

10. Mobilità sostenibile

La Regione opera per rinnovare il materiale rotabile sulle linee ferroviarie regionali e il parco autobus delle aziende di trasporto, sviluppare i sistemi di mobilità sostenibile (ad es. la tramvia di Firenze, la mobilità ciclabile) e garantire la continuità territoriale con le isole.

Gli obiettivi regionali sono:

- qualificare il sistema di trasporto pubblico e per la continuità territoriale: nel 2022, primo anno di contratto del nuovo gestore per il servizio pubblico su gomma, saranno sostituiti circa 200 autobus e proseguirà l'attuazione dei programmi di acquisto bus; nel 2022 inizierà il percorso per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari ora affidati a TFT; è in corso il rinnovo del materiale rotabile; si prevede di completare le procedure per la firma di un nuovo accordo quadro fra Regione e RFI per la linea Arezzo-Sinalunga; è prevista anche la ripresa delle attività per valorizzare le ferrovie minori; la continuità territoriale è assicurata dalla gestione del contratto con Toremar per i servizi marittimi e dalla convenzione, da rinnovare, con Alatoscana per il collegamento con l'Aeroporto di Marina di Campo nell'Elba;
- promuovere la mobilità sostenibile a basso impatto ambientale: estensione del sistema tramviario nell'area metropolitana fiorentina; gli interventi per la mobilità ciclistica (piste ciclopeditali urbane, Ciclopista dell'Arno, le Ciclovie Verona-Firenze, dei 2 mari Grosseto-Siena, del Sole, degli Appennini e delle Aree interne);
- interventi per l'Infomobilità.

Gli interventi sono finanziati con risorse regionali, statali e dell'Unione Europea, tra cui risorse previste nell'ambito del PNRR.

Tra le leggi e gli atti rilevanti approvati dal 2020 si segnalano:

- a giugno 2020 è stata approvata la LR 41/2020, "Emergenza COVID-19. Istituzione del fondo speciale regionale per il comparto TPL - Fondo COVID-19 TPL. Disposizioni per il versamento dei contributi di estrazione di cui alla LR 35/2015". Per sostenere le aziende del settore del trasporto pubblico locale, gomma, ferro e nave, che hanno subito mancati ricavi e costi aggiuntivi, è istituito un fondo da 46,5 mln. (30 mln. statali, incrementabili, e 16,5 mln. regionali. Si veda anche sotto – TPL);
- a fine agosto 2021 la Giunta ha approvato la proposta di legge "Disposizioni urgenti per la sicurezza urbana e la fruibilità dei centri abitati e per la prevenzione degli infortuni e i decessi legati all'uso di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica assimilati a velocipedi", per garantire la piena fruibilità dei centri abitati e l'utilizzo in sicurezza dei monopattini e prevenire o ridurre l'incidenza di infortuni gravi legati all'uso di tali dispositivi nei contesti maggiormente urbanizzati o ad alta vocazione turistica; (si veda anche il PR 22)
- ad aprile 2022 è stata approvata la LR 13/2022, "Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012, 65/2014, 77/2017 e 55/2021", che aggiorna la LR 27/2012 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. La legge aggiorna la definizione di ciclostazione, favorendone la realizzazione; incentiva lo sviluppo del Mobility management; promuove il servizio di condivisione delle biciclette, la realizzazione di aree a priorità ciclabile e di parcheggi nei pressi dei luoghi pubblici di maggiore interesse; modifica la disciplina del Piano regionale della mobilità ciclistica; favorisce ed incentiva una gestione coordinata degli interventi di manutenzione dei percorsi e dei tracciati; modifica la LR 65/2014 di disciplina regionale sul governo del territorio, con riferimento alle disposizioni relative al piano strutturale, per promuovere la mobilità sostenibile e, in particolare, la mobilità ciclistica.

Le risorse del PNRR e del Fondo Complementare

Altre risorse sono disponibili nell'ambito degli interventi previsti dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano nazionale degli investimenti complementari (che integra le risorse del primo). Il PNRR è il documento che permette di accedere ai fondi del Next Generation EU (NGEU), lo strumento dell'Unione europea per rilanciare l'economia degli Stati membri dopo la pandemia COVID-19.

Per la Toscana sono disponibili:

- 23,3 mln. del Fondo Complementare nel 2022-2026 per acquistare bus ad alimentazione a metano, elettrica o a idrogeno e per le relative infrastrutture di alimentazione (una quota massima del 15% può essere utilizzata per interventi di riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio euro 4 e 5; si veda anche sotto gli interventi per i bus (DM 315/2021);
- 64 mln. di risorse PNRR per 3 città toscane (Decreto MIMS 530/2021), per acquistare entro il 30 giugno 2026, con entrata in servizio, almeno 89 autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e per realizzare le relative infrastrutture di supporto all'alimentazione (si veda anche sotto, rinnovo del materiale rotabile). Gli interventi sono stati finanziati a maggio 2022 (DM 134/2022).
- quasi 28 mln. di risorse PNRR per il rinnovo dei treni (DM 319/2021), sia per i servizi gestiti da Trenitalia che da TFT (ripartiti a fine febbraio 2022 dalla Giunta, si veda anche sotto "Rinnovo materiale rotabile su ferro: PNRR DM 319/2021" SI PUÒ RIPORTARE IL NOME DELL'INTERVENTO???);
- 22,89 mln. di risorse PNRR per le ciclovie turistiche (DM 4/2022): per la Toscana sono stati destinati 5,46 mln. per la Ciclovie del Sole e 17,43 per il tratto toscano della Ciclovie Tirrenica (si veda anche sotto "Mobilità ciclabile: Ciclovie

Turistiche di interesse nazionali finanziate con PNRR e fondi statali” SI Può RIPOARTARE IL NOME DELL'INTERVENTO???)

5,51 mln. di risorse PNRR destinati ai Comuni con oltre 50 mila abitanti sedi principali di università per ciclovie urbane (DM 509/2021): in Toscana sono destinati alla realizzazione di 20 km di piste ciclabili: 9 km a Firenze (con 2,4 mln.), 5 km a Siena (con 1,4 mln.) e 6 km a Pisa (con 1,7 mln.);

372,48 mln di risorse PNRR per il completamento e l'estensione del sistema tramviario fiorentino (DM 448/2021) (si veda anche sotto "Realizzazione delle estensioni del sistema tramviario nell'area metropolitana e collegamento verso Prato" SI Può RIPOARTARE IL NOME DELL'INTERVENTO???)

A novembre 2021 (Decreto 390/2021) è stato istituito il "Programma Isole Verdi" (M2C1 I3.1: Rivoluzione verde e Transizione ecologica -Economia circolare e agricoltura sostenibile), per promuovere il miglioramento e rafforzare, in termini ambientali ed energetici, 13 Comuni delle 19 Isole minori non interconnesse, realizzando progetti integrati sull'efficientamento energetico e idrico, la mobilità sostenibile, la gestione del ciclo rifiuti, l'economia circolare, la produzione di energia rinnovabile e le diverse applicazioni per gli usi finali (i Comuni devono presentare istanza di finanziamento per gli interventi). Rispetto alle risorse complessive del PNRR, 200 mln., sono disponibili oltre 11,6 mln. per i Comuni di Isola del Giglio (quasi 6,8 mln.) e Capraia (oltre 4,8 mln.). (si veda anche il PR 28)

Tra le attività realizzate si segnala che:

- sono stati impegnati quasi 2,2 mld. sul 2018-2024 per il TPL su gomma; 2,5 mld. sul 2016-2024 per garantire i servizi ferroviari regionali e oltre 713,5 milioni sul 2016-2023 per gli interventi trasversali sui servizi di TPL ferro e gomma; 7,3 milioni sul 2016-2022 per lo sviluppo dell'infomobilità;

- a marzo 2022 la Regione e RFI hanno firmato un nuovo Accordo Quadro, valido dal 11 dicembre 2022, per 5 anni (eventualmente rinnovabili) per tener conto dei nuovi scenari infrastrutturali e tecnologici e dell'aggiornamento del cronoprogramma dei vari interventi, in particolare per il Nodo di Firenze.

- il PNRR prevede inoltre quasi 28 mln. (DM 319 del 9 agosto 2021) per il rinnovo dei treni; a fine febbraio 2022 la Giunta ha ripartito le risorse assegnate alla Regione Toscana: 6 mln. per il 2022 a TFT e 21,9 mln. a Trenitalia (anni 2023-2026);

- a luglio 2022 sono stati impegnati 17,6 mln, a favore di Trenitalia per l'acquisto di 3 treni Rock nell'ambito del Piano Nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario (PO del FSC 2014-2020);

- il DM 408/2017 ha assegnato alla Regione Toscana 54,3 mln. per l'acquisto in cofinanziamento di materiale rotabile ferroviario da destinarsi al servizio regionale (gestore Trenitalia): a settembre 2022 sono stati impegnati 16,3 mln., il 30% del contributo (quasi 6,6 mln. per 3 treni Rock a 5 casse e oltre 9,7 mln. per 11 treni bimodali Blues);

- per la mobilità sostenibile sono stati impegnati 45,2 mln. (risorse regionali, FSC 2014-2020, POR FESR 2014-2020) con cui sono stati finanziati interventi per le Ciclovie dell'Arno, Tirrenica, del Sole, per la mobilità ciclabile in ambito urbano e interventi di manutenzione;

- a ottobre 2022 la Giunta ha approvato un accordo di programma con i soggetti interessati per realizzare la Ciclovie della Sieve (sono disponibili 5 milioni, di cui 4 regionali);

- nell'ambito del PNRR, il DI 4/2022 ha assegnato alla Toscana oltre 17,4 milioni per la Ciclovie Tirrenica e oltre 5,4 milioni per la Ciclovie del Sole;

- a settembre 2021 la Giunta ha avviato il procedimento per attivare il finanziamento destinato alla Toscana con il DM 315/2021, destinato all'acquisto di autobus alimentati a metano e alle relative infrastrutture di alimentazione, adibiti al TPL extraurbano (DL 59/2021); per la Toscana sono disponibili quasi 23,3 mln. (risorse nazionali del Fondo complementare del PNRR). La Giunta ha integrato le risorse statali con 4,5 mln. regionali;

- a fine febbraio 2022 (e giugno 2022) la Giunta ha approvato un unico Piano di rinnovo del parco bus della Regione Toscana da 41,8 mln., risorse stanziato fino al 2022 dai Piani di investimenti dei DM 81/2020 (oltre 27,1 mln.), DM 223/2020 (quasi 12,3 mln.) e DM 315/2021 (2,4 mln.).

A dicembre 2021 il MIMS (D 530/2021) ha ripartito altre risorse del PNRR per acquistare autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e realizzare le relative infrastrutture di supporto all'alimentazione: sono disponibili 64 mln. per 3 città toscane, che devono acquistare entro il 30 giugno 2026, con entrata in servizio, almeno 89 autobus (48,4 mln. a Firenze per 68 autobus; 7,5 mln. a Lucca per 10 autobus; 8,1 mln. a Prato per 11 autobus). Gli interventi sono stati finanziati a maggio 2022 (DM 134/2022).

- per il cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano è in corso la gestione del contratto di servizio marittimo: sono stati impegnati 126,9 milioni per il 2016-2023;

- per la progettazione delle estensioni tramviarie nell'area metropolitana fiorentina, dal 2017 sono stati impegnati 7,8 milioni. Il DM 448/2021 prevede risorse del PNRR per finanziare la linea tramviaria 3.2 Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli (150 milioni) e per l'estensione della Linea 4 Le Piagge-Campi Bisenzio (222,5 milioni).

