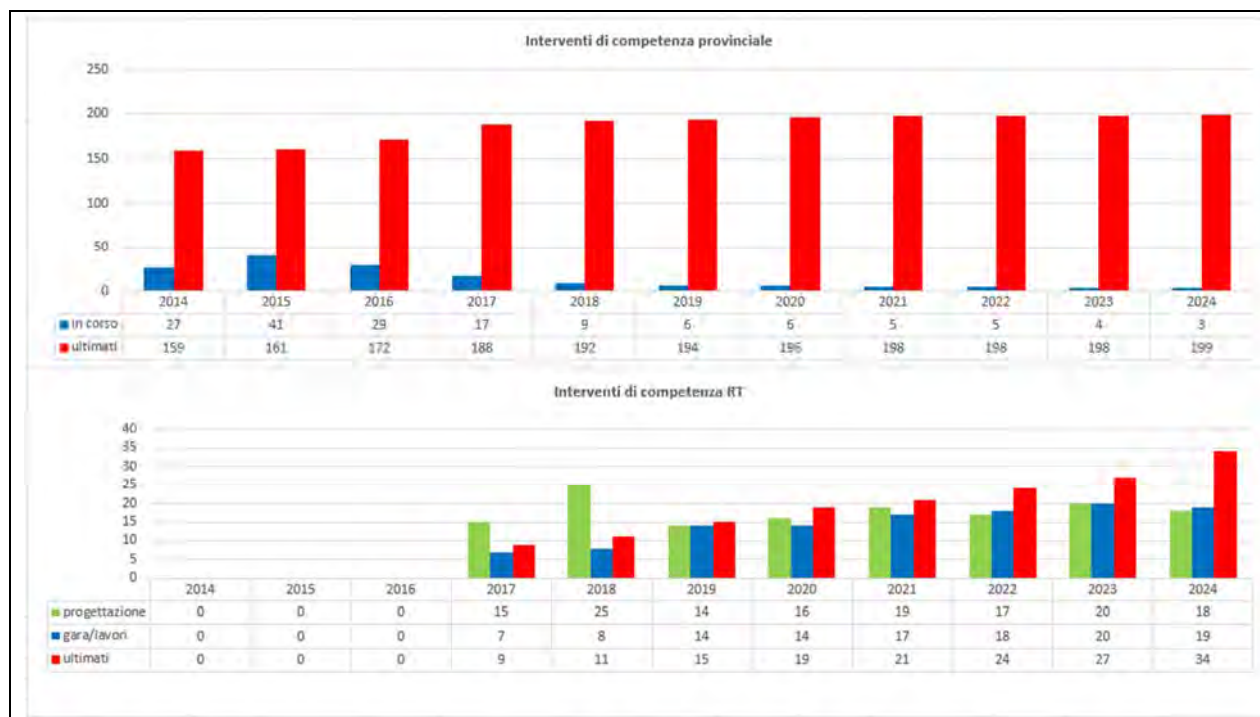
- Interventi sulla viabilità regionale per Provincia

(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	4	5
Firenze	41	1	27	7	0	7	13
Grosseto	12	0	4	1	0	1	2
Livorno	3	0	4	2	0	0	2
Lucca	27	0	7	0	1	1	5
Massa Carrara	3	0	1	0	0	1	0
Pisa	18	1	5	3	0	0	2
Pistoia	19	0	6	2	1	1	2
Prato	22	1	2	1	0	1	0
Siena	28	0	4	0	0	1	3
TOTALE	199	3	71	18	2	17	34

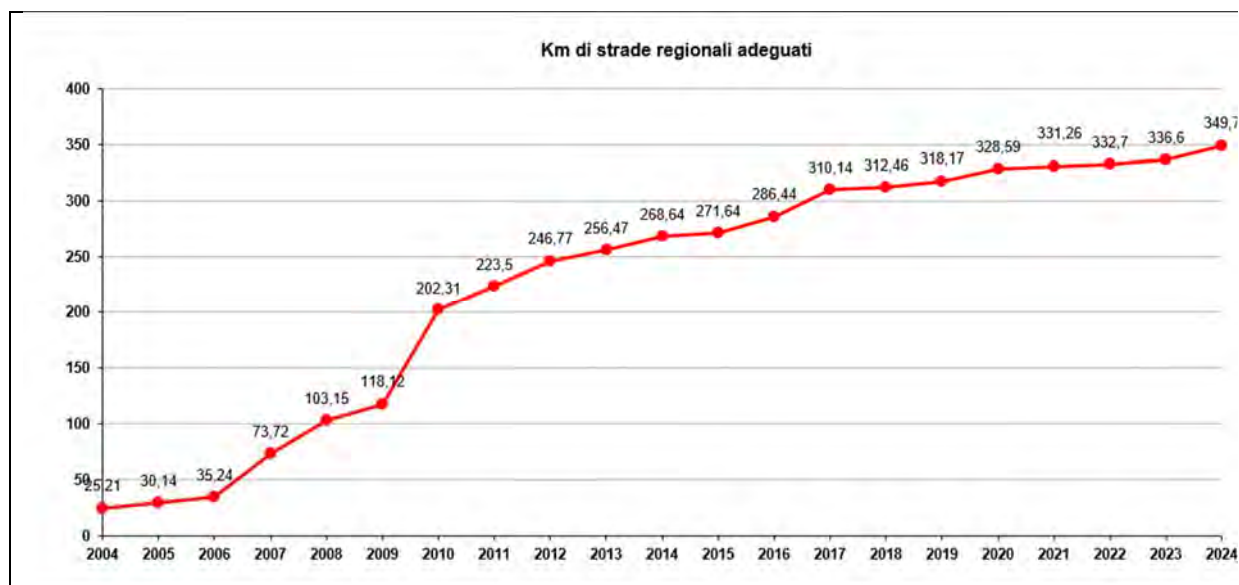
* Interventi sulla viabilità regionale di competenza della Regione comprensivi degli interventi di risanamento acustico e delle progettazioni programmate con DGR n. 795/2021 e DGR n. 386/2023

** 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)

**- Interventi di manutenzione ponti sulla viabilità regionale**

(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Grandi infrastrutture di trasporto e Viabilità regionale) – anni 2020-2024

Territorio	Programmati	Progettazione	In corso	Ultimati	TOTALE
Arezzo	2	3	3	1	9
Firenze		19	6	2	27
Grosseto			2	2	4
Livorno		8			8
Lucca		1	5	1	7
Massa Carrara	1		1		2
Pisa		3		7	10
Pistoia			5	1	6
Prato		3		3	6
Siena	1		2	1	4
TOTALE Interventi	4	37	24	18	83
importo totale finanziato (mil€)	1,9	19,7	45,6	5,6	73

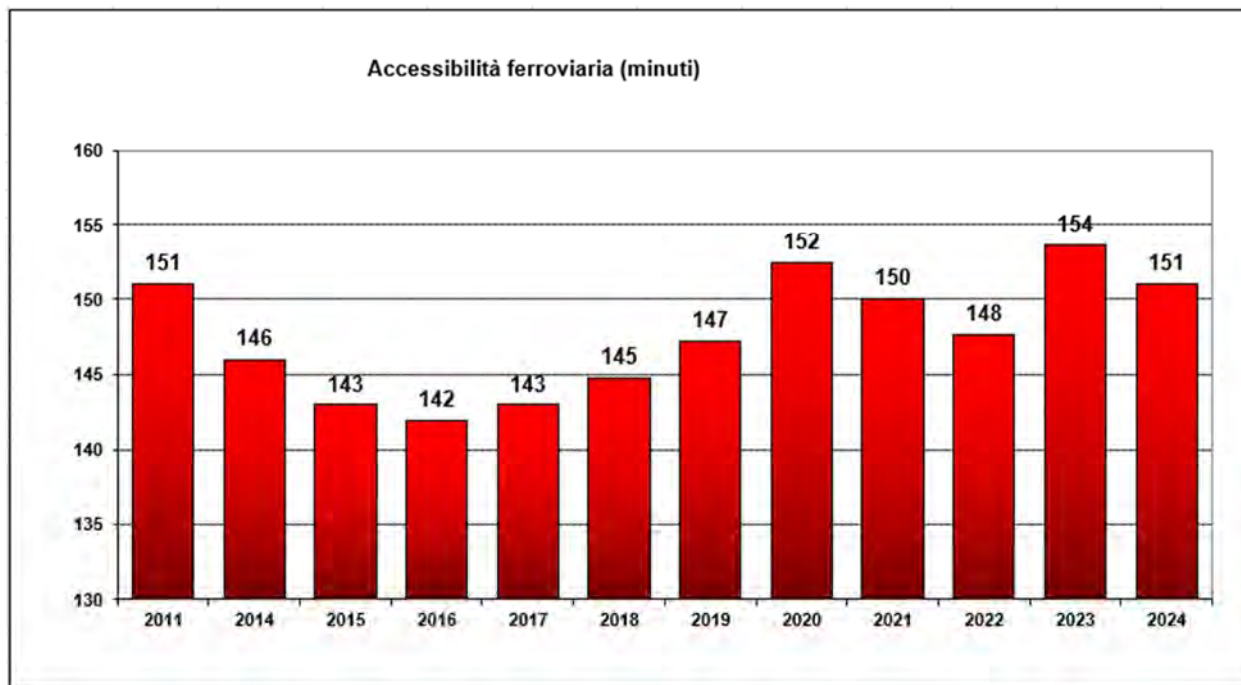
- Rete ferroviaria in esercizio per trazione e tipologia di binario. Centro e Italia anno 2020, Toscana anni 2019-2024

(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
2023	767	209	27	476	1.479
2024	767	201	27	476	1.471
TERRITORIO	2024 - PER TERRITORIO				
Toscana	767	201	27	476	1.471
CENTRO	2.015	763	27	698	3.503
ITALIA	7.679	4.598	77	4.525	16.879

- 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.

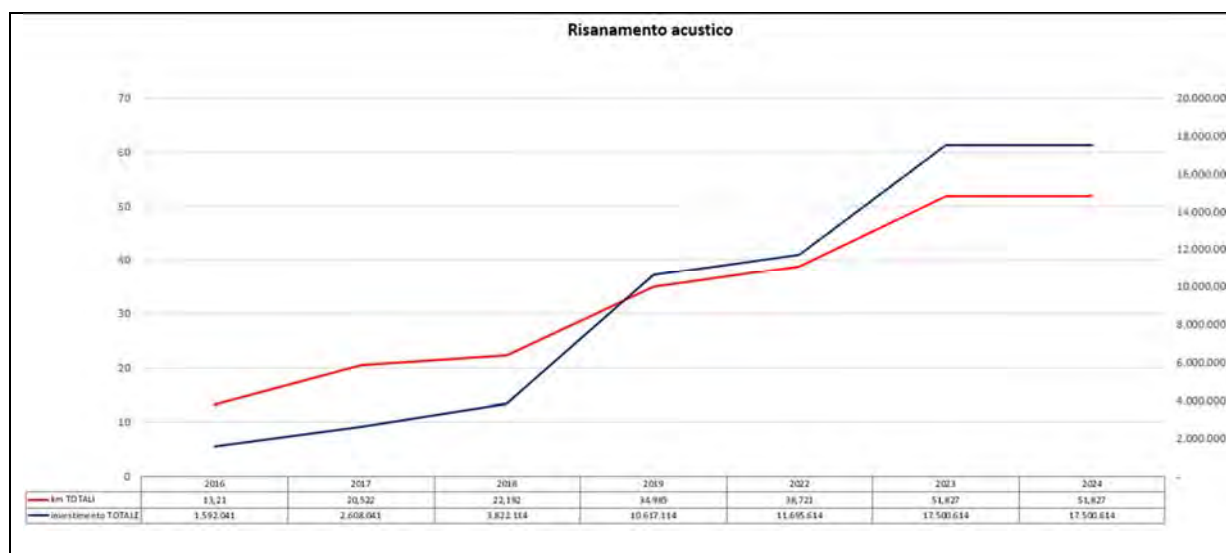
- Traffico veicoli su rete autostradale nazionale (milioni di veicoli – km) (Fonte AISCAT)

Anno	Autostrade per l'Italia		SALT		SAT		Autocamionale 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

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 152 del 19/02/2024 - Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) – Intervento “SRT 439 - Variante al centro abitato di Castelnuovo Val di Cecina” - Presa d'atto e accettazione Accordo deflattivo contenzioso

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 431 del 15/04/2024 - Piano Sviluppo e Coesione 2014-2020. Approvazione schema di Atto Integrativo all'Accordo di Programma tra Regione Toscana e Comune di Lastra a Signa per l'adeguamento della viabilità esistente del capoluogo di Lastra a Signa approvato con D.P.G.R. 210 del 27/12/2018

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

Decisione 10 del 06/05/2024 - Strada Regionale n. 71 “Umbro Casentino” mandato per la fattibilità anche in termini di costi e benefici, di interventi di adeguamento e messa in sicurezza, nella zona della Val di Chiana e del Casentino

DGR 529 del 06/05/2024 - Investimenti aggiuntivi – articolo 1 commi da 134 a 138 della L. 145/2018 - anno 2025. Approvazione indirizzi e criteri per l'attribuzione, la determinazione e l'erogazione del contributo, ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 353 del 25/03/2024 per la messa in sicurezza di strade e ponti - interventi di sola progettazione

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 860 del 22/07/2024 - Investimenti aggiuntivi – articolo 1 commi da 134 a 138 della L. 145/2018 –anno 2025. Individuazione progettazioni di manutenzione di messa in sicurezza dei ponti sulle strade regionali e assegnazione contributo

DGR 1011 del 09/09/2024 – 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

Decisione 14 del 21/10/2024 - Strada Regionale n. 64 “del Cipressino” mandato per la progettazione dei primi stralci degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza

DGR 1290 del 11/11/2024 - Assegnazione risorse finanziarie alla Provincia di Prato, ulteriori rispetto a quelle già assegnate con D.G.R. n.84/2024 e D.G.R. n. 1011/2024, per interventi di somma urgenza sulla SRT 325

DGR 1445 del 02/12/2024 - 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 1469 del 02/12/2024 - Assegnazione risorse regionali alla Città Metropolitana di Firenze per le attività di progettazione avviate a seguito delle verifiche ex DM 204 del 01/07/2022

DGR 1490 del 09/12/2024 - Approvazione aggiornamento del Piano di Azione delle strade regionali con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli/anno e Sintesi non Tecnica, ai sensi del D.Lgs. n.194/2005

DGR 1561 del 23/12/2024 - Declassificazione dell'attuale tratto della SR445 Della Garfagnana compreso tra il km 22+850 e il km 39+310 e contestuale classificazione a strada regionale del nuovo tracciato della SR445 Della Garfagnana compreso tra le medesime chilometriche

DGR 8 del 13/01/2025 - Piano Sviluppo e Coesione 2014-2020. Intervento per “Nuovo Ponte sul Fiume Serchio in Comune di Lucca - Viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale”. Approvazione deroga alle disposizioni della decisione della Giunta regionale n. 16 del 25/03/2019

DGR 113 del 10/02/2025 - Opere di completamento e ripristino dello stato dei luoghi a seguito dell'intervento sul tratto della S.G.C. FI-PI-LI al km 10+500, nel Comune di Lastra a Signa. Assegnazione alla Città Metropolitana di Firenze di finanziamento regionale integrativo

DGR 148 del 17/02/2025 - Assegnazione risorse finanziarie per gli anni 2025, 2026 e 2027 alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per l'esercizio delle funzioni attribuite sulle strade regionali ai sensi della l.r. 88/98

DGR 198 del 24/02/2025 - 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” – intervento “SR 222 – realizzazione variante in località Grassina” – presa d'atto delle economie del primo lotto e assegnazione alla Città Metropolitana di Firenze del finanziamento regionale per il secondo lotto

DGR 241 del 03/03/2025 - Approvazione schema di Atto Integrativo all'Accordo di Programma tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Fucecchio e Comune di San Miniato per “Intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SRT 436 dalla località San Pierino in Comune di Fucecchio all'intersezione con via Marconi in Comune di San Miniato con annessa realizzazione di pista ciclopeditonale - I° stralcio funzionale”, approvato con D.P.G.R. n. 121 del 25/09/2020

DGR 242 del 03/03/2025 - Approvazione schema di Atto Integrativo all'Accordo di Programma tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Fucecchio e Comune di San Miniato per “Intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SRT 436 dalla località San Pierino in Comune di Fucecchio all'intersezione con via Marconi in Comune di San Miniato con annessa realizzazione di pista ciclopeditonale - II° stralcio funzionale”, approvato con D.P.G.R. n. 109 del 20 giugno 2022

DGR 316 del 17/03/2025 - Verifica dello stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali 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 359 del 24/03/2025 - SRT 445 della Garfagnana km 21+500, Comune di Castelnuovo Garfagnana, Località Molinetto. Assegnazione risorse regionali alla Provincia di Lucca per interventi di somma urgenza

DGR 360 del 24/03/2025 - Piano Sviluppo e Coesione 2014-2020 MIT. Approvazione schema di Atto Integrativo all'Accordo di Programma tra Regione Toscana e Provincia di Lucca, sottoscritto in data 08 gennaio 2019 e approvato con D.P.G.R. n. 10 del 22/01/2019, per la realizzazione dell'intervento denominato "Nuovo ponte sul fiume Serchio in Comune di Lucca – Viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale"

DGR 401 del 31/03/2025 - Assegnazione risorse regionali per interventi manutentivi dei ponti sulle strade regionali della Regione Toscana per gli anni 2025-2027

DGR 503 del 22/04/2025 - Assegnazione alla Città Metropolitana di Firenze del finanziamento regionale per interventi di manutenzione straordinaria sugli impianti di sollevamento dei ponti mobili Navicelli e Mogadiscio al km 81+000 della S.G.C. FIPILI

DGR 641 del 26/05/2025 - Indirizzi per la predisposizione di uno studio di fattibilità per l'adeguamento e il potenziamento della S.G.C. FI-PI-LI e per il completamento della progettazione dello stralcio B del tratto tra Scandicci e Lastra a Signa della S.G.C. FI-PI-LI

3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2027 (*)			Gestione fino al 31/03/2025 (**)		
	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	700.956	488.679	70%	438.273	329.124	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 (**)	52.511	52.511	100%	52.511	44.725	85%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
Totale obiettivo generale 1	753.467	541.189	72%	490.784	373.849	76%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 31 marzo 2025)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2024.

(**) 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 31/03/2025 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.

Dopo il crollo della domanda avvenuto nel 2020 in conseguenza della pandemia si assiste ad una ripresa del numero dei cittadini che decidono di spostarsi con i mezzi pubblici, con un saldo particolarmente positivo per i passeggeri che viaggiano in tramvia (+13% rispetto al 2019), un recupero pressoché pieno dei passeggeri del servizio di trasporto marittimo, mentre non ancora recuperati, nonostante l'evidente incremento dei dati 2024, i passeggeri del servizio ferroviario (67 mln a fronte dei 71 mln del 2019) e soprattutto del servizio di trasporto su gomma (181 mln a fronte degli originari 212 mln, pur evidenziando che in ambito fiorentino il servizio tramviario può aver spostato dalla gomma alla tramvia parte delle utenze).

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.

È 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 si 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 complementari ai servizi di trasporto pubblico locale.

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 ammessi a contributo, per un totale di 4 mln, distribuiti sul territorio regionale e realizzati dalle aziende di trasporto pubblico locale. I progetti prevedono sconti o agevolazioni dedicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale per l'acquisto di servizi di mobilità sharing (es. incentivi per carpooling, bikesharing, vehicle 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.

Con riferimento al lato ferroviario, sono in corso interlocuzioni e contatti con Trenitalia e gli Enti coinvolti, finalizzati a definire le modalità realizzative più opportune.

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 (successivamente prorogato di un anno quale misura

concorrente al riequilibrio del piano economico e finanziario del contratto avvenuto nel marzo 2025), 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 eserciti al tempo T1 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 prevede 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 Giunta regionale è intervenuta, in un primo momento con la DGR n. 773 del 1/07/2024, successivamente con la DGR n. 81 del 3 febbraio 2025 e infine con la DGR 340 del 17/03/2025, con l'intento complessivo di garantire la sostenibilità dell'equilibrio economico strutturale del contratto di concessione.

In particolare la DGR n. 773/2024, ha riguardato gli anni 1 e 2 della concessione e, per quanto riconosciuto dalla Regione Toscana, principalmente con riferimento ai mancati ricavi dovuti alla pandemia, per effetto delle disposizioni normative adottate a livello nazionale e delle correlate risorse statali.

Le ulteriori DGR n. 81 e n. 340 del 2025 sono intervenute invece con riferimento ai restanti anni della concessione (anni 3-11), prevedendo in ambito contrattuale più misure, finalizzate ad evitare incrementi di tariffe e nel contempo riduzioni del livello dei servizi; le misure attivate, tutte ricomprese nelle previsioni del contratto di concessione, hanno riguardato l'aggiornamento del corrispettivo per l'ulteriore tempo trascorso da aprile 2020 fino all'avvio del contratto (novembre 2021), l'assegnazione di corrispettivo integrativo, solo per gli anni 3, 4 e 5, interventi sui fattori produttivi in termini di investimenti in autofinanziamento con contemporanea previsione di destinazione di risorse integrative di natura pubblica, al fine di mantenere inalterate le previsioni di rinnovo del parco mezzi e quindi di miglioramento dell'anzianità del parco, una diversa qualificazione contabile delle risorse integrative previste dall'art. 6 del contratto di concessione, sempre destinate al rinnovo del parco, nonché l'allungamento di un anno della concessione.

La rivoluzione del servizio di trasporto pubblico su gomma garantisce una serie di **vantaggi agli utenti**:

- Previsione di circa 2000 nuovi mezzi sui circa 2600 attualmente in servizio nel corso dei 12 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. Da marzo 2024 a bordo di tutti i bus sono stati installati validatori digitali che consentono l'acquisto del titolo di viaggio con modalità contactless, con carta di debito, credito o prepagata, nonché con digital wallet abilitati (su smartphone o smartwatch), mentre al 2024 risulta ultimata l'installazione di 1013 paline intelligenti. Da novembre 2024 tutti i bus sono dotati di dispositivi AVM, che consentono il monitoraggio del servizio in tempo reale e conseguentemente anche l'informazione all'utenza tramite i display elettronici a bordo bus ed i pannelli elettronici presso autostazioni, paline e pensiline, oltreché tramite l'app at-bus disponibile per smartphone.
- 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.



Tra le iniziative per agevolare l'utilizzo del trasporto pubblico locale la Regione ha previsto una tariffa agevolata per gli studenti dell'Ateneo fiorentino, nell'ambito di uno specifico Accordo con Autolinee Toscane, Università di Firenze, l'Azienda per il Diritto allo studio Universitario ed il Comune di Firenze, finanziato con 2,2 mln di cui 600 mila euro regionali (per l'anno accademico 2023-2024, poi rinnovato per il 2024-2025).

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 e Castiglion fiorentino).

Poiché le procedure di gara non si sono concluse in tempo utile (ad eccezione dei Comuni di Subbiano-Capolona e Castiglion Fiorentino) 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 1° 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 dal 1 novembre 2023 a 10 giugno 2024 poi prorogati fino al giugno 2025 salvo ulteriori proroghe: 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 e Castiglion Fiorentino dal 7 gennaio 2025.
- 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 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. Attualmente la Provincia ha affidato il servizio con atto emergenziale al Consorzio Club, inizialmente con scadenza a giugno 2024 poi prorogato fino al 31 ottobre 2025. Sono in corso le procedure concorsuali per l'affidamento definitivo del servizio.
- 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. Attualmente la Provincia ha affidato il servizio con atto emergenziale ad Autolinee Toscane spa, inizialmente con scadenza a giugno 2024 poi prorogato fino al 31 ottobre 2025.

- 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. La Provincia sta completando la documentazione di gara per procedere alla pubblicazione del bando. Attualmente la Provincia ha affidato il servizio con atto emergenziale ad Autolinee Toscane, inizialmente con scadenza a giugno 2024 poi prorogato fino al 31 ottobre 2025
- 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 fino a giugno 2024 poi prorogati fino al giugno 2025, salvo ulteriori 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 Valdisieve 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'interno 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 centri 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 nelle aree 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 Valdisieve, 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
Totali		43,2 mln			13	146	189	98	2	11	2	461
totale progressivo bus					13	159	348	446	448	459	461	

Il rinnovo mezzi, come sopra ricordato, è inoltre elemento centrale del contratto sottoscritto con il nuovo gestore unico: nel corso della durata del contratto di servizio è prevista la sostituzione di almeno 2000 autobus degli oltre 2600 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 partire dall'avvio del contratto con il nuovo gestore e fino a tutto maggio 2025 sono stati immessi in servizio complessivamente 412 nuovi bus urbani ed extraurbani acquistati in autofinanziamento da Autolinee Toscane, in aumento o rinnovo del parco, a cui si aggiungono 16 bus urbani usati.

L'età media del parco al termine del 2024 risulta pari a 13 anni.

In aggiunta ai bus autofinanziati, nell'ambito dei vari programmi di investimento (finanziamenti nazionali e comunitari), a tutto maggio 2025 sono stati immessi in servizio, a partire dall'anno 2023, 265 mezzi, tra cui i primi ad alimentazione ibrida ed elettrica, in alcuni casi destinati a specifici territori con la finalità di dare un contributo importante al miglioramento della qualità dell'aria cittadina (Comuni di Prato, Lucca, Livorno e Città Metropolitana di Firenze,).

Complessivamente quindi, dall'avvio del servizio da parte del nuovo gestore unico fino a tutto maggio 2025, risultano pertanto entrati in servizio in Toscana 677 bus nuovi (oltre 16 bus usati).

Per quanto riguarda specificamente il 2024, il programma di rinnovo ha visto l'immissione di 207 bus da autofinanziamento (158 mezzi extraurbani e 49 mezzi urbani) e 230 bus finanziati con risorse pubbliche, 24 risultano urbani elettrici, 67 urbani a gasolio, 69 extraurbani (gasolio e metano), 70 suburbani a metano).

Nel 2025 si aggiungeranno ulteriori 409 bus, di cui 289 da autofinanziamento del gestore ed i restanti 120 da programmi di acquisto.

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 118,7 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 già acquistato, rispetto al totale previsto, 28 bus urbani elettrici di cui 18 a Firenze (di cui 6 immessi in servizio a maggio del 2025), 6 a Lucca (immessi in servizio nel 2024), 4 a Prato (immessi in servizio nel 2024), mentre sono in corso di svolgimento i lavori per le infrastrutture elettriche di alimentazione degli autobus.

Per quanto riguarda gli investimenti previsti dal PNC, Autolinee toscane ha immesso in servizio 85 autobus.

Grazie a finanziamenti PN METRO PLUS sono stati destinati inoltre 4 mln a favore della Città Metropolitana di Firenze che hanno consentito l'immissione in servizio nel centro storico di Firenze di 12 bus elettrici.



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 54,4 milioni (48 dal PNRR, 4 dal PN-METRO PLUS 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 avvenuta nel mese di gennaio 2025.

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 30 mezzi, di cui 25 totalmente elettrici e 5 ibridi ed un impianto di ricarica.

Il PSNMS ed in particolare il DM 71/2021 ha destinato al Comune di Livorno 16,3 mln suddivisi in due periodi, il primo afferente all'arco temporale 2019-2023 per 2.433.983 euro ed il secondo periodo relativo al decennio 2024-2033 relativo 13.932.541 euro. Il Comune di Livorno ha avviato le interlocuzioni con AT per procedere all'acquisto dei bus con le risorse afferenti al primo periodo dei finanziamenti pari a circa 2 mln.

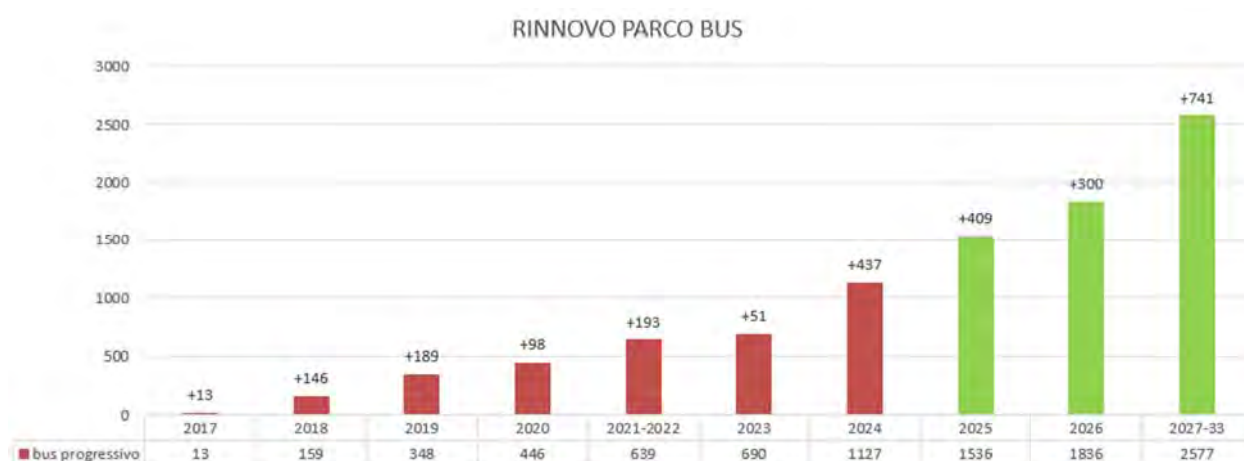
Ulteriori risorse per il rinnovo del parco mezzi sono state previste dalla Regione nell'ambito di una proposta di **riprogrammazione del FESR 21-27** approvata dalla Giunta Regionale a inizio del 2025 (Dec. GR n. 16 del 24 febbraio 2025) che prevede il rafforzamento dell'Azione 2.8.3 “Rinnovo autobus e treni” avente una dotazione iniziale di 5 mln con ulteriori 20 mln (derivanti da una deprogrammazione da un lato di parte delle risorse destinate all'azione 2.8.2 “Piste ciclabili” e dall'altro di parte delle risorse destinate all'azione 2.2.1 “Produzione energetica da fonti rinnovabili per gli edifici pubblici”).

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 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	2026	2027- 33	
strumento	Risorse	Fonte	n.bus	n.bus	n.bus	n.bus	n.bus	n.bus	
Autofinanziamento contratto di concessione servizi gomma	0	Azienda	180	24	207	256	289	331	1288
PSNMS 2019-33 DM 81/2020 (+ compresi 12 bus lotti deboli) programmazione fino al 2026	118,7	MIT		10	68	16		410	828
PSNMS 2019-33 DM 223/2020 programmazione fino al 2026	21,6	MIT		15	64				

PSNMS 2019-33 programmazione fino al 2026 DM 234/2020 di cui:	16,25	MIT			0	36			
Comune Prato	8,4					20			
Comune Lucca	7,8					16			
PSNMS 2019-33 DM 71/2021 programmazione fino al 2026	75,58	MIT		0	3	4			
Città metropolitana Firenze	40,98				3	2			
Comune Livorno	16,36								
Comune Prato	18,24					2			
PNRR programmazione fino al 2026 DM 530/2021 di cui:	64,2	UE			10	52	35		
Comune Prato	8,4				4		9		
Comune Lucca	7,8				6		8		
Comune Firenze	48				0	52	26		
PNC programmazione fino al 2026 DM 315/2021	23,3	MIT			85				
React EU CMF (Pn Metro Plus) programmazione fino al 2026	4	UE			0	12			
PR-FESR 2021-2027	25								
totale	348		180	49	437	409	300	741	2116
totale progressivo			180	229	666	1075	1375	2116	

Nota: L'anno di riferimento è quello contrattuale novembre-ottobre (decorrenza dal 1° novembre 2021).



Confrontando i dati rilevati nell'anno 2023 con i dati rilevati nell'anno 2024, emerge che il miglioramento nella qualità del servizio percepito dagli utenti è legato principalmente alla significativa riduzione del numero di corse soppresse sul totale delle corse, che passa dal 2,01% del 2023 al 1,79% del 2024, anche grazie alla minore incidenza dei guasti dei mezzi rinnovati, che ha contribuito ad accrescere la fiducia nell'affidabilità del servizio.

In termini di km, il servizio non svolto per cause sia imputabili che non imputabili al Concessionario è passato dallo 0,98% del servizio programmato nel 2023 allo 0,59% del servizio programmato nel 2024.

Parallelamente, si è registrata una sensibile diminuzione del numero complessivo dei reclami pervenuti al numero verde regionale dedicato (circa -13,3%).

3.2.4 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2 –

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E TRENITALIA



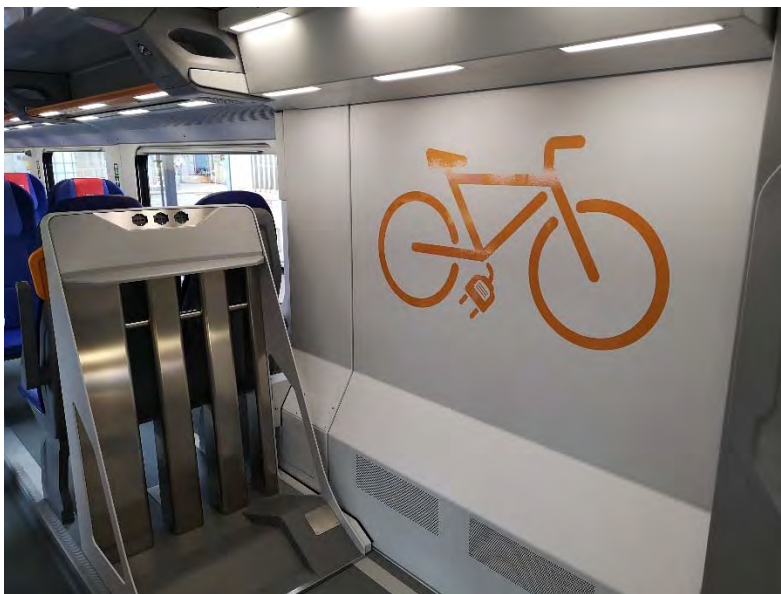
Nel novembre 2019 è stato sottoscritto il **contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Toscana e Trenitalia**, della durata di 15 anni (dall'1/12/2019 al 30/11/2034), di cui gli ultimi 5 anni in ragione di maggiori investimenti che Trenitalia 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 possibile 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 esser 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.

Nell'ottica di migliorare il servizio al cittadino, da dicembre 2024 Trenitalia ha attivato il nuovo sistema di acquisto rapido dei biglietti "Tip&Tap" (sulla linea Firenze-Pisa -Livorno e successivamente esteso nel primo semestre 2025 alla Pisa-Carrara, alla Pisa-Lucca, alla Firenze-Lucca, alla Empoli-Siena, alla Pistoia-Pracchia, alla Lucca-Viareggio, alla Prato-Vernio.) Il sistema consente di acquistare il biglietto avvicinando la propria carta di pagamento contactless, lo smartphone o lo smartwatch abilitati sui lettori posti nelle validatrici della stazione di partenza e successivamente effettuare la stessa operazione nella validatrice della stazione di arrivo. Si tratta di un sistema innovativo che migliorerà la fruizione dei treni regionali come ha migliorato molto l'acquisizione dei biglietti sui bus e tramvia con Autolinee Toscane che ha attivato il sistema con successo dal marzo 2024.

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 entro il 2026 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.

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E LFI

La gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, funzionale all'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, è regolata da contratti di servizio, in ultimo quello sottoscritto in data 8 ottobre 2010 fra Regione Toscana e RFT S.p.A. (ora LFI S.p.A. a seguito fusione per incorporazione di RFT in LFI), terminato in data 30 settembre 2023 e successivamente prorogato fino al 30 settembre 2025 a seguito di vari atti di imposizione dell'obbligo volti a garantire la continuità del servizio sulla base di quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria.

A seguito delle DGR n. 1396/2018 e n. 1480/2020, nonché della Decisione n. 16/2022 la Regione ha avviato un confronto con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI S.p.A., per valutare l'eventuale affidamento allo stesso della gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale (ai sensi degli articoli 8 del D.Lgs. 422/1997 e 47 del D.L. 50/2017 convertito dalla legge 96/2017), che ha visto coinvolto anche l'attuale gestore LFI e che ha portato a valutare di procedere mediante procedura di evidenza pubblica, attualmente in corso di definizione, per il nuovo affidamento della gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura (come previsto dalla DGR 1525 del dicembre 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, 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).



Con il nuovo contratto sottoscritto a fine 2019, c'è stato un ulteriore salto di qualità, con treni di ultimissima generazione. Il contratto in vigore fino al 2034 prevede infatti il progressivo rinnovo della flotta: 100 nuovi treni sulle 14 linee regionali.

Fra di essi 19 treni elettrici Pop, adatti alle linee metropolitane, con maggiore capacità di accelerazione e più posti pensati anche per il trasporto bici, ma che possono viaggiare anche in doppia composizione assicurando un elevato numero di posti offerti anche su relazioni lunghe; 29 elettrotreni Rock, nuovi treni a maggiore capacità, a doppio piano, a 5 e 6 casse, molto capienti e utilizzati sulle linee ad alta frequentazione; 44 treni ibridi Blues che possono viaggiare con motori diesel su linee non elettrificate, con pantografo sulle linee elettrificate, e con batterie per percorrere il primo e l'ultimo miglio sulle linee non elettrificate o durante la sosta nelle stazioni, azzerando emissioni e rumori. Mediante lo spegnimento dei motori nelle fasi di approccio, sosta e ripartenza dalle stazioni, è garantita una riduzione del 50% del consumo di carburante, oltre a una forte riduzione in termini di emissioni di CO2 rispetto agli attuali convogli diesel, assicurando anche la massima silenziosità nelle fasi di stazionamento. L'introduzione dei Blues che sia a 3 che a 4 casse hanno maggiore capienza rispetto al treno Minuetto e possono circolare anche in doppia composizione, consentirà di migliorare le condizioni di viaggio sulle linee non elettrificate della regione, nel bacino senese e nel Mugello.