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
Obiettivo 1 – Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	
TPL su gomma	La riforma dei servizi di TPL intende garantire una gestione unitaria del servizio di TPL sul lotto unico regionale, adottare criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un nuovo contratto di servizio. L'affidamento dei servizi regionali su gomma, lotto unico regionale a favore di Autolinee Toscane Spa, è stato oggetto di un contenzioso giurisdizionale, promosso da Mobit, presso il TAR Toscana, il Consiglio di Stato e la Corte di Giustizia UE, terminato con il riconoscimento della legittimità dell'operato regionale.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Ad agosto 2021 la Giunta ha approvato le disposizioni per l'avvio del servizio di TPL con il nuovo gestore dal 1 novembre 2021 fino al 31 ottobre 2032 e ha definito il contenuto dell'atto di imposizione dell'obbligo di servizio a ONE SCARL fino al 31 ottobre 2021. L'affidamento prevede un valore complessivo di 3 mld. (3,3 mld. considerando l'IVA) per 9 anni più 2 anni di proroga in ragione degli investimenti richiesti dal contratto; l'importo deve essere integrato con le risorse destinate al rinnovamento, da parte della società Autolinee Toscane, del materiale rotabile, 190,8 mln. (209,8 mln. considerando l'IVA). In totale sono previsti quindi 3,5 mld. (con IVA). Complessivamente, dal 2018 a metà settembre 2022, per i servizi di TPL su gomma sono stati impegnati oltre 2,2 mld. (quasi 975 mln. sul 2022-2024), che comprendono le risorse impegnate per potenziare i servizi nell'ambito dell'emergenza COVID-19; i servizi di TPL su gomma sono stati riprogrammati a seguito dell'emergenza e lo Stato e la Regione hanno istituito fondi specifici per sostenere le aziende degli ambiti automobilistico, ferroviario e della navigazione. Per affrontare l'emergenza epidemiologica dovuta al COVID-19, la Regione ha recepito le disposizioni statali con ordinanze del Presidente della Giunta e ha approvato le misure necessarie per garantire il servizio di TPL assicurando la tutela della salute dei passeggeri; la Regione è intervenuta con specifiche misure per il servizio scolastico (a maggio 2022 la Giunta ha stabilito la continuazione dei servizi di potenziamento di collegamento ai plessi scolastici fino alla fine dell'anno scolastico) e la mobilità collettiva. Il Comitato permanente regionale, istituito a novembre 2020 dal Presidente della Giunta regionale, ha coordinato e monitorato gli interventi per la piena ripresa delle attività del servizio di trasporto pubblico locale e regionale. Ad aprile 2022 la Giunta ha deciso di finanziare con 4 mln. per il 2022 i servizi di TPL a domanda debole che risultano fuori dal lotto unico regionale e affidati da Province, Città metropolitana di Firenze e Comuni; a maggio 2022 sono stati impegnati quasi 3,6 mln. (risorse comprese nei 2,2 mld. di cui sopra). Quasi 403 mila euro sono disponibili per eventuali nuove esigenze che potrebbero emergere per la riprogettazione dei servizi di TPL o in relazione a modifiche normative statali o regionali. A maggio 2022 la Giunta ha approvato la messa in esercizio di un servizio di collegamento tra il Comune di Figline e Incisa Valdarno (FI) e le zone industriali di San Casciano Val di Pesa e Barberino Valdelsa - Tavarnelle a garanzia del pendolarismo lavorativo. Per la nuova linea ad agosto 2022 è stato modificato il Programma di esercizio del contratto di concessione stipulato con Autolinee Toscane; sono stati impegnati oltre 65 mila euro per il 2022.
Servizi ferroviari regionali	<u>Contratto di servizio con Trenitalia.</u> A novembre 2019 la Regione e Trenitalia hanno firmato il nuovo contratto di servizio, del valore di 7 mld., valido dal 01/12/2019 fino al 30/11/2034, con contestuale risoluzione del precedente contratto 2015-2023. Sono previsti investimenti per 1,4 mld.: 912,6 mln. per l'acquisto e la messa in servizio di 100 treni made in Italy di nuovissima generazione (843,6 mln. da parte di TrenItalia e 69 mln. da parte della Regione). Sono previsti 29 Rock, 25 altri nuovi treni elettrici; 44 ibridi e 2 locomotive di soccorso: alla fine di dicembre 2020 risultano entrati in servizio 4 dei primi 7 Rock previsti. Tra il 2021 e 2023 sono previsti 22 Rock, 30 dei treni ibridi e i 25 nuovi elettrici, nel 2030 gli altri 14 ibridi. Entro settembre 2022 sono entrati in servizio 14 treni Rock; 445,1 mln. per la manutenzione sugli impianti (71,9 mln.) e dei treni (198,5 mln.), per rinnovare e modernizzare la flotta già esistente (82,5 mln.), migliorare la dotazione informatica (5,2 mln.) e tecnologica (87 mln.). <u>Servizi gestiti da Trasporto Ferroviario Toscano</u> sulle linee Arezzo – Stia e Arezzo – Sinalunga. A maggio 2017 la Regione e TFT hanno firmato il nuovo contratto di servizio, integrato a gennaio 2019 e febbraio 2021, valido fino al 2023. Per potenziare e migliorare l'offerta, sono entrati in esercizio 2 nuovi treni Jazz (ognuno con 5 carrozze), il cui viaggio inaugurale si è svolto a ottobre 2017. Il nuovo contratto prevede più convogli attrezzati per il trasporto di bici in treno, l'installazione di impianti di videosorveglianza, il miglioramento dei sistemi informativi a bordo treno. Per il servizio è previsto un corrispettivo di circa 72,7 mln. in 9 anni con una media di 58 treni nel giorno ferialo medio: il piano economico finanziario è stato rimodulato con gli atti integrativi del contratto, di gennaio 2019 e febbraio 2021 (con un maggiore onere finanziario per la Regione di circa 4,6 mln.); con l'integrazione di febbraio 2021 è stato rimodulato anche il piano investimenti. In quest'ambito, a dicembre 2020 sono stati impegnati 3 mln. quale contributo da erogare a TFT per l'acquisto da Trenitalia di un treno jazz a cinque casse semi-

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	nuovo (impresso in esercizio dal 2015; costo di 5,3 mln.); il treno occorre per effettuare i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse locale sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga e, in particolare, per i servizi effettuati in sub-affidamento sulla tratta Arezzo-Firenze. Da dicembre 2017, fino a dicembre 2021, è stato attivato un collegamento diretto tra il Casentino e Firenze effettuato da TFT (parzialmente in subaffidamento da Trenitalia per quanto riguarda la tratta Arezzo-Firenze), proseguito con il cambio orario di dicembre 2018. A fine marzo 2022 la Giunta ha deciso di avviare un confronto con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI per: individuare i presupposti e le valutazioni tecniche atti a consentire l'eventuale affidamento alla stessa RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale – linee Arezzo Stia ed Arezzo Sinalunga; analizzare, in una fase successiva, le eventuali modalità di trasferimento anche della proprietà della rete regionale. Ad aprile 2022 la Giunta ha approvato gli indirizzi per il nuovo affidamento diretto a Trasporto Ferroviario Toscano dei servizi di trasporto pubblico ferroviario sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga; la Giunta intende procedere a un nuovo affidamento, a decorrere dal primo dicembre 2023, per un periodo massimo di dieci anni. <u>Contratto Regione LFI</u> A gennaio 2019 la Regione e LFI (ex RFT) hanno firmato il rinnovo del contratto di servizio di ottobre 2010, per la gestione dei beni, gli impianti e la infrastruttura ferroviaria relativi alle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga; l'onere finanziario per la Regione dal 2015 al 2020 è quasi 36,5 mln.. A dicembre 2020 il vigente contratto di servizio è stato prorogato per un periodo di dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID-19, quindi fino al 31 dicembre 2022 (le risorse disponibili per il 2021-2022, 6,8 mln., sono state impegnate a dicembre). A giugno 2020 è stata firmata l'integrazione dell'accordo di dicembre 2018 fra Regione e LFI per l'erogazione del finanziamento statale destinato alla realizzazione degli interventi previsti sulla rete regionale Arezzo-Stia-Sinalunga in attuazione della Convenzione di ottobre 2017 per la realizzazione del Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria nell'ambito del Piano operativo del FSC infrastrutture 2014-2020; a luglio 2021 è stato preso atto della conclusione del primo intervento previsto dal piano operativo di investimento della Convenzione. I servizi ferroviari sono stati temporaneamente riprogrammati a seguito dell'emergenza sanitaria COVID-19 nel periodo marzo-settembre. Per garantire la sicurezza a terra nell'ambito del TPL su ferro, a novembre 2020 la Giunta ha deciso, gestendo i relativi effetti economici nell'ambito dei contratti di servizio vigenti: di adottare azioni per monitorare le presenze e regolarizzare i flussi di accesso, nell'ambito del progetto "Sicurezza&Caring" con il gestore Trenitalia; di valutare la fattibilità di analogo progetto, "Sicurezza in treno", con TFT. Per i servizi ferroviari dal 2016 sono stati impegnati 2,5 mld. per il 2016-2024 (quasi 857 mln. sul 2022-2024). A dicembre 2021 la Regione ha recentemente istituito una cabina di regia con i Gestori, a cui partecipano i più alti livelli dirigenziali delle direzioni regionali di RFI e Trenitalia, per monitorare la situazione sulle linee toscane, analizzare le criticità e soprattutto per comprendere le motivazioni dei disservizi occorsi e definire congiuntamente soluzioni. La cabina si riunisce a cadenza indicativamente mensile, affrontando le problematiche di attualità. Nell'incontro del 2 febbraio 2022 è stato esaminato nel dettaglio l'andamento delle 6 linee per le quali nel mese di dicembre 2021 era scattato il bonus per gli abbonati, con i provvedimenti di natura tecnica o gestionale adottati o in previsione da parte dei Gestori per riportare le linee ad andamento soddisfacente. Nell'incontro di luglio 2022 la Regione ha espresso critiche sulla puntualità dei treni.
Servizi ferroviari regionali: Ferrovie minori	Per promuovere il <u>servizio ferroviario sulle linee minori</u>, a bassa frequentazione al di fuori delle fasce pendolari, la Toscana ha avviato nel giugno 2014 un progetto di valorizzazione per aumentarne l'attrattività, incrementandone l'utenza sia per il servizio ordinario che per fini turistici, culturali e sociali, considerato che tali tratte sono localizzate in contesti territoriali di elevata valenza storica, culturale, ambientale e paesaggistica. Dopo le iniziative finanziate ad agosto 2015 (sono stati effettuati 6 viaggi del progetto Treno letterario sulla linea Cecina Saline di Volterra; sono state concluse iniziative previste sulla linea Arezzo – Stia e sulla linea Porrettana), tra il 2017 e il 2019 sono stati impegnati oltre 152 mila euro per progetti di promozione e valorizzazione delle linee Porretta Terme-Pistoia, Siena-Grosseto, Siena-Chiusi, Cecina-Saline di Volterra, Arezzo-Pratovecchio-Stia, Arezzo-Sinalunga e Lucca-Aulla. A causa dell'emergenza COVID-19 nel corso del 2020 non è stato possibile realizzare gran parte delle iniziative programmate. Nel primo trimestre del 2021 sono state progettate alcune iniziative legate al treno sulla linea