Pop, Rock e Blues assicurano un elevato confort di viaggio, dotati di un sistema di climatizzazione, con ottimizzazione dei consumi in base all'effettivo numero di passeggeri trasportati. A bordo sono presenti prese usb e di corrente a 220V e la predisposizione al wi-fi. Ciascun treno è dotato di numerose postazioni per il trasporto bici, secondo la tipologia ed è completamente accessibile alle persone con ridotte capacità motorie.

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 maggio 2025 sono 68 i nuovi treni in servizio Trenitalia, di cui 23 treni Rock, 19 treni Pop, 26 treni Blues. A questi si aggiungono 3 nuovi treni sulla linea ferroviaria in gestione a TFT (2 treni Pop ed 1 treno Jazz).

Complessivamente quindi dal 2014 ad oggi sono 122 i nuovi treni dedicati al servizio ferroviario in Toscana, 117 sulla rete nazionale e 5 sulla linea in gestione a TFT.

Ciò ha consentito di ridurre in maniera significativa l'età media del materiale rotabile, che è passata dai 18 anni del 2020 ai 12 anni del 2024.

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.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha destinato alla Toscana oltre 50 mln: 27,9 mln dal DM 319/2021, Misura M2C2 4.4.2 dedicata all'acquisto di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno, e successivamente 22,4 mln con l'introduzione nel Piano della nuova Missione

REPowerEU – DM 147/2024, Misura M7C1 “Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale”. Si tratta nel complesso di 10 nuovi treni POP elettrici (rispettivamente 7 e 3), già tutti entrati in servizio, di cui uno destinato alla linea in gestione e TFT.



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, grazie al quale sono entrati in servizio 2 treni Blues.

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 (di cui 7 entrati in servizio), ed i finanziamenti derivanti 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.

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
2015	30			
2016	4		"Treni Vivalto - Considerando una composizione media di 6 carrozze per un treno"	
2017	1	1		
2018	4	1		
2019	0			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.
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	6	2	Sono stati immessi in servizio 3 treni Rock a 6 casse (programmazione 2021), 2 treni POP (programmazione 2022) e 1 treno blues (programmazione 2022), oltre a 2 treni Pop in servizio a TFT (di cui 1 finanziato con PNRR)	A seguito di revisione italiana del PNRR, destinate nuove risorse per l'acquisto di 3 treni POP 4 Casse, per complessivi 10 treni

2023	31		Entrati in servizio 12 treni Blues (2 da programmazione 2021 e 10 da programmazione 2022), 17 treni Pop (7 da programmazione 2022 e 10 da programmazione 2023), 2 treno Rock (1 da programmazione 2021 e 1 da programmazione 2022) 9 treni sono finanziati con PNRR	PNRR, di cui 9 Trenitalia e 1 TFT
2024	13		5 treni Rock (4 programmazione 2022 e 1 programmazione 2023) – 8 treni Blues (3 programmazione 2022 e 5 programmazione 2023)	
2025 (al 31 maggio)	7		5 treni blues (di cui 4 programmazione 2022 e 1 programmazione 2023) e 2 treni rock (programmazione 2023)	
tot	117	5		



Per quanto riguarda i dati relativi a utilizzo e qualità del servizio ferroviario, nel 2024 si è rafforzata 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 2024 la frequentazione dei treni ha continuato a crescere, avvicinandosi ai dati pre-pandemia. I passeggeri trasportati nel 2024 sono stati 67,3 milioni, contro i 64,7 milioni dell'anno precedente (si veda anche il par. 3.2.7 "Indicatori").

Dal lato dell'offerta del servizio, è aumentata la programmazione dei chilometri di servizio, pari a 22,2 milioni di treni*km anno offerti, con valori di poco inferiori a quella prevista nel periodo precedente la pandemia. D'altra parte è calata la regolarità del servizio in termini di rapporto delle soppressioni dei treni circolanti rispetto alla programmazione prevista (2,6% a fronte del 2% nel 2023) e la puntualità media dei treni (arrivo a destinazione entro 5 minuti rispetto all'orario programmato), che nel 2024 si è attestata al 92,7% (era il 93,2% nel 2023).

I dati risentono di varie cause, tra cui la presenza di lavori in corso su gran parte delle linee toscane sia per interventi di manutenzione straordinaria che per i lavori finanziati dal PNRR che richiedono di essere conclusi in tempi veloci per rispettare la scadenza di giugno 2026 prevista dal Piano.

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.

Oltre ad avere risposta dai Gestori RFI e Trenitalia su provvedimenti di immediata attuazione per riportare le linee a livelli adeguati di puntualità, obiettivo della Regione è approfondire la riorganizzazione del servizio, riprogettando un nuovo "Memorario", sulla direttrice Aretina e sulle linee afferenti, Faentina e Firenze-Pontassieve-Borgo, alla luce delle profonde modifiche subite dal sistema dei treni di lunga percorrenza e AV dal 2007, anno di introduzione del Memorario sulle linee citate. L'incremento dei treni AV ha determinato in particolare saturazione delle tratte Firenze-Valdarno e Orte-Roma della Direttissima, percorse anche dai treni regionali veloci. Nell'ambito della riorganizzazione potrà essere valutata la realizzazione del collegamento ferroviario diretto fra Siena e Roma mediante treni ibridi.

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-Granaiolo 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);
- Elettrificazione 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-Granaiole e dell'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. Sono stati definiti inoltre i programmi di servizi integrati ferro e bus sostitutivi per altri interventi infrastrutturali programmati e in corso, oltre a quelli relativi alla linea riguardanti le linee Empoli-Siena, Pistoia-Montecatini, Faentina, Siena-Grosseto, Firenze-Pisa, Firenze Arezzo-Chiusi e Pisa-La Spezia.

In vista dell'attivazione del raddoppio fra Pistoia e Montecatini è stato messo a punto il nuovo modello di offerta sulla Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio che prevede in due fasi, a settembre 2025 e al cambio orario di dicembre 2025, il potenziamento del servizio fra Pistoia e Montecatini e l'introduzione di una coppia di collegamenti veloci fra Lucca e Firenze.

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.

È stato dedicato alle ferrovie minori inoltre uno specifico progetto (Progetto TRENO), 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.

Nella primavera del 2024 la Regione Toscana ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'inserimento della tratta Saline di Volterra-Volterra in un prossimo aggiornamento del decreto interministeriale di individuazione delle tratte classificate ad uso turistico (ai sensi dell'articolo 2 della legge 9 agosto 2017, n.128 e successive modifiche ed integrazioni) al fine di prevedere il recupero e la riattivazione a fini turistici. La tratta Saline - Volterra, a cremagliera, dismessa nel 1958, era il proseguimento della linea Cecina-Saline di Volterra, ancora in esercizio. La richiesta si colloca in un più ampio quadro di valorizzazione turistica dei territori interni, della Val di Cecina e del Volterrano mediante un più efficiente e sostenibile sistema di trasporto che ne consenta la connessione diretta con i più importanti centri costieri e con il capoluogo provinciale. La Regione Toscana, nel presentare la richiesta, ha infatti anche inteso attribuirle una valenza ulteriore, in quanto i lavori atti al ripristino ed al conseguente utilizzo della linea, per finalità turistiche, non ne escludono un eventuale e futuro impiego nell'ambito del trasporto pubblico locale, purché siano osservate misure compensative atte a garantire il medesimo livello di sicurezza delle linee ordinarie.

La richiesta della Regione Toscana è attualmente in valutazione.

Nel gennaio 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato di aver richiesto a RFI, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di predisporre una relazione dettagliata sullo stato attuale della linea e di procedere alla predisposizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica per la sua eventuale classificazione come linea turistica, vista la presenza della suddetta tratta nell'ambito dell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026. Il gestore, inoltre, nelle more dello sviluppo di tale studio, anche in considerazione di un supposto ripristino di traffico ordinario, ha manifestato la necessità di ricevere un'ipotesi del modello d'esercizio da sviluppare sulla linea ed ogni altra informazione utile, ivi compresa la tipologia di materiale rotabile ipotizzato sulla linea.

Allo stato attuale non si può ipotizzare un modello definito rispetto ad un futuro utilizzo per il TPL, mentre è da prevedere una scansione temporale del processo, partendo da un modello di esercizio più ristretto, legato alla fruizione turistica, per passare poi, eventualmente, per fasi, a successive estensioni sia su scala spaziale che di frequenza di uso, a mano a mano che viene immesso materiale rotabile idoneo alle varie tipologie di utilizzo (ad oggi è utilizzato materiale storico).

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"

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. È 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), la Regione ha approvato con DGR n. 951 del 5 agosto 2024 gli indirizzi circa l'indizione della procedura di gara per l'affidamento del servizio, prevedendo 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. Viene 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.

Con Delibera di Giunta Regionale del 28 ottobre 2024, n. 1209, è stato approvato lo schema di Accordo con l'Autorità di Sistema Portuale al fine di garantire per tutta la durata del servizio la disponibilità di tutti gli approdi necessari per lo svolgimento del servizio stesso, in attuazione della delibera ART n. 22/2019, Misura 3 "Disponibilità degli approdi". La gara per il nuovo affidamento da parte della Regione del contratto del servizio di collegamento marittimo con le isole dell'Arcipelago è in fase di avvio.

Nel frattempo, al fine di assicurare la prosecuzione e la regolarità del servizio, a dicembre 2024 (DGR 26435/2024), la Regione ha sottoscritto con l'attuale gestore Toremar il Contratto ponte, valido a decorrere dal primo gennaio 2025 al 31 dicembre 2025, prorogabile di un anno fino al 31 dicembre 2026.

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 registratosi nel periodo dell'emergenza sanitaria, dal 2021 il servizio è tornato a crescere e nel 2024 sono stati 1.575.392 i passeggeri trasportati, con valori analoghi al periodo pre-Covid (oltre 460 mila i mezzi trasportati, in calo rispetto al 2023 ma in aumento del 4% rispetto al 2019).

Per il rinnovo delle flotte destinate ai servizi di trasporto pubblico locale marittimo la Regione Toscana è beneficiaria di uno stanziamento nazionale a valere sul Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese pari a 41,3 mln (20,6 assegnati dal DM 52/2018 e quasi 20,7 mln dal DM 397/2019) ed ha sottoscritto a dicembre 2024 a tal fine una Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che prevede l'acquisto di 3 unità navali veloci (HSC) – Classe B.

I mezzi sono unità navali veloci, di minori dimensioni che non ospitano automezzi, ma solo passeggeri (circa 249) e che possono essere utilizzati soprattutto per tratte relative alle isole come Gorgona o Capraia (attualmente un aliscafo opera per Toremar la tratta Piombino – Cavo – Portoferraio).

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. In data 5 maggio 2025 è stata sottoscritta la Convenzione relativa al biennio 2025-2026, per complessivi 1,3 mln.

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.

A luglio 2024 si è conclusa la Conferenza dei 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, prevedendo una compensazione per 5,9 mln di cui 2,25 mln coperti da ENAC e 660 mila da parte della Regione Toscana.

A gennaio 2025 si è conclusa la procedura di gara attivata da ENAC per individuare il nuovo gestore del servizio. Con disposizione del 17 marzo 2025, n. 30, il Direttore Generale di ENAC ha disposto l'approvazione degli atti di gara.

L'aggiudicazione è avvenuta in favore della compagnia aerea Small Fly Co.Ltd., con un corrispettivo massimo pari a € 5.054.543,40 IVA esclusa, per il periodo 15 aprile 2025 – 31 marzo 2028.

Nel 2024 sono stati oltre 6500 i passeggeri trasportati, in calo rispetto all'anno precedente anche a causa della sospensione del servizio da parte del vettore Silver Air da novembre 2023, in attesa dell'individuazione del nuovo gestore del servizio.

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 2025 il gruppo ispettivo regionale conta 92 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 dovuto all'emergenza sanitaria Covid 19; nell'anno 2024 sono state effettuate 580 uscite ispettive: per quanto riguarda il servizio ferroviario sono stati oltre 3600 i treni controllati e circa 80 i controlli in stazioni mentre oltre 5800 i controlli sul servizio su gomma e oltre 1600 i bus controllati (si veda la tabella seguente). Nel primo trimestre del 2025 sono state effettuate 148 uscite ispettive: per quanto riguarda il servizio ferroviario sono stati oltre 940 i treni controllati e 22 i controlli in stazioni.

RIEPILOGO CONTROLLI SU SERVIZI TRASPORTO PUBBLICO		2024
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento impianto riscaldamento a bordo treno nei mesi invernali (periodo 1\12\23-28\2\24)	2025 impianti a bordo di 400 treni
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su pulizia a bordo treno	1362
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni presenti a bordo treno	150
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni audio/video fornite a bordo treno	493
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su accessibilità toilettes a bordo treno	5562 toilettes a bordo di 1538 treni
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su stato arredi a bordo treno	1843
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su funzionamento impianto condizionamento a bordo treno nei mesi estivi (periodo 1 giugno -30 settembre 2024)	2574 impianti a bordo di 510 treni
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli a stazioni	78
attuazione contratto RT-Trenitalia	controllo presenza\accessibilità toilettes per PMR a bordo treno	1960
attuazione contratto RT-Trenitalia	controllo presenza\accessibilità postazioni per PMR a bordo treno	2011
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento porte accesso ed intercomunicanti	176
	Totale controlli puntuali	18234
attuazione contratto RT-Trenitalia	Treni controllati	3525
attuazione contratto RT- TFT e LFI	Treni controllati	96
attuazione contratto RT- TFT e LFI	Stazioni LFI controllate	2
	Totale treni controllati	3621
	Totale controlli gomma puntuali	5864
	Totale bus controllati	1667

Nell'ottica di rafforzare i controlli di qualità sui servizi di TPL, anche nel corso del 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, per i quali si sono svolti nell'anno di riferimento 5864 controlli puntuali su un totale di 1667 mezzi controllati.

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. È stato consegnato 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 2024 sono stati valutati sia gli aspetti relazionali che funzionali del servizio del contact center, facendo emergere i punti di forza e le aree di miglioramento delle lievi criticità percepite dagli utenti che utilizzano il servizio.

Dal confronto con le indagini precedenti, risulta in ogni caso un alto gradimento complessivo, pari al 95,6%. Il giudizio è infatti rimasto ampiamente sopra il 6 (su scala da 1 a 7), con minime variazioni a seconda degli eventi occorsi durante il periodo di indagine e dell’attenzione riservata a determinati fattori. È ad oggi in corso la rilevazione 2025.

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	2024
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	
Toscana	17,2	16,9	17,4	18,4	17,1	14,3	14,2	11,0	14,7	13,6	
Marche	14,2	14,5	14,1	13,0	15,5	13,3	11,6	9,6	10,9	12,2	
Italia	20,3	19,9	20,2	20,4	21,1	18,1	18,8	15,1	16,6	17,5	

* 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	2024
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 anomalie	56,5	65,6	71,2	79,3

- Famiglie per problemi di mobilità per territorio anni 2021-2024.

(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	14,1	31,9	9,6	30,4	8,3	33,5
2022	14,4	34,1	10,5	28,8	10,0	36,9
2023	14,4	36,5	10,7	30,3	8,6	35,4
2024	17,3	39,5	11,5	34,5	10,4	36,0
	2024 - PER TERRITORIO					
Toscana	17,3	39,5	11,5	34,5	10,4	36,0
CENTRO	20,5	42,5	11,7	35,0	14,3	42,1
ITALIA	17,4	39,7	12,5	34,5	12,7	41,2

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
2019	212.409.966	34.529.012	71.256.398	1.588.731
2020	110.791.935	20.069.911	31.113.008	1.288.909
2021	105.355.860	23.471.445	37.164.890	1.473.752
2022	134.022.704	30.406.823	54.299.369	1.528.637
2023	159.679.126	35.041.611	64.705.844	1.608.884
2024	181.880.162	39.168.436	67.372.426	1.575.392
Variazione % tra 2019-2024	-14,38%	+13,43%	-5,45%	-0,84%

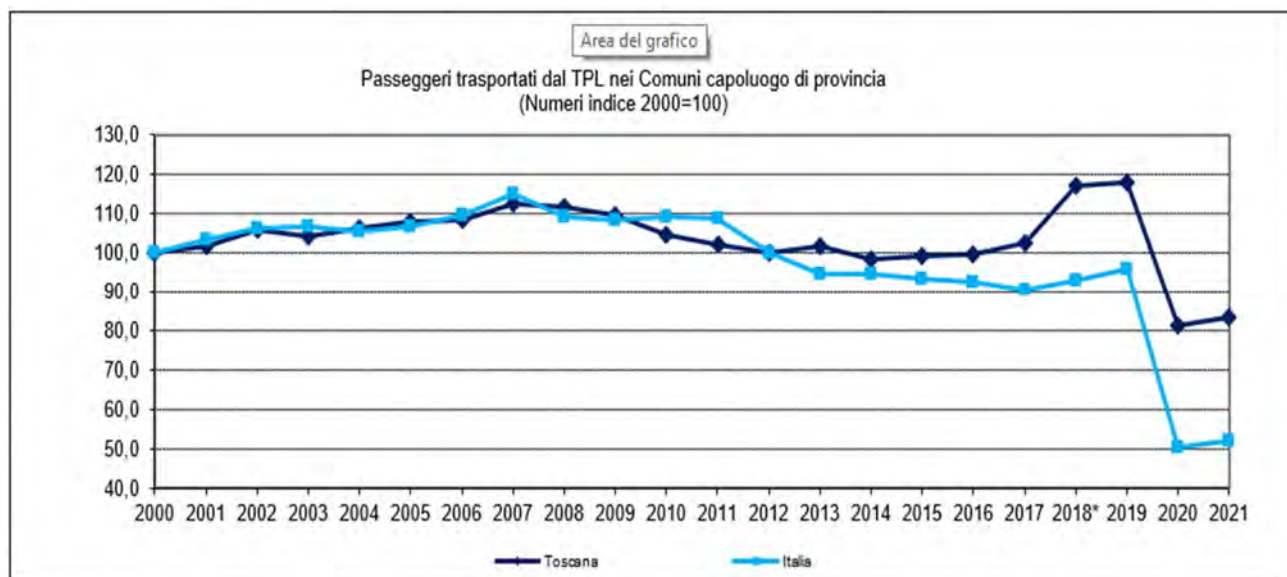
- Numero mezzi trasportati con i servizi marittimi di continuità territoriale annuali

(veicoli/anno) (Fonte: Settore Trasporto pubblico locale su ferro e marittimo - Mobilità sostenibile)

Anno	2019	2020	2021	2022	2023	2024
veicoli/anno	444.097	403.163	434.576	415.742	484.296	463.484

- Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia (Passeggeri/abitante, numeri indice, 2000=100)

(Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT - "Indicatori Ambientali Urbani")

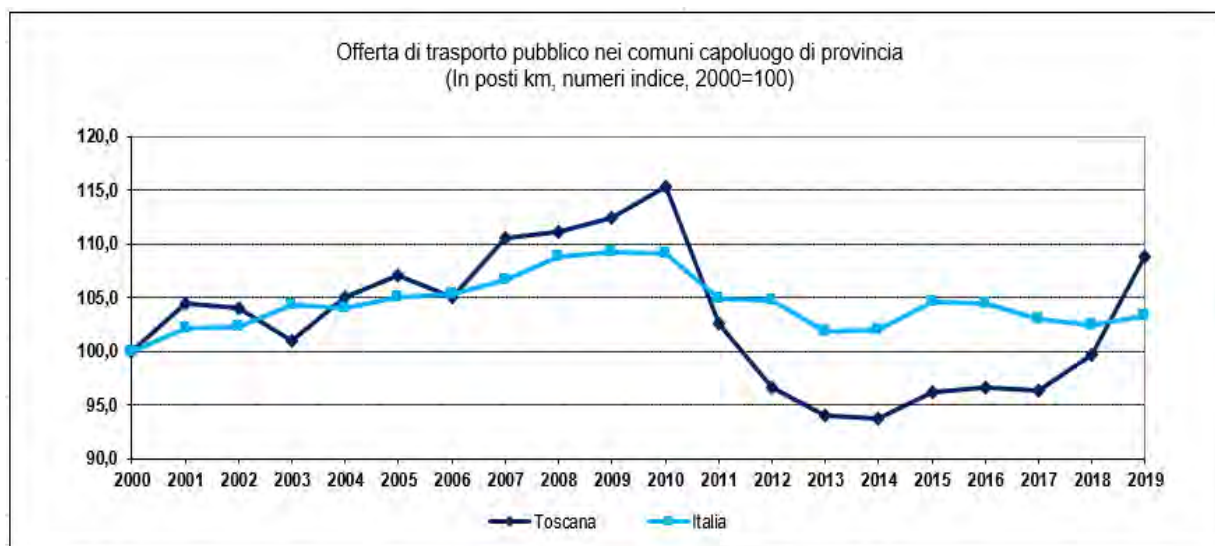


Si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT sulla mobilità urbana (<http://www.istat.it/it/archivio/162857>) presentano infatti discrepanze rispetto a quelli precedentemente pubblicati relativamente al periodo 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.

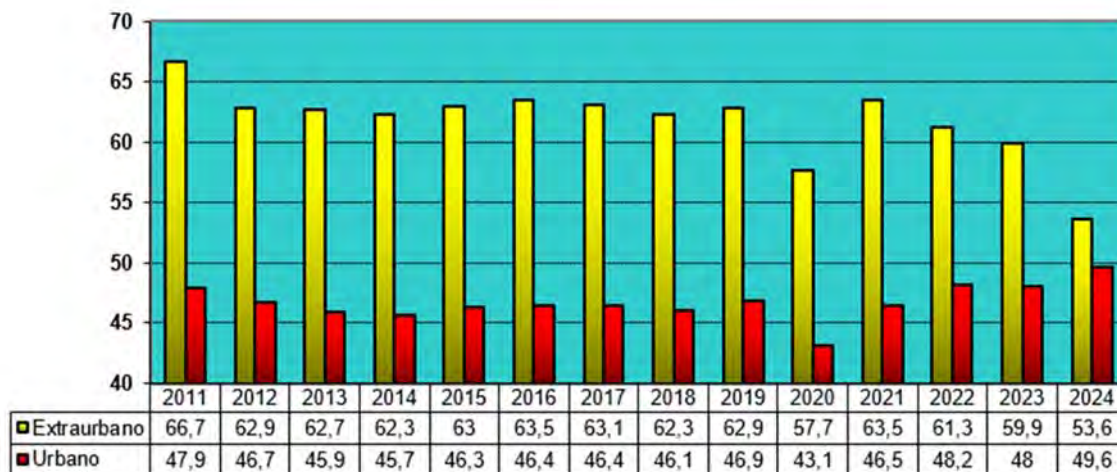
- Offerta di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia (in posti km, numeri indice, 2000=100) (Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT)



. 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)

Km/anno TPL su gomma extraurbano e urbano



* 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.

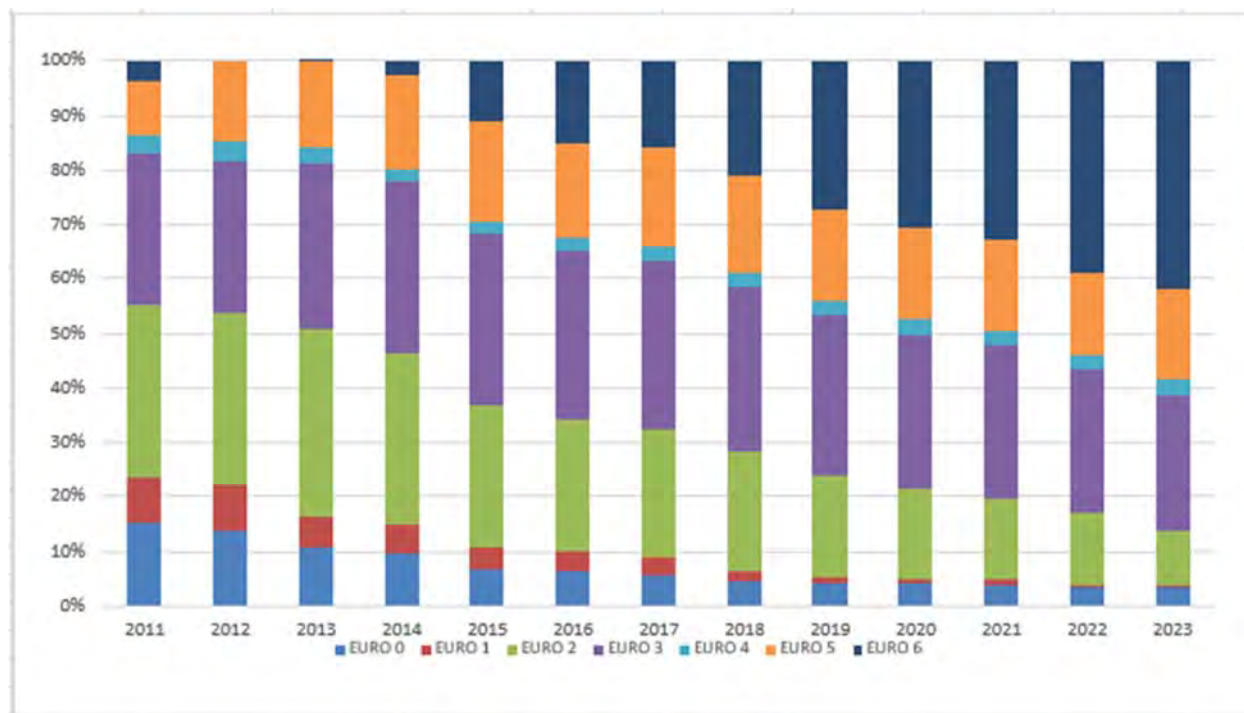
**Le variazioni delle percorrenze registrate nel periodo 2022-2024 sono imputabili alla realizzazione delle previsioni di gara. Infatti il processo che si avvia con il tempo contrattuale T1 (prima razionalizzazione dei servizi giugno 2022) e si conclude con l'avvio dell'esercizio dei servizi previsti al tempo contrattuale T2 (novembre 2023) prevede un aumento delle percorrenze urbane e una diminuzione di quelle extraurbane esercite nel lotto strutturale. Questa diminuzione non costituisce però un decremento della rete di trasporto pubblico locale della Toscana. Infatti la previsione della riforma del TPL prevede che contemporaneamente alla diminuzione delle percorrenze esercite con il lotto strutturale vengano istituiti nuovi lotti deboli, che insieme a quello strutturale compongono l'offerta complessiva di mobilità della rete di TPL. Nel corso del 2024 si registrano infatti circa 10 milioni di km eserciti tramite i lotti deboli, di cui circa 400.000 classificati come urbani maggiori. Pertanto la rete complessiva del TPL si attesta nell'anno 2024 a circa 113 milioni di km oltre ai servizi flessibili, nell'ambito del lotto strutturale, che si misurano in ore/chiamata.

- 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
2024	12,3	13,8

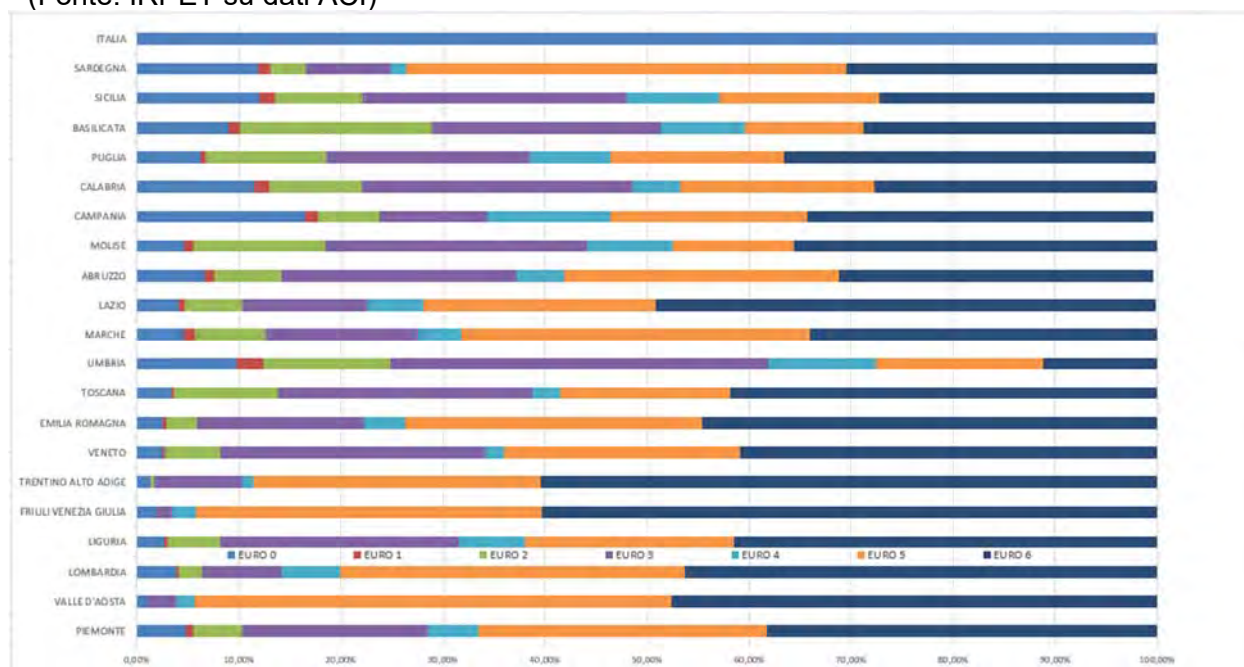
- Parco bus per standard emissivo (trend negli anni)

(Fonte: IRPET su dati ACI)



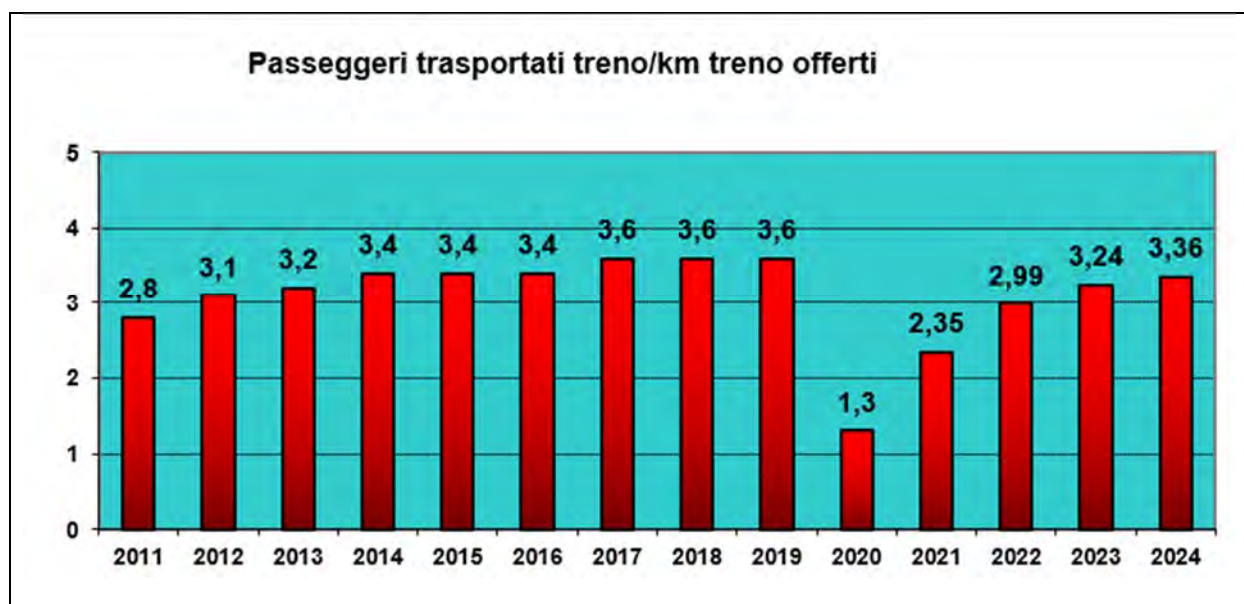
- Parco bus per standard emissivo, anno 2023 (confronto tra regioni)

(Fonte: IRPET su dati ACI)



- Passeggeri trasportati treno/km treno offerti*

(Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo su dati Trenitalia)

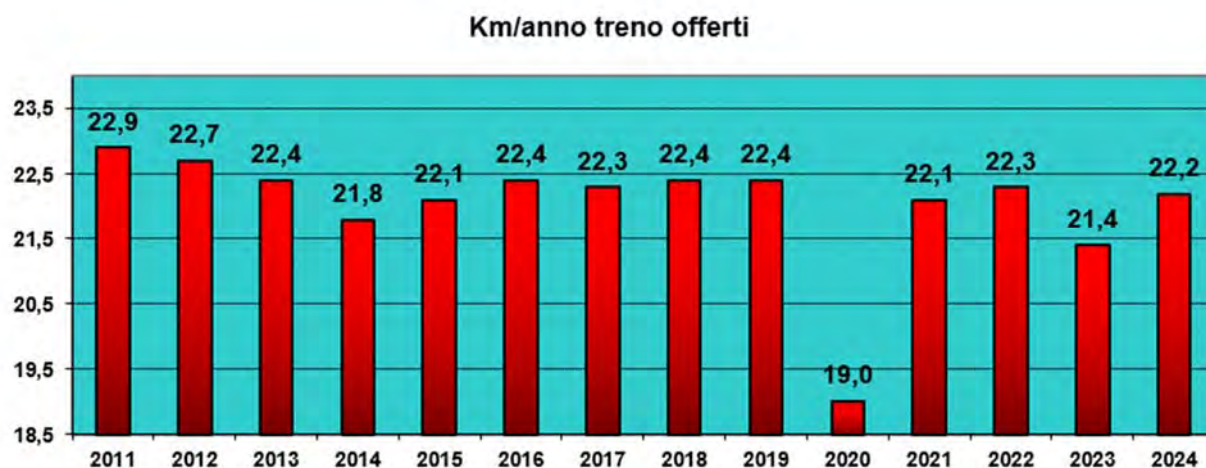


* Rapporto tra n. di viaggi (spostamento del singolo viaggiatore da stazione di partenza a stazione di arrivo) effettuati e km programmati (offerta) nel giorno ferial medio dell'anno di riferimento, sui treni regionali in Toscana.

Nel 2024 il servizio ferroviario è stato programmato con un'offerta inferiore rispetto al 2023 e rispetto al quadriennio precedente l'emergenza sanitaria da Covid-19; la frequentazione dei treni (al mese di novembre) è aumentata rispetto al 2023 ma non ha ancora raggiunto i livelli del triennio precedente al 2020 (ante Covid-19)

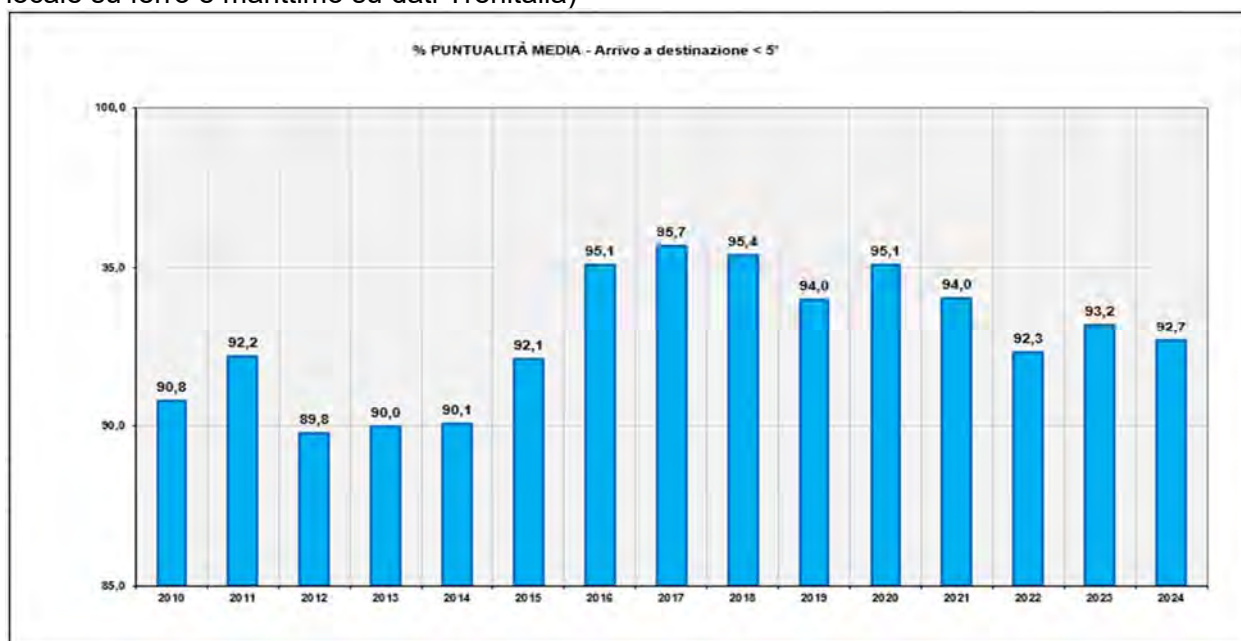
- Km/anno treno offerti (milioni)*

(Fonte: Elaborazione Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo su dati Trenitalia)



* N. complessivo di km di servizio programmato (offerta in milioni di Km) sui treni regionali Trenitalia in Toscana nell'anno di riferimento. La programmazione dei chilometri per il 2024 è aumentata rispetto al 2023 (il 2024 è anno bisestile con un giorno in più di treni circolati) ed è leggermente inferiore alla programmazione dei chilometri di servizio previsti nei tre anni precedenti l'emergenza sanitaria da Covid-19.

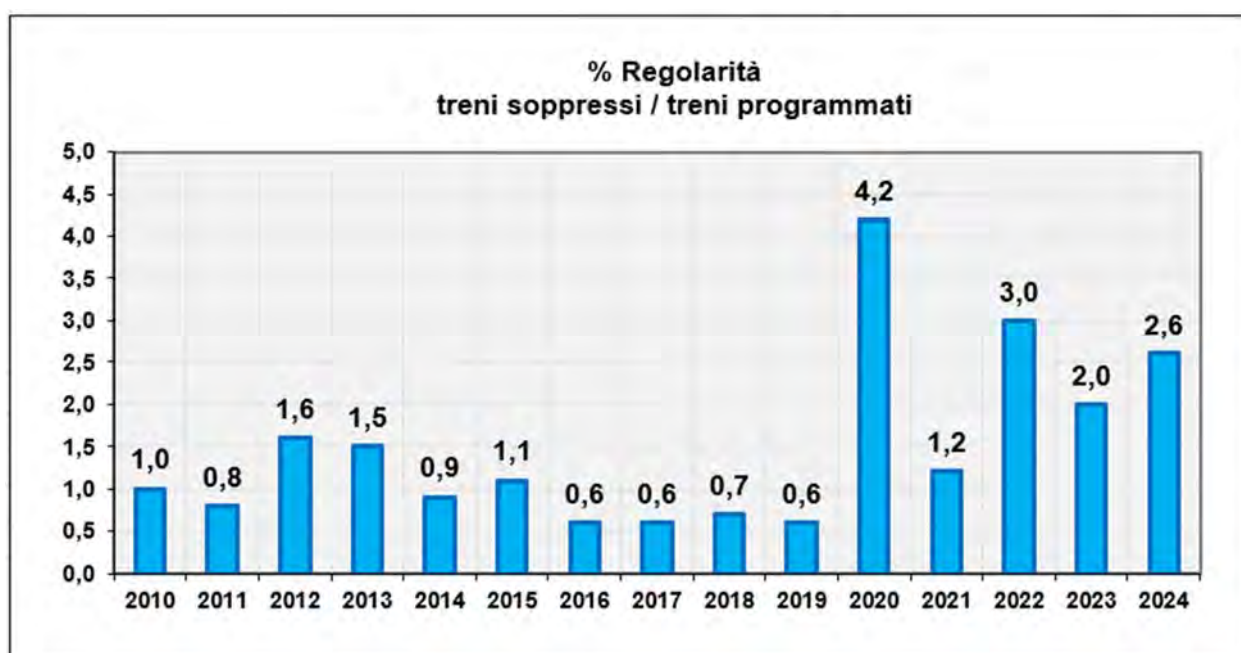
- La puntualità media dei treni regionali (Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico locale su ferro e marittimo su dati Trenitalia)



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).

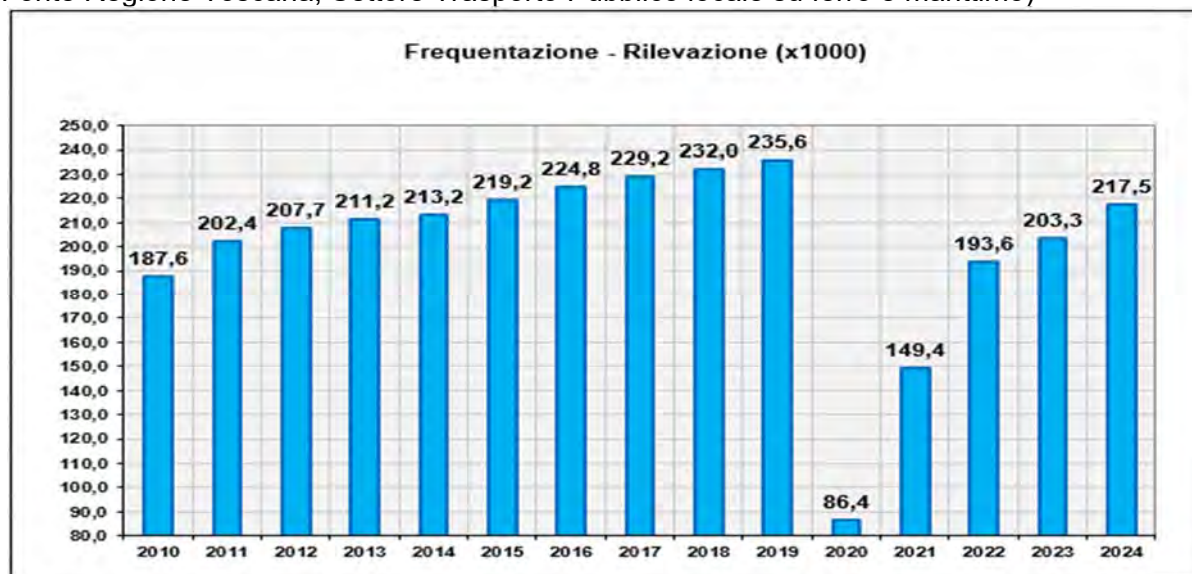
La puntualità media per il 2024 è diminuita rispetto al 2023; persistono ritardi sistematici anche sulle linee forti, in particolare sulla Linea Aretina. Le cause del ritardo sono attribuite prevalentemente, per oltre la metà dei casi, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria (problemi all'impianto 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 2024 non è ancora tornata a valori confrontabili con i valori di annualità precedenti l'emergenza sanitaria del 2020 ed è aumentata rispetto al 2023. 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 media giornaliera dei treni della Toscana – mese di novembre
(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 2024 la frequentazione dei treni è aumentata rispetto al 2023, 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 2024 (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%	99,77%
A2F	Piombino - Cavo - Portoferraio	95%	98,35%
A3	Piombino – Rio Marina - Pianosa	95%	99,73%
A4	Porto S. Stefano - Giglio	95%	99,80%
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	2024
Giorni	363	365	363	364	363	360	363	364	363	363	355	360

* 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	2024
Passeggeri	18.949	20.439	13.125	14.351	4.919	6.409	5.639	8.097	10.116	8.533	6528

*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. Il calo del numero di passeggeri nel 2024 rispetto al 2022 e al 2023 si spiega principalmente con la sospensione del servizio aereo di continuità territoriale da parte del vettore Silver Air a decorrere dal 31 ottobre 2023. Si consideri inoltre che il calo del numero dei passeggeri verificatosi negli anni 2023 e 2024 rispetto agli anni 2021 e 2022 è spiegabile nel suo complesso con il fatto che a fronte dell'inevitabile immediata riespansione di presenze verificatesi a ridosso della forzata compressione correlata all'emergenza sanitaria del 2020, riespansione registrata in maniera generalizzata, soprattutto verso le località marine, successivamente (anni 2021 e 2022) le presenze sono andate ad assestarsi ad un livello più fisiologico, ritornando comunque a valori analoghi all'era pre-covid

3.2.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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 S.p.A. 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.

DGR 773 del 01/07/2024 - Contratto di Concessione Trasporto pubblico locale lotto unico: art. 33 "Piano economico finanziario ed equilibrio economico del contratto"

DGR 799 del 08/07/2024 - Trasporto pubblico locale: indirizzi per la definizione dello schema di Accordo tra Regione Toscana, Università degli studi di Firenze, Azienda per il Diritto allo studio Universitario, Comune di Firenze e Autolinee Toscane S.p.A. per la fruizione agevolata del servizio di TPL da parte degli studenti dell'Università di Firenze iscritti all'anno accademico 2024/25.

DGR 862 del 22/07/2024 - Acquisto unità navali utilizzate per i servizi di trasporto pubblico locale ovvero regionale marittimo, lagunare, lacuale e fluviale ai sensi del DM 52/2018 e DM 397/2019.

DGR 926 del 29/07/2024 - 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 2024-2025".

DGR 950 del 05/08/2024 - Trasporto pubblico locale (TPL): criteri di attribuzione delle risorse per la copertura dei costi per i servizi di TPL riprogrammati temporaneamente conseguenti ai lavori di manutenzione stradali. Attribuzione delle risorse per i servizi di TPL conseguenti ai lavori di ripristino del ponte all'Abate lungo la sr 435 lucchese nel comune di Pescia.

DGR 951 del 05/08/2024 - Affidamento dei servizi di trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale con le isole dell'Arcipelago toscano. Indirizzi al Settore competente per stipula di Contratto di Servizio avente ad oggetto tutte le linee dell'Arcipelago toscano.

DGR 953 del 05/08/2024 - Determinazioni 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, nei limiti di quanto disposto dal Regolamento (CE) n. 1008/2008.

DGR 1044 del 27/09/2024 - Piano Strategico della mobilità sostenibile, D.M. 81/2020: Approvazione scheda tecnica periodo 2024-2033 sulla base delle disposizioni contenute all'articolo 2 c. 6 del D.D. n° 134 del 27/05/202.

DGR 1068 del 30/09/2024 - PNRR misura M7C1 – I.1.11 – Intervento per l'acquisto di treni ad alimentazione elettrica o a idrogeno da impiegare per il potenziamento del parco rotabile per il servizio di trasporto ferroviario regionale di interesse delle Regioni – Individuazione soggetto attuatore, riparto e assegnazione delle risorse di cui al Decreto ministeriale n.147/2024.

DGR 1209 del 28/10/2024 - Affidamento dei servizi di trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale con le isole dell'Arcipelago toscano. Approvazione schema di accordo di collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Ulteriori indirizzi al Settore competente.

DGR 1447 del 02/12/2024 - Approvazione dello schema di Accordo per l'agevolazione tariffaria dei titoli di viaggio TPL nella tratta "Pieve San Giovanni - Arezzo".

DGR 1487 del 09/12/2024 - 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 di Arezzo, Lucca, Massa Carrara, Pisa e Siena per l'affidamento in via emergenziale ai sensi dell'articolo 5 comma 5 del Regolamento 1370/2007.

DGR 1515 del 09/12/2024 - Contratto di concessione TPL. Assetto servizi lotto unico. Determinazioni.

DGR 1525 del 09/12/2024 - Nuovi indirizzi per l'affidamento della gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo- Sinalunga.

DGR 81 del 03/02/2025 - Contratto di Concessione Trasporto pubblico locale lotto unico: art. 33 "Piano economico finanziario ed equilibrio economico del contratto"

DGR 340 del 17/03/2025 - Contratto di Concessione Trasporto pubblico locale lotto unico regionale: Art. 33 "Piano economico finanziario ed equilibrio economico del contratto" – DGR n. 81 del 03/02/25. Aggiornamento

DGR 402 del 31/03/2025 - Trasporto pubblico locale: assegnazione contributi per la gestione delle funzioni per l'anno 2025 alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze

3.2.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2027 (*)			Gestione fino al 31/03/2025 (***)		
	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	9.345.152	8.892.299	95%	7.800.251	6.929.121	89%
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	269.024	215.140	80%	214.490	202.969	95%
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	15.247	10.916	72%	10.913	10.650	98%
Totale obiettivo generale 2	9.635.178	9.124.110	95%	8.031.409	7.148.496	89%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 31 marzo 2025)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2024.

(**) Obiettivo specifico realizzato anche con risorse destinate all'obiettivo specifico 2.2.

(***) I dati al 31/03/2025 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 sono in corso la realizzazione dell'estensione della rete verso il comune di Bagno a Ripoli (linea 3.2.1) e la progettazione dell'estensioni verso i comuni di Campi Bisenzio (linea 4.2), Sesto Fiorentino (linea 2.2) e del collegamento tra le città di Firenze e Prato.

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 recentemente attivata), grazie alla **nuova programmazione comunitaria del PR FESR 2014-2020** che mette a disposizione 111,5 milioni e alla **nuova programmazione nazionale del FSC 2014-2020** (Accordo per la Coesione sottoscritto il 13 marzo 2014) 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", per il quale è attualmente conclusa la progettazione definitiva ed è stata avviata. la Conferenza dei servizi decisoria.

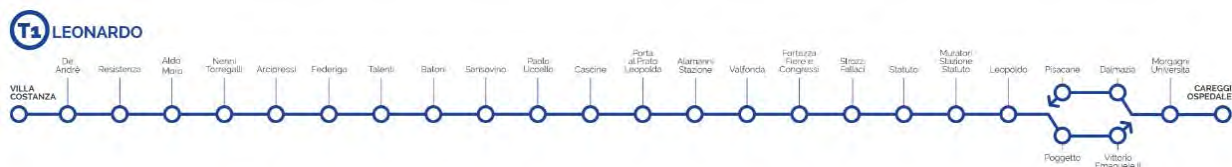
L'estensione della rete tramviaria ha tra i suoi obiettivi quello di sottrarre un'ulteriore quota di utenza dal trasporto privato alleggerendo inoltre il carico dal trasporto pubblico su gomma. Il risultato atteso che si vuole conseguire favorendo il potenziamento dei servizi di mobilità collettiva sostenibile 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).



La linea T2 è stata completata con il secondo tratto denominato “variante alternativa al Centro storico”, attivato da gennaio 2025, che permette di connettere piazza dell’Unità d’Italia a Piazza della Libertà per poi attestarsi a piazza San Marco (si veda più avanti).

Di seguito la cartina con le due linee T1 e T2 completate ed in esercizio e le loro interconnessioni:



Le due linee T1 e T2 hanno portato ad un notevole miglioramento dei parametri ambientali grazie alla diminuzione del ricorso a mezzi privati motorizzati.

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.

Nel 2024 si è registrato un forte incremento dei passeggeri delle linee T1 e T2 registrando oltre 39 milioni di utilizzatori contro i 35 dello scorso anno, con uno scarto positivo di oltre 4 milioni.

La tramvia si dimostra un mezzo di trasporto pubblico ad elevata attrattività, che ha ampiamente recuperato il calo degli utenti del periodo Covid, con un’ampia soddisfazione sul servizio da parte dei passeggeri (si veda anche il par. 3.3.6 “Indicatori”).

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 mln).

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 mln** di euro.

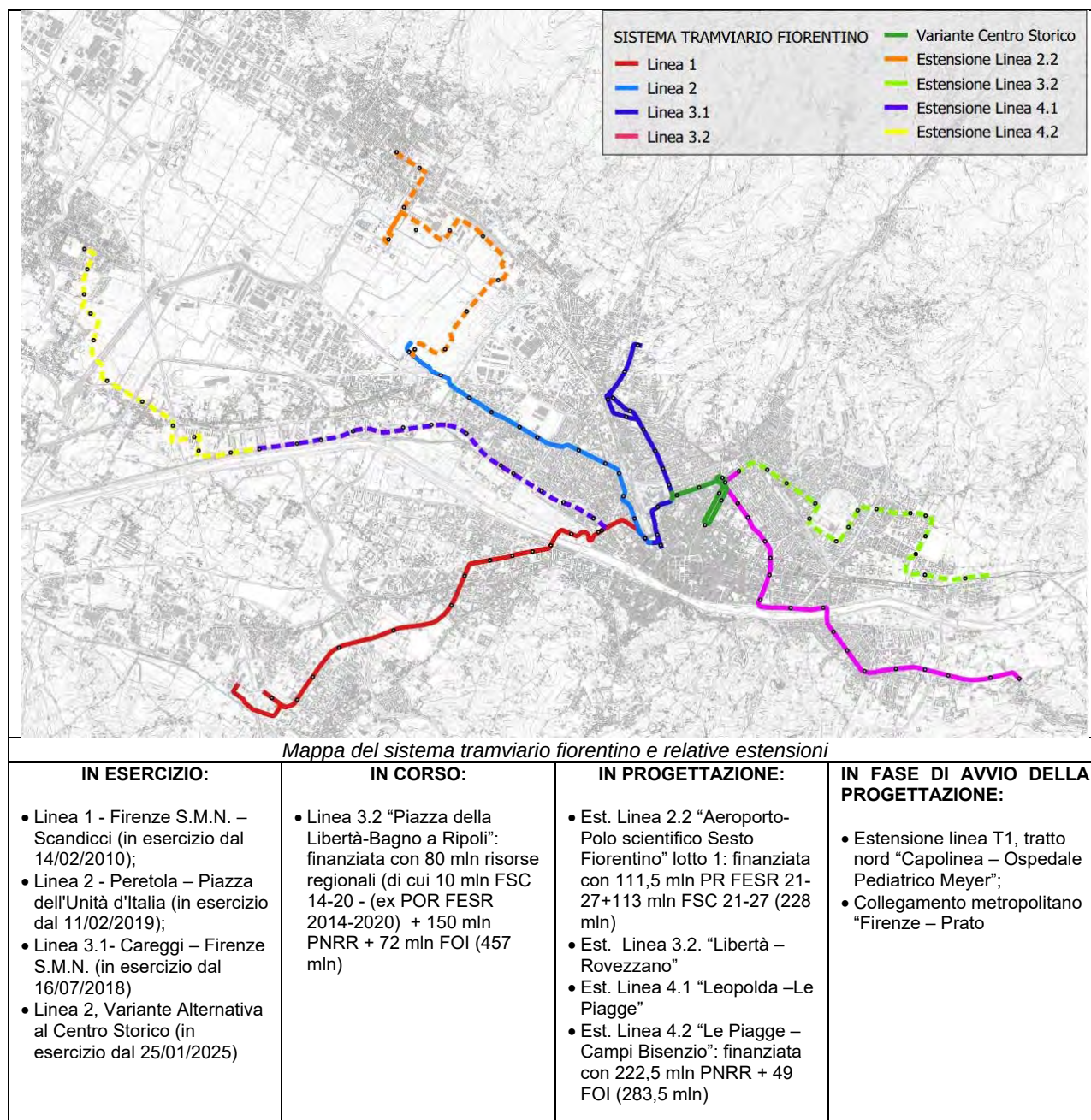
ESTENSIONE DELLA RETE TRAMVIARIA NELL'AREA METROPOLITANA

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",



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 veda nel dettaglio più avanti).

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"** finanziata con 7,2 mln PNRR oltre a finanziamenti pubblici e privati per un totale di circa 67,3 mln, inaugurata il 25 gennaio 2025, che consente di raggiungere

piazza della Libertà e piazza San Marco dove sarà possibile proseguire verso Bagno a Ripoli e Rovezzano con la realizzazione delle linee 3.2.1 e 3.2.2.

- la **linea 3.2.2 Libertà – Rovezzano**. Il progetto prevede un'estensione di circa 6 km e 15 fermate; approvata la progettazione definitiva.

- la **linea 4.1 Leopolda-Piagge**. Il progetto definitivo è stato approvato nel dicembre 2024 dal 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
TOTALE	33,5	73

LINEA 2.2 AEROPORTO-SESTO FIORENTINO

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 sarà costituito da 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.

L'estensione della Linea 2 “Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino” con riferimento al **primo lotto** fino al Polo scientifico, prevede una lunghezza di circa poco meno di 6 km per un costo stimato di 228 mln, finanziato grazie ai seguenti fondi destinati da parte della Regione Toscana: 111,5 mln della nuova programmazione PR FESR 2021-2027 e 113 mln dell'Accordo per la Coesione FSC 21-27, oltre a risorse regionali interamente impegnate per la progettazione pari a oltre 3,6 mln.

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 rispetto ai 2,5 mln previsti nell'Accordo di Programma, 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.

La Giunta regionale con propria delibera di novembre 2024 ha assegnato al Comune di Firenze 224,5 mln a valere sul PR FESR e sul FSC di cui all'Accordo per la Coesione ed ha approvato gli indirizzi per l'attuazione dell'intervento individuando le fasi procedurali di ammissibilità a finanziamento e le modalità di erogazione del contributo. È in corso la progettazione definitiva del lotto per procedere alla gara e al conseguente avvio effettivo dei lavori.

I fondi del PR FESR e dell'Accordo per la Coesione prevedono la realizzazione dell'intervento entro il 2029 e la necessità di un marcato rispetto del cronoprogramma procedurale e finanziario.

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 (lunghezza di circa poco meno di 1 km). Il costo dell'opera, in fase di definizione, è al momento stimato intorno ai 70 mln.

Al fine di garantire piena copertura finanziaria alla linea 2.2 è stata presentata da parte del Comune di Firenze istanza di finanziamento a valere sull'Avviso 3 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (con scadenza 31 maggio) dedicato a finanziare interventi per il trasporto rapido di massa.

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 Fiorentino 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.

A giugno 2025 è stata avviata la Conferenza dei servizi decisoria sul progetto definitivo.

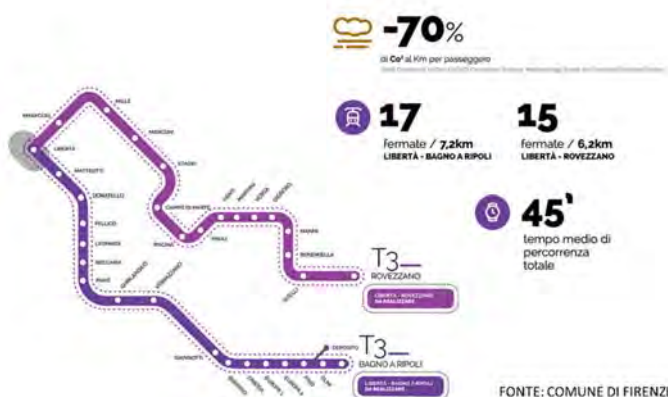
LINEA 3.2.1 PIAZZA DELLA LIBERTÀ - BAGNO A RIPOLI

La linea 3.2.1 "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 milioni.

Il costo dell'opera è di oltre 457 mln la cui copertura è assicurata dai seguenti fondi pubblici: 150 mln di risorse PNRR, 71,8 mln di risorse del Fondo opere indifferibili, 50,6 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 3,15 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.

I lavori sono stati avviati nel gennaio 2025 con ultimazione prevista a metà 2026.



LINEA 3.2.2 PIAZZA DELLA LIBERTÀ - ROVEZZANO

Il progetto prevede un'estensione di circa 6 km e 15 fermate; in agosto 2024 si è conclusa la Conferenza di Servizi relativa all'approvazione del progetto definitivo.

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.

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 283,5 mln finanziata quasi interamente con fondi PNRR (222,5 mln a cui si aggiungono 49 mln del Fondo Opere Indifferibili) e con una quota parte di fondi regionali pari a 4,3 mln per la progettazione.

Nel mese di ottobre 2024 si è svolta la prima conferenza di servizi sulla progettazione definitiva ai fini del rilascio del provvedimento unico ambientale.

Nell'aprile 2025 la Regione si esprime nell'ambito del procedimento di PAU sulla progettazione definitiva dell'opera, esprimendo parere favorevole sul percorso con capolinea Aldo Moro.

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 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 opportunità di finanziamento nazionali o comunitarie.

Nel 2024 è stata inoltre approvata una specifica normativa (LR 30/2024) con la quale la Regione ha acquisito le competenze sui servizi di trasporto pubblico locale a guida vincolata e in sede propria che interessa i territori di province diverse, diventando quindi soggetto attuatore per le opere relative al collegamento Firenze-Prato.

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 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.

Nel corso del 2024, a seguito della pubblicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti dell'Avviso n. 3 per la presentazione di istanze di finanziamento a valere su risorse statali per interventi per il trasporto rapido di massa, il Collegio di Vigilanza, organo politico dell'Accordo di Programma per lo sviluppo della rete tramviaria sottoscritto nel 2021, ha individuato quale primo lotto funzionale da candidare quello che si sviluppa dalla Stazione di Prato centrale a Campi Bisenzio.

Il primo lotto funzionale, da Prato Stazione centrale a Campi Bisenzio, è un tratto di 8,3 km con 13 fermate. In particolare, ha un costo stimato in circa 489 mln, per il quale gli studi trasportistici condotti dalla Regione Toscana indicano previsioni di frequentazione di circa 71 mila persone al giorno e di circa 21 milioni di passeggeri all'anno. La Regione ha stanziato 9,5 mln di risorse regionali per dare copertura finanziaria all'avvio della gara del PFTE ed ha presentato istanza di finanziamento a valere sul bando ministeriale a gennaio 2025.



Per completezza si ricorda che, tra i progetti che sono stati presentati sull'Avviso del Ministero delle Infrastrutture e trasporti, oltre al Collegamento tramviario tra Prato Stazione centrale e Campi Bisenzio (primo lotto della Firenze - Prato), al lotto 2 della linea 2.2 dal Polo scientifico al centro di Sesto Fiorentino, al collegamento tra l'ospedale di Careggi e l'ospedale pediatrico Meyer, figurano le seguenti richieste del Comune di Firenze:

- 29 mln per l'acquisto di 8 nuovi tram che serviranno la Linea 4.1 Leopolda - Le Piagge. I tram saranno comunque interoperabili su tutte le linee del sistema tramviario;
- oltre 33 mln per attuare il "retrofitting" sull'attuale flotta di tram. Tale adeguamento prevede l'aggiunta delle batterie sui 46 tram attualmente in esercizio, rendendo così interoperabili tutte le linee del sistema tramviario.

ESTENSIONE LINEA T1, TRATTO NORD CAPOLINEA – OSPEDALE PEDIATRICO MEYER

Tra le estensioni previste nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 è previsto anche il prolungamento di linea 1 che collegherà l'ospedale di Careggi fino all'ospedale pediatrico

Meyer. Nell'ambito dell'Accordo di Programma ex DPGR 267/2021 è stato previsto un contributo regionale per l'importo massimo di 100 mila euro, per la progettazione di fattibilità tecnico economica per l'estensione della linea, successivamente incrementato a 180 mila euro.

Per il finanziamento dell'opera è stata presentata da parte del Comune di Firenze istanza a valere sull'Avviso 3 del MIT con scadenza 31 maggio.

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.

Come precedentemente riportato 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 31/05/2025, che verranno poi valutati dallo stesso Ministero ai fini di una loro programmazione, sulla base delle risorse disponibili.

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 stata 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 stata 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"**): si tratta in particolare di 9 interventi (comuni di Vaiano/Prato, Borgo S. Lorenzo, Empoli, Murlo, Scandicci, Montelupo, Pontassieve, Livorno, Rosignano); gran parte di questi già conclusi.

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 Val di Cecina – Colline Metallifere – Val di Merse", "Amiata Val d'Orcia - 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 -

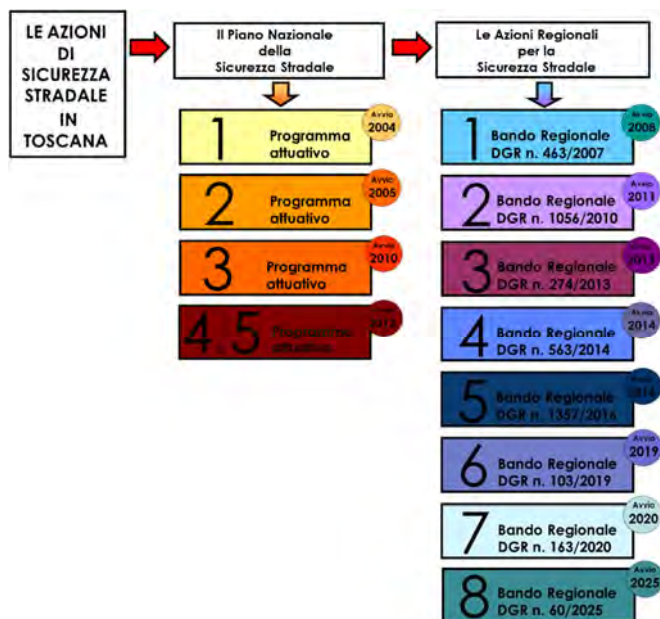
La strategia regionale per migliorare i livelli di sicurezza stradale in Toscana (anche con riferimento a quanto prevede la specifica legge regionale in materia, LR. 19/2011) è basata su azioni di adeguamento delle infrastrutture che presentano criticità con interventi perlopiù puntuali volti alla messa 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 finalizzato il contributo ricevuto; le risorse che sono state 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.

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, a cui vanno ad aggiungersi ulteriori risorse per l'ultimo bando regionale recentemente attivato.



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 definanziati), 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.

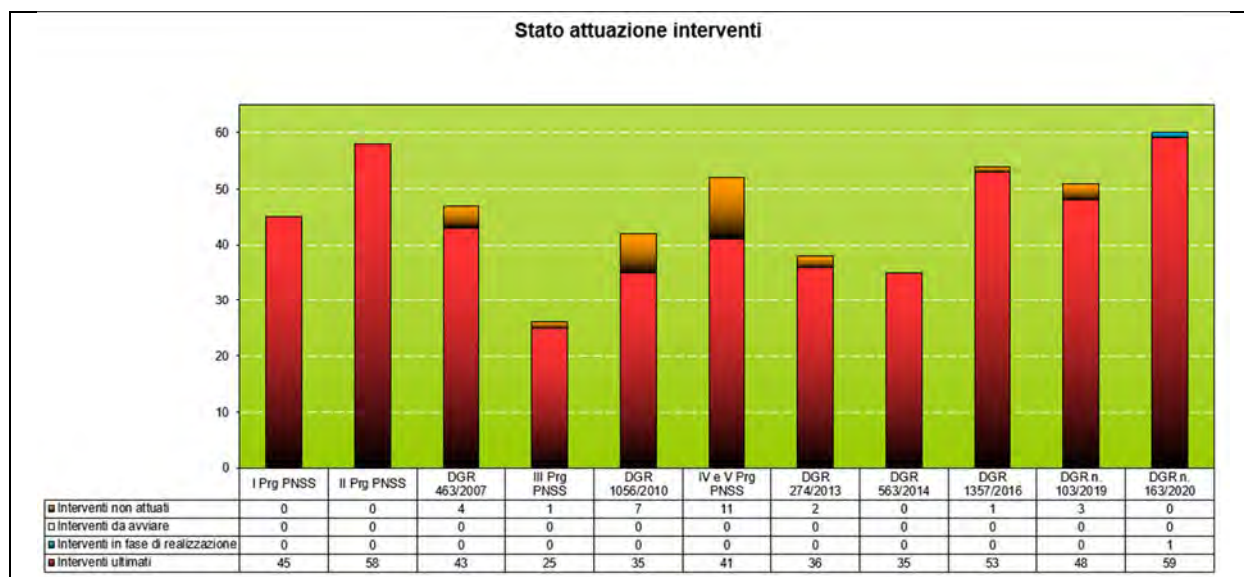
INVESTIMENTI COMPLESSIVI IN SICUREZZA STRADALE DAL 2004						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	Numero interventi con contributo attivo	Costo dei progetti (in fase di domanda)	Quota a carico dei beneficiari	CONTRIBUTO REGIONALE (graduatoria di merito)
Provincia di Arezzo	AR	107	65	18.586.394,47	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
TOTALE ATTIVI		-	-	479	139.641.107,12	57.256.484,88
INTERVENTI DEFINANZIATI (*)		-	-	29	12.332.201,17	3.590.451,87
TOTALE GENERALE		802	802	508	151.973.308,29	60.846.936,75

(*) 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.

Lo stato di attuazione a dicembre 2024 degli interventi attivati dalla Regione evidenzia come ad oggi risultino ultimati 478 interventi.

A gennaio 2025 è stato approvato un **nuovo bando regionale** (DGR.60/2025) che prevede risorse per complessivi 2 mln destinate a cofinanziare interventi per progetti promossi dagli Enti locali (Città Metropolitana di Firenze, Province e Comuni) 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. Gli interventi devono essere finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale di tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali; la messa in sicurezza nelle aree urbane ad elevata incidentalità, attraverso interventi quali misure di regolamentazione del traffico; riqualificazione del sistema viario; misure per la messa in sicurezza dei pedoni, creazione di percorsi e corsie preferenziali anche per la mobilità ciclopedonale; misure tese alla messa in sicurezza delle mobilità su due ruote a motore.



Continua inoltre l'attività, la manutenzione, il completamento e l'implementazione del sistema **SIRSS**, tramite il quale viene attuato in Toscana il 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 fase di ultimazione la raccolta relativa dei dati 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 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.

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.

E' in corso di realizzazione il progetto di attrezzaggio della rete ferroviaria con sistema di sicurezza ERTMS utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee (intervento sostenuto da un investimento regionale di 14,90 mln (di cui 4 mln destinati all'attrezzaggio con il sistema ERTMS del materiale rotabile), 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:

1. modifica e implementazione dei circuiti di binario dei passaggi a livello automatici di linea: 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 concluso;
2. messa in sicurezza degli impianti della stazione di Badia al Pino – Civitella in Val di Chiana della ferrovia Arezzo – Sinalunga: 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.
3. 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.

Ulteriori risorse nazionali derivanti dal 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 sono state destinate alla Toscana per realizzare un intervento di sicurezza ferroviaria proposto dal gestore LFI quale soggetto attuatore. Si tratta in particolare della eliminazione di due passaggi a 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 alternative comunali, interventi finanziati con 2,1 mln di risorse nazionali.

A dicembre 2022 il Ministero ha assegnato (con D.I. 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:

1. "Centro Nord", circa 1.885 chilometri di linee (1,3 miliardi);

2. Centro Sud", circa 1.400 chilometri di linee (900 milioni);
3. Centro", circa 530 chilometri di linee (323 milioni);
4. "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.

Tra le attività della Regione Toscana in tema di sicurezza ferroviaria, si ricorda infine la partecipazione 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 155 gli interventi finanziati al 31/12/2024 dalla Regione Toscana nell'ambito delle politiche del PRIIM, per un costo totale di circa 120 mln ed un contributo da bilancio regionale di oltre 90 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 stata 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 sono stati inseriti nel Piano Operativo Complementare (POC), sono stati conclusi 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 ciclopeditoni 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.

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 2025 risultano realizzati 5,3 km da parte del Comune di Firenze, 2 km da parte del Comune di Siena, 3,5 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 Ciclovía dell'Arno e Sentiero della Bonifica
- la Ciclovía Tirrenica,
- la Ciclovía del Sole, tratto Verona Firenze,
- la Ciclovía Puccini,
- l'itinerario ciclabile Grosseto-Siena-Arezzo, che fa parte della Ciclovía turistica dei “Due Mari” con prolungamento fino all'Adriatico;
- la Ciclovía Lucca Pontedera
- l'itinerario Ciclabile della Via Francigena,
- la Ciclovía Monte Argentario – Chiusi
- la Ciclovía degli Appennini e delle Aree Interne
- la Ciclovía del Chianti;
- il collegamento tra la Ciclovía dell'Arno e la Tirrenica
- il collegamento tra la Ciclovía del Sole e la via Francigena
- la Ciclovía 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 Ciclovía Tirrenica e la Ciclovía del Sole, per un totale di 22,89 mln (di cui 17,435 mln per la Tirrenica e 5,455 mln per la Ciclovía 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.

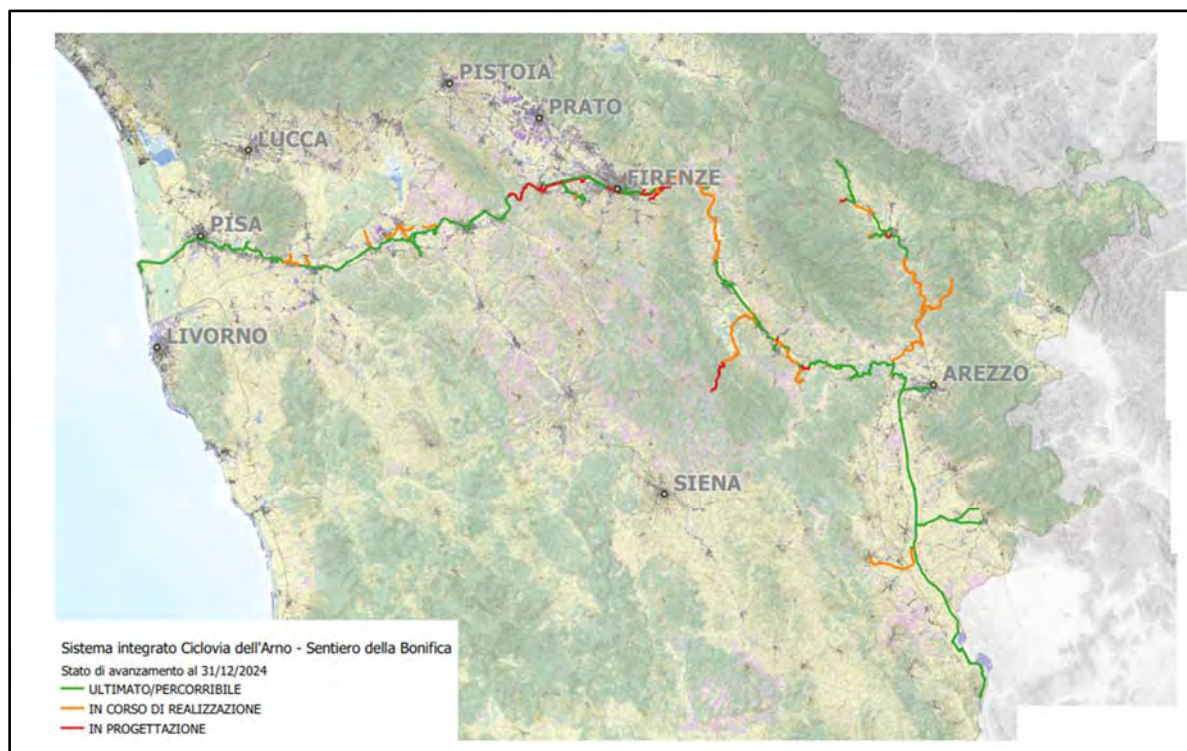
Sistema integrato della Ciclovía dell'Arno-Sentiero della Bonifica

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 percorso principale della Ciclovía dell'Arno, dalla sorgente, sul Monte Falterona, alla foce a Marina di Pisa, e del Sentiero della Bonifica, lungo il Canale Maestro della Chiana è di circa 360 km; considerando i collegamenti multimodali con le stazioni ferroviarie, con i centri urbani o con luoghi di interesse e lungo i principali affluenti, il Sistema comprende percorsi per oltre 500 km.

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. È poi presente un tratto di collegamento tra le due ciclovie di circa 7 km.



Stato di attuazione al 31/12/2024

Al dicembre 2024, è stato realizzato circa il 68% del tracciato principale dell'itinerario (244 km), in fase di realizzazione il 22% (81 km) e per il restante 10% è stata avviata la progettazione da

parte degli Enti locali, secondo quanto previsto dall'Accordo sulla realizzazione del sistema integrato Ciclovia dell'Arno – Sentiero della Bonifica del giugno 2015 e successivi atti integrativi.

La Ciclovia, 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; nel corso del 2025 verranno completati importanti tratti che amplieranno notevolmente la percorribilità della Ciclovia, mentre il completamento dei principali tratti ancora mancanti è previsto entro il 2025.

Il tracciato intercetta importanti itinerari ciclabili di interesse regionale, nazionale (rete Bicalta individuata dal Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica e appartenenti al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche) e di livello internazionale (rete Eurovelo), quali la Ciclovia Tirrenica, la Ciclovia Lucca-Pontedera, la Francigena ciclabile – Eurovelo 5, la Ciclovia del Sole Verona-Firenze, la Ciclovia dei due mari.