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Porrettana e sono stati avviati confronti con RFI per tenere conto dei lavori programmati sulla linea. È stata avviata la redazione di un protocollo con RFI per la valorizzazione dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie toscane, per incentivare il turismo e la mobilità sostenibile, in correlazione con le reti ciclabili e con i cammini. A novembre 2016 la Regione Toscana, l'Emilia-Romagna e gli altri soggetti interessati hanno firmato il Protocollo di Intesa per lo sviluppo del Progetto "la Ferrovia Transappenninica", per la valorizzazione turistica del territorio transappenninico attraversato dalla linea ferroviaria Porrettana, coinvolgendo tutti i territori interessati e costruendo un sistema condiviso di promozione dei patrimoni culturali, ambientali e produttivi delle due regioni. I primi progetti (treni storici, convegni, etc.) previsti dal Protocollo Transapp sono stati attuati. A ottobre 2017 sono stati inoltre impegnati 25 mila euro (su un costo di 40 mila euro) a favore del Comune di Pistoia per il progetto Transapp 2017 di valorizzazione della Ferrovia Porrettana. Nel primo trimestre del 2021 sono state progettate alcune iniziative legate al treno sulla linea Porrettana e sono stato avviati confronti con RFI per programmare gli eventi con i lavori previsti sulla linea. Da aprile a giugno 2022 sono stati realizzati interventi di manutenzione straordinaria sulla Porrettana. Nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020 è stato finanziato il <u>progetto TRENO</u> per valorizzare le ferrovie storiche e secondarie e rendere maggiormente fruibile il patrimonio naturale e culturale, aumentandone l'accessibilità. A fine giugno 2018 si è svolto a Genova il kick-off meeting del progetto sulla promozione delle linee ferroviarie turistiche e dei treni storici. Sono iniziate alcune attività e a novembre si è svolto il secondo comitato di pilotaggio del progetto; a maggio 2019 si è svolto un ulteriore comitato di pilotaggio. A settembre 2019 la Regione e il Comune di Civitella Paganico hanno firmato l'accordo per avviare gli interventi e le azioni di riqualificazione della stazione di Monte Antico, sulla linea ferroviaria Siena-Grosseto, nell'ambito del Progetto TRENO (sono disponibili 94 mila euro, impegnati a dicembre 2021); tramite Monte Antico è inoltre possibile collegare la ciclovia Due Mari e La ciclovia Tirrenica. Nel febbraio 2020 si è svolta una riunione fra Regione, RFI e Comune di Civitella per approfondimenti sul progetto in rapporto alle aree e ai locali di stazione disponibili. A settembre 2021 sono terminati i lavori per realizzare una bicistazione presso la stazione ferroviaria di Monte Antico sulla linea Siena-Grosseto (i lavori sono iniziati nel rimo trimestre dell'anno); a ottobre 2021 si è svolto (in videoconferenza) l'evento conclusivo del Progetto TRENO. Nel corso del 2022 sono previste iniziative per valorizzare l'intervento. A luglio 2021 la Giunta ha approvato l'accordo con LFI ed il Comune di Bibbiena, per regolare i rapporti per l'utilizzo da parte del Comune stesso dei locali della stazione ferroviaria di Bibbiena, per lo svolgimento di attività non commerciali con l'intento di valorizzare la stazione; l'obiettivo è incrementare l'utenza e l'attrattività della stazione per il servizio ordinario e per fini turistici, culturali, sociali e sportivi.
Interventi per la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale (gestore LFI) finanziati con fondi FSC, in attuazione della Convenzione tra Regione Toscana, MIT e LFI	Per la realizzazione lungo la linea Sinalunga-Arezzo-Stia di tre importanti opere per la sicurezza ferroviaria a ottobre 2017 la Regione Toscana, il MIT e LFI (quale soggetto attuatore) hanno firmato una convenzione che regola l'utilizzo di risorse del Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria, previsto nell'ambito del Piano operativo infrastrutture del FSC 2014-2020 approvato dal CIPE a dicembre 2016 (risorse statali per 2,4 mln); nel 2019 il Comitato di sorveglianza del Piano operativo infrastrutture ha assegnato alla Toscana altri 3 mln., per un quarto intervento. A giugno 2020 la Regione e il MIT hanno firmato l'Atto integrativo della convenzione, per l'erogazione del finanziamento statale. Queste opere completano l'intervento da 20 mln. finanziato dalla Regione Toscana per ammodernare e rendere più sicura la ferrovia attraverso l'installazione su tutta la linea del sistema di sicurezza utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee. Gli interventi sono in corso di realizzazione. Da febbraio 2018 è in corso l'immissione dei dati di monitoraggio nell'apposita piattaforma informatica correlati alla realizzazione degli interventi previsti dalla Convenzione. Ad aprile 2020 la Regione Toscana ha chiesto al MIT il saldo del primo intervento (LFI ha realizzato l'intervento). A giugno 2020 la Regione ha inviato al MIT la relazione predisposta dal soggetto attuatore sullo stato di attuazione di tutti gli interventi previsti dalla Convenzione. Nel 2021 sono inoltre stati impegnati quasi 5,7 mln.: 4,7 mln. (di cui quasi 4,5 mln. sul 2022, si veda anche sotto, "Interventi per la sicurezza e l'efficienza della infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale") nell'ambito degli interventi di messa in sicurezza previsti dalla convenzione; 950 mila euro per interventi straordinari ed urgenti necessari per non compromettere l'esercizio in sicurezza del servizio di trasporto pubblico sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga (il costo complessivo per l'intervento, 1,3 mln., è stato coperto con 340 mila euro nell'ambito delle risorse disponibili per la manutenzione previste dal Contratto di servizio, e dal finanziamento regionale di 950 mila euro).
Interventi trasversali sui servizi di TPL ferro	Per finanziarie i contratti di servizio e l'esercizio della linea 1 della tramvia a Firenze

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
e gomma	dal 2016 a metà settembre 2022 sono stati impegnati 713,5 mln. (di cui 19,6 mln. sul 2022-2023).
Rinnovo materiale rotabile su gomma	Per migliorare la sicurezza, l'efficienza e la qualità del servizio, nonché per una maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti, sono stati acquistati nuovi bus utilizzando risorse regionali, statali ed europee, che dal 2017 al 2021 hanno garantito l'entrata in servizio di 427 nuovi mezzi; per vari programmi di rinnovo sono stati destinati oltre 43 mln.. Oltre a tali programmi, il rinnovo è realizzato nell'ambito del nuovo contratto di concessione nei servizi di TPL su gomma. Ulteriori importanti risorse sono stanziare dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dal PNRR e Fondo complementare, come descritto di seguito. <u>Rinnovo materiale rotabile su gomma: Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (DM 81/2020; 223/2020) e fondo complementare PNRR (DM 315/2021)</u> per rinnovare il parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e migliorare la qualità dell'aria con tecnologie innovative. A fine novembre 2020 la Regione ha confermato la volontà di attivare le risorse statali previste per la Toscana fino al 2033 per mezzi ad uso urbano, ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno e relative infrastrutture, e per mezzi ad uso extraurbano, ad alimentazione a metano e ad idrogeno e relative infrastrutture: · il DM 81/2020 stanzia 118,7 mln., 100 mln. per i bus e 18,6 mln. per le infrastrutture. È previsto un cofinanziamento regionale di 20,3 mln. dal 2024 (16 mln. per i bus e 4,3 mln. per le infrastrutture); · il DM 223/2020 stanzia 21,6 mln.. È previsto l'acquisto di 500 mezzi ecosostenibili entro il 2033, nei primi due anni mezzi diesel e ibridi e poi solo mezzi eco sostenibili (a metano, elettrici e ad idrogeno). Nell'ambito del Piano strategico nazionale mobilità sostenibile (PSNMS) è stato previsto un ulteriore stanziamento (DM 234/2020) a favore dei Comuni di Prato (8,5 mln.) e Lucca (7,8 mln.); a giugno 2021 il MIMS ha stabilito (Decreti 134 e 175 del 2021) le modalità di erogazione delle risorse sia per quanto riguarda il DM 81/2020 che per quanto concerne le risorse da destinare alle città ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto. In base al DD 134/2021 del MIMS, ad agosto 2021 la Giunta ha approvato la nuova scheda tecnica relativa al riparto della tipologia dei mezzi destinati esclusivamente al trasporto pubblico locale e alle relative infrastrutture e del miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative. Il DM 71/2021 ha stanziato altre risorse in favore dei Comuni e delle Città Metropolitane con più di 100.000 abitanti, tra cui la Città Metropolitana di Firenze (7,4 mln. dal 2019 al 2023 e 33,6 mln. dal 2024 al 2033), il Comune di Prato (18,2 mln. dal 2024 al 2033) e il Comune di Livorno (2,4 mln. dal 2019 al 2023 e 13,9 mln. dal 2024 al 2033). A fine febbraio 2022 la Giunta ha approvato un unico Piano di rinnovo del parco bus della Regione Toscana da 41,8 mln., risorse stanziare fino al 2022 dai Piani di investimenti dei DM 81/2020 (oltre 27,1 mln.), DM 223/2020 (quasi 12,3 mln.) e DM 315/2021 (2,4 mln., risorse del Fondo Complementare al PNRR; si veda subito sotto). I 27,1 mln. del DM 81/2020 sono ripartiti fra Autolinee Toscane (23,09 mln.) e altri Enti (4,05 mln.). A fine giugno 2022 la Giunta ha integrato il Piano rinnovo del Parco Bus della Regione Toscana a valere sulle risorse stanziare sui decreti ministeriali 81/2020, 223/2020 e 315/2021 del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) e delle risorse del Fondo Complementare al PNRR. La rimodulazione delle risorse stanziare in favore di Autolinee Toscane, 23,1 mln afferenti al DM 81/2020 e relative alle annualità fino al 2022, prevede 11,8 mln. per l'acquisto di autobus extra urbani ad alimentazione ibrida e/o diesel (risorse annualità 2019-20), 11,3 mln. per acquistare bus urbani elettrici ad idrogeno (10,7 mln.) e bus extraurbani a metano o ad idrogeno (quasi 624 mila euro). Per Autolinee Toscane sono destinati anche i finanziamenti per i DM 315/2021 (risorse 2023-2026; quasi 20,9 mln.) e DM 223/2020 (risorse 2023-2024; quasi 3,6 mln.). <u>PNRR e Fondo Complementare (M2C2 - Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile)</u> · <u>Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – Bus (Fondo Complementare)</u> A settembre 2021 la Giunta ha avviato il procedimento per attivare il