Lo stesso Sistema integrato Ciclovia dell'Arno - Sentiero della Bonifica fa parte della rete Bicalta e nel tratto compreso tra Firenze e Chiusi della rete Eurovelo (Eurovelo 7 - Sun Route).

A partire dall'anno 2015, sono stati investiti 32,7 mln, attraverso il coordinamento e la gestione di fondi regionali, per un totale di più di 14,2 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.

È infine concluso il progetto che ha portato allo sviluppo della segnaletica, alla individuazione del logo della Ciclovia 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 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 Ciclovia dell'Arno nell'ambito del sistema ciclabile d'interesse metropolitano; le parti intendono collaborare per realizzare il progetto "*ciclovia Firenze – Rosano*", da inserire nel Sistema integrato regionale Ciclovia 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 Ciclovia dell'Arno e la Ciclovia 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 Ciclovia 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 Ciclovia dell'Arno – Sentiero della bonifica tra la Regione Toscana ed Enti Locali interessati, relativo al tratto da Stia a Ponte a Buriano, sottoscritto nel giugno 2024.

Nel mese di dicembre 2024 è stato approvato il Secondo Atto integrativo all'Accordo sulla realizzazione del Sistema integrato Ciclovia dell'Arno – Sentiero della Bonifica che prevede di destinare a favore della Città Metropolitana di Firenze l'ulteriore importo di 252.495,21 euro per l'intervento relativo al Tratto Signa – Stazione Ferroviaria di Montelupo Fiorentino.

A dicembre 2024 la Regione Toscana ha sottoscritto l'accordo di collaborazione con la Provincia di Pisa, per la realizzazione degli interventi al Ponte alla Botte e del collegamento con la Ciclovia dell'Arno, destinando a favore della Provincia quasi 360 mila euro sul 2024 e 2025.

Ciclovia Tirrenica

L'itinerario della **Ciclovia 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 312 chilometri; a fine 2024 il 23% risulta esistente o completato, il 33% in corso di realizzazione e il 44% in progettazione (vedi par 3.3.6 Indicatori). 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; in corso i lavori.
- Lotto 1B - Apuano, dal Comune di Carrara (confine regionale) al Comune di Montignoso (confine Provincia di Lucca) – soggetto attuatore Provincia di Massa Carrara; in corso i lavori.
- Lotto 1C - Versiliese, nel Comune di Viareggio fino al Canale Burlamacca - soggetto attuatore Comune di Viareggio; lavori conclusi.
- Lotto 2A – Lotto 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; in corso i lavori.
- Lotto 2B – Lotto Costa della Maremma, tratti di completamento compresi nella provincia di Grosseto dal Comune di Follonica al Comune di Capalbio - soggetto attuatore Provincia di Grosseto. L'intervento è stato oggetto di appalto integrato con affidamento di progettazione esecutiva e opere. Si compone di 2 lotti funzionali entrambi con progettazione esecutiva in fase di approvazione.

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 in corso o conclusi 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 totali per oltre 35 mln 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; si sono quindi attivati investimenti complessivi per circa 42 mln tenuto conto del cofinanziamento degli Enti locali.

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 (EuroVelo 7- Sun Route 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 si sviluppa per circa 100 km attraversando 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 Compìobbi (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 Ciclovia 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 I** della Ciclovia del Sole, dalla Stazione di Santa Maria Novella a San Donnino, corrispondente al tracciato della Ciclovia 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 II**, 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:
 - o lotto 1, nel Comune di Pistoia, in corso di realizzazione (al 20%). In corso di valutazione 2 varianti che non inficiano sulle tempistiche e sul quadro economico
 - o lotto 2, nei Comuni di Montale e Montemurlo, in corso la gara per l'affidamento dei lavori il cui avvio è previsto entro la primavera 2025;
 - o lotto 3, nel Comune di Prato, con lavori realizzati per 2 km;
 - o lotto 4, nei Comuni di Campi Bisenzio e Signa, con gara per l'affidamento dei lavori aggiudicata ed in fase di perfezionamento la procedura di esproprio e avvio delle opere;
- **il tronco III** 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.

Sul totale del percorso principale (tronchi I, II e III), a fine 2024 il 33% risulta già percorribile o completato ed il 67% in corso di realizzazione o adeguamento. La conclusione di tutte le opere è prevista entro giugno 2026.

Ciclovia Puccini

La Ciclovia Puccini è stata individuata dall'integrazione alla NaDEFR2023 del 28/06/2023 quale



tratta strategica di collegamento da considerare a pieno titolo come ciclovia di interesse regionale.

Il tracciato interessa complessivamente 33 chilometri tra le province di Pisa e Lucca e intercetta itinerari ciclabili di interesse regionale e nazionale inseriti nella rete Bicalitalia ed Eurovelo come, oltre alla Tirrenica, la

Francigena, la Ciclopista regionale Lucca-Pontedera e la Ciclovia dell'Arno.

Nello specifico, l'itinerario ciclabile della Puccini collega la stazione ferroviaria di Lucca con la costa tirrenica all'altezza di Torre del Lago. Partendo dalla città murata di Lucca si giunge al paesaggio costiero ad alta valenza naturalistica caratterizzato dalla Macchia Lucchese nell'area di Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli.

Il tracciato andrà ad interessare, oltre ai luoghi ed ai monumenti legati a Giacomo Puccini, aree naturalistiche di grande pregio toccando nel suo cammino diversi centri abitati. L'intero territorio è caratterizzato dalla presenza di beni culturali e di manufatti di valore storico, artistico e culturale.

Nel maggio 2024 è stata ultimata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica, a cura della Regione, ed è stato successivamente individuato un primo lotto funzionale di immediata realizzazione per il quale è in corso la progettazione esecutiva, con previsione di avviare entro il secondo semestre 2025 la gara per la realizzazione dei lavori di alcuni primi tratti.

Nel maggio 2025 la Giunta regionale ha approvato lo schema di Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione della Ciclovía Puccini, tra Regione, Province di Pisa e Lucca, Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli, i comuni di Lucca, San Giuliano Terme, Vecchiano, Massarosa e Viareggio, destinato risorse per complessivi 4,4 mln.

Ciclovía Lucca-Pontedera

Nel 1919 fu realizzata la linea ferroviaria Lucca – Pontedera, distrutta dai bombardamenti nel 1944 e poi abbandonata, il cui tracciato è di circa 25 chilometri. Essa parte dal Comune di Lucca e arriva fino al Comune di Pontedera, costituendo un collegamento tra i Comuni di Lucca e di Capannori (passando lungo l'acquedotto monumentale del Nottolini) e Pisa (passando da Bientina e Buti attraverso l'Oasi del Bottaccio e lo splendido lago della Gherardesca). Allo stato attuale, il sedime di questa "strada ferrata" è inutilizzato, abbandonato e in stato di grande degrado.

Nel 2014 il Comune di Capannori e il Comune di Lucca hanno approvato un progetto definitivo relativo alla realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che, partendo dalla stazione di Lucca segue il tratto dell'acquedotto Monumentale del Nottolini, raggiunge Capannori e si immette nel tratto della ferrovia Lucca-Pontedera.

Nel novembre 2015 il Comune di Capannori ha realizzato uno studio di pre-fattibilità relativo al recupero di tale linea ferroviaria per il tracciato di 11 km che interessa il proprio territorio. Tale studio è stato fatto proprio da tutti gli altri Comuni facenti parte della "Rete del Monte Pisano" (Buti, Calci, Lucca, S. Giuliano Terme, Vecchiano e Vicopisano), con l'obiettivo di recuperare e ripristinare l'intero tratto da Lucca a Pontedera al fine di realizzare una grande ciclovía, potenziare le greenways esistenti ed incentivare l'uso di percorsi alternativi di mobilità dolce a servizio dei cittadini e dei turisti.

Nel 2018 è stata sottoscritta la convenzione tra il comune di Cascina (capofila del raggruppamento costituito dai Comuni di Cascina e Pontedera) e la Regione Toscana per la realizzazione del tratto di Ciclovía dell'Arno nei Comuni di Cascina e Pontedera, finanziato con fondi POR FESR 2014-2020 (linea 4,6,4 sub a procedura 1): l'intervento nel Comune di Pontedera che costituisce l'ultimo tratto della "Ciclovía Lucca – Pontedera" è stato concluso e collaudato nel novembre 2023.

Nel 2019 il Comune di Capannori, di concerto con i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Lucca, Pontedera, e Vicopisano, quali enti interessati dal percorso della ferrovia, ha inviato alla Regione Toscana una richiesta per inserimento della "Ciclovía Lucca – Pontedera" all'interno del PRIIM. La Regione Toscana, accogliendo tale richiesta, visto l'alto valore strategico, e l'alta valenza paesaggistica, storica, turistica ed ambientale che tale sedime rappresenta, con propria Deliberazione di Consiglio n. 81 del 18/12/2019, ha inserito l'intervento nel Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2020.

La **Ciclovía Lucca – Pontedera** è stata individuata quale itinerario di interesse regionale nell'ambito dell'integrazione alla NaDEFR2023 (DCR 53/2023);

Si è conclusa nel mese di giugno 2022 la progettazione di fattibilità tecnico-economica a seguito della quale a novembre 2022 la Giunta affidato al Comune di Bientina la redazione e l'approvazione del progetto definitivo dell'itinerario, nell'ambito di un Accordo di collaborazione sottoscritto con i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Capannori, Pontedera, Vicopisano (DGR 1330/2022). La progettazione definitiva è stata recentemente conclusa ed a breve sarà indetta la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto.

Il 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, è stato finanziato grazie ai fondi statali assegnati alla Toscana con Delibera CIPESS 79/2021 (FSC Toscana 2021-2027), per un importo pari a 1,1 mln. I lavori sono stati aggiudicati a marzo del 2023 e sono conclusi.

Con Decisione di Giunta n. 34/2024 la Ciclovia Lucca - Pontedera è stata individuata fra gli interventi prioritari nella programmazione regionale. Per la realizzazione di lotti funzionali della Ciclovia sono state destinate risorse per circa 1 mln a valere sul 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 2.8.2 “Piste ciclabili”. A queste potranno essere aggiunte risorse regionali per oltre 1,2 mln. I Comuni hanno individuato, come primi due lotti funzionali da realizzare, i tratti di pertinenza dei Comuni di Bientina e Buti.

Ciclovia del Chianti

La **Ciclovia del Chianti** è un itinerario di interesse regionale, 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.

È in corso di completamento il collegamento con la Ciclovia dell'Arno, tra Badia a Coltibuono e San Giovanni Valdarno, realizzato dal Comune di Cavriglia.

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 Paganica 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 ciclopeditone 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 Ciclovía 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 ciclopeditoni 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 "Ciclovía Monte Argentario - Civitanova Marche" che si sviluppa con l'itinerario Albinia-Chiusi (individuato come itinerario regionale nell'integrazione alla NaDEFR2020 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 Ciclovía del Sole e la Ciclovía 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 della 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.

Ciclovía degli Appennini e delle Aree Interne

Per quanto concerne la **Ciclovía degli Appennini e delle Aree Interne** (individuata come ulteriore tracciato nella NaDEFR2020) 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 Ciclovía 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 "Ciclovía del Sole" e la "Ciclovía della Sieve" ad integrazione della "Ciclovía 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 Ciclovía del Sole e la Ciclovía della Sieve, integrando la prevista ciclovía 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.

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 CO₂, 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 ciclopeditoni 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 552.000. Gli interventi finanziati con risorse comunitarie e regionali (23) sono conclusi e funzionanti.

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).

È 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



* 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)

	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
VACS	2,5	In esercizio dal 25/01/2025

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.

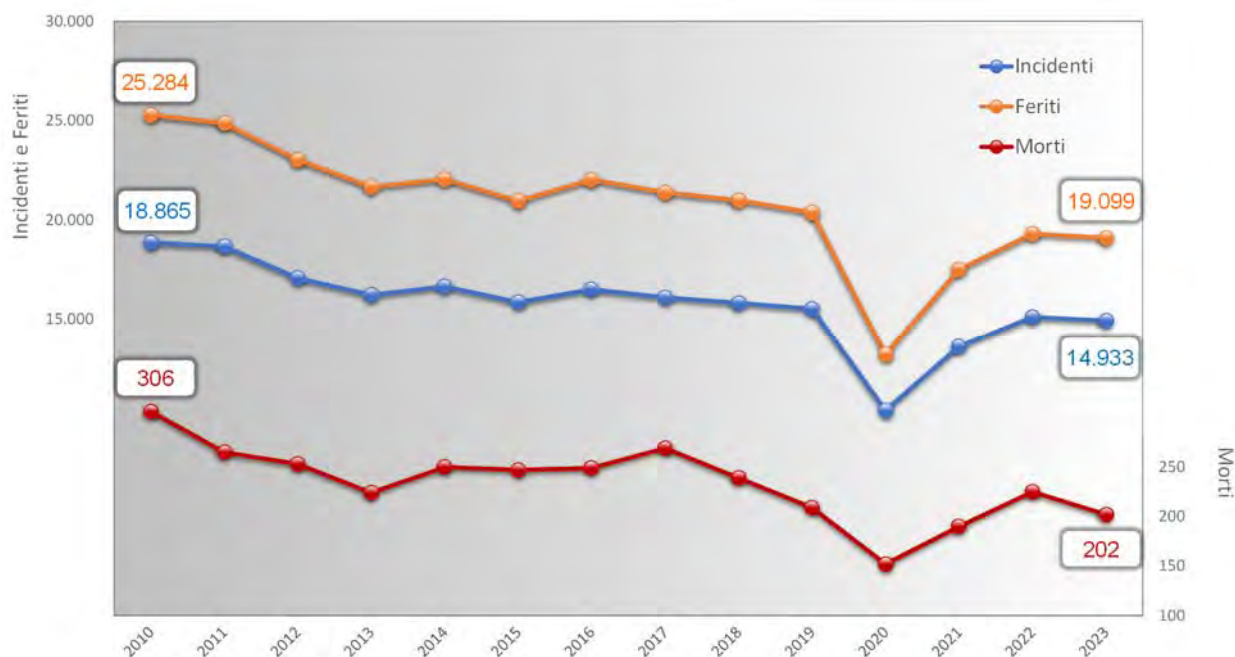
**** La Linea 4.1 non beneficia di cofinanziamento regionale, mentre la Linea 4.2 riceve un cofinanziamento regionale per la progettazione di fattibilità tecnica economica e per la progettazione definitiva.

- Indagini annuali sulla Customer Satisfaction della tramvia (Fonte: GEST – anno 2024)

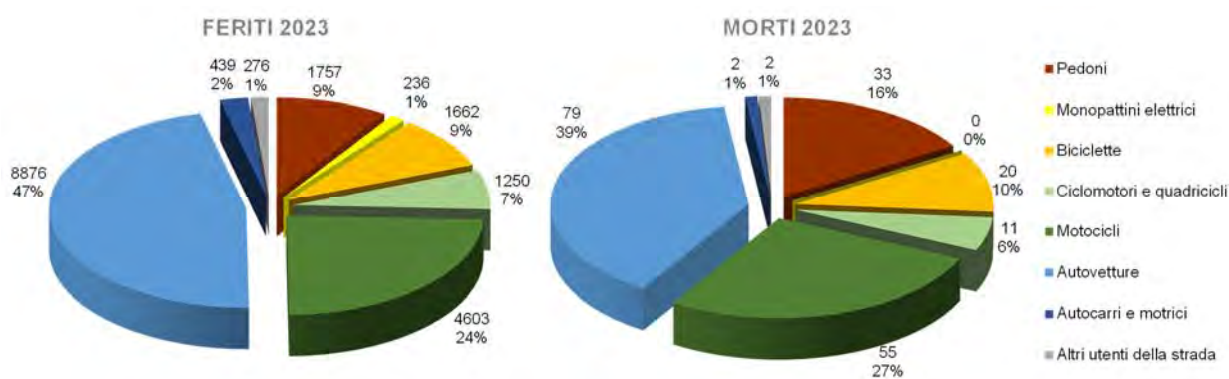
Servizio tramviario nel complesso	ID	Fattore qualità	Voto Medio	% Soddisfatti v. ≥ 6	% Ipercritici v. ≤ 3	% Entusiasti v. ≥ 9
	B01	Condotta di guida del conducente, sicurezza del mezzo	8,5	99,2	0,1	46,3
	B02	Sicurezza del viaggio in termini di capacità della tramvia	8,0	93,9	1,5	35,8
	B03	Sicurezza rispetto a furti, borseggi o molestie a bordo mezzo	5,9	65,6	9,8	6,6
	B04	Puntualità e regolarità del servizio	8,8	99,4	0,1	59,2
	B05	Frequenza delle corse, numero delle corse	8,7	99,0	0,1	57,7
	B06	Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi	7,4	91,3	2,7	17,6
	B07	Pulizia e decoro delle fermate	7,2	88,8	2,7	13,1
	B08	Comfort del viaggio rispetto alla climatizzazione	8,0	97,2	0,5	30,9
	B09	Comfort del viaggio rispetto all'affollamento	6,6	81,6	3,2	6,0
	B10	Completezza e chiarezza delle informazioni in fermata	8,4	98,3	0,7	43,3
	B11	Informazioni a bordo a mezzo di avvisi visivi e sonori	8,6	99,1	0,2	51,1
	B12	Informazioni in fermata a mezzo di avvisi visivi e sonori	8,6	99,2	0,4	49,7
	B13	Cortesia ed educazione del personale di guida	8,4	98,0	0,4	45,0
	B14	Cortesia del personale preposto alla verifica dei titoli di viaggio	8,0	94,0	1,9	36,5
	B15	Facilità di reperimento di biglietti ed abbonamenti	8,5	96,8	0,6	48,4
	B16	Risposte ai reclami scritti o telefonici	6,1	63,2	4,7	7,0
	B17	Servizi rivolti a PRM a bordo mezzo	7,8	95,1	0,8	23,7
	B18	Coincidenze con altri servizi di trasporto pubblico	7,8	93,3	1,7	26,4
	B19	Attenzione all'ambiente	7,9	95,7	0,8	29,5
	B20	SERVIZIO NEL COMPLESSO	8,3	98,9	0,2	39,0

* I dati sono stati tratti dal sito del Comune di Firenze

(https://mobilita.comune.fi.it/export/sites/mobilita/materiali/12_02_14_GEST2024_CustomerSatisfaction.pdf)

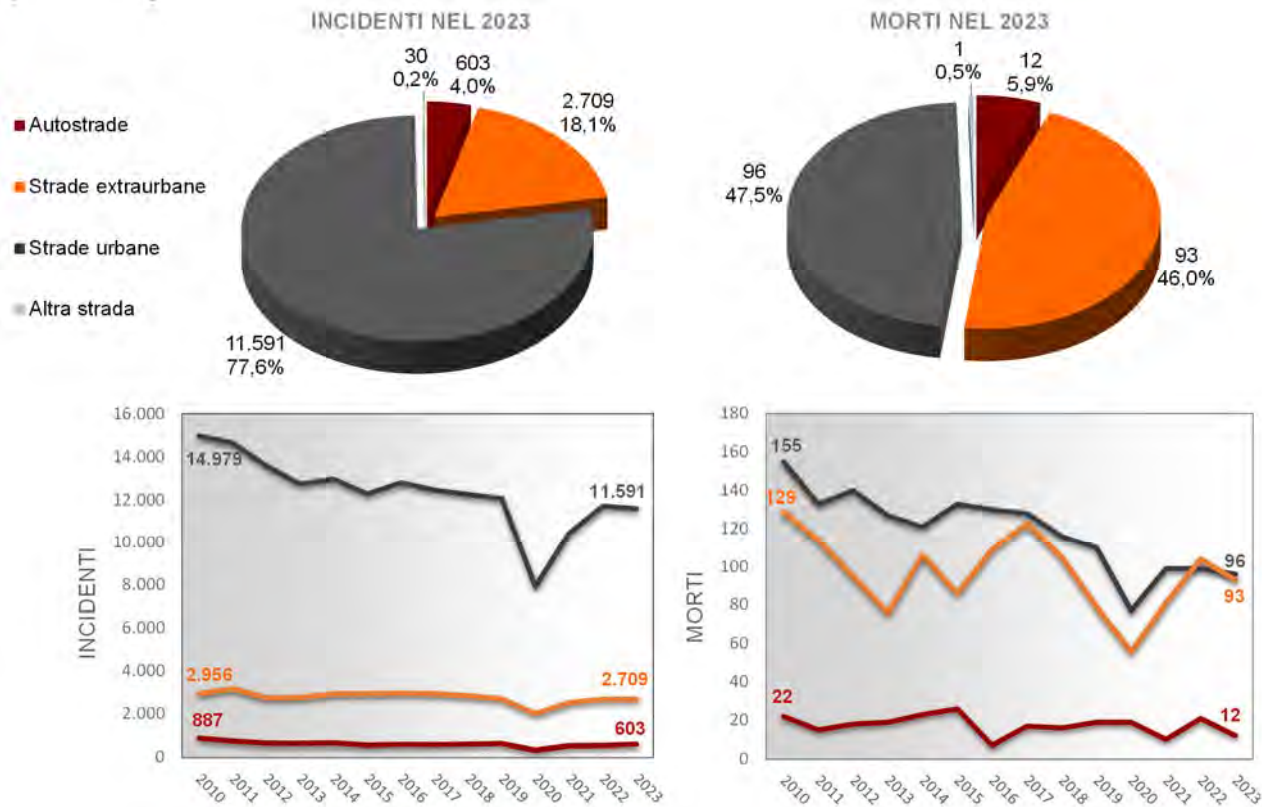
- N. morti, feriti e incidenti stradali (Fonte: Regione Toscana, SIRSS – dati 2010-2023)

Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Incidenti	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
Feriti	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
Morti	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)

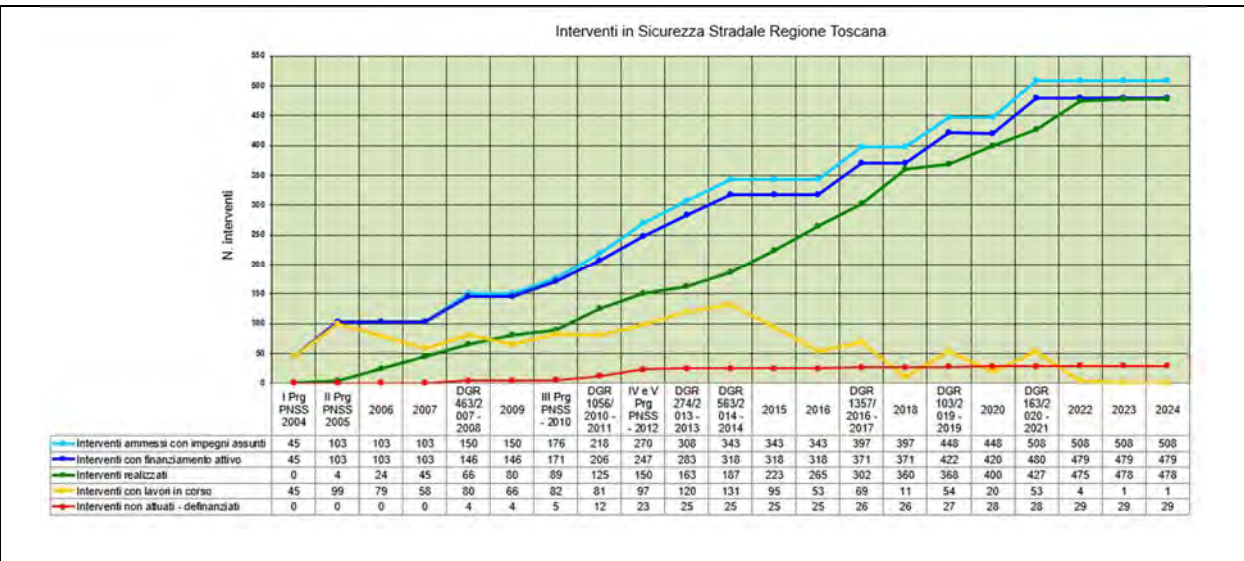
	Pedoni	Monopattini elettrici	Biciclette	Ciclomotori e quadricicli	Motocicli	Autovetture	Autocarri e motrici	Altri utenti della strada
Feriti	1757	236	1662	1250	4603	8876	439	276
Morti	33	0	20	11	55	79	2	2

- Incidenti, feriti e morti per tipologia di strada
(Fonte: Regione Toscana, SIRSS – dati 2010-2023)



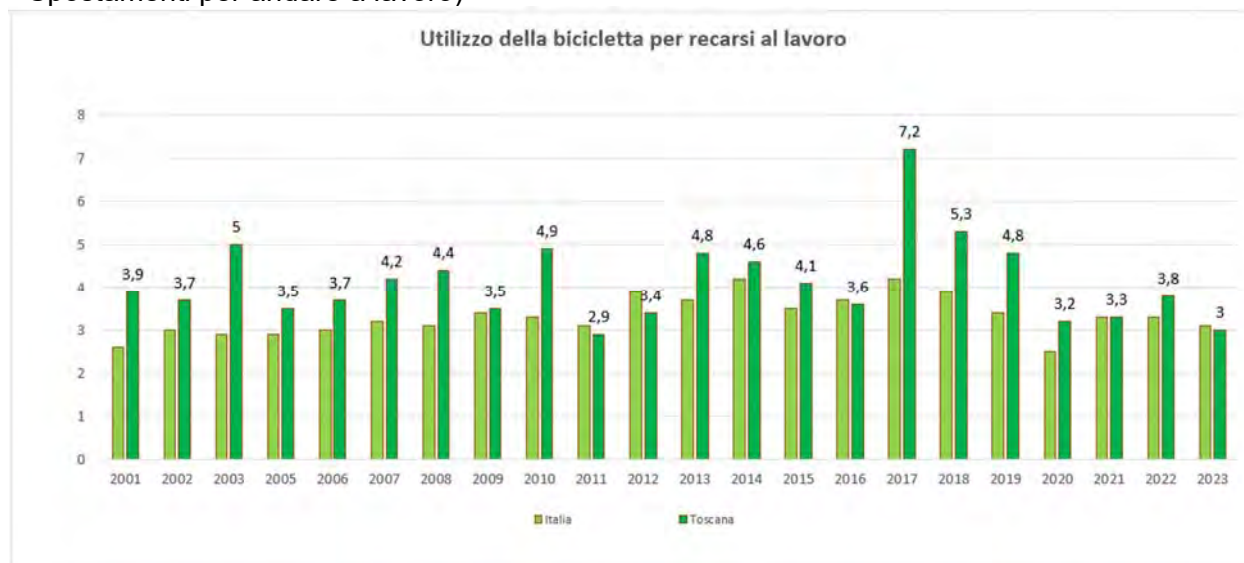
Tipologia di strada	Incidenti 2023		Feriti 2023		Morti 2023	
	valore assoluto	%	valore assoluto	%	valore assoluto	%
Autostrade	603	4,0%	993	5,2%	12	5,9%
Strade extraurbane	2.709	18,1%	3920	20,5%	93	46,0%
Strade urbane	11.591	77,6%	14153	74,1%	96	47,5%
Altra strada	30	0,2%	33	0,2%	1	0,5%

- 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 km² di superficie comunale)

(Fonte: elaborazione Ufficio Regionale di Statistica su dati ISTAT)

Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	27,2	27,2	27,2
Lucca	17,0	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1	19,1	19,1	19,1	20,5	20,7	20,7	18,8	18,8	18,8
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	6,4	6,8	6,8
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87,0	88,0	89,9	89,9	87,0	88,0	99,7	91,5	115,3	88,0
Livorno	11,3	11,3	11,7	12,4	13,5	13,7	15,1	18,1	17,3	18,8	19,8	19,8	20,2	27,7	28,4
Pisa	18,9	13,0	17,8	18,2	18,2	19,2	19,3	19,3	20,3	21,9	22,0	24,3	27,0	28,1	35,1
Arezzo	3,4	3,6	5,0	6,3	6,9	7,9	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	12,5	12,5	12,8	12,8
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	4,9	4,9	4,9
Grosseto	7,4	7,4	8,0	8,0	8,5	8,7	8,7	8,7	8,7	8,9	8,9	11,1	11,1	12,5	13,3
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5	63,2	63,2	65,8	75,0	75,0	78,6	78,6	78,6	122,0
Italia	13,7	14,5	16,5	18,2	19,1	19,8	20,3	21,1	21,9	22,5	23,2	24,2	25,4	27,3	27,9

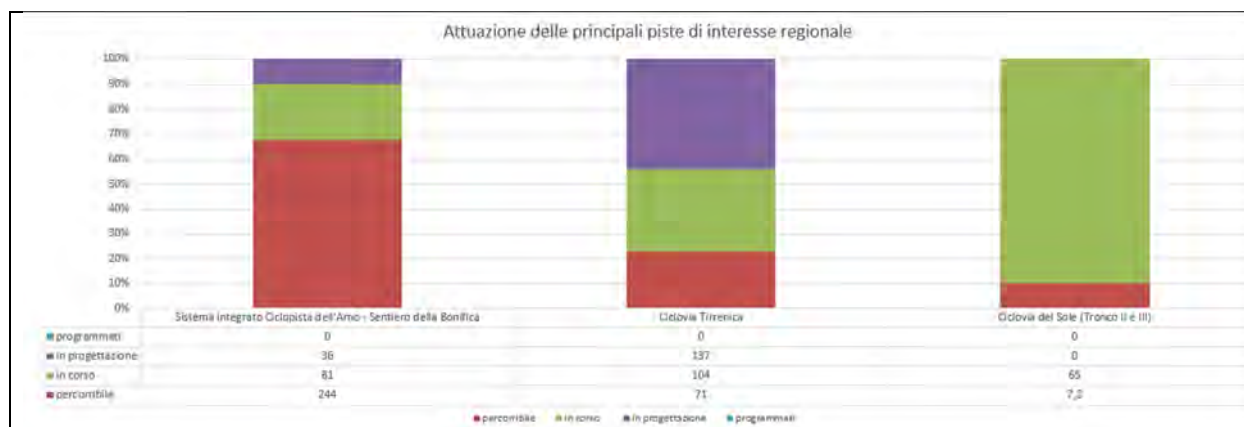
- Attuazione delle principali piste di interesse regionale

(Fonte: Regione Toscana – Settore Mobilità ciclabile e sostenibile – attuazione PNRR e altri fondi)

	Km totali tracciato principale (Toscana) *	Km % percorribile	Km % in corso	Km % in progettazione	Km % programmati
Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica	361 km	244 km 68%	81 km 22 %	36 km 10 %	0 km 0%
Ciclovia Tirrenica**	312 km	71 km 23%	104 km 33%	137 km 44%	0 km 0%
Ciclovia del Sole (Tronco II e III)	72 km	7,2 km 10%	65 km 90%	0 km -%	0 km -%

* 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/POC 2014-20 (asse IV e asse VI) e della programmazione regionale

(Fonte: Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e Settore Mobilità ciclabile e sostenibile – attuazione PNRR e altri fondi)

			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 (comprendenti di interventi legati alla Strategia per le Aree interne)	0 ***	0	0	4**	0	0	1	0	1	0	6
	Asse IV POR, Azione 4.6.4 sub a), proc.2	Piste ciclabili in ambito urbano	0	5	0	2	0	0	0	0	1	1	9
	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		10	0	1	2	3	1	5	1	3	8	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

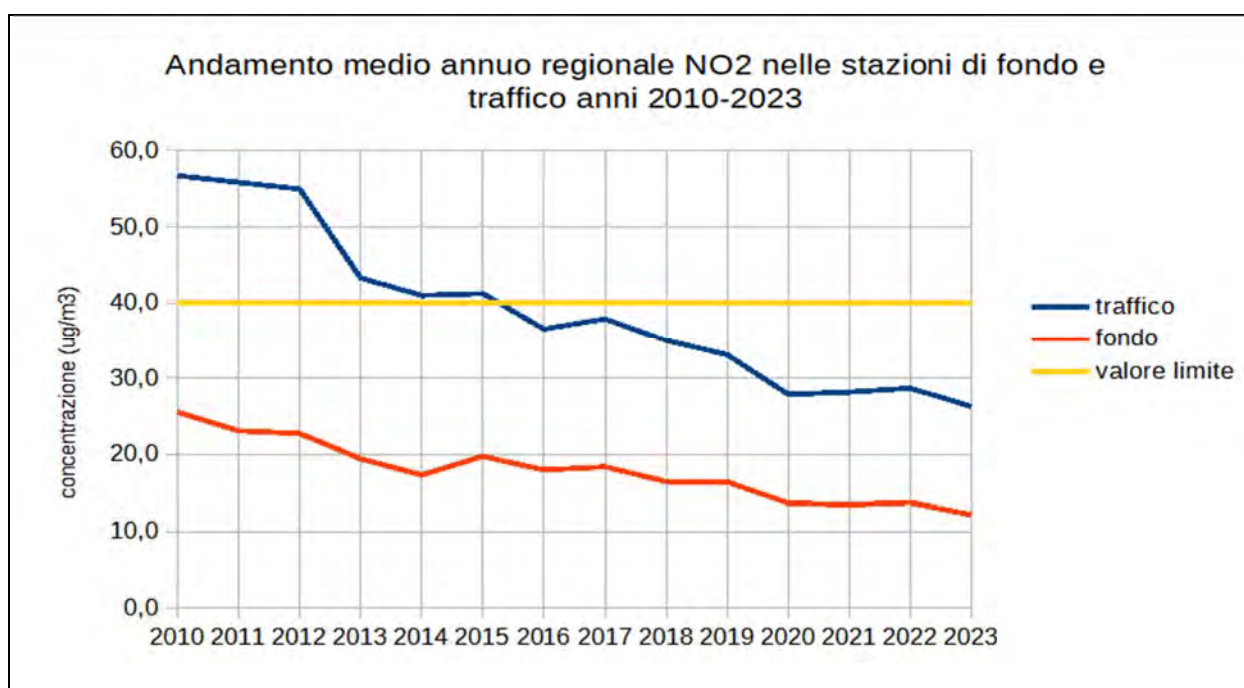
- Piste ciclabili finanziate per strumento

(Fonte: Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e Settore Mobilità ciclabile e sostenibile – attuazione PNRR e altri fondi)

Fonte Finanziamento	Costo Totale Ammissibile mln	Finanziamento Regionale mln	Numero Interventi
Bando COVID19 DGR 603/2020	€ 2,24	€ 1,10	34
Bando Urbano	€ 3,88	€ 1,89	6
Fondi regionali	€ 32,66	€ 24,75	48
FSC 14-20 I – II addendum	€ 10,38	€ 7,44	10
FSC 21-27 Anticipazione	€ 4,05	€ 4,05	2
PC ITALIA-FRANCIA MARITTIMO 14-20	€ 0,50	€ 0,50	9
PNRR (DM 4/2022)	€ 25,51	€ 22,89	5
PNSS	€ 5,05	€ 3,27	9
POR FESR 14-20/POC	€ 20,27	€ 12,44	23
PSC 2014-2020 ex POR	€ 1,27	€ 1,13	1
SNCT - Sistema Nazionale Cicloturistico (DM 517/2018)	€ 13,97	€ 11,15	7
Altri fondi	€ 0,03	€ 0,00	1
Totale Risultato	€ 119,79	€ 90,63	155

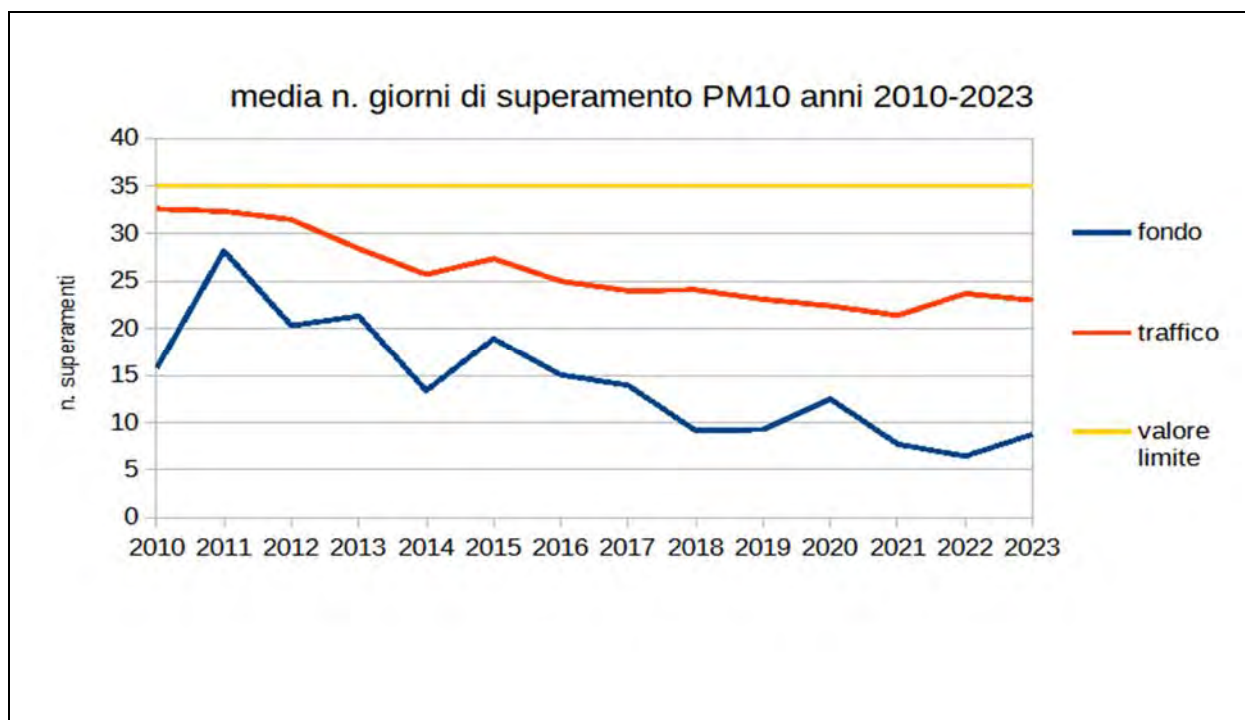
- Concentrazione di NO2 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

(Fonte: elaborazioni Direzione Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale su fonte ARPAT e Direzione Urbanistica e Sostenibilità)



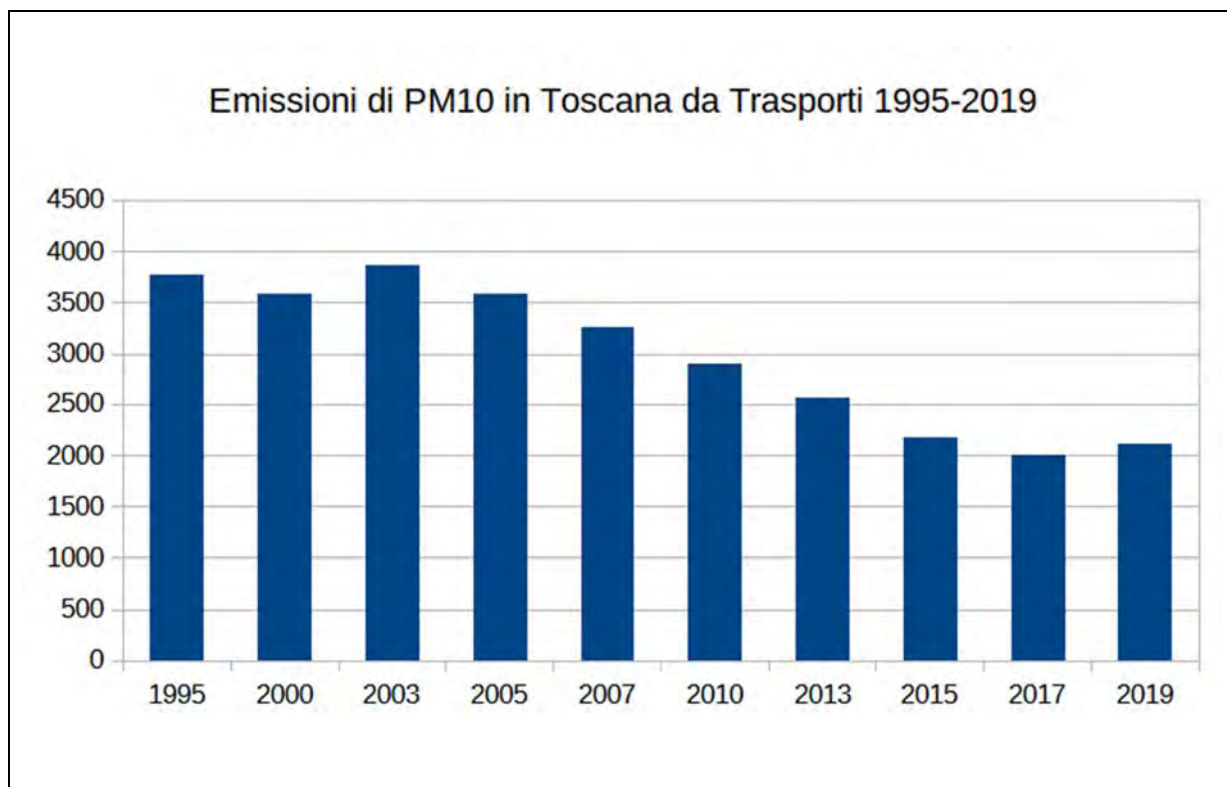
- Concentrazione di PM10 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

(Fonte: elaborazioni Direzione Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale su fonte ARPAT e Direzione Urbanistica e Sostenibilità)



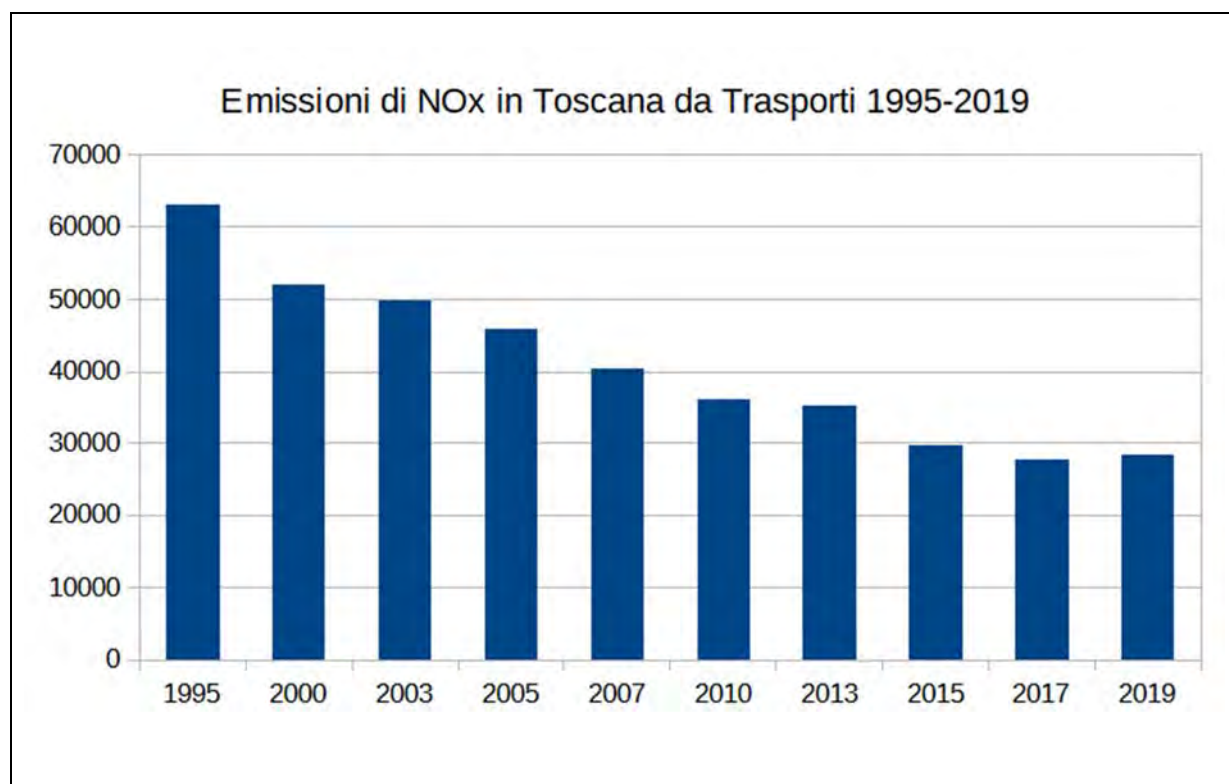
- Emissioni di PM10 in Toscana da trasporti 1995-2019

(Fonte: ARPAT - IRSE) a cura della Direzione Urbanistica e Sostenibilità

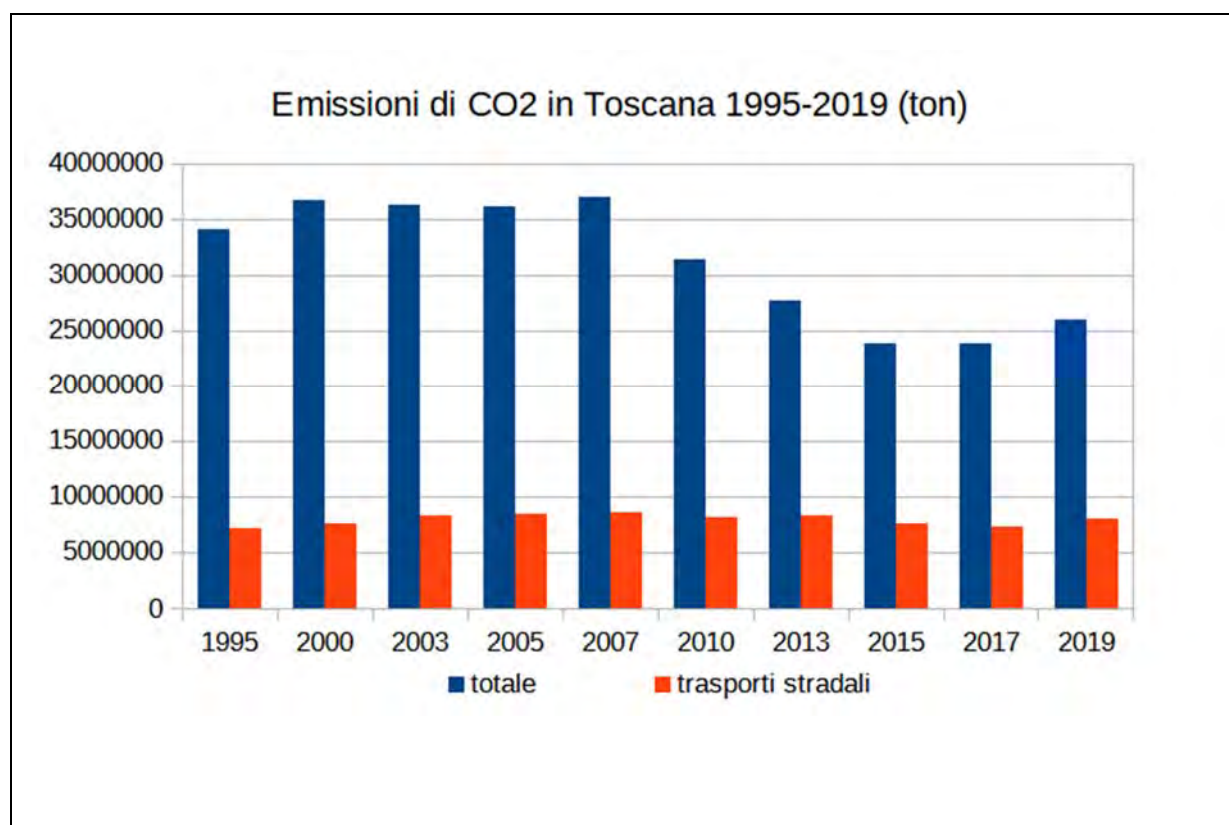


- Emissioni di NO₂ in Toscana da trasporti 1995-2019

(Fonte: ARPAT - IRSE) a cura della Direzione Urbanistica e Sostenibilità

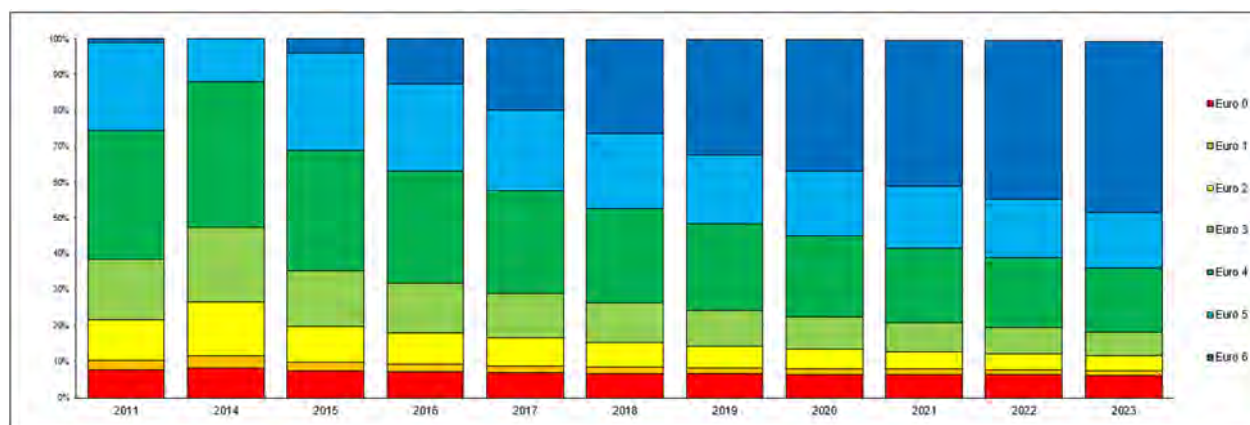
**- Emissioni di CO₂ (ton) totali e da trasporto 1995-2019**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE) a cura della Direzione Urbanistica e Sostenibilità



- Composizione del parco autoveicoli per standard emissivo (incidenza %), confronto per anno (Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)

	Veicoli											
	2011	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Euro 0	184.855	197.827	181.039	177.851	174.848	172.587	171.000	169.594	168.406	167.561	166.897	
Euro 1	60.788	82.231	55.661	51.232	47.282	44.226	41.749	39.812	37.828	36.684	35.739	
Euro 2	266.316	360.817	237.926	212.648	190.116	170.209	153.393	140.282	126.723	118.090	110.778	
Euro 3	402.902	497.158	370.993	339.667	310.154	281.970	256.380	234.694	210.282	194.604	180.700	
Euro 4	853.026	983.017	810.425	765.573	717.818	668.646	622.248	581.891	535.476	505.742	476.645	
Euro 5	585.128	291.655	655.895	595.097	562.271	526.657	497.772	476.416	454.049	437.318	417.734	
Euro 6	24.656	194	91.288	306.188	490.529	666.798	831.331	948.428	1.057.228	1.158.340	1.283.002	
altro	1.253	515	1.685	1.748	1.954	2.886	4.045	6.394	11.709	16.583	22.453	
totale	2.378.924	2.413.414	2.404.912	2.450.004	2.494.972	2.533.979	2.577.918	2.597.511	2.601.701	2.634.922	2.693.948	



3.3.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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 Ciclovia 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

DGR 1031 del 16/09/2024 - Sistema tramviario Fiorentino - Progetto definitivo linea 3 Il lotto Libertà - Rovezzano. Parere regionale ai sensi dell'art.27 quater della L.R. 88/1998

DGR 1252 del 04/11/2024 - Sistema Tramviario Fiorentino e Metropolitano – Linea 2.2 lotto 1: Tratta Aeroporto – Polo Scientifico. Approvazione degli Indirizzi per l'attuazione dell'intervento a valere sul PR FESR 2021-2027 e sull'Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 e dell'Atto d'obbligo

DGR 1398 del 25/11/2024 - Estensione del sistema tramviario fiorentino nell'Area Metropolitana – Realizzazione della Linea 3.2.1 “Piazza Libertà – Bagno a Ripoli”. Approvazione Disciplina relativo alle modalità di rendicontazione della spesa e di erogazione del contributo a valere su fondi FSC 2014-2020 e su fondi regionali

Decisione 34 del 25/11/2024 - Indirizzi per l'attuazione dell'azione 2.8.2 “Piste ciclabili” del Programma PR FESR 21-27, definizione delle priorità d'intervento in materia di mobilità ciclabile

DGR 1399 del 25/11/2024 - SISTEMA TRAMVIARIO – PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, “Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse”. Parere Regionale

DGR 1448 del 02/12/2024 - Accordo di Collaborazione tra Regione Toscana e Provincia di Pisa per la realizzazione degli interventi al Ponte della Botte e del collegamento con la Ciclovia dell'Arno. Approvazione schema

DGR 1488 del 09/12/2024 - Secondo Atto integrativo tra Regione Toscana e Città Metropolitana di Firenze all'Accordo sulla realizzazione del Sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica. Approvazione schema

DGR 1522 del 19/12/2024 - Atto integrativo dell'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 ciclopeditone costruito presso il lago medesimo. Approvazione schema

DGR 1526 del 19/12/2024 - Aggiornamento del Protocollo d'Intesa fra Regione Toscana e Comune di Firenze, approvato con delibera di GRT n. 224 del 19.03.2012 per la regolazione dei servizi e correlate risorse della rete tramviaria e per la costituzione della rete integrata tram-bus ai fini del complessivo equilibrio economico-finanziario. Contributo aggiuntivo per gli anni 2024 e 2025

DGR 26 del 20/01/2025 - Collegamento infrastrutturale metropolitano Firenze Prato – Autorizzazione all'inoltro dell'istanza di accesso di cui all'Avviso 3 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ai fini della

programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa per il lotto funzionale Prato-Campi Bisenzio

DGR 60 del 27/01/2025 - Azione Regionale sulla Sicurezza Stradale in Attuazione del PRIIM a supporto degli Enti locali per la realizzazione di interventi di Sicurezza Stradale. Investimenti aggiuntivi - articolo 1 commi da 134 a 138 della L. 145/2018 - annualità 2026. Indirizzi

DGR 317 del 17/03/2025 - L.R. 24 dicembre 2024, n. 59 art. 15. Accordo di collaborazione con il Comune di Chiusi della Verna finalizzato alla realizzazione della passerella pedonale per l'attraversamento del torrente Corsalone e della ciclopista sino alla frazione "la Lappola". Approvazione schema

DGR 496 del 15/04/2025 - SISTEMA TRAMVIARIO – PAU ex D.Lgs. 152/2006 art. 27-bis e L.R. 10/2010 art. 73-bis, "Progetto di realizzazione della Linea Tramviaria 4.2 – Tratta le Piagge-Campi Bisenzio ed opere connesse". Parere regionale ai sensi dell'art. 27 quater della L.R. 88/1998

DGR 530 del 05/05/2025 - Protocollo di Intesa di cui alla DGR 304/2019. Approvazione del logo/marchio "Ciclovía Tirrenica", del manuale di stile e del Regolamento d'uso

DGR 531 del 05/05/2025 - 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 2025

DGR 532 del 05/05/2025 - Riqualificazione e completamento della Ciclovía Puccini. Approvazione dello schema di accordo di programma

3.3.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2027 (*)			Gestione fino al 31/03/2025 (**)		
	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	226.188	113.289	80%	81.289	43.656	54%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	20.522	18.522	90%	18.292	17.527	96%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	122.098	94.333	77%	89.570	37.542	42%
Totale Obiettivo generale 3	368.808	226.144	61%	189.152	98.725	52%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 31 marzo 2025)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2024.

(**) I dati al 31/03/2025 non considerano le reimputazioni 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.

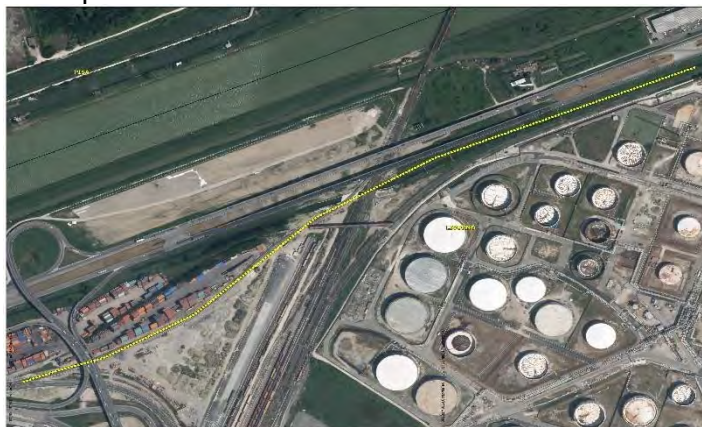
Con la nuova configurazione degli impianti la linea ferroviaria Livorno Darsena –linea Tirrenica Nord, della lunghezza di circa 3 km, costituisce un'estensione della Rete Ferroviaria Nazionale, la quale risulta quindi direttamente collegata con la stazione Darsena del porto di Livorno, agevolando la 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 (scavalco ferroviario) 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 13/15/2013 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 2018 è stata completata la progettazione definitiva, finanziata anche con risorse regionali; a giugno 2020 è stata avviata da parte di RFI la gara per l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere, aggiudicata nel mese di giugno 2021.

Il costo dell'opera ammonta a 27 mln, ed è in parte coperto grazie a risorse regionali per 20,2 mln, in aggiunta a risorse RFI per 4,3 mln e risorse MIT per 2,5 mln, sulla base di un Accordo firmato a maggio 2019 tra Regione Toscana, RFI, Interporto Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e successiva convenzione attuativa sottoscritta a dicembre dello stesso anno.

Sono ad oggi in corso i lavori per la realizzazione dello scavalco. La consegna è avvenuta a fine settembre del 2022; ed in questi anni i lavori hanno riguardato essenzialmente la risoluzione di interferenze e interventi puntuali di adeguamento binari e opere di fondazioni profonde per il nuovo viadotto. Nel corso di esecuzione dei lavori di scavo sono stati rinvenuti terreni con concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di legge con conseguente avvio da parte di RFI delle procedure previste dalla



normativa, comportando rallentamenti nell'esecuzione dei lavori e della conseguente ultimazione dell'opera. Relativamente agli interventi di attrezzaggio tecnologico del collegamento, è stato approvato il progetto esecutivo ed è avvenuta la consegna dei lavori.

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 Collesalveti; Bretella di collegamento tra la linea Pisa-Vada via Collesalveti 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, che ha richiesto approfondimenti ed integrazioni progettuali in corso di predisposizione da parte di RFI.

Per il collegamento alla linea Collesalveti RFI ha avviato l'aggiornamento progettuale per il recepimento delle prescrizioni rilasciate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che prevede una rilevante rivisitazione del progetto con sensibile aumento di costi, prevedendo pertanto un tavolo di confronto tra RFI, gli Enti coinvolti e la Regione prima di procedere con i successivi sviluppi progettuali ed autorizzativi.

Ad oggi il costo complessivo dell'intero progetto è stimato in 735 mln (309 mln per il by pass di Pisa e 426 mln per il collegamento alla linea Collesalveti), importo da consolidarsi a valle del completo aggiornamento del progetto nonché del recepimento delle prescrizioni che potranno scaturire nel corso dell'intero iter autorizzativo.

Attualmente risultano finanziati circa 12 mln per lo sviluppo delle attività progettuali, a valere sull'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma RFI-Stato 2022-2026.

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 Collesalveti/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 sottoscritto 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 maggio 2025 lo stato di avanzamento dei lavori è pari all'90% 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.

INCENTIVI AL TRASPORTO MERCI SU FERRO

Per contribuire a ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci, la Regione promuove lo sviluppo del sistema intermodale di trasporto, per trasferire su ferrovia parte del trasporto merci svolto su strada, ad oggi nettamente prevalente (era il 68% nel 2022). Il trasferimento modale del trasporto merci da gomma a ferro ha in particolare l'obiettivo di ridurre le esternalità negative del trasporto, come ad esempio incidentalità, congestione, inquinamento atmosferico acustico ed emissione di gas serra.

A dicembre 2024 la Giunta ha deciso di aderire, per il periodo 21 ottobre 2024 – 20 ottobre 2025, alla misura nazionale "Ferrobonus", disciplinata dal Decreto Interministeriale 134 del 30 agosto 2023, previa stipula di un'intesa operativa col MIT, ed ha stanziato 300.000 euro.

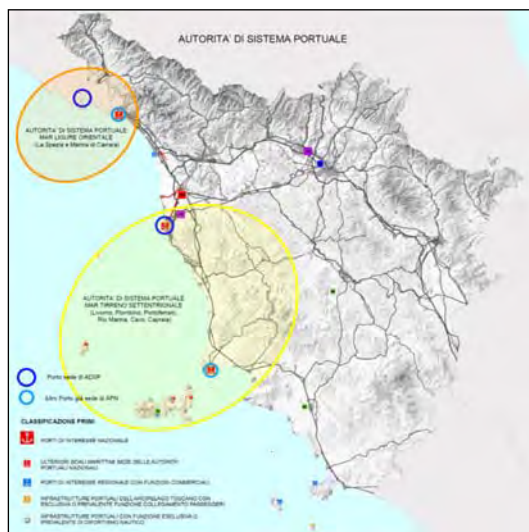
La L.R. 59/2024 prevede inoltre uno stanziamento di ulteriori 600.000 euro nel triennio 2025-27 per l'incentivazione del trasferimento modale verso il trasporto ferroviario; con DGR n. 581/2025 la Giunta ha approvato gli indirizzi per l'attuazione della misura.

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). A luglio 2024 si sono conclusi inoltre gli adempimenti in materia di aiuti di Stato (come condiviso con la DG-COMP della Commissione Europea, l'intervento non costituisce un aiuto di Stato).

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.

L'Osservatorio ambientale (comprendente i rappresentanti dei Ministeri dell'ambiente, della Cultura e delle Infrastrutture, nonché della Regione Toscana, di ARPAT, dei Comuni di Livorno e Pisa e dell'Ente parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli), è stato costituito con decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 323 del 17 settembre 2024.

Il D.L. 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55, prevede che "[l']approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale [...] e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici". Il Commissario straordinario ha avanzato formale richiesta in tal senso nel mese di aprile 2025; lo schema di intesa tra Regione Toscana e Commissario Straordinario per la realizzazione della Piattaforma Europa nel Porto di Livorno per la realizzazione delle opere marittime e dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa nel porto di Livorno è stato approvato con DGR n. 535 del 5 maggio 2025.

Il Commissario straordinario con ordinanza n. 10 dell'8 maggio 2025 ha approvato il progetto esecutivo ed i lavori sono stati consegnati il 12 maggio 2025.

Il costo delle opere della prima fase di sviluppo della Darsena Europa, sulla base del progetto definitivo approvato dal Commissario, ammonta a 450 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 e successive modifiche e integrazioni, per un importo massimo di 200 mln in conto capitale, sulla base del cronoprogramma degli interventi.

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 a gennaio 2024 con DPGR n. 5/2024.

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, 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 CO₂, 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. A fine 2024 sono stati consegnati i lavori la cui ultimazione è prevista 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, iniziati a novembre 2020, sono terminati a 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'allocatione 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 (approvato con DPGR 109/2019 e successivamente integrato con DPGR 189/2023 a seguito di modifica del piano finanziario).

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 approvato nel dicembre 2018. Gli interventi 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.

Il costo delle opere è stato coperto per oltre 4,5 mln dall'Autorità di Sistema Portuale Nazionale e per 18,2 mln dalla Regione (13,3 mln a valere sulle economie del Piano Attuativo Regionale del FSC 2007-2013 e 4,895 mln da economie derivanti dalla conclusione dell'intervento di realizzazione di opere infrastrutturali per attività di smantellamento, manutenzione, restauro e trasformazione di imbarcazioni nel porto di Piombino, per il quale era stato assegnato alla Regione Toscana un contributo di 20 mln).



Nel mese di febbraio 2020 l'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato il bando per l'affidamento dei lavori, che sono stati consegnati a gennaio 2022 e ultimati a giugno 2024 (con successivo collaudo nel mese di dicembre).

La LR 44/2022 (come modificata con LR 48/2023 e 58/2024) ha previsto, previa stipula di uno specifico Accordo di Programma, un cofinanziamento regionale a favore dell'Autorità di Sistema Portuale Nazionale per un massimo di 5,36 mln nel biennio 2025-2026 per la realizzazione di interventi in attuazione del Piano regolatore portuale. In tale contesto, l'ente attuatore ha avanzato la proposta di destinare il finanziamento al progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica dell'intera area del porto di Piombino - Realizzazione torre piloti, necessario per ottemperare alle prescrizioni del MATTM sul nuovo piano regolatore portuale di Piombino.

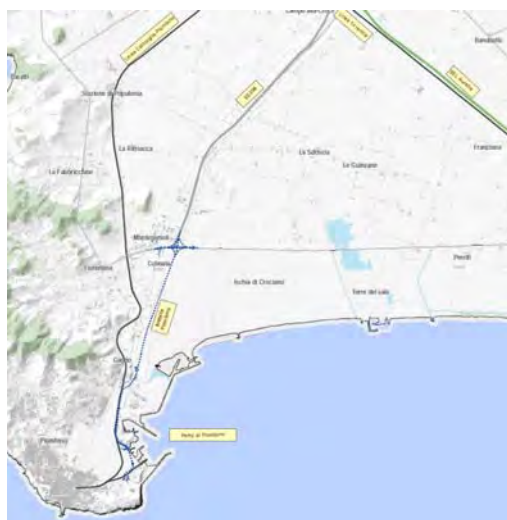
L'ammodernamento dei **collegamenti ferroviari** per il porto di Piombino, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata, è stato previsto tra gli interventi strategici per migliorare i collegamenti dei porti e delle ferrovie della Toscana con i grandi corridoi ferroviari europei dedicati 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'elettificazione 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.

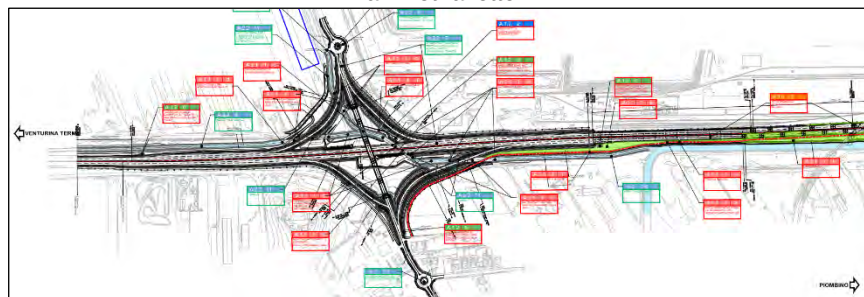
L'opera è suddivisa in due lotti:

- 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 rotonda in località "Gagno", realizzata 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 ha un costo di 78,5 mln ed è finanziato da Contatto di Programma ANAS; la progettazione si è conclusa a dicembre 2020 ed i lavori sono stati consegnati nel novembre 2021 (avanzamento del 23% a tutto il 2024), con ultimazione prevista per fine 2026.



Sono in corso le realizzazioni dei pali in ghiaia ed in cemento armato battuti, per il consolidamento dei terreni in rilevato con altezze significative, i rilevati medesimi, nonché gli scavi del nuovo corso del Canale "Cornia Vecchia" a valle e a monte della SP40. Sono in corso, inoltre, le lavorazioni per i pali trivellati relativi alle fondazioni delle opere principali, oltre alle fondazioni stesse.

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 Hughes 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:

- 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, e successive modifiche e integrazioni) 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.

Sono in corso i lavori relativi agli ambiti 1 (riqualificazione del sistema di accessi al porto) e 2 (viabilità di accesso al porto). I lavori relativi all'ambito 4 (passeggiata a mare) sono stati ultimati nel mese di agosto 2024 e collaudati nel mese di febbraio 2025.

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 tutta 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 -



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 maggio 2025 la Giunta regionale ha approvato gli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività 2025, 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); ultimare gli interventi di completamento della banchina commerciale; proseguire le attività per la realizzazione del nuovo sabbiodotto.
- per il Porto di Marina di Campo occorre adeguare l'efficacia delle opere portuali attraverso la realizzazione di opportuni impianti ed attrezzature portuali; terminare i lavori di riqualificazione piazzale Teseo Tesei, pontile su lungomare Mibelli e i lavori di dragaggio in ambito portuale.
- per il Porto di Porto Santo Stefano occorre proseguire gli interventi di manutenzione straordinaria e di riqualificazione delle aree portuali; adeguare gli impianti ed attrezzature portuali; terminare i lavori di riqualificazione muro paraonde molo marinai d'Italia,

pavimentazione molo Candi e accesso alla banchina Toscana; verificare se sussistono ancora le condizioni per la realizzazione dei lavori per la realizzazione del prolungamento della terrazza di via Barellai e del porticato su Scalo Colombo così come dall' apposito Accordo di Programma sottoscritto tra Regione Toscana, Comune di Monte Argentario e Autorità Portuale Regionale; in caso di esito positivo, attivare nuovo accordo.

- 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; terminare i lavori di riqualificazione ormeggi molo Galli e pavimentazione del piazzale molo di sottoflutto.

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 e nel maggio 2025 sono state assegnate dalla Regione le risorse per il triennio 2025-2027 che, per l'esercizio 2025, ammontano a 850 mila euro per le spese correnti (oltre le spese di funzionamento) e 5,5 mln per gli investimenti riferiti ai quattro porti di competenza.

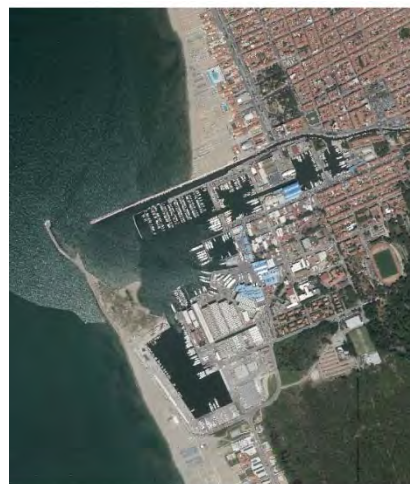
Si segnala che, in attuazione della L.R 46/2023, a far data dal 1 luglio 2024 è stato disposto il trasferimento del personale in servizio presso l'Ente nel ruolo organico della Giunta regionale, con la finalità di garantire una struttura maggiormente adeguata all'esercizio delle funzioni assegnate all'Autorità 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'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.

La progettazione definitiva dell'opera, a cui la Regione ha destinato un contributo di 250 mila euro nel 2020, è terminata nel luglio 2021 ed è stata quindi approvata nel mese di ottobre. L'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori è stato aggiudicato nel maggio 2023, nel rispetto della tempistica prevista dal FSC. Nel dicembre 2024 è stato consegnato il progetto esecutivo, che è stato quindi approvato a inizio marzo 2025 a seguito di verifica del progetto.

A marzo sono stati avviati i lavori che riguardano il pennello d'ingresso (nuova struttura a

protezione del litorale che ha la funzione di bloccare ed immagazzinare le sabbie del trasporto solido proveniente da sud); i lavori saranno sospesi nel periodo estivo per non interferire con la stagione balneare, per poi riprendere a settembre con la realizzazione del pennello di uscita e l'installazione della condotta sottomarina. La conclusione è prevista nel 2026.



molo di Sopraflutto



molo di Sottoflutto

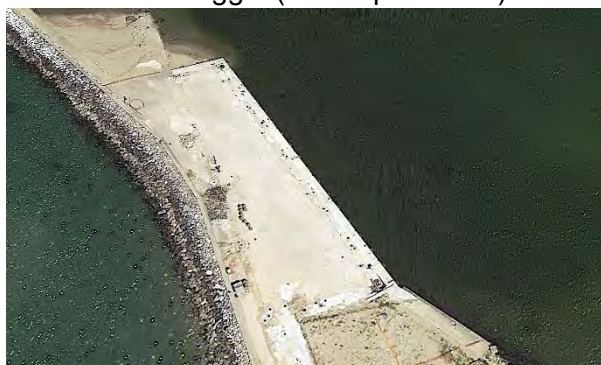


Planimetria Generale di Progetto

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 mln.

In relazione ai lavori di escavo periodico dell'imboccatura portuale, nell'ottobre 2024 è stato effettuato un rilievo batimetrico al fine di verificare le condizioni del fondale per programmare l'intervento autunnale, con previsione di effettuare l'intervento conclusivo a seguito della stagione balneare 2025.

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. È 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 (325 mila euro) con lavori aggiudicati ad agosto 2024.

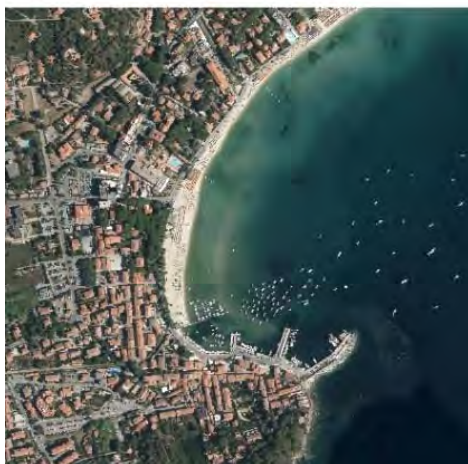
Nel dicembre 2023 sono stati avviati i lavori per la riqualificazione della viabilità portuale di Viareggio (via Savi, via Virgilio, via del Porto) dell'importo di 250 mila euro, attualmente in corso mentre sono conclusi a fine maggio 2025 i lavori di riqualificazione di Piazza Viani (per 300 mila euro).

Complessivamente sono stati destinati per il porto di Viareggio interventi per 5,4 milioni per il triennio 25-27 proposti nel piano delle attività di APR.

Con recente modifica alla legge finanziaria regionale (L.R. 23/2025) la Regione ha stanziato un contributo straordinario per 7 mln a favore del Comune di Viareggio per la realizzazione del primo lotto dell'asse di penetrazione verso l'area portuale. Si tratta del collegamento fra la SS1 Aurelia ed il porto di Viareggio che, insieme al sabbiodotto rappresenta un'opera cruciale per sviluppare le potenzialità del porto.



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 realizzati lavori di escavo dei fondali del porto (risorse per 200 mila euro).

Nel 2024 sono state affidate le opere per l'adeguamento strutturale del pontile sottoflutto Lungomare Mimbelli ed è stato approvato il progetto esecutivo per la riqualificazione del piazzale Teseo tesei.

Complessivamente per il porto di Marina di Campo sono previsti interventi per 1,5 milioni per il triennio 25-27 proposti nel piano delle attività di APR.

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 Santo Stefano interventi 2,3 milioni per il triennio 25-27 proposti nel piano delle attività di APR.

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.



Complessivamente sono stati destinati per Giglio porto interventi per 1,5 milioni per il triennio 25-27 proposti nel piano delle attività di APR.

Inoltre, con recente modifica alla legge finanziaria regionale (L.R. 23/2025) la Regione ha stanziato un contributo straordinario fino ad un massimo di 200 mila euro a favore del Comune di Isola del Giglio per interventi di adeguamento del molo di Giannutri al fine di garantirne la continuità territoriale, nell'ambito di uno specifico di accordo approvato dalla Giunta a fine maggio 2025.

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 prevista la fase di avvio della formazione del quadro conoscitivo del PRP nell'annualità 2025.

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 2024 sono state avviate le attività per la redazione dei Piani Regolatori portuali dei due scali, che proseguono 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 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).

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.

Sono stati pubblicati due bandi regionali, uno nel 2021 ed un secondo nel 2022 con cui sono stati finanziati rispettivamente interventi ricadenti nel porto di Isola del Giglio (56mila euro) e 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 nel 2025.

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. A dicembre 2024 (DGR 1446/2024) è stato sottoscritto il V Atto aggiuntivo alla Convenzione.

Sono inoltre previsti 339.075,00 euro per l'annualità 2025, 385.000 per l'annualità 2026 e 385.000 per l'annualità 2027.

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, sono state realizzate da parte del Comune di Pisa, grazie alle risorse destinate dalla programmazione FSC nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) 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 con criticità strutturali, ultimate 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.

Nel corso del 2023 è stato inoltre sottoscritto un Protocollo di Intesa 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.

A fine 2024 con DGR n. 1211 del 28-10-2024 sono stati approvati gli indirizzi per la redazione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP). La redazione del DOCFAP è stata quindi affidata nel 2025 ed è in corso.

La realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento del canale Scolmatore d'Arno in sostituzione del ponte esistente in località Calambrone risponde all'esigenza di ridurre drasticamente il passaggio dal porto di Livorno da parte dei traffici delle imbarcazioni che dal Canale dei Navicelli accedono al mare, con interferenze tra diverse tipologie di traffico già allo stato attuale, che potranno solo aumentare nell'ottica della realizzazione ed operatività della Darsena Europa. Il ponte attuale, in ragione del modesto tirante d'aria disponibile, impone alle imbarcazioni provenienti o dirette al Canale dei Navicelli l'accesso al mare tramite il porto di Livorno, con l'apertura del dispositivo di disconnessione idraulica noto come "porte vinciane", oltre che dei ponti mobili sulla SP 224, sulla Fi-Pi-Li, sulla ferrovia di accesso alla Darsena Toscana, oltre che sulla viabilità di accesso al porto.

Nel 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 corso del 2024 il traffico aeroportuale presso i principali scali toscani ha visto un incremento sull'anno precedente sostanzialmente in linea con il valore medio nazionale (+ 11%). Lo scalo di



Pisa ha visto un traffico dell'ordine di 5,5 milioni di passeggeri (incremento dell'ordine dell'8,5%), valore leggermente superiore al picco di traffico registrato sul Galilei nel 2018, mentre lo scalo di Firenze si è attestato su un valore di 3,5 milioni di passeggeri (incremento sull'anno precedente superiore al 14%), che costituisce un massimo storico.

Con riguardo al traffico merci, che vede come scalo di riferimento l'aeroporto Galilei, si è registrato un valore sostanzialmente in linea con quanto registrato nel 2023 (circa +1%).

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 imposte 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.



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. Nell'ambito di tale procedura, con DGR n. 494/2025, la Regione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, raccomandazioni ed indicazioni.

Con l'entrata in esercizio, nel febbraio 2019, della linea 2 della tramvia, l'aeroporto è collegato direttamente alla stazione ferroviaria di Firenze.

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 3.2.5 *"Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei"*).

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, attraverso la deviazione di un tratto del fosso della Pila situato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, opera funzionale allo sviluppo dello

scalo e delle attività aeroportuali che garantisce adeguate superfici di sicurezza per l'operatività dei velivoli con capacità fino a 70 passeggeri. La progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere sono state effettuate dal Consorzio di bonifica 5 nell'ambito di una specifica Convenzione sottoscritta con la Regione Toscana. I lavori sono stati collaudati nell'ottobre 2022.

Nel corso del 2024 sono stati esauriti gli adempimenti amministrativi delle parti in relazione agli obblighi individuati dalla Convenzione del 2019 tra Regione Toscana ed Alatoscana S.p.A., soggetto gestore dello scalo aeroportuale, per la gestione dei servizi d'interesse economico generale (SIEG).

A seguito della presentazione nel febbraio 2024 da parte del gestore aeroportuale Alatoscana del Piano di investimenti 2024-2025 che prevede interventi necessari per garantire la continuità operativa dello scalo oltre che il miglioramento di aspetti gestionali afferenti ai temi della “safety” e “security” aeroportuale ed alle dotazioni per assistenza passeggeri, la Giunta ha cofinanziato gli interventi prioritari stanziando 311 mila euro di cui 101.000,00 Euro sul 2024 e 210.000,00 sul 2025; la Convenzione che disciplina tale cofinanziamento è stata firmata giugno 2024. Inoltre il bilancio di previsione 2025-27 prevede 635.000 Euro destinati agli investimenti (che si aggiungono agli stanziamenti precedenti, assunti nel corso del 2024) ed ulteriori 240.000 Euro per la redazione del piano di sviluppo aeroportuale dello scalo.

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 privilegi modalità di trasporto alternative al trasporto 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 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.



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.

Analogamente a quanto svolto per ITAV, 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.

3.4.7 INDICATORI

-Stazioni ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per provincia - anno 2019-2023

(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 (^a)	PORTI (^b)	INTERPORTI (^c)	AEROPORTI (^d)
Massa Carrara	12	1	-	-
Lucca	27	2	-	-
Pistoia	14	-	-	-
Firenze	48	-	-	1
Livorno	15	13	1	1
Pisa	14	1	-	1
Arezzo	10	-	-	-
Siena	15	-	-	-
Grosseto	13	7	-	1
Prato	5	-	1	-
Toscana	173	24	2	4
ITALIA	2.094	283	24	44

(^a) 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.

(^b) 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.

(^c) 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)

(^d) Sono stati considerati solo gli aeroporti con certificazione ENAC

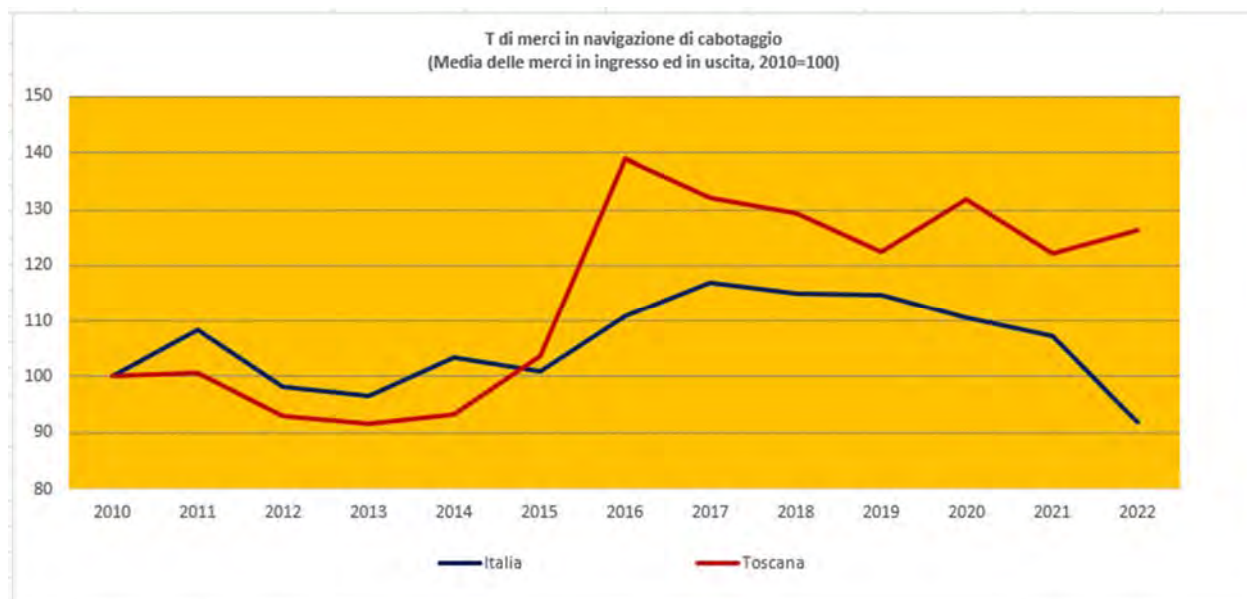
- km di raccordi ferroviari realizzati

(Fonte elaborazione Regione Toscana su dati RFI)

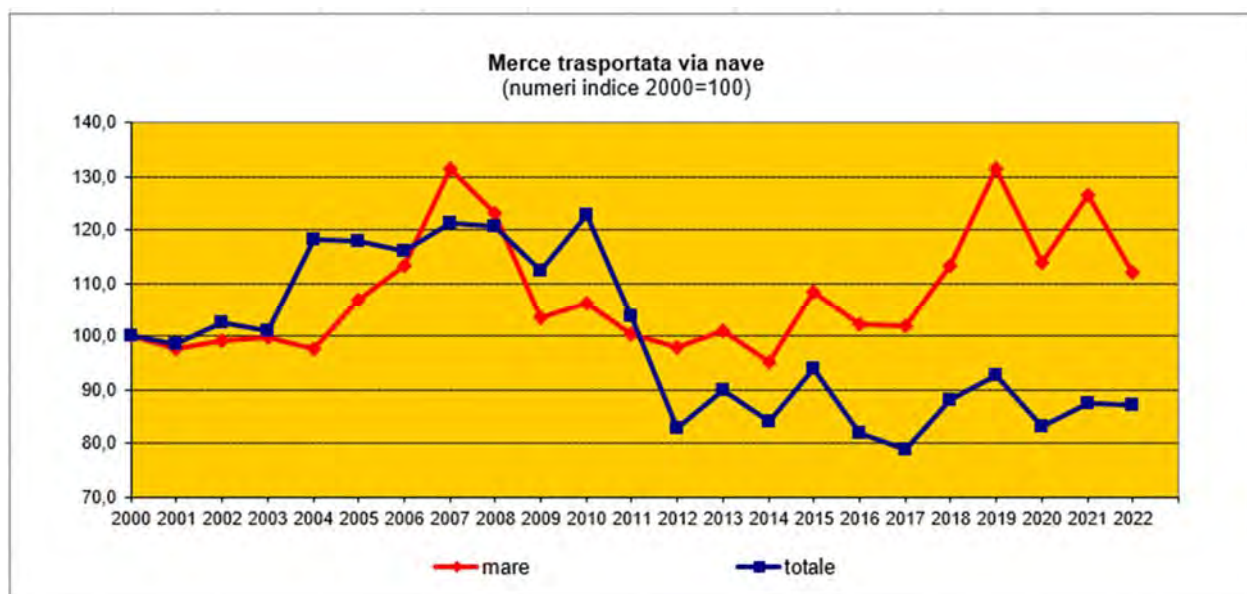
Sistema dei raccordi ferroviari di Livorno	Intervento	km Programmati	km Realizzati	Stato attuazione
	Raccordi ferroviari del porto di Livorno: nuova linea elettrificata tra il Porto di Livorno Darsena Toscana e la linea Tirrenica in direzione Nord e nuovi raccordi con Livorno Calambrone	5,3	5,3	Ultimato (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 (Interv. 1)	1,58		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-	6.0		Dal marzo 2022 progetto definitivo in corso

	Collesalveti-Vada lato nord e lato sud (interv. 2)			
	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 (interv. 3).	4,2		Da agosto 2023 procedimento di verifica assogg. 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 Assoporti)

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
2024	3.309.214	864.133	6.533.280**	40.629**		27165

* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoporti

**Compresi Portoferraio, Rio Marina e Cavo

- Movimento contenitori nei principali porti toscani (TEUs) - Sbarchi+imbarchi+trasbordi (Fonte Assoporti)

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%
2024	663.662	58	103.297	11.927.096	6.43%

* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoporti

**Totale dei porti inclusi nei Sistemi portuali nazionali

- Traffico merci marittimo per tipo di carico (tonn)

(Fonte Elaborazione Regione Toscana 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
2024	4.744.349	601.347	7.090.478	14.928.649	2.054.265

- Porti regionali Autorità Portuale Regionale: Avanzamento finanziario degli interventi per porto APR (da istituzione APR al 31/12/2024) (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	13.749.482,37	7.298.307,09	21.047.789,46	65,33%	21.047.789,46	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	2.639.480,00	707.596,42	3.347.076,42	78,86%	3.347.076,42	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	805.828,68	292.171,32	1.098.000,00	73,39%	1.098.000,00	Riqualificazione Molo Garibaldi lotto 1 Riqualificazione Molo Garibaldi lotto 2 Manutenzioni straordinarie impianto antincendio
Porto di Isola del Giglio	687.975,84	596.723,32	1.284.699,16	53,55%	1.284.699,16	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 Manutenzione parabordi
TOTALE	17.882.766,89	8.894.798,15	26.777.565,04	66,78%	26.777.565,04	

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 2019-2021 (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 ⁽¹⁾	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
Totale Toscana	3.127	3.187	6.315	2.845	2.908	5.754
2020 - PER PORTO						
Isola d'Elba ⁽¹⁾	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
Totale Toscana	3.687	3.526	7.213	3.570	3.408	6.978
2021 - PER PORTO						
Isola d'Elba ⁽¹⁾	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
Totale Toscana	4.127	4.197	8.326	3.961	4.029	7.990
2022 - PER PORTO						
Isola d'Elba ⁽¹⁾	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

⁽¹⁾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 31/12.

Toscana: anni 2016-2023. (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 TERRITORIO	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	8.617	2.957	7.315	13.370	5.139	380	18.889
2023	8.483	2.801	8.216	13.522	5.550	428	18.889
2023 - PER TERRITORIO							
Toscana	8.483	2.801	8.216	13.522	5.550	428	19.500
CENTRO	15.791	6.007	11.546	22.021	10.585	738	32.733
ITALIA	75.137	36.943	49.698	106.325	51.420	4.033	161.778

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 31/12. 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

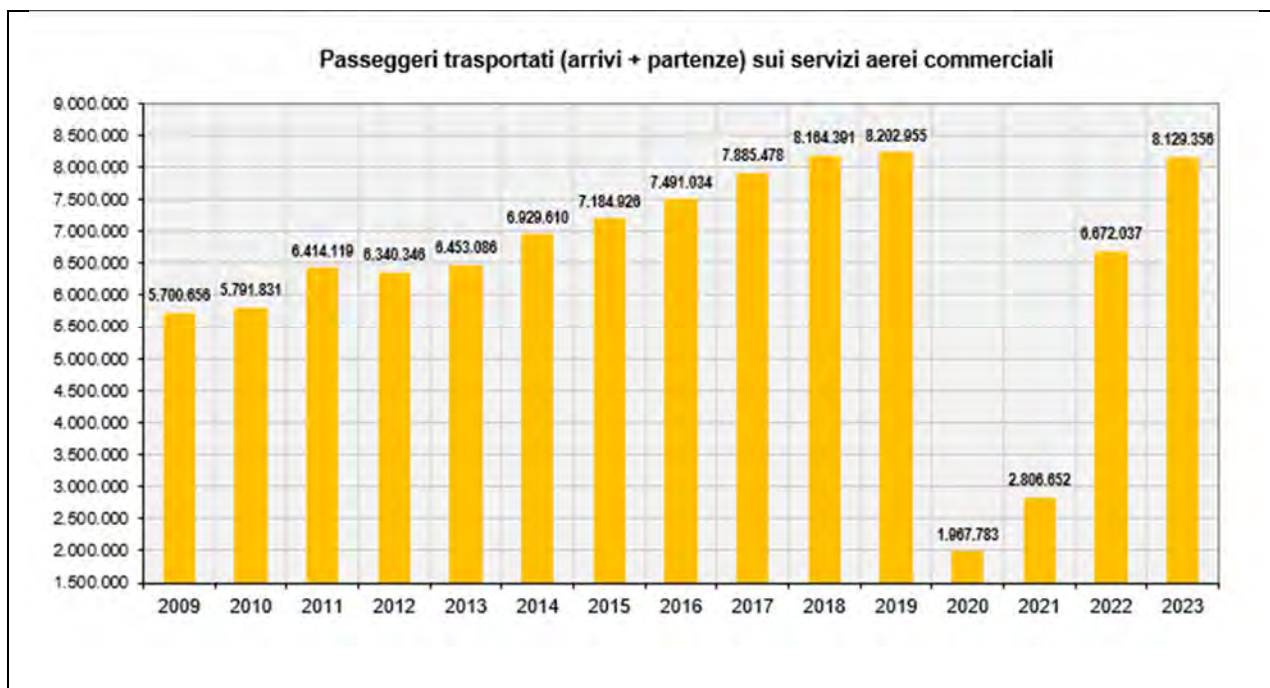
	Castiglione della Pescaia	1.183	-	-	1.183
	Cecina	764			764
	Livorno	710	-	2.091	2.801
	Piombino	499	1.365	929	2.793
	Rosignano Marittimo	650	390	-	1.040
	San Vincenzo	317	-	-	317
	Marciana Marina	550	-	-	550
	Porto Azzurro	219	-	-	219
	Portoferraio	-	70	n.d.	70
	Rio	224	225	-	449
Lucca	Viareggio	-	642	872	1.514
Massa-Carrara	Carrara	-	-	488	488
	Massa	-	-	599	599
	Montignoso	50	-	65	115
Pisa	Pisa	354	-	-	354
Toscana		8.617	2.957	7.315	18.889
CENTRO		15.922	6.166	10.649	32.737
ITALIA		74.825	35.535	47.590	157.950

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:

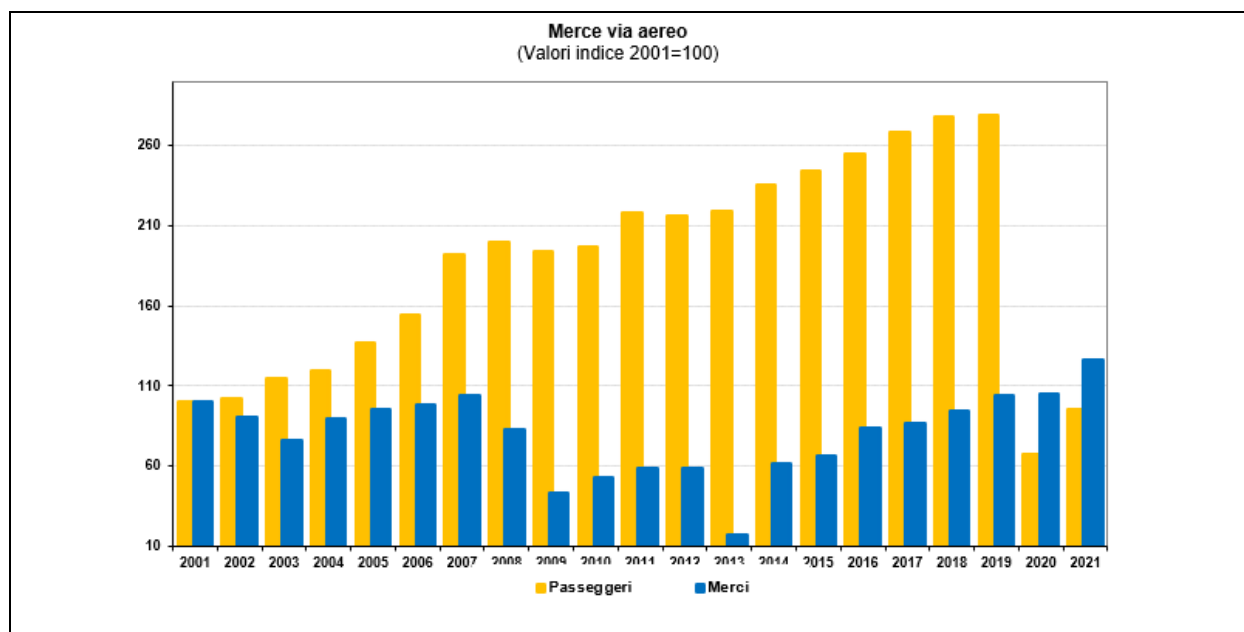
- Porto turistico: complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- Approdo turistico: funzione dei porti polifunzionali 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 epidemiologica 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)

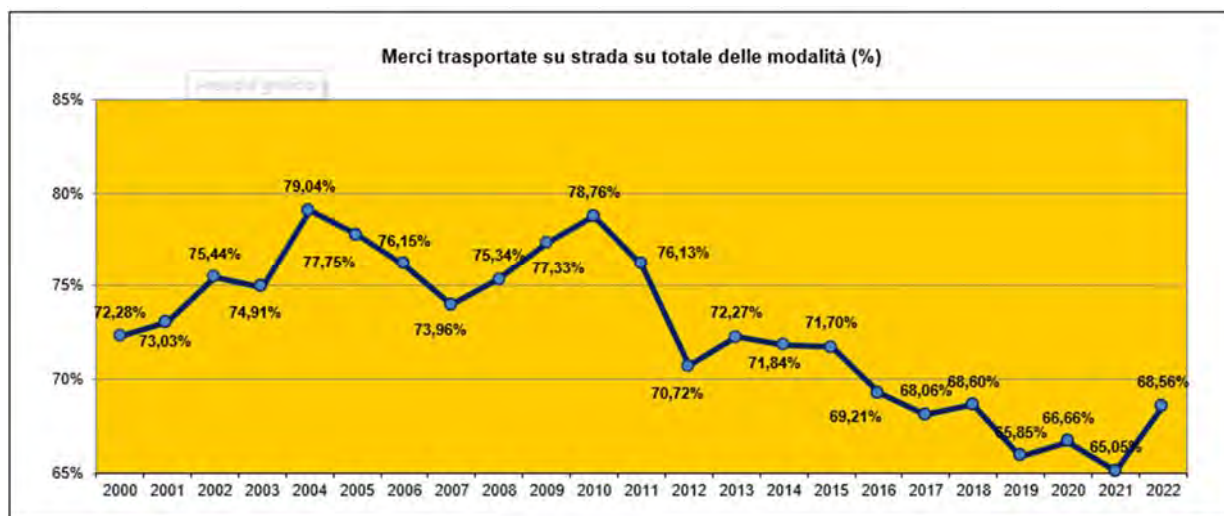


- Traffico commerciale (arrivi + partenze) per aeroporti di Firenze e Pisa
(Fonte IRPET su dati ENAC)

	PISA			FIRENZE		
	Movimenti	Passeggeri	Cargo	Movimenti	Passeggeri	Cargo
Anno	(Numero)	(numero)	(Tonnellate)	(Numero)	(numero)	(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

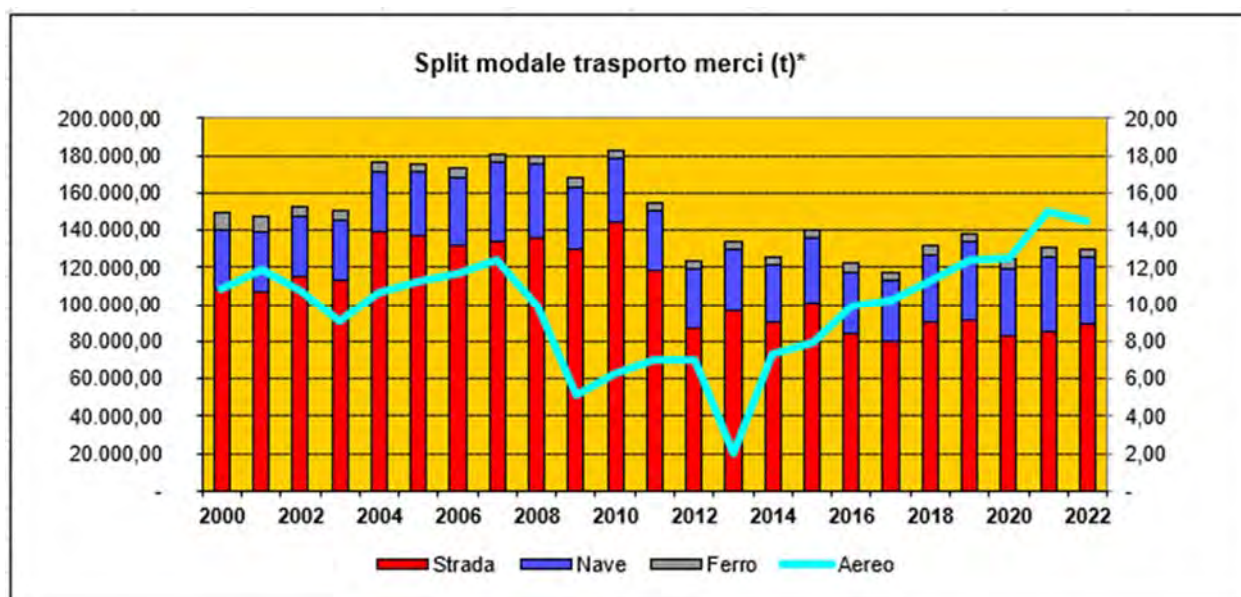
* Dal 2016 i dati non comprendono il traffico aerotaxi. L'indicatore deriva dal dataset delle pubblicazioni ENAC (http://www.enac.gov.it/la_comunicazione/pubblicazioni/index.html)

- 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 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

Proposta di deliberazione al CR 24 del 30/09/2024 - Proposta di deliberazione al C.R. Approvazione del bilancio di esercizio 2023 dell'Autorità Portuale Regionale

DGR 1211 del 28/10/2024 - Protocollo di intesa ex DGR 1116 del 10/10/2022S per la realizzazione di un nuovo ponte della S.P. 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in loc. Calambrone - Indirizzi attuativi e per la redazione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali

DGR 1293 del 11/11/2024 - Autorità Portuale Regionale - Approvazione Piano delle attività per il 2024 e indicazioni per il triennio 2024-2026

Proposta di deliberazione al CR 23 del 11/11/2024 - Budget economico triennale 2024-2026 dell'Autorità Portuale Regionale. Richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37, comma 2 dello Statuto regionale

DGR 1446 del 02/12/2024 - V 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 - Approvazione schema

DGR 1489 del 09/12/2024 - Atto integrativo all'Accordo istituzionale ai sensi dell'Art. 15 della L. 241/1990 tra Regione Toscana e Comune di Monte Argentario del 27 aprile 2023 per l'attuazione degli interventi di miglioramento dell'accessibilità dell'area portuale di Porto Ercole. Approvazione schema

DGR 1491 del 09/12/2024 - Piano investimenti 2024 – 25 dell'aeroporto dell'Isola d'Elba presentato dal gestore aeroportuale Alatoscana S.p.A.: stanziamento risorse da destinare al cofinanziamento regionale in coerenza con gli indirizzi di cui alla D.G.R. n. 235 del 04-03-2024

DGR n.1493 del 09/12/2024 - Indirizzi per l'attuazione di misure a supporto del trasferimento modale del trasporto merci da gomma a ferro

DGR 9 del 13/01/2025 - Approvazione del budget economico triennale 2024-2026 dell'Autorità Portuale Regionale

DGR 197 del 24/02/2025 - Art. 5 LR n. 44/2022 - Approvazione degli schemi degli Atti integrativi all'Accordo sottoscritto il 24/05/2019 e alla Convenzione Attuativa sottoscritta il 16/12/2019 per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del Porto di Livorno con il Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo “Collegamento Porto-Interporto tramite scavalco ferroviario”

DGR 433 del 07/04/2025 - 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 2025

DGR 535 del 05/05/2025 - Approvazione schema di Intesa ai sensi dell'art. 4, comma 2, del D.L. 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55, tra Regione Toscana e Commissario Straordinario per la realizzazione della Piattaforma Europa nel Porto di Livorno per la realizzazione delle opere marittime e dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa nel porto di Livorno

DGR 580 del 12/05/2025 - L.R. n. 23/2012, art. 13 – Indirizzi relativi all'anno 2025 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 638 del 26/05/2025 - L.R. n. 23/2012 - Autorità Portuale Regionale: assegnazione risorse disponibili nel bilancio finanziario gestionale 2025-2027

3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2027 (*)			Gestione fino al 31/03/2025 (**)		
	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 (**)	2.284	1.604	70%	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	190.209	35.895	19%	34.195	29.755	87%
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	79.936	61.104	83%	61.104	52.827	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	18.174	16.519	91%	16.519	16.519	100%
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	4.133	4.133	100%	4.133	4.133	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	3.100	0	0	0	0	0
Totale obiettivo generale 4	291.836	119.255	41%	117.255	104.558	89%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 31 marzo 2025)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2024.

(**) 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).

(***) I dati al 31/03/2025 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.

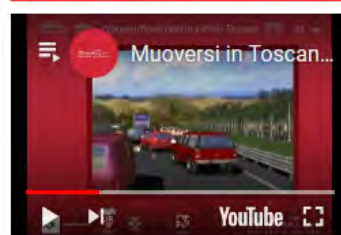
In continuità con gli anni precedenti, a luglio 2024 sono state approvate per lo stesso anno dalla Giunta le attività del progetto “Sistema integrato di informazione sulla mobilità regionale”, avviato nel 2016, che prevede la gestione delle informazioni sia sull’infomobilità sia di carattere istituzionale, 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, X 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. Il servizio è finanziato dal 2016 con quasi 912 mila euro (91 mila per ogni anno).

TG MOBILITÀ - WEBTV



- **“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, etc.). Il numero verde regionale 800.570530 è gratuito e attivo dal lunedì al venerdì dalle ore 8,00 alle 18,00



Nel 2024 il numero verde regionale ha gestito complessivamente 39.837 contatti con gli utenti del TPL, così suddivisi:

- ✓ servizi ferroviari regionali: 468 informazioni, 1.517 reclami
- ✓ servizi gomma bus urbani ed extraurbani: 25.922 informazioni, 11.892 reclami
- ✓ servizi marittimi regionali: 17 informazioni, 21 reclami

- Il **portale web “Muoversi in Toscana”** (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 2024 oltre 327



mila visualizzazioni, per un totale di circa 815 mila visualizzazioni dal 2022, anno in cui ha preso avvio la nuova piattaforma.

- 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.



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.

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. 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.

I servizi di evoluzione, sviluppo e manutenzione del sistema informativo della mobilità a supporto dell'Osservatorio regionale mobilità e trasporti, della gestione dei contratti di servizio TPL e dei servizi di infomobilità, dal 2017 sono stati finanziati con oltre 3,7 mln. (oltre 606 mila euro sul 2024-2025).

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.

Per quanto riguarda in particolare la cooperazione transfrontaliera, questa trova ampie risonanze in vari contesti sovranazionali nei quali la Regione Toscana è rappresentata, a partire dalla CRPM (Conference of Peripheral Maritime Regions).

La Regione Toscana è attualmente coinvolta nel progetto H2Move, condotto da un partenariato misto franco-italiano:

- **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. Prevede un budget di 4,3 mln di euro e si sviluppa su circa 42 mesi, coinvolgendo, oltre alla Regione Toscana, anche la Regione Liguria ed, in Francia, la Regione Provence Alpes Côte d'Azur. Con l'obiettivo generale di sostenere la neutralità climatica della dimensione marittima transfrontaliera, il partenariato collaborerà alla definizione di una strategia per lo sviluppo dell'idrogeno nei porti e nelle aree collegate, al fine di fornire un quadro sinergico per i progetti in corso e per iniziative future. 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
H2MOVE - 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

Inoltre la Regione nel tempo ha offerto il proprio supporto per la qualificazione dei progetti presentati sulle differenti call del Connecting Europe Facility- CEF, destinati alla realizzazione delle infrastrutture previste per le Reti TEN-T:

- **LEAD Piombino**: Leading to Efficient Accessibility and Dock in Piombino, presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale;

- **UP-LIVAL:** Upgrade of rail hinterland connections for the Livorno - Valencia short-sea shipping links, presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale assieme al Porto di Valencia.

Il Piano promuove inoltre **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.



Per la presentazione dell'edizione 2024 del Documento di Monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato dalla Giunta Regionale con Decisione n.17 del 11 novembre 2024, il 13 febbraio 2025 la Regione Toscana ha organizzato a Firenze l'evento *"Mobilità e infrastrutture in Toscana – Risultati monitoraggio PRIIM 2024"* per dare conto dei risultati raggiunti, con un particolare approfondimento su investimenti e cantieri in ambito stradale e ferroviario in Toscana presentati da ANAS e RFI. Il dibattito ha visto a confronto i rappresentanti di ANCI Toscana, UPI Toscana, CGIL, CISL e UIL.

Il 17 febbraio 2025 la Regione ha inoltre organizzato un convegno a Firenze *"Prospettiva FI-PO – Gli Interventi infrastrutturali in corso"* per fare il punto sulle infrastrutture nell'area Firenze e Prato, la più densamente popolata di tutta la Toscana. Sono stati illustrati i progetti dell'area metropolitana di rilevante importanza tra cui le infrastrutture tramviarie e le infrastrutture per la mobilità sostenibile, ma anche la terza corsia A11 da Firenze a Pistoia, il potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca, il nodo dell'Alta Velocità di Firenze, la nuova fermata Guidoni. 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.

Nell'ambito del festival dell'identità toscana organizzato a Firenze ad aprile 2025 la Regione Toscana ha illustrato l'avanzamento delle politiche del PRIIM volte a realizzare una mobilità sempre più sostenibile sul nostro territorio, attraverso gli interventi dedicati al sistema tramviario, al trasporto pubblico locale, alle infrastrutture ciclabili.



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 (DEFR 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 DEFR 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 DEFR 2021 approvata con DCR 78/2020).

Nell'ambito della Nota di Aggiornamento al DEFR 2025 (DCR 100/2024) ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 175/2016 è stato approvato il Piano di razionalizzazione ordinaria delle partecipazioni anno 2025.

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 DEFR 2025, le società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. (Prato), Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. (Livorno), Società Aeroporto di Grosseto (Seam) e Alatoscana 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 (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 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.

I Patti parasociali sono stati sottoscritti ad oggi fra i soci pubblici della società Seam e quelli di Interporto Vespucci S.p.A.

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 2024 e in parte del 2025.

Toscana Aeroporti ha registrato nel corso del 2024 un totale di oltre 9 milioni di passeggeri, record storico di traffico, registrando rispetto al medesimo periodo 2023 una crescita del +10,7% nella componente passeggeri, del +7,1% nel tonnellaggio e del +5,5% nei movimenti. Nel 2024 Toscana Aeroporti ha registrato un incremento del proprio utile netto di gruppo, con un incremento del 4% dei ricavi totali consolidati derivante in buona parte dall'aumento del traffico (+10,7% di

passaggeri, +7,1% di tonnellaggio, +5,5% di movimenti) parzialmente compensato dalla riduzione degli altri ricavi per servizi di costruzione eseguiti dalla controllata Toscana Aeroporti Costruzioni in favore di società esterne al Gruppo. Nel 2025 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 al completamento dei lavori.

L'annunciata introduzione di dazi da parte degli Stati Uniti, e le potenziali risposte degli altri paesi, potrebbero esercitare un impatto negativo sul commercio globale nonostante, nel breve termine, si potrebbe osservare un'accelerazione degli scambi dovuta all'anticipazione degli ordini da parte degli importatori.

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. Con disposizione del 17 marzo 2025, n. 30, il Direttore Generale di ENAC ha disposto l'approvazione degli atti di gara.

L'aggiudicazione è avvenuta in favore della compagnia aerea Small Fly Co.Ltd. A favore di un corrispettivo massimo di 5 mln (IVA esclusa), per il periodo 15 aprile 2025 – 31 marzo 2028.

Per quanto riguarda la società **SEAM S.p.A.** resta attiva la gestione dei servizi aerei presso l'aeroporto di Grosseto.

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 numerose fiere internazionali.

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.

In data 19 luglio 2024, l'Assemblea degli azionisti ha posto all'odg la votazione in merito alla proposta di formalizzare ad ENAC l'istanza per il rilascio della concessione ventennale per la gestione del traffico di Aviazione Generale, unitamente all'impegno di abbandono del contenzioso a fronte del rilascio del titolo suddetto. Regione Toscana ha partecipato all'Assemblea con Delibera 15 luglio 2024, n. 842.

Infine, con DGR n. 1492/2024, la Giunta Regionale ha preso atto che il Piano Industriale per il triennio 2024-2026 - Ed. 2.0 presentato da SEAM Spa in data del 25 ottobre 2024 dimostra la tenuta economica, patrimoniale e finanziaria della Società nel periodo considerato, nonché il raggiungimento di un fatturato medio di un milione di euro.

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 2024 chiude con un risultato economico negativo determinato principalmente dallo slittamento al successivo esercizio 2025 delle programmate vendite di beni non strategici a causa delle tempistiche di asseverazione del piano ex art 56 CCII approvato dal CdA il 12 novembre 2024.

Il Piano di razionalizzazione delle partecipate regionali per l'anno 2024, contenuto nella Nota di Aggiornamento al DEFR 2024 di cui alla DCR 91/2023, ha riconfermato il "monitoraggio rafforzato" della società ai sensi della DGR 171/2019, prevedendo fra l'altro l'adozione di un nuovo Piano industriale e relativa manovra finanziaria entro il 30/09/2024.

Con DGR n. 62/2025, la Giunta regionale ha espresso parere positivo al nuovo Piano Industriale 2025-2029 e manovra finanziaria, del 12 novembre 2024, della Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A., pervenuto con nota pec del 14 novembre 2024, subordinatamente e condizionatamente alla possibilità di realizzare le azioni in esso previste, con particolare riferimento all'ipotesi più sostenibile di cessione del Terminal Ferroviario. Gli obiettivi del Piano industriale 2025 - 2029 sono duplici e contemplano sia quello di assicurare il rimborso dei creditori e la stabilizzazione finanziaria della società che quello di preservare la continuità aziendale dimostrando altresì la sussistenza di concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico, in ottemperanza a quanto disciplinato al quanto comma dell' articolo 14 Tusp.

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 2024 con un utile di euro 16.395.

Nuove sfide potranno venire dalla legge quadro sugli Interporti, la L.703/2024, 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.

Nel corso del 2024 il Cda ha approvato l'aggiornamento del Piano Industriale con il quale si prevede la vendita di un lotto ritenuto non strategico per l'attività modale.

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.

A conferma del trend positivo degli ultimi esercizi, anche il bilancio al 31 dicembre 2024 si chiude con un utile.

Alla luce del livello di fatturato raggiunto e della presenza, ormai consolidata, sia in ambito nazionale che internazionale, ITALCERTIFER si conferma competitor globale in tutti i mercati di riferimento in cui opera.