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	finanziamento destinato alla Toscana con il DM 315/2021, destinato all'acquisto di autobus alimentati a metano e relative infrastrutture di alimentazione, adibiti al TPL extraurbano (DL 59/2021); per la Toscana sono disponibili quasi 23,3 mln. del Fondo Complementare La Giunta ha anche deciso di integrare le risorse statali con 4,5 mln. di risorse regionali. Il DL 59/2021 "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", approva il Piano nazionale degli investimenti complementari per integrare, con risorse nazionali, gli interventi del PNRR (600 mln. a livello nazionale per il "rinnovo flotte bus, treni e navi verdi - Bus"). Per le risorse del 2022, 2,4 mln., a fine febbraio 2022 la Giunta ha approvato un Piano unico per il rinnovo degli autobus (vedi subito sopra). <u>M2C2 I4.4.1 - Rinnovo bus e treni verdi</u> A dicembre 2021 il MIMS (Decreto 530/2021) ha ripartito le risorse destinate all'acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione (1,9 mld. complessivi dal 2022 al 2026). Sono previsti 64 mln. per 3 città toscane, che devono acquistare entro il 30 giugno 2026, con entrata in servizio, almeno 89 autobus (48,4 mln. a Firenze per 68 autobus; 7,5 mln. a Lucca per 10 autobus; 8,1 mln. a Prato per 11 autobus) e realizzare le infrastrutture di servizio. Gli interventi sono stati finanziati a maggio 2022 (DM 134/2022). Sono in fase di predisposizione gli accordi con gli Enti Locali destinatari delle risorse. La quota di 500 mln. della misura M2C2 I4.4.1, imputati a progetti già in essere per il periodo 2022-2026, è da ricomprendere nell'importo di cui ai decreti 71/2021, 234/200 e 81/2021 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze.
Continuità territoriale: Convenzione per la compensazione degli oneri per attività non economiche svolte per assicurare l'operatività dell'Aeroporto di Marina di Campo nell'Elba.	La continuità territoriale tra la terraferma e l'Arcipelago toscano è assicurata tramite i servizi marittimo e aereo. <u>Collegamenti aerei</u> Alla fine di gennaio 2020 si è conclusa la gara indetta dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) per riattivare, dopo due anni, i collegamenti aerei diretti tra l'Isola d'Elba e Pisa, Firenze e Milano Linate (importo 3 mln. al netto dell'IVA). Il servizio di continuità territoriale è garantito dalla compagnia aerea Silver Air, che a febbraio 2020 ha firmato la convenzione con l'ENAC per regolare l'esercizio del servizio di trasporto aereo. A marzo 2020 la Giunta ha approvato l'accordo con ENAC che stabilisce la quota di partecipazione finanziaria regionale per assicurare l'esercizio delle rotte onerate dell'isola d'Elba con gli scali aeroportuali di Firenze, Pisa e Milano per il periodo 1° febbraio 2020 - 31 gennaio 2023 (il contributo regionale è 1 mln., di cui 697 mila euro sul 2021-2022, impegnato ad aprile 2020, su 3 mln. complessivi). La LR 54/2021 autorizza la Giunta ad erogare ulteriori contributi straordinari ad ENAC per il biennio 2023-2024, a seguito della firma di uno specifico accordo, per concorrere al pagamento degli oneri di servizio pubblico per assicurare la continuità territoriale dell'Isola d'Elba con collegamenti aerei. La Regione eroga inoltre contributi per coprire, a titolo di compensazione, gli oneri sostenuti 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 di Marina di Campo nell'Elba. L'ultima convenzione con Alatoscana (gestore aeroportuale), per il triennio 2020-2022, è stata firmata ad aprile 2020: per l'attività di gestione della convenzione, in corso, sono stati impegnati 1,7 mln. (marzo 2020, di cui 1,1 mln. sul 2021-2022). A dicembre 2020, in occasione della presentazione del progetto di sviluppo dell'aeroporto dell'Elba, è stata espressa la disponibilità da parte della Regione a sostenere il potenziamento dell'aerostazione e a cercare le risorse per l'adeguamento della pista e delle strutture aeroportuali all'atterraggio di aerei da 70 posti. Il confronto è proseguito nel 2021 anche con i Comuni dell'Isola d'Elba; a inizio agosto 2021 la Gestione associata per il turismo dell'Isola d'Elba (GAT) ha assunto l'impegno di promuovere l'affidamento dello studio di analisi dell'impatto sociale, economico ed ambientale del progetto di ampliamento dell'aeroporto.
Continuità territoriale : Servizi di	<u>Trasporto marittimo</u>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
cabotaggio marittimo da e per le isole dell'arcipelago toscano.	È in corso la gestione del <u>contratto di servizio marittimo</u> (sono stati impegnati 32,5 mln. sul 2022-2023; sul 2016-2023 sono stati impegnati 126,9 mln.), condizionato nel 2020-2021, dall'emergenza COVID-19; per compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, dovuta al COVID, ad ottobre e dicembre 2020 sono state impegnate le risorse, 3,8 mln., del fondo statale (DL 34/2020, L 77/2020) istituito presso il MIT. Dal primo marzo 2019 è stato ripristinato il servizio sulla rotta Livorno – Gorgona, con l'istituzione di un nuovo servizio che evita il trasbordo su imbarcazioni più piccole e consente l'attracco diretto sull'isola. Da gennaio 2020 sono stati ampliati i collegamenti fra Porto Santo Stefano e l'Isola di Giannutri, con traghetti che trasportano passeggeri, mezzi e merci (44 collegamenti). La Regione ha anche concordato con Toremar il potenziamento del servizio dal 2020 alla fine del contratto di servizio con 4 coppie di corse annue da Livorno a Capraia. A febbraio 2021 la Giunta ha revocato le disposizioni approvate a settembre 2020 per l'attivazione di una tratta aggiuntiva al programma di esercizio del contratto di servizio per il cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'Arcipelago Toscano fra Regione Toscana e Moby e Toremar, da dedicare esclusivamente al trasporto di carburante per garantire i servizi pubblici essenziali all'Isola d'Elba. La criticità rilevata nel periodo estivo si è risolta grazie a nuove aziende che hanno eseguito il servizio di approvvigionamento di carburante, senza la necessità di un intervento pubblico.
Nuovo Accordo Quadro con RFI	Ad aprile 2016 la Regione e RFI hanno firmato l'accordo quadro per lo sviluppo del servizio ferroviario con interventi infrastrutturali e tecnologici. L'accordo, valido 5 anni e rinnovabile per altri 5, prevede un incremento di circa il 5% dei servizi che porta la capacità di traffico sulla rete ferroviaria nei prossimi dieci anni dagli attuali 22,5 mln. a circa 23,6 mln. di treni chilometro/anno e permette di pianificare una rimodulazione del servizio. A marzo 2022 la Regione e RFI hanno firmato un nuovo Accordo Quadro, valido dal 11 dicembre 2022, per 5 anni (eventualmente rinnovabili) per tener conto dei nuovi scenari infrastrutturali e tecnologici e dell'aggiornamento del cronoprogramma dei vari interventi, in particolare per il Nodo di Firenze. Per l'attuazione del nuovo accordo sono in corso approfondimenti e valutazioni sullo sviluppo dei servizi, con riferimento all'orario 2022-2023.
Rinnovo materiale rotabile ferroviario: fondi FSC 14-20	A luglio 2022 sono stati impegnati 17,6 mln. a favore di Trenitalia per l'acquisto di 3 convogli ferroviari "Rock", in servizio dal 2020, per il trasporto ferroviario regionale, nell'ambito del Piano Nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario (PO del FSC 2014-2020); la convenzione tra Regione Toscana e MIT per la realizzazione del Piano è stata firmata ad aprile 2018 e l'accordo attuativo con Trenitalia è stato firmato ad aprile 2021.
Rinnovo materiale rotabile ferroviario: fondi statali ex DM 408/2017	Il DM 408/2017 ha assegnato alla Regione Toscana 54,3 mln. per l'acquisto in cofinanziamento di materiale rotabile ferroviario da destinarsi al servizio regionale (gestore Trenitalia). È previsto l'acquisto di 1 treno Rock a 5 casse (7,3 mln.), 2 treni Rock a 5 casse (14,6 mln.) e 11 treni bimodali Blues (32,5 mln.). A settembre 2022 sono stati impegnati e liquidati 16,3 mln., il 30% del contributo assegnato, così ripartiti: quasi 2,2 mln. per 1 treno Rock a 5 casse, quasi 4,4 mln. per 2 treni Rock a 5 casse e oltre 9,7 mln. per 11 treni bimodali Blues. A ottobre 2022 sono stati impegnati altri 15,3 mln. (sul 2023) per acquistare i 3 treni Rock a 5 casse.
Rinnovo materiale rotabile ferroviario: PNRR DM 319/2021	Investimenti per il rinnovo dei treni, sia per i servizi gestiti da Trenitalia che da TFT, sono previsti inoltre dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per quasi 28 milioni (DM 319 del 9 agosto 2021). A fine febbraio 2022 la Giunta: · ha individuato i soggetti attuatori degli interventi per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario ad alimentazione elettrica o ad idrogeno (M2C2 I4.4.2 del PNRR e DM 319/2021), e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario, di materiale di scorta e/o equipaggiamenti per la riqualificazione del materiale rotabile regionale già in esercizio (DM 164/2021, di ripartizione delle risorse di Fondi statali); · ha ripartito le risorse assegnate alla Regione Toscana: quasi 28 mln. di risorse PNRR (DM 319/2021: 6 mln. per il 2022 a TFT e 21,9 mln. a Trenitalia (anni 2023-2026); oltre 13,1 mln. del DM 164/2021 a Trenitalia (anni 2021-2033).
Rinnovo materiale rotabile su ferro: linee regionali Arezzo Stia-Arezzo-Sinalunga (Fondo investimenti infrastrutturali complementare al PNRR DM 363/2021)	Il DM 363 del 23 settembre 2021, che definisce le modalità di utilizzo delle risorse, per gli esercizi finanziari dal 2020 al 2026 (1,55 mld.), previste dal <u>Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza</u>, indica inoltre interventi che sono stati considerati ammissibili a finanziamento ma non oggetto del riparto e che saranno considerati prioritari nell'ambito delle istruttorie da attivare per la ripartizione delle ulteriori risorse del Fondo investimenti 2021; tra questi ultimi è previsto l'acquisto di 2 treni per il servizio regionale gestito da TFT in sostituzione di

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	materiale rotabile obsoleto (per 13 mln). Accanto alle risorse previste da PNRR e Fondo complementare, il Fondo nazionale per il finanziamento degli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale del paese finanzia infatti il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali (15,4 mln per la linea ferroviaria di proprietà regionale, di cui 13 mln. per 2 nuovi treni e 2,4 mln. per un intervento infrastrutturale di messa in sicurezza – DM 363/2021 e 364/2021).
Acquisto materiale rotabile ferroviario con fondi ex DM 164/2021	A fine febbraio 2022 la Giunta: · ha individuato i soggetti attuatori degli interventi per l’acquisto di materiale rotabile ferroviario ad alimentazione elettrica o ad idrogeno (M2C2I4.4.2 del PNRR; DM 319/2021), e per l’acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario, di materiale di scorta e/o equipaggiamenti per la riqualificazione del materiale rotabile regionale già in esercizio (DM 164/2021, di ripartizione delle risorse di Fondi statali); · ha ripartito le risorse assegnate alla Regione Toscana dallo Stato: quasi 28 mln. di risorse PNRR (DM 319/2021: 6 mln. per il 2022 a TFT e 21,9 mln. a Trenitalia (anni 2023-2026); <u>oltre 13,1 mln. del DM 164/2021</u> a Trenitalia (anni 2021-2033; quasi 1,4 mln. sul bilancio 2022-2024).
Interventi per la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale (gestore LFI) linea Stia-Arezzo-Sinalunga (fondo investimenti infrastrutturali L. 145/2018 e DM 364/2021)	Il DM 364/2021, che definisce le modalità di utilizzo delle risorse (complessivamente quasi 261 mln. dal 2020 al 2033) previste dal Fondo per finanziare gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese con interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie regionali, stanziando 2,4 mln. a favore della Toscana per interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale; il progetto "Eliminazione passaggi a livello campestri" prevede la realizzazione, da parte di LFI, di controstrade di tipo vicinale ad uso pubblico per la definitiva chiusura di passaggi a livello campestri sulle linee Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Stia (in particolare: Arezzo-Sinalunga km 17+850 e km 24+063; Arezzo-Stia km 4+797, km 17+ 352 e km 41+ 058). A luglio 2022 il MIMS (D 235/2022) ha definito le modalità di erogazione delle risorse e rimodulato gli interventi ammessi a finanziamento.
Interventi per la sicurezza e l'efficienza della infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale - fondi regionali	A dicembre 2021 sono stati impegnati oltre 4,4 mln. per il progetto di attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale - linee Arezzo Stia ed Arezzo Sinalunga - con sistema di sicurezza per il controllo della marcia del treno ERTMS/ETCS Livello 2 (si veda anche sopra, "Interventi per la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, finanziati con fondi FSC, in attuazione della Convenzione tra Regione Toscana, MIT e LFI"). Ad agosto 2022 sono stati impegnati 950 mila euro, risorse ulteriori rispetto a quelle previste nel contratto di servizio, per interventi straordinari ed urgenti da realizzare nel 2022 sulla infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, gestita da LFI, per non compromettere l'esercizio del servizio di trasporto pubblico in sicurezza sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.
Obiettivo 2 – Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	
Mobilità ciclabile	La Regione Toscana promuove la mobilità ciclabile come alternativa all'uso della dell'automobile, per ridurre l'inquinamento atmosferico, in particolare nelle città, e valorizzare itinerari di interesse storico, artistico, paesaggistico e naturalistico, favorendo lo sviluppo economico dei territori interessati. Negli ultimi anni sono stati finanziati interventi (si vedano anche gli interventi successivi) che riguardano: · i grandi itinerari, come il Sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno-Sentiero della Bonifica, la Ciclopista Tirrenica, la Ciclovía del Sole; · altri itinerari di interesse regionale quali la Ciclovía 2 Mari; la Ciclovía Puccini, la Lucca Pontedera, la Ciclovía degli Appennini e delle Aree Interne con particolare riferimento alla Ciclovía della Sieve e alla Ciclovía della Val di Bisenzio; · lo sviluppo delle piste ciclabili in ambito urbano; · la manutenzione dei tracciati e altri interventi <u>Mobilità ciclabile in ambito urbano</u> La Giunta ha approvato a marzo 2014 gli obiettivi operativi e le modalità di attuazione per la realizzazione delle azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano previste dal PRIIM; sono stati definiti gli obiettivi operativi, i criteri e le modalità di selezione degli interventi; è stata avviata una procedura di selezione delle proposte progettuali da parte di Comuni, Unioni di Comuni e Province che ha individuato gli interventi da finanziare. A dicembre 2014 sono stati impegnati 1,9 mln. per 6 progetti (su 54 ammessi e finanziabili) dei Comuni di Arezzo, Capannori e Lucca, Pisa, Prato, Orbetello e l'Unione dei Comuni della Versilia. I lavori sono iniziati a giugno 2016: 4 sono terminati e due sono in corso.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<u>Ciclovia turistica regionale dei due Mari</u> La Ciclovia è compresa nella rete nazionale Bicitalia nell'ambito del Piano generale della mobilità ciclistica di competenza nazionale, in corso di approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. A dicembre 2020 è stato costituito il gruppo tecnico per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica della Ciclovia, in corso. A marzo 2021 la Giunta ha approvato tre protocolli d'intesa (firmati a settembre 2021) per la progettazione, promozione e realizzazione della Ciclovia turistica regionale dei due Mari, itinerario toscano, Grosseto Siena – Arezzo: · con la Provincia di Arezzo e i Comuni di Arezzo, Anghiari, Bucine, Monterchi e Sansepolcro, nell'ambito territoriale della provincia di Arezzo – "itinerario cicloturistico delle valli aretine"; · con la Provincia di Siena e i Comuni di Siena, Asciano, Buonconvento, Castelnuovo Berardenga, Monteroni d'Arbia, Murlo, Rapolano Terme e Sinalunga, nell'ambito territoriale della provincia di Siena – "itinerario cicloturistico dei colli e delle crete senesi"; · con la Provincia di Grosseto e i Comuni di Grosseto, Campagnatico e Civitella Paganico, nell'ambito territoriale della provincia di grosseto – "itinerario cicloturistico della Maremma". A giugno 2021 sono stati affidati servizi di ingegneria per coadiuvare il gruppo tecnico di progettazione nella redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico economica dell'intero tracciato nel territorio regionale (da Marina di Grosseto a Sansepolcro). A maggio 2022 la Giunta, preso atto dell'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica (sempre a maggio) del tratto toscano della Ciclovia turistica dei Due Mari, ha individuato il lotto funzionale prioritario per la richiesta dei finanziamenti al MIMS (tratto Buonconvento-Asciano-Rapolano Terme-Sinalunga, tronchi 03B-04B, "Ciclovia delle Crete Senesi", nell'ambito dell' "Itinerario Cicloturistico dei Colli e delle Crete Senesi"). <u>Ciclovia degli Appennini e delle Aree Interne, con riferimento alla Ciclovia della Sieve e alla Ciclovia Val di Bisenzio</u> A luglio 2020 la Giunta ha approvato un protocollo d'intesa tra Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, l'Unione Montana dei Comuni del Mugello ed i Comuni di Rufina e Londa, per la progettazione, la promozione e la realizzazione della Ciclovia della Sieve, Itinerario dei tre laghi. La Ciclovia della Sieve rappresenta uno sviluppo strategico del "Sistema integrato ciclovia dell'Arno e sentiero della bonifica". A novembre 2020 l'Unione Montana dei Comuni del Mugello ha pubblicato l'avviso di manifestazione d'interesse per l'affidamento del servizio di progettazione definitiva di un lotto della ciclovia. A settembre 2021 l'Unione Montana ha approvato il progetto definitivo della ciclovia, nel tratto che va dal confine del Comune di Barberino al lago di Londa. A novembre 2021 la Giunta ha approvato l'accordo tra la Regione Toscana e l'Unione dei Comuni della Val di Bisenzio per la <u>progettazione del collegamento tra la "Ciclovia del Sole" e la "Ciclovia della Sieve"</u> ad integrazione della "Ciclovia degli Appennini", come componente della rete cicloturistica regionale; a dicembre 2021 sono stati impegnati 80 mila euro a favore dell'Unione. Il progetto permette di: collegare la Ciclovia del sole e la Ciclovia della Sieve, integrando la prevista ciclovia degli Appennini; completare la rete cicloturistica della Val di Bisenzio; realizzare un anello cicloturistico tra la Provincia di Prato e la Città Metropolitana di Firenze; realizzare una tappa di intermodalità a Vernio; realizzare il percorso in sede propria, nel verde, distante dalla SR 325. Dopo che, a fine settembre 2022 l'Unione Montana dei Comuni del Mugello ha approvato in linea tecnica ed economica il progetto definitivo (da 5 mln.), a ottobre 2022 la Giunta ha approvato un accordo di programma con la Città Metropolitana di Firenze, l'Unione Montana dei Comuni del Mugello, i Comuni di Barberino di Mugello, Scarperia e San Piero, Borgo San Lorenzo, Vicchio, Dicomano, Rufina e Londa e il Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, per la realizzazione della "Ciclovia della Sieve", Itinerario dei tre laghi della Ciclovia degli Appennini e delle Aree interne: per realizzare l'intervento sono disponibili 5 mln., di cui 4 mln. regionali (sul 2022-2024) e 1 mln. dell'Unione Montana. <u>Interventi urgenti per favorire la mobilità urbana sostenibile in risposta all'emergenza sanitaria COVID-19.</u>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Per potenziare la mobilità ciclabile e sostenibile, incentivando modalità di spostamento alternative al mezzo privato motorizzato per affrontare l'emergenza sanitaria, a maggio 2020 la Giunta ha deciso di finanziare con 1,5 mln. mediante un apposito bando (approvato a luglio e pubblicato ad agosto 2020), interventi di pronta esecuzione nei Comuni con popolazione inferiore a 50.000 abitanti non ricompresi all'interno della Città Metropolitana di Firenze, cioè i Comuni esclusi dal bando nazionale per la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina (la Toscana ha coordinato l'azione regionale con quella statale per massimizzare gli effetti positivi sul territorio). Tra ottobre e dicembre sono state impegnate tutte le risorse per finanziare i progetti presentati dai Comuni, quasi 1,1 mln. (fabbisogno inferiore quindi ai 1,5 mln. previsti). Gli interventi dei 34 Comuni finanziati sono in fase di attuazione e completamento.
Mobilità sostenibile in ambito urbano: POR FESR 2014-2020 - Piste ciclopeditali	<u>Risorse del POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.4.a.1</u> (incremento della mobilità dolce con piste ciclopeditali) Sono stati impegnati quasi 5,3 mln. a maggio e luglio 2018 e dicembre 2021 per 4 progetti (si veda anche sotto, "Sistema integrato Arno-Bonifica"): · quasi 1,4 mln. per la Ciclopista San Miniato-Montopoli; · oltre 1,4 mln. per il progetto "CICL.E.M. Sistema per la mobilità urbana sostenibile – progetto integrato della Ciclopista dell'Arno Empoli-Montelupo Fiorentino con infrastrutture urbane"; · oltre 1,4 mln. per il progetto del Comune di Cascina; · 960 mila euro per il Tratto Ponte a Buriano – Acquaborra della Provincia di Arezzo, somma di 704 mila, di cui 426,3 mila POR e 278 mila regionali, più altri 256 mila regionali impegnati a dicembre 2021 sul 2022-2023 nell'ambito dell'atto integrativo alla Convenzione tra la Regione Toscana e la Provincia di Arezzo del luglio 2019. <u>Risorse del POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.4.a.2</u> (realizzazione di piste ciclopeditali in ambito urbano) Sono stati impegnati 2,8 mln. (dicembre 2017 e maggio 2020) per finanziare i 9 progetti dei Comuni di Vaiano e Prato, Borgo San Lorenzo, Empoli, Murlo, Scandicci (vedi anche sopra, Ciclopista dell'Arno), Montelupo Fiorentino, Pontassieve, Livorno, Rosignano Marittimo. Sono stati privilegiati progetti di completamento della rete ciclabile urbana e di connessione con i principali poli attrattori. Alcuni interventi sono conclusi, altri sono stati avviati, per altri sono in corso le procedure di gara per l'affidamento dei lavori. A luglio 2020 sono stati impegnati altri 93 mila euro: 43 mila per completare il finanziamento a favore del Comune di Rosignano Marittimo per il progetto "Piste ciclabili in località Vada e Mazzanta" e 50 mila per il progetto del Comune di Arezzo di collegamento tra Ciclovia dell'Arno e Sentiero della bonifica, in overbooking (si veda anche sotto "Sistema integrato Arno-Bonifica"; l'intervento del Comune di Arezzo è concluso). Ad aprile 2022 è stato approvato un atto integrativo alla Convenzione tra la Regione Toscana e il Comune di Vaiano (firmata a giugno 2018) per concedere un'ulteriore finanziamento al Comune di Vaiano (oltre 365 mila euro, impegnati sul 2022-2023) per la connessione della rete ciclabile esistente nel tratto Vaiano-Prato ed estensione nell'abitato di Camino e di la Briglia con realizzazione di un attraversamento sul fiume Bisenzio". Sono terminati i lavori sulla rete ciclabile tra Vaiano e Prato con passerella sul fiume Bisenzio (590 mila euro, impegnati a dicembre 2017, su un costo di 1,1 mln.). <u>Risorse del POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.1.b</u> (azioni integrate per la mobilità) A maggio 2018 sono stati impegnati quasi 3,8 mln.: · 2,5 mln. per il progetto "In bici lungo il Trammino e sul Passo di Barca: il ruolo della mobilità ciclistica a Pisa" (si veda anche sotto "Sistema integrato Arno-Bonifica"); · oltre 1,2 mln. (costo totale 1,8 mln.) per il progetto "Istrice" della Provincia di Livorno (capofila; al bando regionale hanno preso parte anche i Comuni di Livorno, Cecina e Rosignano Marittimo). In particolare, sono stati impegnati 646 mila euro (costo 900 mila euro) per realizzare a Livorno una velostazione, corsie preferenziali per le linee urbane del trasporto pubblico locale e nuovi ciclo posteggi. Alcuni interventi sono conclusi, altri sono stati avviati, per altri sono in corso le procedure di gara per l'affidamento dei lavori.
Mobilità ciclabile: Infrastrutture ciclabili di interesse regionale, Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica - FSC 2014-2020	Sono stati impegnati 7,6 mln. nell'ambito del Piano operativo infrastrutture dei fondi FSC 2014-2020 per le infrastrutture ciclabili di interesse regionale, Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica (si veda anche sotto). A giugno 2019 sono stati ammessi al finanziamento 14 progetti (9 sono stati finanziati completamente e 1 in parte); 7,2 mln. sono stati assegnati a progetti che riguardano la ciclopista dell'Arno; 348 mila euro per la Ciclopista Tirrenica). A gennaio 2020 la Regione e il MIT hanno firmato la convenzione per regolare il finanziamento.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	A dicembre 2019 sono inoltre stati impegnati 143 mila euro regionali, come anticipazione a favore degli ultimi 4 progetti in graduatoria; a maggio 2021 è stata approvata la Convenzione per l'uso delle risorse regionali assegnate ai Comuni di Subbiano, Gaiole in Chianti, Calcinaia e Pisa ed è stato stabilito il termine per concludere la progettazione definitiva (il 30/09/2021). I Comuni di Subbiano, Calcinaia e Pisa hanno consegnato il progetto definito, mentre il Comune di Gaiole in Chianti ha chiesto una proroga (da valutare): a novembre 2021 la Giunta ha quindi deciso di co-finanziare i progetti presentati dai Comuni di Subbiano, Calcinaia e Pisa con altri 1,4 mln., impegnati a dicembre 2021, rispetto alla quota già impegnata in anticipazione (il costo complessivo dei 3 progetti è di oltre 3,1 mln.). A dicembre 2021 sono stati impegnati oltre 88 mila euro regionali per opere di completamento dell'intervento del Comune di Montignoso (già finanziato con 348 mila euro – si veda sopra). Ad agosto 2022 la Giunta ha fornito indirizzi per l'attuazione degli interventi sulle infrastrutture ciclabili di interesse regionale selezionati nell'ambito della procedura approvata dalla Giunta a luglio 2018 che ha definito i criteri per il finanziamento delle proposte progettuali e degli elementi essenziali per l'attuazione del piano operativo degli interventi per le infrastrutture ciclabili di interesse regionale "Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica, e finanziati sia con le risorse PSC 2014-2020 che con i fondi regionali; l'importo complessivo massimo disponibile per far fronte agli incrementi dei costi verificatosi negli ultimi mesi è di 2,5 mln. (risorse regionali: 1,1 mln. sull'annualità 2023 e 1,4 mln. sull'annualità 2024); in questo ambito, a settembre 2022 sono stati impegnati 292 mila euro a favore del Comune di Figline e Incisa Valdarno, per l'ulteriore finanziamento del progetto "Sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica - Tratto da confine con Provincia di Arezzo a Incisa - Realizzazione della passerella sul Cesto".
Mobilità ciclabile: interventi Ciclopista Tirrenica	<u>Ciclopista Tirrenica</u> Il tracciato toscano è di 415,2 chilometri (di cui 123,6 chilometri già realizzati, circa il 30%), compresi i collegamenti multimodali con stazioni ferroviarie e porti, tra cui quello di Piombino che permette di inserire l'Isola d'Elba nel tracciato della Ciclovía; 22,3 chilometri sono stati progettati e 269,3 chilometri sono da progettare. L'itinerario della Ciclopista è stato inserito tra le 10 ciclovie turistiche di interesse nazionale con la L 50/2017. Ad aprile 2017 le Regioni Toscana, Lazio e Liguria hanno firmato un protocollo per definire condizioni e modi per l'individuazione e la messa in esercizio dell'itinerario ciclabile nazionale "Ciclovía Tirrenica" tra Ventimiglia e Roma, connesso con altri itinerari di interesse nazionale ed europeo. Ad aprile 2019 il MIT e le Regioni Toscana, Lazio e Liguria hanno <u>firmato il protocollo d'intesa per la progettazione e realizzazione della Ciclovía turistica Tirrenica</u> (la Toscana è il soggetto attuatore della fase di progettazione di fattibilità tecnico economica). Per i primi lotti funzionali della ciclovía sono stati stanziati dal MIT quasi 15,4 mln. (di cui quasi 5,4 mln. per la Toscana). A novembre 2019 le Regioni Toscana, Liguria, Lazio e FIAB hanno firmato l'accordo per la progettazione e realizzazione della Ciclovía turistica Tirrenica con l'obiettivo di definire le procedure necessarie per redigere e approvare il progetto di fattibilità della Ciclovía, le modalità attuative e la ripartizione del finanziamento. A marzo 2019 è stato inaugurato un <u>ponte sul Fiume Ombrone</u>, in acciaio e materiali ecocompatibili, funzionale al completamento dell'itinerario ciclabile tirrenico ed al collegamento ciclopedonale ed equestre tra il Parco e la viabilità locale nel Comune; l'accordo con gli enti interessati è stato firmato a maggio 2015 e le risorse, 500 mila euro (su un costo 1,8 mln.), sono state impegnate ad agosto 2015. A luglio 2019 la Regione Toscana e il Comune di Castiglione della Pescaia hanno firmato un accordo di programma, modificato a luglio 2020, per realizzare un tratto della Ciclopista nel territorio del Comune (diviso in 4 lotti; costo 3,3 mln.); sono stati impegnati 2,3 mln. (1,9 mln. regionali a settembre 2019; quasi 348 mila euro di risorse FSC 2014-2020 a ottobre 2020, utilizzate per una parte dei lotti 3° e 4°). Il termine dei lavori è stato posticipato a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19. Sono in corso di progettazione i lotti funzionali previsti dall'Accordo. A novembre 2020 è stato approvato il progetto esecutivo del Lotto 4 del Ciclovía Tirrenica, tratto di ciclabile della zona tra il bivio delle Rocchette (Roccamare) ed il confine con territorio del Comune di Grosseto (Marina di Grosseto). A novembre 2020 la Giunta ha approvato l'<u>accordo di programma per realizzare il tratto della Ciclopista Tirrenica nel Comune di Grosseto</u>. Per realizzare il progetto, suddiviso in due lotti funzionali, è previsto un costo di 2 mln.: · 1,2 mln. per il lotto 1: collegamento tra il Ponte sul Fiume Ombrone in località la Barca e Principina a Mare, di cui quasi 1,1 mln. a carico delle Regioni (impegnati a dicembre 2020;) e quasi 147 mila euro carico del Comune di Grosseto. Si prevede di completare l'intervento entro ottobre 2022; · 780 mila euro per il lotto 2: collegamento tra Marina di Grosseto ed il percorso esistente per Castiglione della Pescaia, compreso l'attraversamento del Canale San Leopoldo