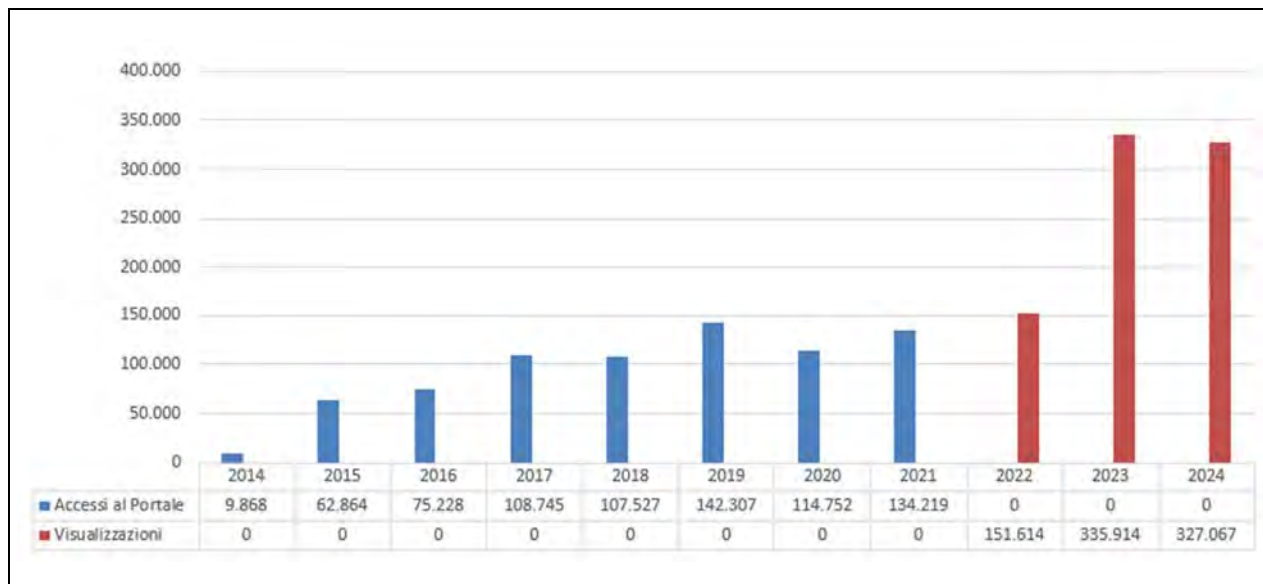
Società partecipata	Quota partecipazione	Breve descrizione
Toscana Aeroporti S.p.A.	5,029%	La società Toscana Aeroporti S.p.A. si è costituita a seguito progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT S.p.A. La Regione non ha patti parasociali in essere. Nella composizione dell'assetto societario 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 è stato aggiudicato in favore della compagnia aerea Small Fly Co.Ltd. A favore di un corrispettivo massimo di € 5.054.543,40 IVA esclusa, per il periodo 15 aprile 2025 – 31 marzo 2028.
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)



* Il dato 2014 di accessi al portale riguarda solo il periodo luglio-dicembre 2014.

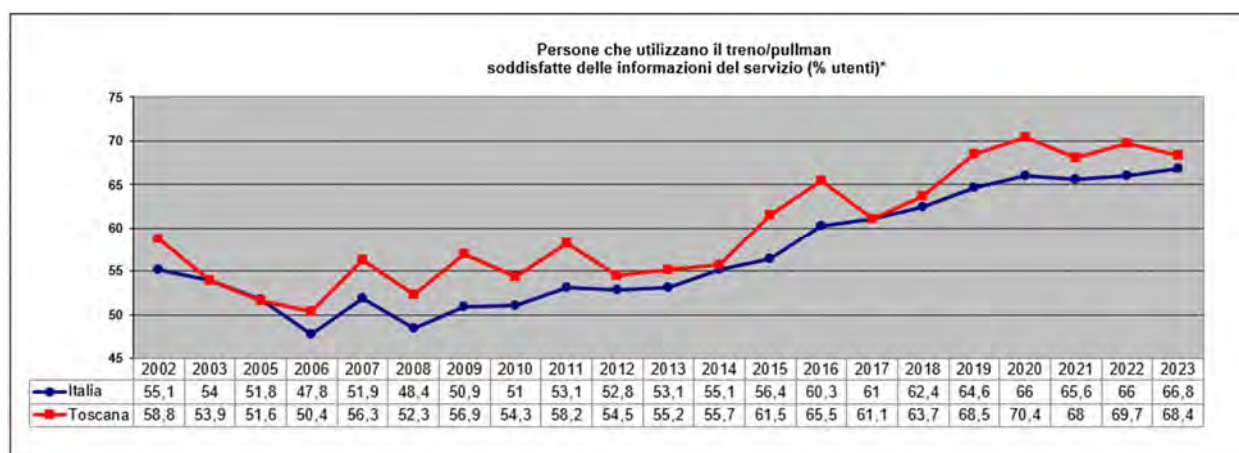
** Dal 2022 il numero di Accessi al Portale (il cui andamento annuale è riportato nel grafico) non è più disponibile a seguito della sostituzione di Google Analytics con la piattaforma Web Analytics Italia che, nel rispetto del GDPR, non registra gli accessi unici.

- 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
9	TOTALE SERVIZI

- 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 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)

DGR 798 del 08/07/2024 - Progetto “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 2024

DGR 800 del 08/07/2024 - Società Toscana Aeroporti Spa – Modifica statutaria, acquisizione del parere della commissione consiliare competente

DGR 842 del 15/07/2024 - Società SEAM S.p.A. Assemblea ordinaria degli azionisti convocata in seconda adunanza in data 19 luglio 2024

DGR 861 del 22/07/2024 - Società TOSCANA AEROPORTI - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria e Straordinaria degli azionisti convocata in data 25 luglio 2024

DGR 1045 del 27/09/2024 - Assemblea Ordinaria convocata in seconda adunanza in data 30 settembre 2024 degli azionisti della Società Interporto Toscano A. Vespucci – Località Guasticce (Collesalveti - Livorno)

DGR 1492 del 09/12/2024 - Società SEAM – Presa d'atto dell'aggiornamento del Piano Industriale per il triennio 2024-2026

DGR 1493 del 09/12/2024 - Indirizzi per l'attuazione di misure a supporto del trasferimento modale del trasporto merci da gomma a ferro

DGR 1560 del 23/12/2024 - Società Interporto della Toscana Centrale Spa – Valutazione del Piano Industriale per il triennio 2024-2028

DGR 1565 del 23/12/2024 - Società Alatoscana Spa- Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci convocata il 27 dicembre 2024

DGR 61 del 27/01/2025 - Società Interporto A. Vespucci – Valutazione del Piano Industriale per il quinquennio 2025 – 2029

DGR 362 DEL 24/03/2025 - Indirizzi al rappresentante regionale per partecipare all'Assemblea Ordinaria degli azionisti della Società Italcertifer S.p.A. convocata per il giorno 28 marzo 2025 in prima adunanza

DGR 499 del 15/04/2025 - Società Toscana Aeroporti S.p.A. Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea degli azionisti convocata in sede ordinaria per il giorno 29 aprile 2025

DGR 604 del 20/05/2025 - Interporto A. Vespucci S.p.A. Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea degli azionisti convocata in sede ordinaria per il giorno 20 maggio 2025 in seconda convocazione

DGR 606 del 20/05/2025 - Alatoscana S.p.A. Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea degli azionisti convocata in sede ordinaria per il giorno 21 maggio 2025 in seconda convocazione

DGR 643 del 26/05/2025 - Interporto della Toscana centrale S.p.A. Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea degli azionisti convocata in sede ordinaria per il giorno 29 maggio 2025 in seconda convocazione

3.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2027 (*)			Gestione fino al 31/03/2025 (**)		
	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	20.803	17.772	85%	17.719	16.897	95%
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	4.712	3.141	67%	2.863	2.692	95%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	532	532	100%	532	532	100%
Totale obiettivo generale 5	26.046	21.445	82%	21.114	20.121	95%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 31 marzo 2025)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2024.

(**) I dati al 31/03/2025 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 oltre 11 miliardi previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per oltre 10 miliardi, pari al 91% delle risorse assegnate, e sono stati liquidati oltre 8,8 miliardi, pari all'88% delle risorse impegnate fino al 31/03/2025.

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 2014-2027 (*)			Gestione fino al 31/03/2025 (**)		
	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	753.467	541.189	72%	490.784	373.849	76%
2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	9.635.148	9.124.110	95%	8.031.409	7.148.496	89%
3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	368.808	226.144	61%	189.152	98.725	52%
4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana (**)	291.836	119.255	41%	117.255	104.558	89%
5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	26.046	21.445	82%	21.114	20.121	95%
Totale PRIIM	11.075.336	10.032.143	91%	8.849.714	7.745.748	88%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 31 marzo 2025)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2024.

(**) I dati al 31/03/2025 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).

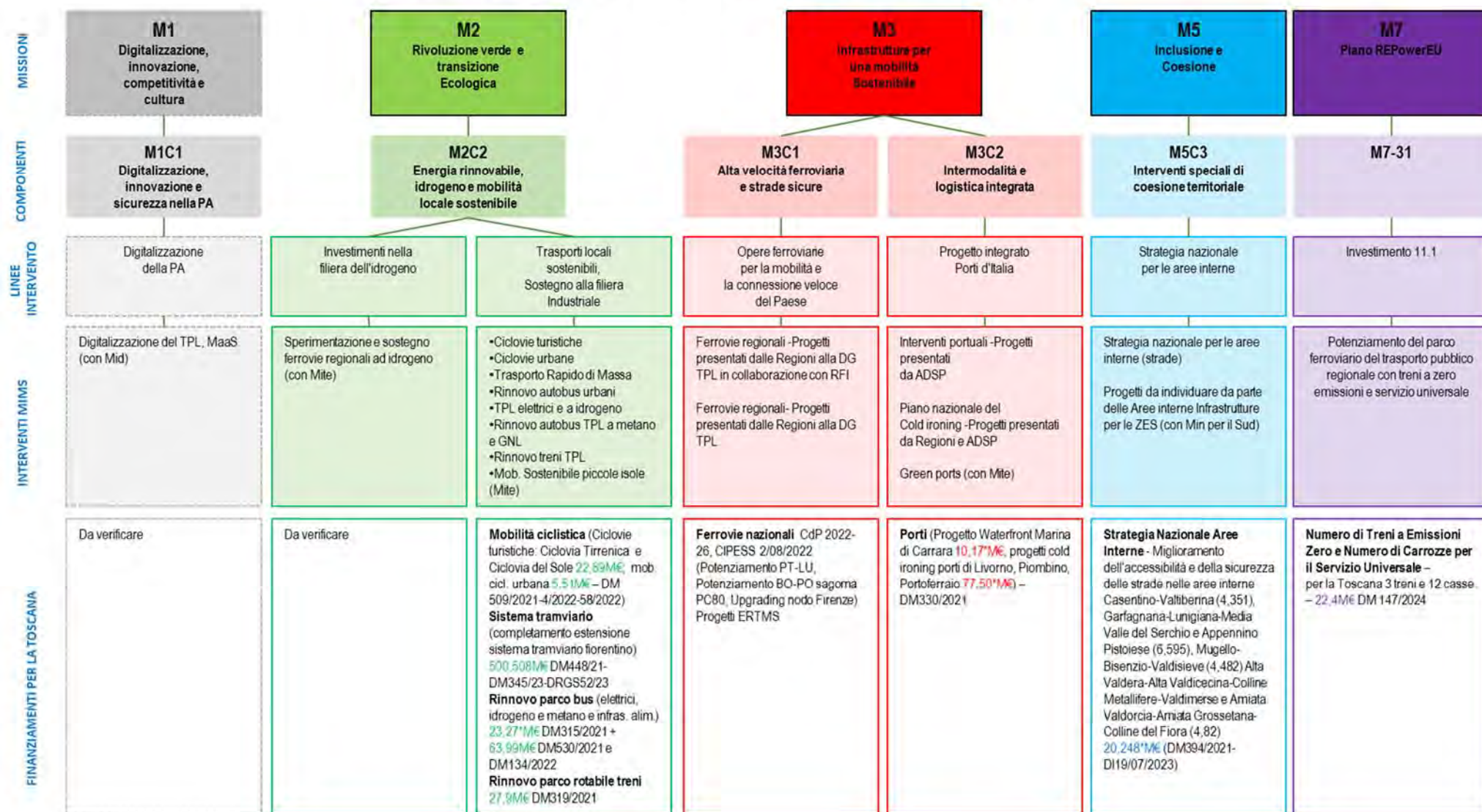
In complesso, attraverso gli investimenti del PNRR e del Fondo complementare la Toscana potrà beneficiare di un importante pacchetto di investimenti per oltre 800 mln di euro per realizzare interventi per rinnovare il parco autobus e rotabile (sia sulla linea ferroviaria nazionale che regionale), sviluppare 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 31/12/2024

Di seguito si riportano le tabelle di riepilogo degli interventi sulla viabilità regionale, con aggiornamento al 31/12/2024. 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 2024 compresi, dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4), riepilogate per il 2024 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 2024 e pluriennale 2024-2026 e dal Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2024, entrambi approvati nel dicembre 2023, che individuano interventi prioritari e relative risorse finanziarie.

Nel 2024, con DGR n.1445 del 02-12-2024 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 31/12/2024 e sono articolate distinguendo:

1. **interventi con lavori ultimati nel corso del 2024** (*Tabella 1a - Interventi con lavori ultimati di competenza delle Province - 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, compresi n. 14 interventi programmati nell' Accordo per la Coesione FSC 2021-2027, attuati dagli Enti Locali 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 31/12/2024). Nella colonna relativa al finanziamento Regione sono riportati i finanziamenti gestiti dalla Regione Toscana, comprensivi delle risorse FAS 2007-2013, FSC 2014-2020 e FSC 2021-2027.

La *tabella 7* contiene infine il **riepilogo degli interventi** delle tabelle precedenti: 132 interventi di cui 3 in corso di competenza delle Province, 71 interventi previsti nelle Delibere attuative del PRIIM di competenza della Regione, 46 interventi di viabilità locale in corso (oltre a 43 interventi conclusi) da parte degli Enti Locali e 12 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 417 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.

Nel 2024 con l'Accordo per la Coesione nell'ambito della programmazione del Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, sono stati assegnati alla Toscana oltre 190 milioni di euro di nuove risorse FSC 2021-2027, di cui oltre 116 milioni di euro per interventi su strade regionali e oltre 74 milioni di euro per interventi sulla viabilità locale.

Dal 2001 a dicembre 2024 sono stati destinati 1315 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 1124 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 199. Gli interventi completati di competenza della Regione sono 34, di cui 7 nel corso del 2024 compresi due interventi di risanamento acustico.

Tabella 1a - Interventi con lavori ultimati di competenza delle Province nel corso del 2024*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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
Totale interventi viabilità regionale di competenza delle Province con lavori ultimati nel 2024 (1)					695	105	799

Tabella 1b - Interventi con lavori ultimati di competenza della Regione nel corso del 2024*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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	8.303		8303
Firenze	RT/2017_FI-AG11_3B	11.01.468	S.G.C. FI-PI-LI	Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078 - 2° STRALCIO	5.898		5.898
Arezzo	RT/2016_AR-5B	11.01.473	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	2° lotto variante di santa Mama	5.190		5.190
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 rotatoria in corrispondenza del ponte di Matassino fra Figline Valdarno e Reggello	1.000		1.000
Totale interventi viabilità regionale di competenza della Regione con lavori ultimati nel 2024 (4)					20.391	0	20.391

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
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	2.951	44	2.995	Programmato con DGR 371/2020 e DGR 353/2021 Lavori in corso
Totale interventi in corso di competenza delle Province (3)					21.972	10.826	32.799	

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	SRT 71 POLLINO	11.01.836	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante alla SRT 71 – Nuovo svincolo in loc. Pollino Comune di Bibbiena (AR)	4.050		4.050	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	14.945		14.945	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	12.805		12.805	GARA da aggiudicare

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
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)	18.002		18.002	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 (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)	2.358		2.358	PROGETTAZIONE IN CORSO
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)	6.495		6.495	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	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 II	8.500		8.500	PROGETTAZIONE IN CORSO
Firenze	SR 429 LOTTO 3	11.01.832	SR 429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino- Certaldo - Lotto 3	38.535		38.535	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;	17.105		17.105	LAVORI IN CORSO
Massa Carrara	SRT 445 S_CHIARA	11.01.830	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Completamento della variante di S.Chicara, 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	2.857		2.857	LAVORI IN CORSO

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Siena	SRT 2 STAGGIA L2	11.01.1045	SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 2° lotto	6.784		6.784	LAVORI IN CORSO
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	1.018		1.018	PROGETTAZIONE CONCLUSA
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	LAVORI 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	750		750	LAVORI DA CONSEGNARE
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	15.000		15.000	GARA 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	2.400	0	2.400	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	Appalto integrato GARA aggiudicata
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.	14.119		14.119	PROGETTAZIONE 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	38		38	VALUTAZIONI ANALISI MULTICRITERIA
Livorno	Rtprog/2021_01-LI (NON_fin_LI-3B)		SR 206 - PISANA LIVORNESE	Progettazione realizzazione 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	2.550		2.550	GARA 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 realizzazione di due rotatorie sulla SR 206 in corrispondenza della SP 5BIS Delle Colline per Orciano e della SP 11TER per Orciano della Provincia di Livorno – LOTTO I	2.305		2.305	PROGETTAZIONE IN CORSO
Pistoia	Rtprog/2021_01-PT (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	9.750		9.750	PROGETTAZIONE IN CORSO
Pistoia	Rtprog/2021_02-PT		SR 436 - FRANCESCA	Variante fra la località Pazzera e la strada provinciale 26 Camporcioni – Lotto 4	12.150		12.150	PROGETTAZIONE 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 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 IN CORSO
Grosseto	AC21- 27_SR64_Cipressino		SR 64	SRT 64 Strada del Cipressino Interventi di adeguamento e messa in sicurezza tratto compreso tra il Km 1+225 e il Km 27+405 in provincia di Grosseto.	65.459		65.459	PROGETTAZIONE
Prato			SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BIENZIO	SR 325 redazione del Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP)	150		150	PROGETTAZIONE IN CORSO
Totale interventi di competenza della Regione (31)					348.526	0	348.526	

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 - 1° 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 circonvallazione sud di Pistoia - OPERE DI COMPLETAMENTO	1.180	Da avviare
Totale interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione (9)					29.351	

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		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
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
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 (3)				50.000	

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.	900		900	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 I stralcio	4.300		4.300	Lavori 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 II stralcio	1.300		1.300	Progettazione in corso

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Pistoia			SR 435 – LUCCHESI	Intervento di risanamento acustico sulla SRT 435 nel Comune di Pescia dal Km 12+939 al Km 15+06	1.050		1.050	Lavori in corso
Lucca				Sito 11 Lucca Capannori	1.815		1.815	Lavori in corso
Firenze			SR 222 – CHIANTIGIANA	Intervento di risanamento acustico sulla SRT 222 in loc. Grassina dal Km 2+100 al km 5+742 nel Comune di Bagno a Ripoli e in loc. Greve in Chianti dal Km 22+801 al km 23+643 nei Comuni di Greve in Chianti	2.799		2.799	Progettazione in corso
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO DI PROGETTAZIONE DI COMPETENZA DELLA REGIONE (6)					12.164	0	12.164	
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
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

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
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
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		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
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	LAVORI CONCLUSI nel 2024
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	LAVORI CONCLUSI nel 2024

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Firenze			SR 66 – PISTOIESE	intervento di risanamento acustico del Lotto 1 Accordo Quadro, sul comune di Campi Bisenzio in loc. Sant'Angelo a Lecore	1.133		1.133	LAVORI CONCLUSI nel 2024
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO ULTIMATI DI COMPETENZA DELLA REGIONE (19)					8.307	0	8.307	

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 (compresi n. 14 interventi dell' Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 attuati dagli 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 rotonda 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

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamen to Regione / FSC	Finanziamen to EELL	TOTALE FINANZIAMEN TO
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
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
Comune di Loro Ciuffenna, Comune di Castel San Niccolò e	V22AdP_Pratomagno	11.01.3012	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per la "Riqualficazione della viabilità del Pratomagno attraverso interventi di ripristino, messa in sicurezza e manutenzione straordinaria di tratti di strada ricadenti nei comuni di Loro	1.800		1.800

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamen to Regione / FSC	Finanziamen to EELL	TOTALE FINANZIAMEN TO
Comune di Montemignaio				Ciuffenna, Castel San Niccolò e Montemignaio". Impegno di spesa del contributo regionale a favore del Comune di Loro Ciuffenna			
Città Metropolitana di Firenze	V22AdP_PonteSteccai a	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_2PontArnFig I	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
Provincia di Siena	V22Del_SanGimignan o	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_Caia no	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

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamenti Regione / FSC	Finanziamenti EELL	TOTALE FINANZIAMENTI
Comune di camaiole	V24Acc_Camaiole_Frana	11-01-3273	VIABILITA LOCALE	Accordo per la realizzazione di interventi urgenti di ripristino frana e ripristino della percorribilità della strada comunale Via Balza Fiorita, in loc. Monteggiori, che consente l'accesso al parco della pace di Sant'Anna di Stazzema	350		350
Comune di Monte Argentario	V24Acc_MonteArgentario	11-01-3273	VIABILITA LOCALE	Accordo fra la regione Toscana e il Comune di Monte argentario per la realizzazione interventi di ripristino e messa in sicurezza di tratti della strada panoramica di proprietà pubblica che collega Porto Santo Stefano a Porto Ercole.	2.000	1.100	3.100
Comune di Sestino	V24Acc_ponteSestino	11-01-3273	VIABILITA LOCALE	Accordo fra la regione Toscana e il Comune di Sestino per la risistemazione del ponte sul Fosso Torbellino situato sulla strada comunale di San Gianni, in prossimità della Chiesa di San Giovanni in Vecchio, nel territorio del medesimo Comune.	70		70
Comune di Pieve a Nievole	V24Acc_PieveANievole	11-01-3273	VIABILITA LOCALE	Accordo fra la Regione Toscana ed Enti Interessati per la redazione progettazione di fattibilità tecnico-economica di un tratto di viabilità di collegamento tra la strada regionale 435 "Lucchese" e la strada provinciale 14 "Francesca Vecchia"	100		100
COMUNE DI LIVORNO	Acc21-27_Com_Livorno	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Opera sostitutiva in sottopasso del cavalcavia della linea tirrenica di via degli Acquedotti	5.000	32.464	37.464
COMUNE DI SIENA	Acc21-27_Com_Siena_Costalpino	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Strada di collegamento tra la frazione di Costalpino e la loc. Pian delle fornaci	2.200		2.200
COMUNE DI SIENA	Acc21-27_Com_Siena_Fontebecci	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 -Trasformazione a rotatoria dell'intersezione tra strada Fiume e nuovo collegamento con Fontebecci	1.000		1.000
COMUNE DI GROSSETO	Acc21-27_Com_Grosseto	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Riqualificazione dell'area produttiva di via Genova - adeguamento accessi su via Senese	1.294		1.294
COMUNE DI POGGIBONSI	Acc21-27_Com_Poggibonsi	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Manutenzione straordinaria di adeguamento sismico ponte stradale di via G. Marconi	800		800
COMUNE DI CHIESINA UZZANESE	Acc21-27_Com_ChiesinaUzzanese	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 - Realizzazione di rotatoria tra via Ponte alla Ciliegia e la circonvallazione sp45	295		295
COMUNE DI LUCCA	Acc21-27_Com_Lucca_Sillori	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 -Realizzazione di nuova viabilità tra ss439 e ss12 Pisana, tratto tra via Pellegrini e via Sillori	2.960		2.960

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamen to Regione / FSC	Finanziamen to EELL	TOTALE FINANZIAMEN TO
COMUNE DI LUCCA	Acc21- 27_Com_Lucca_tratto B	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Realizzazione nuovo asse suburbano tra rotonda dell' Acquacalda e rotonda Castracani – Tratto B	3.100	400	3.500
COMUNE DI SIGNA	Acc21-27_Com_Signa	11-01-357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Strada di circonvallazione, 1° lotto, III° stralcio- da via Santelli al parcheggio scambiatore RFI	4.000		4.000
COMUNE DI LASTRA A SIGNA	Acc21-27_Com_Lastra a Signa	11-01-357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Adeguamento della viabilità locale e integrazione della viabilità regionale-Lastra a Signa- lotto II	6.500		6.500
COMUNE DI FIRENZE	Acc21- 27_Com_Firenze	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Collegamento viale XI Agosto – Careggi. Adeguamento funzionale viabilità' di superficie	8.000		8.000
PROVINCIA DI PISA	Acc21-27_Prov_Pisa	11-01-356	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Viabilità di raccordo Nord - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello. Tratto funzionale compreso nodi 2-3	5.900		5.900
PROVINCIA DI AREZZO	Acc21- 27_Prov_Arezzo	11-01-3301	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Realizzazione ponte definitivo e viabilità alternativa in sostituzione del ponte storico a Buriano	21.000		21.000
COMUNE DI CAMPI BISENZIO	Acc21- 27_Com_Campi Bisenzio	11-01-357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 – Realizzazione prolungamento della circonvallazione sud da via Barberinese alla rotonda di Capalle	12.500		12.500
Totale interventi di viabilità locale in corso di competenza degli Enti Locali (46)					159.849	44.815	204.665

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	3	21.972	10.826	32.799
Totale interventi in corso e con la gara avviata di competenza delle Province	3	21.972	10.826	32.799
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE di competenza della Regione (comprese le Progettazioni in corso, n. 15 interventi con lavori conclusi)	46	396.420	1.105	396.933
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO di competenza della Regione (compresi n. 19 interventi con lavori conclusi)	25	20.471	0	20.471
Totale interventi di competenza della Regione	71	416.891	1.105	417.403
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI	74	438.863	11.931	450.202
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO da parte degli Enti Locali (compresi n. 14 interventi Accordo per la Coesione FSC 2021-2027 attuati dagli Enti Locali)	46	159.849	44.815	204.665
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE CON LAVORI CONCLUSI da parte degli Enti Locali	43	26.525	4.454	30.979
TOTALE INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO E FINANZIATI	89	186.374	49.269	235.643
	N.			COSTO INTERVENTO
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE Programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza della Regione	12			79.351
TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI NELLE DELIBERE DI ATTUAZIONE DEL PRIIM – DA AVVIARE	12			79.351

ALLEGATO 2 – IL MONITORAGGIO DEL PRIIM E LE PRIORITÀ DEL DEFR 2024

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 2024 (ricondotto 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 2024 (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 2024, terzo anno contrattuale di gestione operativa del contratto di concessione per i servizi regionali di TPL su gomma, costituirà il primo anno completo di gestione della rete al tempo T2, in vigore dal 1 novembre 2023, riprogrammata sulla base degli aggiornati indirizzi progettuali degli enti locali. L'avvio dei servizi nelle aree a domanda debole avverrà con modalità modulare rispetto all'esito delle rispettive gare di affidamento indette dagli enti locali; nelle more di tali esiti, gli enti procedono mediante atti emergenziali.	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 2024, terzo anno contrattuale (decorrente dal 01-11-23 al 31-10-24), verranno immessi in servizio, con riferimento all'attuazione del piano di rinnovo dei bus previsto dall'offerta di gara, circa 196 nuovi bus in sostituzione di bus vetusti.	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 2024 si procederà a completare il quadro degli acquisti di bus afferenti al primo quinquennio di vigenza del Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile e al Fondo complementare del PNRR, che si concluderà nel 2026. Premesso che nel corso dell'anno 2024 saranno immatricolati e messi su strada molti dei mezzi acquistati nell'anno precedente, con particolare riferimento anche ai bus elettrici, nel 2024 si prevede la consegna di complessivi 129 bus, in relazione ai programmi di acquisto correlati ai DM 81/2020, DM 234/2020, DM 71/2021, DM 315/2021 (Fondo Complementare PNRR), Piano REACT Città Metropolitana di Firenze.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Riforma TPL su gomma

NaDEFR 2024 (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	Nel corso del 2024, nell'ambito del finanziamento correlato al DM 81/2020, prenderà avvio la realizzazione di ulteriori programmi di acquisto di autobus urbani ed extraurbani per circa 10 milioni di euro, dei quali almeno 2 milioni saranno destinati alle aree deboli già individuate con DGR n. 524/2023. La Regione Toscana implementerà la circolazione urbana ed extraurbana con nuovi veicoli a basse emissioni di CO2.	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 corso del 2024 continuerà 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; in particolare, per il contratto con Trenitalia, si prevede la conclusione del procedimento avviato nell'agosto 2023 per il riequilibrio del PEF. È prevista entro il primo dicembre 2023 la stipula del nuovo contratto per i servizi di trasporto della ferrovia Stia-Arezzo-Sinalunga, previa risoluzione consensuale del contratto 2015-2023, in scadenza il 31 dicembre 2023. 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), scaduto il 30 settembre 2023, vede la gestione in obbligo di servizio nei confronti del medesimo gestore fino al 31 dicembre 2023. Nelle more della conclusione delle procedure di affidamento secondo la normativa vigente, il 2024 vedrà ulteriori atti di imposizione dell'obbligo di servizio della gestione dell'infrastruttura all'attuale gestore della rete.	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 2024 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	Nel 2024 vedranno chiusura i molteplici interventi già avviati per la sicurezza ferroviaria dell'infrastruttura di proprietà regionale (gestore LFI); come da previsione nel 2023 sono stati realizzati buona parte degli interventi previsti dalla Convenzione con il MIT del 2017 alimentata con risorse FSC (in particolare tutte le opere presso la stazione di Badia Al Pino), nel 2024 rimangono alcune attività secondarie oltre la contabilizzazione finale e l'erogazione all'Azienda; prenderanno avvio inoltre nel corso del 2024 gli interventi per l'eliminazione di passaggi al livello sulla linea Arezzo-Stia, secondo rimodulazione approvata dal Ministero ad ottobre 2023, grazie alle risorse assegnate dal Fondo destinato al potenziamento e ammodernamento delle ferrovie regionali (art. 1 c.95 della L. 145/2018). Nel 2024 prosegue inoltre l'attuazione dell'intervento per l'attrezzaggio dell'infrastruttura di proprietà regionale con il sistema di sicurezza marcia treno (ERTMS), interamente finanziato con risorse regionali, e si darà avvio al progetto di realizzazione attrezzaggio con lo stesso sistema di sicurezza del materiale rotabile	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.4 Sicurezza ferroviaria

NaDEFR 2024 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			adibito ai servizi sulla suddetta infrastruttura.		
10. Mobilità sostenibile	1 - Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	TPL ferro	Nel corso del 2024 inizieranno i lavori per la realizzazione del raddoppio Empoli-Granaiole, previsto nell'Accordo Quadro con RFI nell'orizzonte 2022-2027. Il raddoppio permetterà di attuare una nuova offerta ferroviaria sulla relazione Firenze-Siena, con nuovi servizi a frequenza oraria Empoli-Poggibonsi, velocizzazione tra Empoli e Siena e inserimento di treni SI – Firenze “fast”, senza fermate intermedie, in alcune fasce orarie. La realizzazione dell'intervento richiederà anche l'interruzione del servizio sulla tratta di interesse per alcuni periodi, concentrando le sospensioni più lunghe di circolazione, di circa 2 mesi, nei mesi estivi. Nei primi mesi del 2024 verrà quindi messo a punto il modello di servizio treno+bus sostitutivi da attuare durante le interruzioni lunghe che si ripeteranno negli anni successivi fino alla conclusione dei lavori. La programmazione verrà condivisa con le Amministrazioni interessate, anche per organizzare le aree di sosta e di fermata dei bus e pianificare l'informazione ai cittadini.	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	Il contratto di gestione del servizio marittimo di continuità territoriale da e per le isole dell'arcipelago toscano, scaduto nel dicembre 2023, ha costituito oggetto di proroga annuale, con durata fino a tutto dicembre 2024. Pertanto, nel 2024 continuerà la gestione del contratto con la società Toremar S.p.A., e gli uffici regionali continueranno il lavoro finalizzato all'indizione della nuova gara. Proseguirà nel contempo 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	Il 2024 costituirà, secondo previsioni, il primo anno di vigenza della 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, per il biennio 2024-2025.	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	Nell'anno 2024 la Regione provvederà, su delega del Ministro, alla convocazione di una Conferenza dei servizi propedeutica alla preparazione degli atti per la nuova gara europea, a cura di ENAC, per l'individuazione di un nuovo vettore che svolga il servizio di continuità territoriale aerea.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.5 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Sistema tramviario	Nel 2024 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 2024 è prevista l'esecuzione di una parte delle opere a seguito dell'affidamento al Concessionario della progettazione esecutiva, esecuzione lavori e gestione dell'esercizio, previsto entro il 2023;	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario

NaDEFR 2024 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			◦ per l'estensione verso Campi Bisenzio nel 2024 proseguono le attività relative all'appalto integrato relativo a progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione lavori, aggiudicato nel 2023; ◦ per l'estensione verso Sesto Fiorentino proseguono le attività di progettazione; ◦ per l'estensione verso l'ospedale Meyer (estensione linea 1) prosegue l'attività di progettazione finalizzata alla redazione del PFTE; ◦ per il corridoio infrastrutturale Firenze–Prato proseguono gli approfondimenti tecnico-economici riguardanti la fattibilità dell'opera, già in parte eseguiti nel corso del 2023.		
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 2024 proseguono le attività operative legate al nuovo Programma PR 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 linea 2.2 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. Si aggiungono, inoltre, le attività legate alla candidatura del progetto per l'ottenimento dei fondi FSC 2021- 2027.	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 Ciclopederali", verranno completati gli adempimenti amministrativi e finanziari legati al programma.	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
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, nel corso del 2024 si prevede, da parte dei vari soggetti attuatori, l'avvio dell'esecuzione 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.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile

NaDEFER 2024 (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	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 2024, da parte dei vari soggetti attuatori, l'avvio dell'esecuzione dei lavori relativi ai lotti prioritari individuati dalla DGR 650/2022 finanziati con fondi statali e PNRR	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 2024 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 2024 si concluderà, da parte degli enti territorialmente competenti, l'iter di approvazione della progettazione definitiva della ciclovia Lucca-Pontedera; per quanto concerne la ciclovia Puccini, è in conclusione la progettazione di fattibilità a cui seguirà una conferenza tra i vari enti al fine di verificarne la finanziabilità. 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, 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
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 "Ciclovia 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 2024 prenderanno avvio le fasi esecutive di affidamento delle opere della	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile

NaDEFER 2024 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			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.		
10. Mobilità sostenibile	2 - Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	Mobilità ciclistica	Nel corso del 2024 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 2024 proseguiranno 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; in particolare si procederà con la selezioni delle operazioni che beneficeranno di sostegno finanziario sulla base delle priorità individuate dalla Regione.	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 2024, 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
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 e il lotto 9 del tratto Grosseto-Siena, l'intervento di miglioramento della Galleria Casal di Pari, l'approvazione del progetto definitivo e l'affidamento con appalto integrato del lotto 0 a Siena e del Lotto 2 del Nodo di Arezzo, l'approvazione della progettazione definitiva del Lotto 1 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 MIT 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

NaDEFER 2024 (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	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 all'approvazione del progetto definitivo, recependo le indicazioni espresse dal territorio nell'ambito del gruppo di lavoro istituito in attuazione del Protocollo di intesa sottoscritto nel 2023 da Regione Toscana, Commissario straordinario nazionale, Anas, RFI ed EELL interessati; si procederà inoltre a monitorare la progettazione del secondo stralcio.	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 MIT del progetto esecutivo, l'avvio dei lavori del Lotto 1, tratta Firenze - Prato Est e adeguamento del nodo di Peretola, per il quale sono terminate le attività propedeutiche relative a bonifica da ordigni bellici, archeologia, cantierizzazioni ed espropri; l'avvio delle attività propedeutiche per il secondo lotto, tratta Prato Est - Pistoia.	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 valore 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 Fabbiana 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 approfondimento relativo ad un possibile miglioramento della viabilità statale nella montagna pistoiese.	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	Strade di interesse regionale	A seguito dell'approvazione in Consiglio Regionale della proposta di legge che 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, nel 2024 verrà costituita la nuova società in modo da renderla operativa.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFR 2024 (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	Sulla viabilità regionale proseguono gli interventi attuati dalla Regione già in fase di progettazione, di appalto o con i lavori in corso: sulla S.G.C. FIPILI Svincolo di Montopoli e sulla S.G.C. FIPILI, svincolo SR 206 a Vicarello nel Comune di Collesalveti, e l'intervento di risanamento acustico sulla S.G.C. FIPILI nel comune di San Miniato; si prevede l'ultimazione degli interventi sulla SR 69 Lotto 3 in riva destra dell'Arno, sulla SR 71 tra Calbenzano e Santa Mama in Comune di Subbiano, sulla S.G.C. FI.PI.LI. Lotto 2B; si prevede la consegna dei lavori relativi alla SR 70 Della Consuma Miglioramento della sicurezza stradale 1° Stralcio nel comune di Castel San Niccolò, della SR 69 Lotto 5 1° Stralcio, mentre proseguono i lavori della SR 69 Lotto 4 1° stralcio.	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; per la variante alla SR71 – lotto 3 nel Comune di Cortona si procederà alla fase di progettazione successiva; per la variante esterna di Arezzo verranno effettuati gli ulteriori approfondimenti eventualmente necessari; per le varianti che interessano gli abitati di Castiglion Fiorentino, Rassina e Subbiano dovrà essere avviata l'attività di progettazione. Sulla SR 74 sarà avviato uno studio relativo alla viabilità e agli aspetti idraulici che la interessano, potranno essere avviate nuove progettazioni sulla strada del Cipressino e sulla SP 26 per il collegamento fino alla SS 223 ad Arcidosso nell'area geotermica Amiata e più in generale nelle Province di Pisa, Siena e Grosseto. Proseguiranno le attività di progettazione relative: alla riorganizzazione del sistema viario della SR 436 e della SP 25 San Rocco nel comune di Larciano; alla realizzazione del Lotto 4 della SR 436 Variante tra la località Pazzera e la SP 2 Camporcioni in località Biscolla; alla sistemazione dell'intersezione tra la SR 435 e la SP 40 in comune di Serravalle Pistoiese; tali ultimi interventi sono oggetto di proposta da parte della Giunta Regionale per l'assegnazione delle risorse ministeriali di cui ai fondi FSC 2021-2027. Saranno portati avanti i progetti riguardanti la SR 436 di circonvallazione dei centri abitati di Fucecchio e in località Stabbia nel comune di Cerreto Guidi.	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	Relativamente all'intervento "Nuovo Ponte sul fiume Arno e relativi collegamenti viari tra la SGC FI-PI-LI e la SR 66" si prevede la conclusione della conferenza dei servizi decisoria indetta a seguito dell'aggiudicazione definitiva non efficace della procedura di gara avvenuta nell'agosto 2023, con l'approvazione del progetto definitivo. Si prevede l'avvio della progettazione per l'adeguamento dell'intersezione tra la nuova bretella e Via Arte della Paglia, nonché la progettazione della viabilità complementare. L'intervento dell'importo complessivo di 71,5 milioni è cofinanziato con fondi CIPE FSC 2021-2027 e con risorse 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	Proseguiranno le azioni e gli interventi di risanamento acustico programmati sulle strade regionali con DCR 29/2010 e successivi aggiornamenti; si prevede la realizzazione dei lavori sulla SR "Pistoiese" - Intervento di contenimento e abbattimento del rumore sulla viabilità dal Km 16+945 al Km 18+167 in loc. Poggio a	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFR 2024 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			Caiano. Inoltre, in base alle risorse disponibili saranno programmati e avviati i nuovi interventi di risanamento acustico sulle strade regionali di cui alla nuova graduatoria del piano di contenimento e abbattimento del rumore sulle SR approvata con DCR 33/2022. Per la realizzazione degli interventi (ad esclusione della FI-PI-LI), è stato approvato un Accordo Quadro della durata di 4 anni suddiviso in 4 lotti. Termineranno i lavori avviati nel 2023 per gli interventi di risanamento acustico sulla SRT 71 nei Comuni di Subbiano e Capolona e sulla SR 66 nei Comuni di Campi Bisenzio e Signa. Proseguiranno i lavori di risanamento acustico lungo la SGC FI-PI-LI mentre verranno avviati quelli sulla ST 435 nel Comune di Pescia.		
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; proseguimento esecuzione lavori SR 2 Variante di Staggia Senese (Lotto 2), proseguimento esecuzione lavori dell'appalto integrato SR 74 – lotto II, proseguimento dei lavori la variante alla SRT 71 nel Comune di Cortona (da Camucia allo svincolo con Perugia-Bettolle), proseguimento dei lavori per la variante alla SRT 71 in località Corsalone Nuovo svincolo in loc. Pollino nel Comune di Bibbiena che si dovrebbero concludere nel primo semestre 2024, proseguimento dei lavori per la variante alla SRT 71 nel Comune di Subbiano da Subbiano Nord a Calbenzano Lotti 1, inizio dei lavori per la variante alla SRT 71 nel Comune di Subbiano da Subbiano Nord a Calbenzano Lotto 2; proseguono i lavori della SR 429 Lotto 3 consegnati definitivamente nell'aprile 2023, della SR 325 messa in sicurezza mentre si prevede l'ultimazione di quelli relativi alla SR 436 variante tra la loc. Pazzera e Camporcioni, (in fase di collaudo) e della SR 69 bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdano Lotto 1.	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, o altri che si rendessero efficacemente compatibili.	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 verifica della spesa per le funzioni delegate alla Città Metropolitana di Firenze ed alle Province, ex art. 23 della L.R. 88/98, sulle strade regionali da sviluppare con gli enti gestori e gli interventi 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