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	(Fiumara), di cui quasi 427 mila euro a carico delle Regione (impegnati a dicembre 2020) e oltre 353 mila euro a carico del Comune di Grosseto. Si prevede di completare l'intervento entro dicembre 2022. Ad aprile 2021 è stata disposta l'aggiudicazione efficace del "Servizio di ingegneria ed architettura di progettazione di fattibilità tecnica ed economica della Ciclovia Tirrenica" (sono stati impegnati oltre 678 mila euro); il progetto di fattibilità tecnico economica dell'itinerario da Ventimiglia a Roma della Ciclovia tirrenica è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) a fine agosto 2021, ed è la base di riferimento per formulare le proposte dei lotti prioritari da realizzare con i fondi statali di cui al DM 517/2018 e con i fondi PNRR. A settembre 2021 la Giunta ha preso atto dell'avvenuta consegna al MIMS del progetto di fattibilità tecnico economica della Ciclovia Tirrenica comprensivo del tratto toscano che si estende dal comune di Carrara, al confine con la Regione Liguria, al Comune di Capalbio, al confine con la Regione Lazio; sono stati individuati i tratti prioritari da proporre al MIMS per il finanziamento: il Tratto apuano-versiliese dal confine regionale (Comune di Carrara) al Comune di Viareggio (interventi di completamento e messa in sicurezza da finanziare con fondi statali: DM 517/2018); Tratto costa sud dal Comune di Piombino al Comune di Capalbio (interventi di completamento e messa in sicurezza da finanziare). A fine dicembre 2021 sono stati impegnati 548 mila euro per ulteriori spese di progettazione e servizi supplementari. Per la progettazione, la promozione e la realizzazione di alcuni tratti della ciclopista, nel 2016 sono stati firmati 3 <u>protocolli territoriali</u>: · a marzo per il tratto di pertinenza dei Comuni della Provincia di Grosseto, anche con azioni coordinate per l'inserimento della Ciclopista Tirrenica negli itinerari nazionali ed europei, attraverso la partecipazione a bandi nazionali e dell'UE; · a maggio per i tratti relativi agli itinerari ciclabili dell'Isola d'Elba e dei Comuni delle Province di Livorno, Pisa, Lucca e Massa Carrara. A giugno 2022 la Giunta ha approvato l'atto d'indirizzo per l'attuazione degli interventi finanziati da fondi statali e PNRR nell'ambito delle Ciclovie turistiche d'interesse nazionale: · ha confermato quali tratti prioritari il Tratto apuano-versiliese, dal confine regionale con la Regione Liguria al Comune di Viareggio, comprensivo del tratto ricadente nel Comune di Fosdinovo ricompreso all'interno del lotto che verrà realizzato da parte della Regione Liguria, da finanziare con <u>fondi statali di cui al DM 517/2018 (quasi 5,4 milioni)</u>, e il Tratto costa sud dal Comune di Piombino al Comune di Capalbio da finanziare con i <u>fondi PNRR assegnati con DM 4/2022 (oltre 17,4 mln.)</u>; si veda anche sotto, "Mobilità ciclabile: Ciclovie Turistiche di interesse nazionali finanziate con PNRR e fondi statali"). In tutto sono circa 22,8 mln.; · ha individuato, per ognuno dei tratti, l'articolazione in lotti funzionali e i relativi soggetti attuatori per la realizzazione delle opere: Lotto 1A Fosdinovo, all'interno del Comune di Fosdinovo – soggetto attuatore Regione Liguria; Lotto 1B - Apuano, dal Comune di Carrara (confine regionale) al Comune di Montignoso (confine Provincia di Lucca) – soggetto attuatore Provincia di Massa Carrara; Lotto 1C - Versiliese, dal Comune di Forte dei Marmi (confine Provincia di Massa Carrara) al Comune di Viareggio fino al Canale Burlamacca - soggetto attuatore Comune di Viareggio; Lotto 2A - Sterpaia, tratto compreso nel comune di Piombino dalla sinistra idraulica del fosso Acqua viva fino al confine comunale con Follonica – soggetto attuatore Comune di Piombino direttamente o tramite altro soggetto dallo stesso individuato; Lotto 2B - Costa della Maremma, tratti di completamento compresi nella provincia di Grosseto dal Comune di Follonica al Comune di Capalbio - soggetto attuatore Provincia di Grosseto. Per il tratto "Fosdinovo", in territorio ligure dovrà essere approvato uno specifico accordo con la Regione Liguria. Nell'ambito degli interventi previsti dal PNRR, ad agosto 2022 la Giunta: ha approvato l'Accordo di collaborazione tra la Regione e la Provincia di Grosseto per il completamento e l'approvazione del progetto definitivo del lotto 2b - costa della Maremma della ciclovia Tirrenica; ha stanziato 265 mila euro (sul 2022-2023) a favore della Provincia di Grosseto. A ottobre 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di collaborazione con la Provincia di Massa Carrara per il completamento e l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1B - Apuano. Ciclovia Tirrenica, per cui sono disponibili 56 mila euro sul 2023 (risorse del DM 517/2018). A ottobre 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di programma con la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e la società Parchi Val di Cornia (cui

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	aderiscono, tra gli altri, i Comuni di Piombino, Campiglia Marittima, San Vincenzo, Suvereto e Sassetta), per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi relativi al Lotto 2A - Costa sud della Ciclovia Tirrenica, nell'ambito della misura M2C2I4.1 del PNRR; per le attività riferite all'intervento sono stati destinati a favore del Comune di Piombino oltre 971 mila euro (per gli anni 2022-2025). <u>Interventi di sviluppo e messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali (DM 468/2017)</u> A marzo 2019 il MIT e la Regione Toscana hanno firmato la convenzione per il trasferimento dei fondi statali per l'attuazione dell'intervento presentato dal Comune di Livorno, il completamento dell'asse ciclabile nord-sud della città con il collegamento alla Stazione centrale, corrispondente al tracciato della Ciclovia Tirrenica (8 km, dal confine con Pisa a Calafuria). A dicembre 2019 la Giunta ha approvato la convenzione con il Comune per realizzare l'intervento e sono state impegnate le risorse, 1,3 mln. (oltre 382 mila euro a dicembre 2021 sul 2023), su un costo di 2,5 mln. coperti con risorse comunali. È in corso una revisione del Progetto da parte del Comune di Livorno con l'avvio della realizzazione dei primi lotti. <u>Il Progetto INTENSE</u> La Regione Toscana ha inoltre partecipato, con Liguria, Regione Provenza-Alpi Marittime-Costa Azzurra, Corsica e Sardegna, al <u>Progetto INTENSE</u>, nell'ambito del Programma "Interreg Italia-Francia (Maritime) 2014-2020", per promuovere un sistema di itinerari turistici sostenibili, di cui fa parte la ciclovia Tirrenica, e valorizzare il patrimonio naturale-culturale dei territori interessati. Il progetto è stato ammesso a un finanziamento di 5,1 mln., di cui 1 mln. per la Toscana, capofila, ed è stato avviato a maggio 2017. A novembre 2019 è stato inaugurato il tratto di Ciclovia Tirrenica che va dal Ponte dell'Ombone al centro visite del Parco. I dati relativi all'itinerario INTENSE e della Ciclovia Tirrenica sono stati presentati a novembre 2019. Nell'ambito delle attività relative al progetto Intense, alla fine di marzo 2018 la Giunta ha approvato: l'accordo con l'Ente Parco regionale della Maremma per la progettazione e interventi su un tratto di Ciclovia Tirrenica che va dal Ponte dell'Ombone al centro visite del Parco (inaugurato a novembre 2019); gli addendum agli accordi con i Comuni di Monte Argentario e Massa rispettivamente per la progettazione del tratto di pertinenza della Ciclovia Tirrenica di collegamento tra località Santa Liberata e Porto Santo Stefano e per la progettazione e realizzazione di un tratto ciclabile che collega la stazione ferroviaria di Massa alla Ciclovia Tirrenica; l'accordo con il Comune di Fossdinovo per la realizzazione del tratto di collegamento con il sistema ciclabile ligure. Nel 2019 sono stati firmati altri due accordi con l'Ente Parco Regionale della Maremma e il Comune di Grosseto, rispettivamente per la realizzazione di un itinerario ciclabile collegato alla Ciclovia Tirrenica e la progettazione di un tratto di Ciclovia Tirrenica. Tutti gli interventi oggetto degli accordi sono stati conclusi entro dicembre del 2020.
Mobilità ciclabile: interventi Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica	<u>Il Sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno-Sentiero della Bonifica.</u> Il percorso principale della Ciclovia 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 350 km, di cui il 46% è realizzato, il 18% è in corso di realizzazione e il 36% è in corso di progettazione. Comprendendo anche i collegamenti multimodali con le stazioni ferroviarie, i collegamenti con i centri urbani o con luoghi di interesse e lungo i principali affluenti, il Sistema comprende circa 485 km di percorsi. A giugno 2015 la Regione Toscana e i soggetti interessati hanno firmato un Accordo (integrato a dicembre 2016, dicembre 2017, e febbraio 2019) per definire modalità, tempistiche e iter procedurale per la realizzazione dei primi interventi prioritari e particolarmente strategici e per la progettazione dell'intera opera del Sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno-Sentiero della Bonifica. A dicembre 2020 sono stati firmati altri atti integrativi dell'Accordo, per realizzare, relativamente al Casentino, il Tratto da Stia a Ponte Buriano, 2° stralcio, 3° lotto e per completare il finanziamento e la realizzazione dell'intervento "Tratto Signa – Stazione Ferroviaria di Montelupo Fiorentino"; a marzo 2021 la Giunta ha approvato il quinto atto integrativo all'Accordo, tra Regione e Unione dei Comuni montani del Casentino, per il Tratto da Stia a Ponte Buriano: in quest'ambito, a maggio 2021 sono stati impegnati 351 mila euro (compresi nei 9,7 mln., si veda sotto) per l'intervento di ripristino spondale di alcuni tratti del Fiume Arno franati a monte del centro abitato di Poppi (intervento sul tratto del fiume Arno in Casentino: 2° stralcio 2° lotto – interventi di seconda fase). Considerato il rallentamento delle attività previste a causa dell'emergenza epidemiologica dovuta al COVID-19, la Giunta ha differito il termine di validità dell'Accordo principale prima dal 31/12/2020 al 30/06/2022 (dicembre 2020) e poi fino al 30/06/2024 (giugno 2022). Da maggio 2016 sono stati inaugurati diversi tratti della Ciclovia, di cui gli ultimi sono: il tratto

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	di collegamento tra la Ciclovia dell'Arno e il Sentiero della Bonifica (8 km; luglio 2019), il tratto iniziale della Ciclovia ("della sorgente"), da Stia alla zona industriale di Castel San Niccolò e da Ponte a Poppi a Bibbiena (16 km; settembre 2019). Nel corso del 2020 sono iniziati lavori nei Comuni di San Miniato e Montopoli, Cascina e Pontedera, Scandicci; nel corso del 2021 nel Comune di San Giovanni Valdarno. A luglio 2021 sono terminati i lavori di realizzazione di un tratto di collegamento tra la Ciclopista dell'Arno e la tramvia nel Comune di Scandicci e a settembre 2021 sono terminati i lavori sulle parti strutturali della nuova passerella ciclopedonale tra Badia a Settimo e San Donnino a Firenze (restano da completare opere di dettaglio e di finitura). Sono inoltre iniziati i lavori di realizzazione del ponte ciclopedonale sull'Arno Cisanello-Riglione a Pisa. Nel febbraio 2022 sono iniziati i lavori di completamento del tratto iniziale della Ciclovia da Stia ad Arezzo (28 km). Per realizzare il <u>Sistema integrato Arno-Bonifica</u> sono utilizzate risorse regionali, statali e dell'UE. Sono stati impegnati: · quasi 9,7 mln. (di cui 2 mln. sul 2021-2022) di fondi regionali per gli interventi previsti dall'accordo di giugno 2015; · 2 mln., inerenti il Piano nazionale della sicurezza stradale e destinati al cofinanziamento di interventi di sviluppo e messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, per l'intervento presentato dal Comune di San Giovanni Valdarno (costo totale di 2,5 mln.: oltre 1 mln. statale, 966 mila euro regionali e 500 mila euro comunali di cui 204 mila dal Comune di San Giovanni Valdarno, 227 mila dal Comune di Montevarchi, 69 mila dal Comune di Bucine) relativo al tratto della Ciclovia nel Valdarno aretino, comprendente i tratti nei Comuni di Bucine, Montevarchi e San Giovanni. A dicembre 2018 è stata firmata la convenzione tra la Regione e il Comune di San Giovanni Valdarno per la realizzazione dell'intervento, diviso in due lotti; · 8,2 mln. circa di risorse POR FESR 2014-2020 e regionali: quasi 5,3 mln. a maggio e luglio 2018 e dicembre 2021 nell'ambito dell'Azione 4.6.4.a.1, (si veda anche sopra, "Mobilità sostenibile in ambito urbano"). L'intervento presentato dal Comune di Firenze per il tratto compreso tra Firenze e Scandicci è rimasto escluso dal finanziamento per carenza di risorse ed è stato finanziato nell'ambito del programma FSC ex POR (si veda anche sotto); nell'ambito dell'Azione 4.6.4.a.2, a dicembre 2017 sono stati impegnati 374 mila euro per l'intervento del Comune di Scandicci (si veda anche sopra, "Mobilità sostenibile in ambito urbano"); 2,5 mln. per il progetto "In bici lungo il Trammino e sul Passo di Barca: il ruolo della mobilità ciclistica a Pisa", nell'ambito dell'Azione 4.6.1.b, che prevede azioni integrate per la mobilità (si veda anche sopra, "Mobilità sostenibile in ambito urbano"); · 7,2 mln. (su 7,6 mln) nell'ambito del <u>Piano operativo infrastrutture dei fondi FSC 2014-2020</u> (si veda anche sopra); · oltre 1,1 mln. (novembre 2021) nell'ambito dei fondi FSC ex POR - secondo l'Accordo Stato-Regione Toscana del 10 luglio 2020 per la riprogrammazione dei PO dei Fondi strutturali 2014-2020, finanziato con delibera del CIPESS 40/2020 e 26/2021: è stata approvata la convenzione con i Comuni di Firenze e Scandicci per realizzare l'intervento "Ciclopista dell'Arno Firenze – Scandicci" (Azione 4.6.4.a.1, intervento finanziabile ma non finanziato). Il tratto fra le località di Vallina e Candeli coincide con la Ciclovia del Sole (si veda sotto). <u>Manutenzione dei tracciati realizzati e in fase di realizzazione delle ciclovie di interesse regionale</u> (LR 77/2017, come modificata dalla LR 98/2020). La legge prevede la concessione di finanziamenti per la manutenzione della rete ciclabile di interesse regionale, previa stipula di specifici accordi con i soggetti pubblici interessati. A settembre 2018 la Giunta ha approvato i criteri per definire la convenzione per il cofinanziamento Regione - Enti Locali. A novembre 2018 sono stati impegnati (considerando le economie) oltre 162 mila euro, per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria per i tratti già realizzati lungo il Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della bonifica. Sono state firmate: le convenzioni approvate a dicembre 2018 relative al 2018-2019, negli ambiti Casentino, Provincia di Arezzo, Valdarno inferiore, Città Metropolitana di Firenze; le convenzioni relative al 2020-2022 negli ambiti Casentino, Valdarno Inferiore e Città Metropolitana di Firenze; la convenzione relativa al 2020 e al 2021 per l'ambito Provincia di Arezzo. È stata firmata una convenzione per la manutenzione straordinaria, per il 2020 dell'ambito Casentino. Ad agosto 2021 sono stati impegnati quasi 53 mila euro nell'ambito della convenzione con la Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione straordinaria ed il ripristino di 3

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	passerelle in legno sul Tratto Signa – Stazione Ferroviaria di Montelupo Fiorentino Lotto 1 Montelupo della Ciclovia dell’Arno (Sistema integrato Ciclovia dell’Arno – Sentiero della Bonifica). Nel 2021 sono stati impegnati quasi 167 mila euro per gli interventi di manutenzione ordinaria.
Mobilità ciclabile: Ciclovie Turistiche di interesse nazionali finanziate con PNRR e fondi statali (DM 517/2018)	<u>Le risorse del PNRR - M2C2I4.1 - Rafforzamento della mobilità ciclistica. Ciclovie turistiche</u> Con il DI 4/2022, a gennaio 2022 Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministro della Cultura e il Ministro del Turismo, ha assegnato e ripartito 400 mln. complessivi (per gli anni dal 2021 al 2026, di cui 150 mln. di fondi statali a legislazione vigente); alla Toscana sono stati assegnati: - oltre 17,4 mln. per la Ciclovia Tirrenica (su 44,5 mln. complessivi; si veda anche sopra, “Ciclovia Tirrenica”); conseguentemente le Regioni Liguria, Toscana e Lazio hanno individuato tre ulteriori lotti prioritari (uno per Regione); - oltre 5,4 mln. per la Ciclovia del Sole (su 22,5 mln. complessivi), che si aggiungono alle risorse del DM 517/2018 già assegnate con l’Accordo di Programma di dicembre 2021 (si veda qui sotto, Ciclovia del Sole). <u>Ciclovia del Sole Verona-Firenze</u> La Ciclovia è inserita tra le 10 ciclovie turistiche di interesse nazionale ed è parte integrante di EuroVelo 7, l’itinerario ciclabile che attraversa l’Europa da Capo Nord fino a Malta. Il tratto toscano sarà lungo 155 km e in parte coinciderà con la Ciclovia dell’Arno (48 km). Di seguito i fatti salienti del periodo 2016-2020: - a luglio 2016 le Regioni Toscana, Emilia Romagna (capofila), Lombardia e Veneto, il MIT e il MIBACT, hanno firmato un primo protocollo di intesa per la progettazione e realizzazione dell’opera, aggiornato ad aprile 2019 per tenere conto delle nuove direttive del MIT (di novembre 2018). A gennaio 2017 è stato firmato un accordo di collaborazione fra le Regioni e la Città Metropolitana di Bologna individuata quale soggetto attuatore della progettazione per l’intero tracciato. A settembre 2020 il MIT ha assegnato 16 mln. alle Regioni interessate dal tracciato Verona – Firenze per finanziare i primi lotti della ciclovia; sono disponibili 4,2 mln. (vedi anche sotto; costo 7,4 mln.) per realizzare il tratto Pistoia-Campi Bisenzio, collegato alla Ciclovia dell’Arno; - a novembre 2020 la Regione e gli enti locali competenti, hanno firmato il protocollo d’intesa per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto toscano della Ciclovia del Sole, approvato dalla Giunta a marzo; - a dicembre 2020 la Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, le Province di Pistoia e Prato, i Comuni di Campi Bisenzio, Montale, Montemurlo, Pistoia, Prato e Signa, hanno firmato l’accordo di collaborazione <u>per la progettazione</u> degli interventi relativi al Tronco 2 della Ciclovia del Sole, tratto Verona-Firenze; sono stati impegnati 400 mila euro (di cui 250 mila sul 2022) a favore del Comune di Prato, individuato dall’accordo quale soggetto attuatore della progettazione. A settembre 2021 è stata avviata la progettazione definitiva del tronco 2 e a dicembre 2021 la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, le Province di Pistoia e Prato, i Comuni di Campi Bisenzio, Montale, Montemurlo, Pistoia, Prato, Signa, Cantagallo e Sambuca Pistoiese, hanno firmato un accordo per la progettazione e realizzazione degli interventi relativi al tronco 2 e per la progettazione del tronco 3 della ciclovia del sole, tratto Verona-Firenze. Per realizzare l’intervento sono disponibili 4,2 mln. su un costo 7,4 mln., impegnati a fine dicembre (quasi 1,2 mln. a favore del Comune di Pistoia, quasi 1,1 mln. a favore del Comune di Montemurlo, quasi 968 mila euro a favore del Comune di Prato, 998 mila euro a favore della Città Metropolitana di Firenze). Nel territorio fiorentino il lotto funzionale prioritario Tronco 2 della Ciclovia <u>si innesta al sistema integrato Ciclovia dell’Arno e al sistema ciclabile metropolitano</u> (si veda anche sopra). A luglio 2021 sono iniziati lavori per realizzare la nuova pista ciclopedonale e il ponte sul Bisenzio, tra la Rocca Strozzi e via delle Corti, lungo il Bisenzio. A marzo 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; considerato che nel tratto del territorio fiorentino il lotto funzionale prioritario del Tronco 2 della Ciclovia del Sole si innesta al Sistema Integrato della Ciclovia dell’Arno e al “sistema ciclabile metropolitano”, la Città Metropolitana di Firenze, in accordo con la Regione Toscana, ha individuato una tratta, la “Ciclovia Scandicci – Lastra a Signa - Signa”, per completare il sistema ciclabile metropolitano e ampliare il Sistema Integrato della Ciclovia dell’Arno, connettendosi inoltre con la Ciclovia del Sole.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	A giugno 2022 la Giunta ha approvato un atto d'indirizzo per l'attuazione degli interventi relativi alla Ciclovía del Sole finanziati con il PNRR; la Giunta conferma i lotti del tronco II e i relativi soggetti attuatori già individuati dall'Accordo di programma firmato a dicembre 2021, per dare copertura economica con i fondi di cui al DM 4/2022 a tutte le opere previste dal progetto di fattibilità tecnico economica. Il tronco 3, da Pistoia al confine regionale, è individuato quale altro lotto prioritario da candidare nell'ambito del programma PNRR.
Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie urbane"	<u>Le risorse del PNRR</u> A dicembre 2021 il MIMS (DM 509/2021) ha stabilito la ripartizione delle risorse del PNRR (M2C2 14.1 - "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie urbane"), complessivamente 150 mln. per gli esercizi dal 2022 al 2026, per rafforzare la mobilità ciclistica, in particolare costruendo km aggiuntivi di piste ciclabili urbane e metropolitane, da realizzare nelle città che ospitano le principali università, da collegare a nodi ferroviari o metropolitani, ad opera dei Comuni. Gli interventi, considerando anche quelli finanziati con il decreto 344/2020, dovranno garantire la realizzazione, entro il 30 giugno 2026, di 365 km di piste ciclabili urbane e metropolitane, in Comuni con più di 50.000 abitanti. Rispetto alle risorse complessive, 200 mln. di cui 50 mln. a legislazione vigente e 150 mln. dal dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF), sono disponibili 5,51 mln. per realizzare in Toscana 20 km di piste ciclabili: 9 km a Firenze (con 2,4 mln.), 5 km a Siena (con 1,4 mln.) e 6 km a Pisa (con 1,7 mln.).
Realizzazione delle estensioni del sistema tramviario nell'area metropolitana e collegamento verso Prato	La LR 77/2017 (come modificata dalle LLRR 98/2020 e 55/2021), autorizza la Giunta ad erogare contributi straordinari (vedi in particolare sotto): per lo sviluppo della progettazione del sistema tramviario fiorentino e la sua estensione nell'area metropolitana fino a 7,2 mln. (2,9 mln. nel 2022 e 4,3 mln. nel 2023), previa stipula di specifici accordi con i soggetti pubblici interessati; fino a 100 mila euro, nel 2022, per la progettazione di fattibilità tecnico economica per l'estensione della linea tramviaria 1 verso l'ospedale Meyer; per realizzare interventi per l'estensione verso Bagno a Ripoli del sistema tramviario dell'area metropolitana fiorentina fino a 70 mln. nel 2023 – 2024 (16 mln. per il 2023 e 54 mln. per il 2024, si veda anche sotto). A giugno 2021 la Giunta ha espresso parere favorevole (integrato a luglio 2021) sul progetto definitivo del sistema tramviario fiorentino linea 3 II lotto (tratta Libertà Bagno a Ripoli, Linea 3.2.1). A novembre 2021 la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, i Comuni di Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Firenze, Prato, Sesto Fiorentino e Scandicci, hanno firmato l'accordo di programma (approvato a giugno 2021 dalla Giunta e a dicembre dal Presidente della stessa) per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'area metropolitana e per il collegamento infrastrutturale metropolitano fra le città di Firenze e Prato. Le finalità dell'accordo sono: - definire il quadro strategico di riferimento per il sistema di mobilità collettiva a guida vincolata nell'area metropolitana, comprensivo del completamento della rete tramviaria fiorentina, delle sue estensioni metropolitane e del prolungamento di tale sistema fino alla città di Prato lungo la dorsale strategica "Firenze Peretola – Prato Est Museo Pecci - Prato area ex-Banci" (da progettare); - definire le modalità di attuazione dell'estensione tramviaria 3.2.1 "Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli" (17 fermate su 7,2 Km); - individuare le modalità per l'avvio e la prosecuzione delle progettazioni, e definire le strategie per il reperimento delle necessarie risorse finanziarie. L'Accordo prevede il cronoprogramma delle attività per: - realizzare le linee/lotti tramviari con copertura economica finanziaria completa (variante alternativa al centro storico, linea 4.1 da Leopolda a Le Piagge, linea 3.2.1 "Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli" e linea 3.2.2 "Piazza della Libertà – Rovezzano"; - proseguire le progettazioni relative alle estensioni tramviarie verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino; - avviare lo studio relativo al corridoio "Firenze Peretola – Prato Est MuseoPecci - Prato area ex-Banci" per individuare il sistema di trasporto più adeguato; - progettare le tratte di estensione della linea tramviaria 1: verso nord, "capolinea Careggi - Ospedale Pediatrico Meyer"; verso sud "capolinea Villa Costanza - Torre Rossa" (Comune di Scandicci);