NaDEFR 2024 (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	A seguito del decreto di impegno di spesa da parte del MIT a favore della Regione Toscana potranno essere attuate 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 9 maggio 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	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 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	Proseguono le attività di coordinamento degli enti gestori delle strade regionali 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 preferibilmente 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.	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	È prevista la classificazione a strada regionale di parte della SP 64 del Cipressino per migliorare ed integrare i collegamenti tra la Valdelsa e l'area geotermica; saranno valutati interventi di miglioramento e adeguamento dell'asse stradale previa copertura finanziaria regionale e/o nazionale.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFER 2024 (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	Compatibilmente con le risorse eventualmente disponibili saranno avviati ulteriori interventi sulle strade regionali in attuazione del PRIIM a partire da quelle per le quali è stato avviato un percorso, ancora non completato, di miglioramento e messa in sicurezza, nonché progettazioni di fattibilità tecnica ed economica 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
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	Strade di interesse regionale	Potranno essere individuati e programmati ulteriori interventi sulle strade regionali e su altre strade per opere di particolare rilevanza regionale o locale, da programmare attraverso linee di finanziamento statali a valere sulla programmazione FSC 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	Si procederà al monitoraggio degli interventi sulle aree interne attuati dai soggetti esterni correlate alle azioni del programma PR FESR 21-27 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	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, con particolare riferimento al Ponte sul Fiume Serchio nel Comune di Lucca, alla rotonda 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 e Signa e Campi per i quali è stata avanzata proposta di finanziamento a valere sulla programmazione FSC 2021-2027.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

NaDEFR 2024 (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	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.	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 SR436 nel Comune di Fucecchio che svolge le funzioni di stazione appaltante nell'ambito dell'accordo di Programma sottoscritto tra la Regione e gli Enti interessati.	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	Saranno valutate le condizioni attuative e finanziarie per avviare le procedure per un nuovo bando per concessione contributi sicurezza stradale e proseguiranno le attività di completamento dei bandi già avviati sul territorio regionale.	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	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.	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	Sono stati avviati e proseguiranno i lavori del Nodo alta velocità ferroviario di Firenze, individuando anche un adeguato collegamento tra le Stazioni di Santa Maria Novella e dell'Alta velocità. Da definire le opere di superficie alla stazione AV Foster.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie

NaDEFR 2024 (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	2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	Grandi opere ferroviarie	Relativamente alla tratta ferroviaria Empoli – Siena, per l'intervento di raddoppio del binario fra Empoli e Granaiolo (Comune di Castelfiorentino), è stato approvato il progetto definitivo dal Commissario nazionale, d'intesa con il Presidente della Giunta Regionale. RFI ha affidato i lavori con appalto integrato ed è in corso di redazione il progetto esecutivo per il successivo avvio dei lavori; per il progetto di elettrificazione, si è conclusa la procedura di Via, RFI deve redigere in progetto sulla base del quale avviare il procedimento di localizzazione in coerenza al D.Lgs. 36/2023.	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 si prevede la conclusione dei lavori per la realizzazione dell'adeguamento dello scalo merci e della stazione di Castelnuovo di Garfagnana per avviare l'esercizio nel 2024.	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 Valdisieve 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, proseguirà la realizzazione dello scavalco ferroviario della linea Tirrenica. Risultano richiesti ad RFI i piani Finanziari per la sottoscrizione delle integrazioni degli atti di cui all'art. 5 della L.R. 44/2022.	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	Proseguirà la progettazione di RFI per la realizzazione della tratta ferroviaria di collegamento dell'Interporto A. Vespucci con la linea Collesalveti-Vada e per 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

NaDEFR 2024 (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	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Porti Nazionali	Porto di Livorno: nel corso del 2022 è stato sottoscritto e quindi approvato 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; l'approvazione della L.R. 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 n. 522/2023; sono in corso le operazioni di sottoscrizione. Nel corso del 2024 saranno svolte dalla Regione Toscana le attività previste dall'Accordo di Programma e dai successivi atti integrativi, 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 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 e per il quale è in corso la predisposizione di un ulteriore atto integrativo per definire l'erogazione delle risorse regionali. I lavori relativi ai Lotti 1 e 2 sono stati oggetto di consegna provvisoria, mentre i lavori relativi al lotto 4 sono in corso di esecuzione. Conclusi gli adempimenti in materia di aiuti di Stato, da parte della Regione Toscana nel corso del 2024 continueranno ad essere svolte le attività previste dall'Accordo di Programma, con particolare riferimento 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 Mar Tirreno Settentrionale del piazzale per la logistica industriale, di cui all'Accordo di Programma tra Regione e la stessa Autorità approvato con DPGR n. 109/2019, è previsto per il novembre 2023. Nel corso del 2024 saranno svolte dalla Regione Toscana le attività previste dall'Accordo di Programma del 2019 e dal successivo atto integrativo, il cui schema è stato approvato con DGR n. 959/2023 ed in corso di sottoscrizione, 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 L.R. 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, in corso di predisposizione.	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 di interesse regionale	• Viareggio: nel 2024 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 realizzazione dei lavori con termine nella successiva	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale

NaDEFR 2024 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			annualità. • 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. • Marina di Campo: è prevista l'esecuzione di interventi di riqualificazione e adeguamento strutturale del pontile sul Lungomare Mibelli ed attività per la formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. • Porto di Isola del Giglio: proseguiranno i lavori di riqualificazione delle opere e delle banchine portuali, oltre ad attività per la formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.		
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Vie navigabili	• Nel 2024 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. [Autorità Portuale Regionale] • Proseguiranno gli interventi per il mantenimento delle condizioni di sicurezza della navigabilità e di salvaguardia ambientale del canale Burlamacca attraverso la manutenzione delle sponde e delle opere idrauliche. [Autorità Portuale Regionale] • 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. • È stato 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 S.P. 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in loc. Calambrone. I lavori del Tavolo Tecnico, costituito ai sensi dell'art. 5 del Protocollo di Intesa, proseguiranno nel 2024.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.4 Vie navigabili
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Interporti e centri intermodali	• Nel corso del 2024 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	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.6 Interporti

NaDEFR 2024 (e ssmmii) – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Obiettivo	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
			stradale delle merci favorendo lo shift modale gomma-ferro, approvato con DGR n. 1323/2021 e sottoscritto nel 2022. • A seguito della conclusione 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, saranno oggetto di approfondimento azioni di impulso e facilitazione per il potenziamento del centro intermodale di Capannori-Porcari, con il coinvolgimento degli enti competenti e dei soggetti portatori di interessi.		
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Sistema aeroportuale	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.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Sistema aeroportuale	Nel corso del 2024 proseguiranno gli interventi previsti dal Piano Industriale inerenti gli aeroporti di Pisa e Firenze.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale
11. Infrastrutture e logistica	3 - Sviluppare la piattaforma logistica toscana	Sistema aeroportuale	Dopo lo svolgimento del dibattito pubblico, è stata avviata la fase di scoping della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica relativa al nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale per l'aeroporto di Firenze; nel 2024 saranno previste le successive fasi del procedimento di approvazione del Piano, con il completamento del procedimento statale di VIA/VAS integrato e l'approvazione ai sensi del DPR n. 383/1994, che vede come autorità procedente il MIT.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale

ALLEGATO 3 – CARTOGRAFIE DI SINTESI

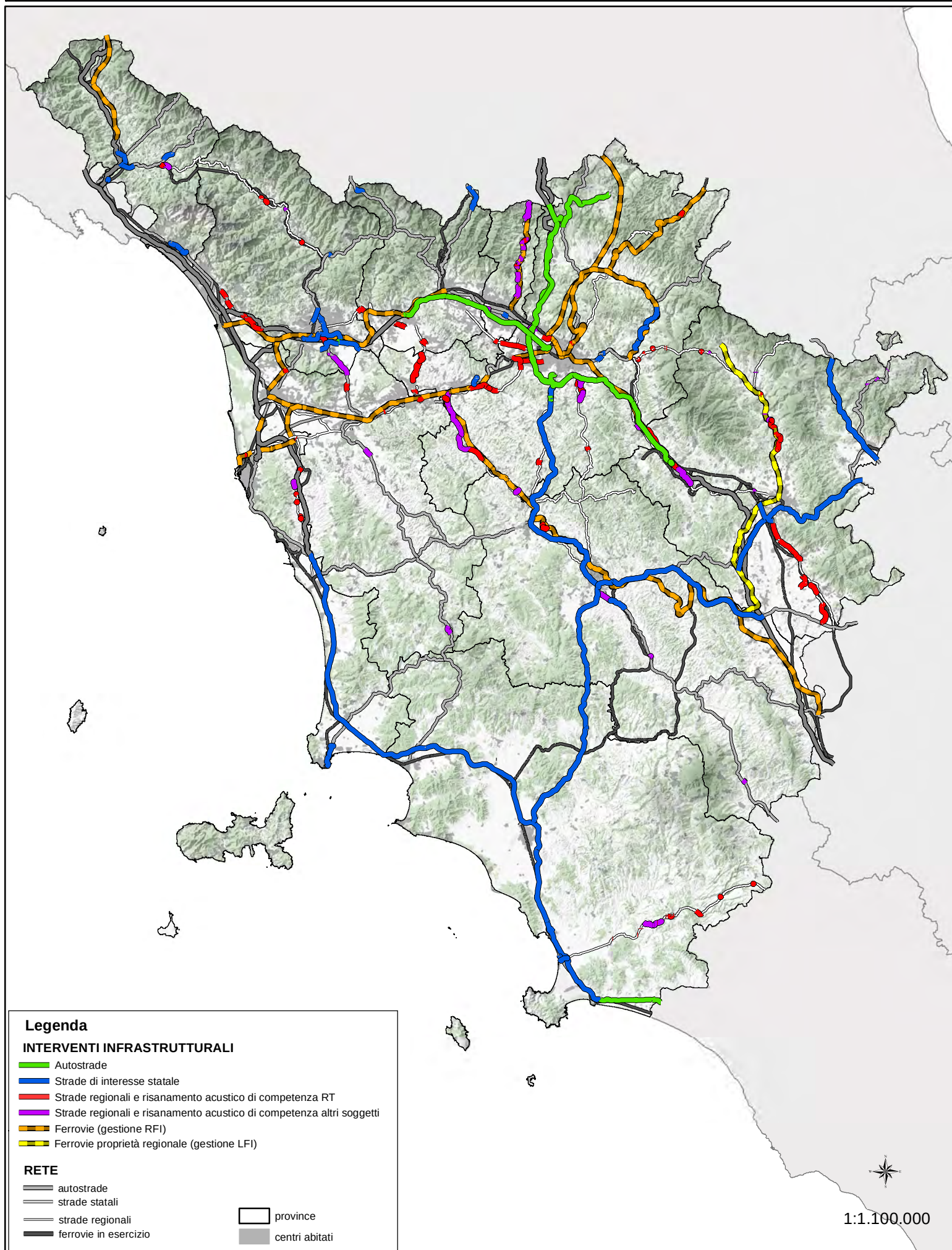
Il presente allegato contiene l'aggiornamento al 31/12/2024 delle cartografie tematiche dei principali interventi infrastrutturali di competenza della Direzione Mobilità Infrastrutture e Trasporto pubblico locale della Regione Toscana programmati nell'ambito del PRIIM (integrati per la parte di viabilità 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** (con aggiornamento per interventi dal 2020 in poi)
- 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**

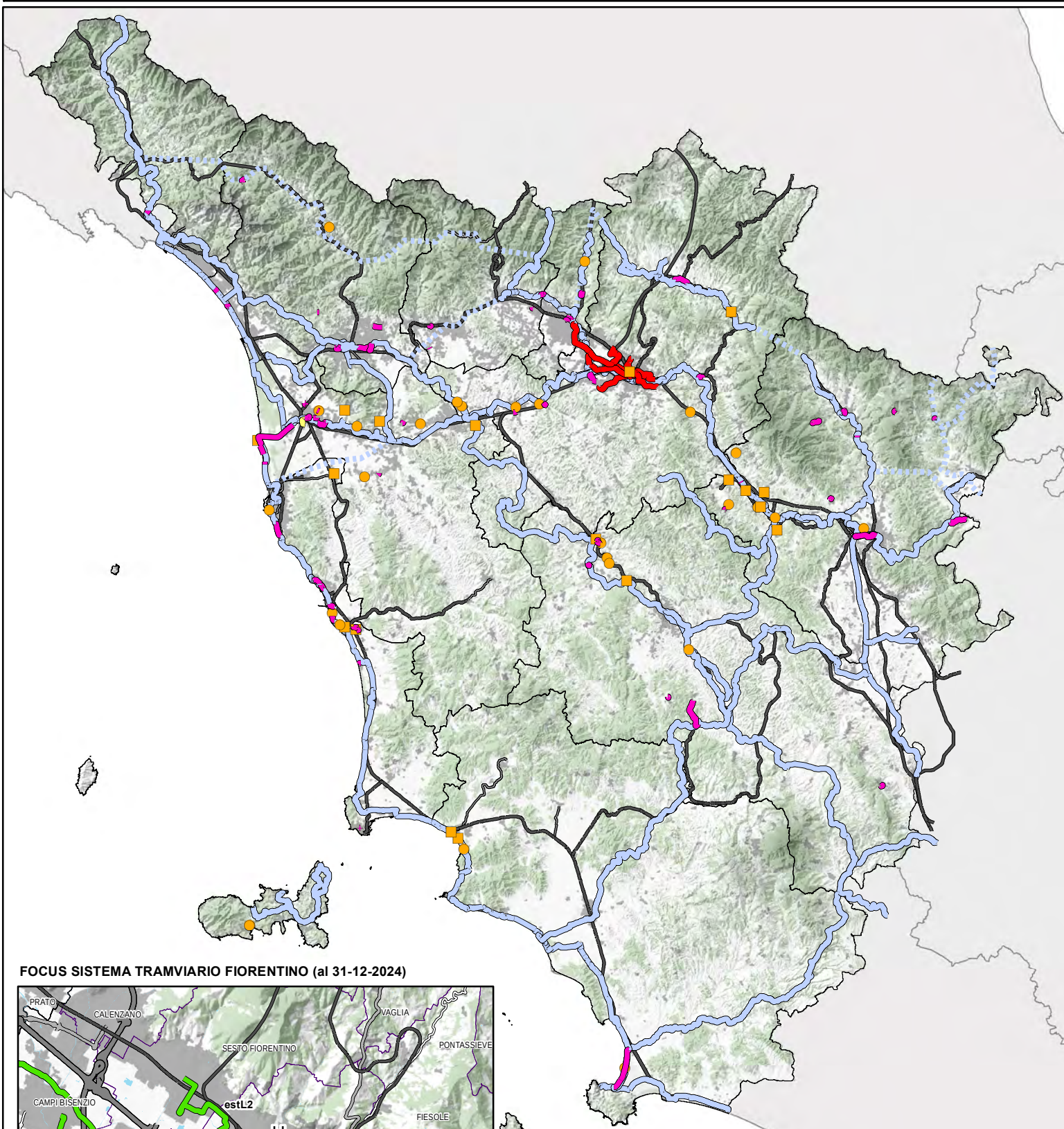


PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA

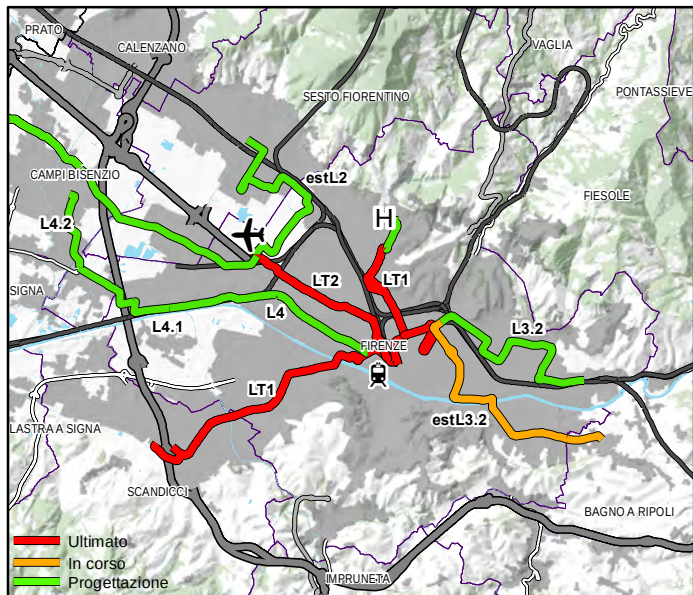




PRINCIPALI INTERVENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE IN TOSCANA



FOCUS SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO (al 31-12-2024)



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

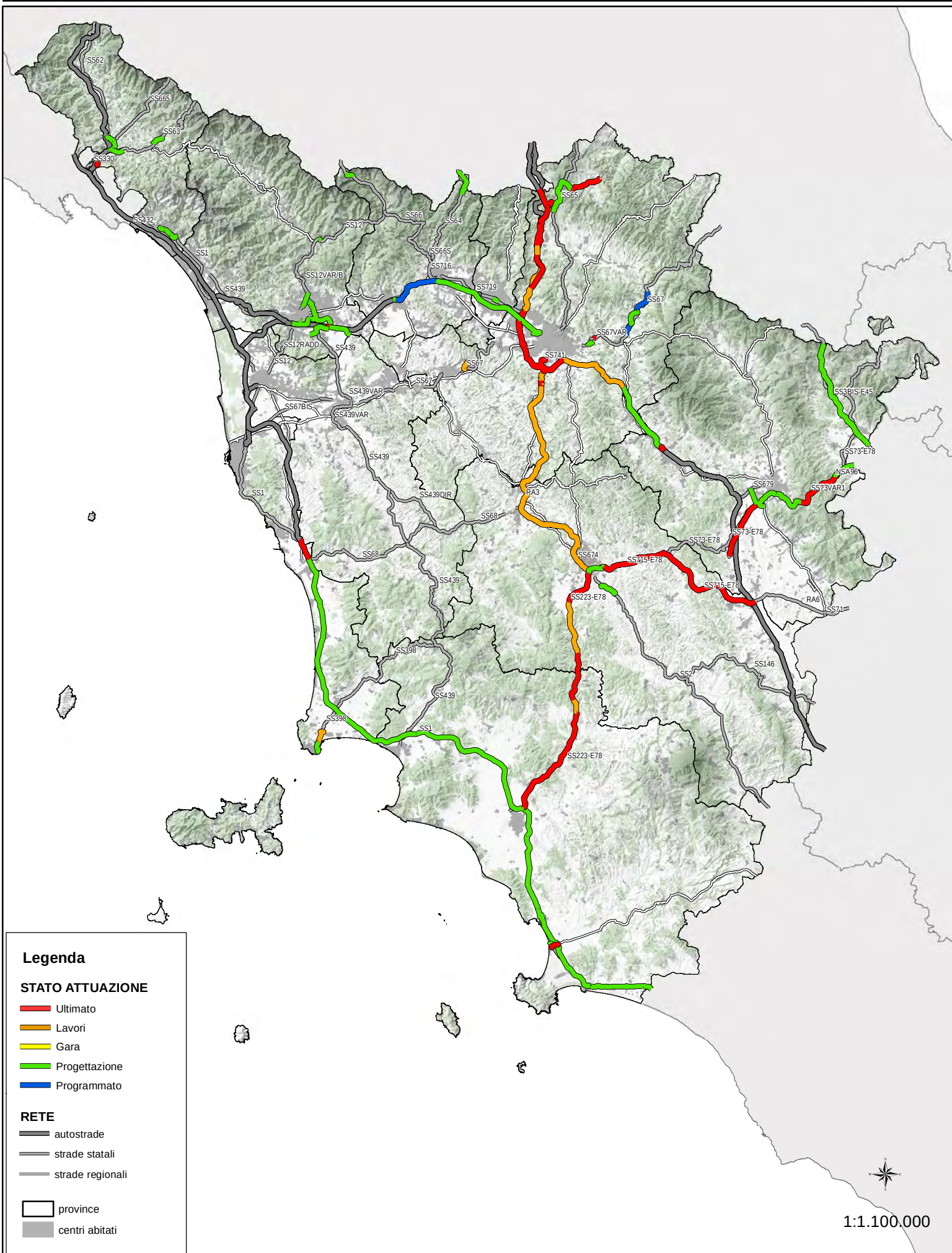
(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)





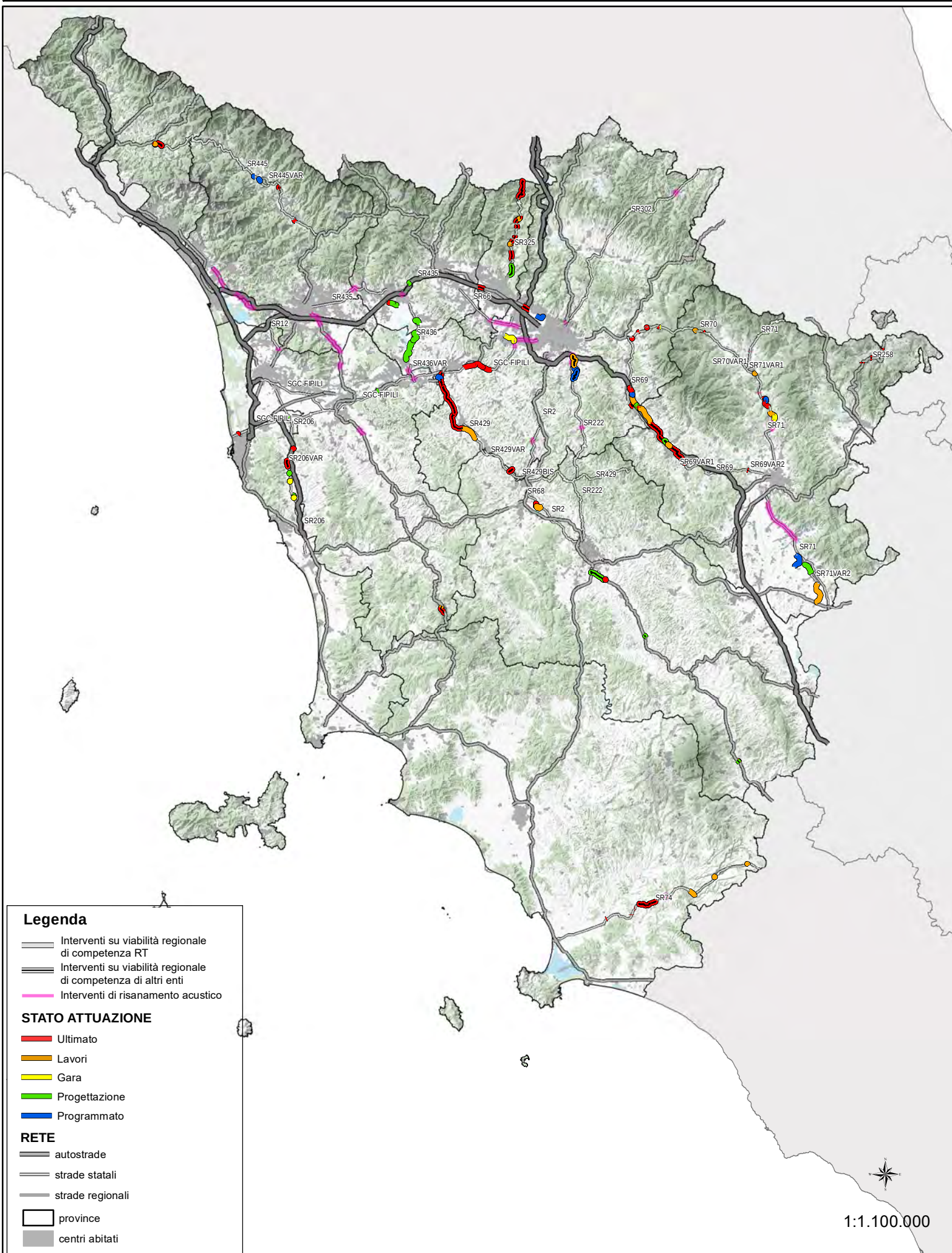
INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE STATALE

(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)



**INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE**

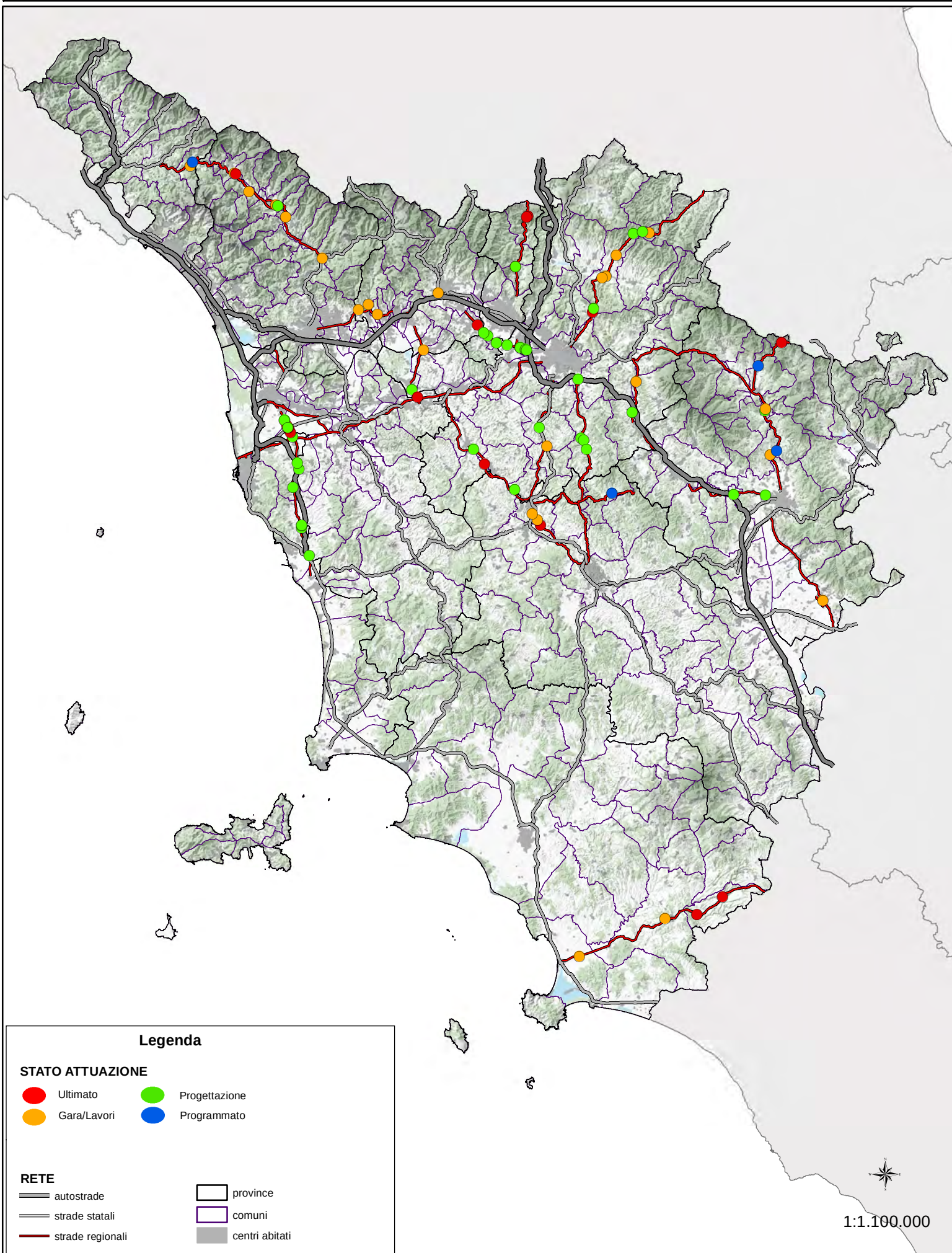
(programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M.
– con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)





INTERVENTI DI MANUTENZIONE PONTI SULLA VIABILITA' REGIONALE

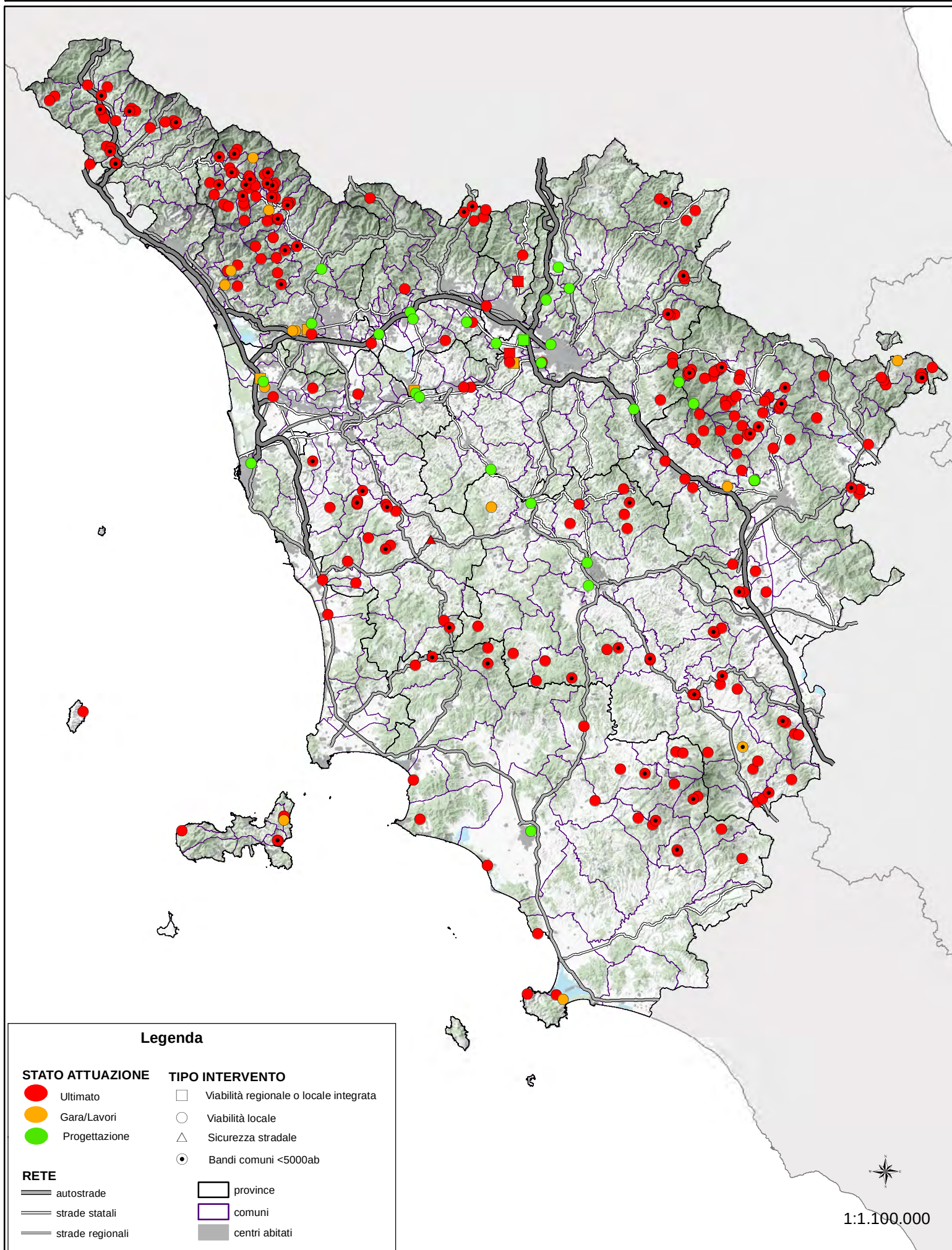
(con aggiornamento per interventi dal 2020 in poi)





Regione Toscana

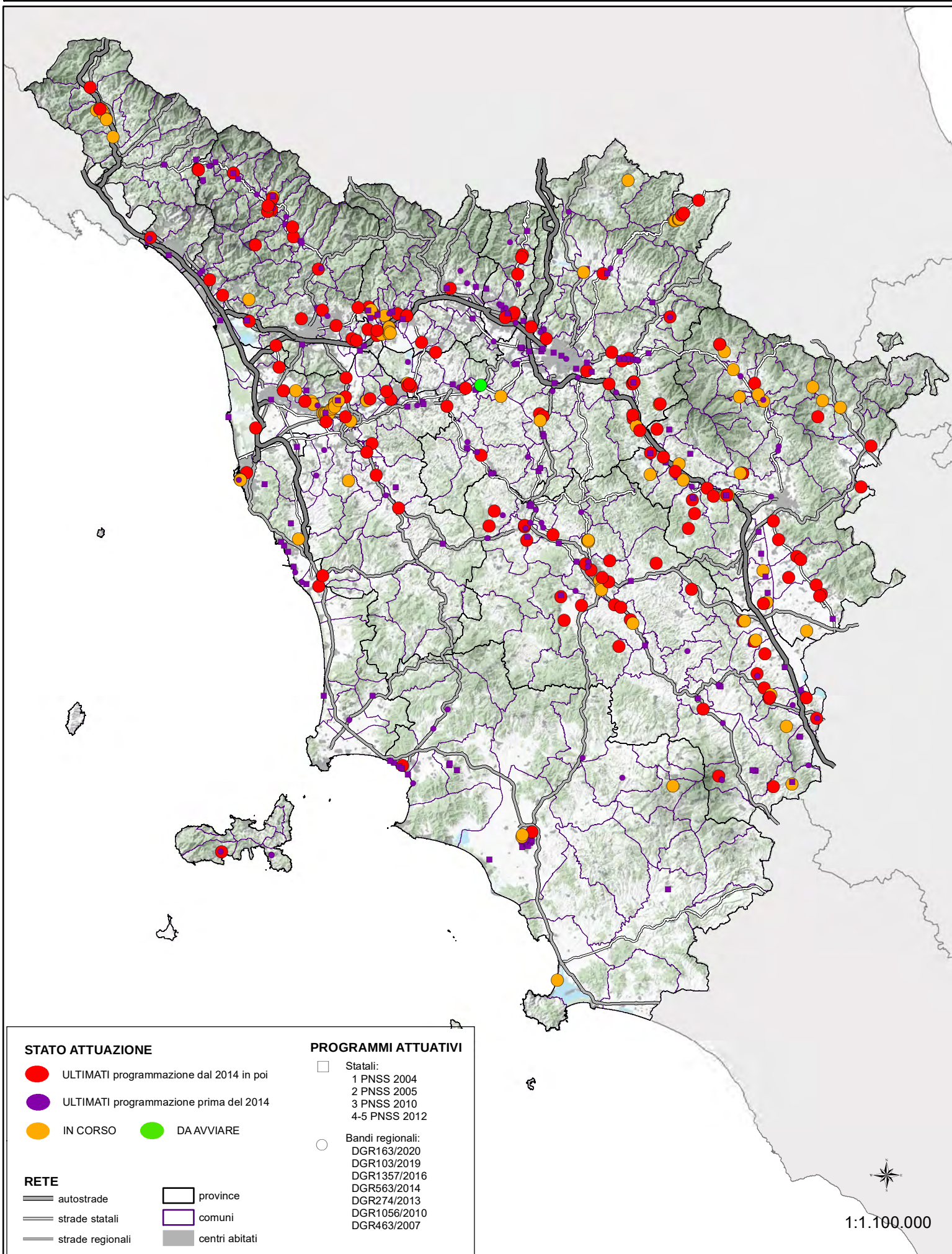
INTERVENTI SULLA VIABILITA' LOCALE E/O SULLA VIABILITA' LOCALE INTEGRATA PROGRAMMATI CON LEGGI FINANZIARIE (con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2012 in poi)





INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE

(programmati con programmi attuativi statali del PNSS - a partire dal 2004 –
e con bandi regionali - a partire dal 2007)





Regione Toscana

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





Regione Toscana

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