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	- progettare i collegamenti fra la rete tramviaria principale, come definita dall'accordo stesso, e i principali poli attrattori (presidi ospedalieri metropolitani, hub intermodali, eventuali bracci di connessione circolare fra le linee tramviarie esistenti e di progetto). <u>La risorse per la linea tramviaria 3.2 "Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli":</u> - per la progettazione definitiva sono stati impegnati quasi 3 mln. regionali (dicembre 2018 e agosto 2020) su quasi 4 mln. disponibili (825 mila euro del Comune di Firenze, 144 mila euro del Comune di Bagno a Ripoli). A luglio 2021 la conferenza dei servizi ha dato il via libera al progetto definitivo. - per realizzare la linea è stimato un costo di oltre 305,1 mln.: oltre 200,6 mln. di fondi statali del DM 607/2019 (di cui 150 mln. <u>finanziati con il PNRR</u> – DM 448/2021); 70 mln. di fondi regionali nel 2023-2024 (LR 55/2021), 10 mln. di risorse FSC 2014-2020 (prima POR FESR 2014-2020, riprogrammati a causa dell'emergenza COVID-19 e ridotti a ottobre 2021 dopo la rimodulazione del Piano Sviluppo e Coesione della Regione Toscana per finanziare la spesa sanitaria); le risorse restanti sono da reperire fra gli Enti Locali e il soggetto privato. <u>Le risorse per le estensioni verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.</u> - per la progettazione al livello di fattibilità tecnica economica e relativa verifica sono previsti oltre 3,1 mln., di cui 2,4 mln. regionali e il resto dei Comuni di Firenze (320 mila euro), Sesto Fiorentino (170 mila), Campi Bisenzio (260 mila). - per la progettazione definitiva e verifica delle estensioni tramviarie, basato sulle risultanze del progetto di fattibilità tecnico in corso, è stimato un fabbisogno di oltre 5,8 mln. (di cui al massimo il 90% regionale): quasi 2,8 mln. per la Linea 2.2 "Aeroporto-Sesto Fiorentino" (2,5 mln. regionali); 3,7 mln. per la Linea 4.2 "Le Piagge – Campi Bisenzio" (oltre 3,3 mln. regionali); - per le opere sono disponibili: 166 mln. statali per la Linea 4.1 "Leopolda - Le Piagge", destinate al Comune di Firenze. Sono inoltre previsti: 100 mila euro per finanziare studi di approfondimento preliminare sul corridoio "Firenze-Prato"; 100 mila euro per finanziare la progettazione di fattibilità tecnico-economica dell'estensione della linea 1 tratta "Capolinea Careggi – Ospedale Pediatrico Meyer" (sono in corso le attività relative alla redazione del PFTE da parte del Comune di Firenze). Il DM 448/2021 prevede 222,5 mln. di <u>risorse del PNRR</u> per l'estensione della Linea 4 "Le Piagge – Campi Bisenzio". È stato approvato Il progetto di fattibilità tecnico economica. Ad agosto 2022 la Giunta ha: - sostituito i disciplinari approvati nel 2018 e 2019, integrandone le attività con quanto previsto dall'accordo di programma del 2021, per le progettazioni definitive della linea 4.2 verso il Comune di Campi Bisenzio e della linea 2.2 verso il Comune di Sesto Fiorentino e per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnico-economica dell'estensione della linea 1 "Capolinea Careggi – Ospedale Pediatrico Meyer"; - approvato i disciplinari per le modalità di rendicontazione della spesa e di erogazione del contributo assegnato al Comune di Firenze: "Interventi strategici progettazione estensioni tramviarie del sistema metropolitano fiorentino - Linee verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino, estensione linea 1 verso il Meyer" (per le risorse si veda sotto); "Interventi strategici progettazione estensioni tramviarie del sistema metropolitano fiorentino - Linea 3.2.1 Piazza della Libertà – Bagno a Ripoli" (per la progettazione definitiva e la verifica preventiva della progettazione è previsto un costo di 3,1 mln.) Le prestazioni del disciplinare dell'estensione delle Linee verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino e della linea 1 verso il Meyer sono: - la progettazione di fattibilità tecnico – economica delle tratte "Aeroporto Peretola – Polo Scientifico nel Comune di Sesto Fiorentino (linea 2.2) e "Le Piagge - Comune di Campi Bisenzio (linea 4.2); - la verifica preventiva della progettazione riferita al progetto di fattibilità tecnico-economica delle tratte di cui al punto precedente; - la progettazione definitiva della linea 2.2 "Aeroporto – Sesto Fiorentino"; - la progettazione definitiva della linea 4.2. "Le Piagge - Campi Bisenzio", una volta reperite le risorse; - la verifica preventiva della progettazione riferita ai progetti definitivi delle linee 2.2 e 4.2; - la progettazione di fattibilità tecnico – economica dell'estensione di linea 1

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	"Capolinea Careggi – Ospedale Pediatrico Meyer. Il contributo complessivo per queste attività è di 8,3 mln. di cui: 2,4 mln. finanziati dalla LR 82/2015 (progettazione estensione del sistema tramviario verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio) e 5,9 mln. finanziati dalla LR 77/2017, di cui oltre 5,8 mln. in conto capitale per le linee 2.2. "Aeroporto-Sesto Fiorentino" (2,5 mln.) e 4.2. "Le Piagge – Campi Bisenzio" (oltre 3,3 mln.), e 100 mila euro per la progettazione di altre tratte (per prima la linea 1 tratto nord "Capolinea Careggi – Ospedale Pediatrico Meyer). A settembre 2022 sono stati impegnati 2,3 mln. (rispetto ai 3,3 mln. regionali; costo 3,7 mln.) per la progettazione definitiva della linea 4.2 Le Piagge Campi Bisenzio. <i>È in fase di prefattibilità il collegamento metropolitano Firenze – Prato.</i> <u>Il sistema tramviario a Firenze.</u> La linea 2 "Firenze Aeroporto – Piazza dell'Unità d'Italia" è entrata in servizio a febbraio 2019. La linea 3.1 della tramvia, che si congiunge alla linea 1 (operativa dal febbraio 2010) formando la linea "Leonardo" (da Villa Costanza al polo ospedaliero-universitario di Careggi), è entrata in servizio a luglio 2018). Nel 2022, fino a maggio, hanno viaggiato sulle linee T1, Leonardo, e T2, Vespucci, oltre 12 milioni di passeggeri (in tutto il 2021 sono stati 21,4 milioni). L'avanzamento delle opere, fino alla messa in esercizio delle linee, è oggetto di monitoraggio costante da parte di una apposita Cabina di Regia tra la Regione Toscana, il Comune di Firenze e gli altri Comuni territorialmente competenti.
Mobilità ciclabile: interventi finanziati con il ciclo di programmazione FSC 2021-2027	La Delibera CIPESS 79/2021 ha assegnato alla Toscana quasi 110,9 mln. di risorse in anticipazione su risorse FSC 2021-2027, per finanziare 119 interventi; per 2 interventi sulle ciclovie di interesse regionale (in fase di progettazione definitiva) sono disponibili oltre 4 mln., di cui oltre 3,2 mln. (sul 2022-2024) sono stati impegnati a settembre 2022: · oltre 2,3 mln. (altri 580 mila euro sono disponibili sul 2025) per un tratto della ciclovie Tirrenica a Monte Argentario in Località Santa Liberata – Pozzarello; · 920 mila euro (altri 230 mila euro sono disponibili sul 2025) per la Ciclovie Lucca Pontedera: tratto Lucca – Capannori "dalle fonti alla fontane", tra Lucca e Capannori.
Infomobilità	Il progetto "Sistema integrato di informazione sulla mobilità regionale" (avviato nel 2016) intende garantire agli utenti informazioni sulle modalità di trasporto e la gestione del traffico. Ogni anno la Giunta ha approvato le attività del progetto (per il 2021 ad aprile; per il 2022 a giugno 2022), che è composto di tre azioni interconnesse: · "Newsroom per la social customer care della mobilità regionale", azione gestita da Fondazione Sistema Toscana dal 2016, che permette di fare segnalazioni e chiedere informazioni in tempo reale. Nel Programma di attività 2022 di Fondazione Sistema Toscana (approvato a giugno 2022 dalla Giunta) è previsto l'intervento "Muoversi in Toscana", che prosegue ed estende le attività dell'azione "Newsroom per la social customer care della mobilità regionale". Dal 2016 sono stati impegnati oltre 2,1 mln. (396 mila euro sul 2021). · "Muoversi in Toscana info", che produce un notiziario per radio e canali televisivi (a giugno 2022 è stato approvato il nuovo accordo da firmare con la Città Metropolitana di Firenze; gli altri accordi sono stati firmati a luglio 2021, luglio 2020, a dicembre 2019, settembre 2018, luglio 2017 e novembre 2016). Dal 2016 sono stati impegnati oltre 546 mila euro (91 mila nel 2021). · "Numero verde regionale", per informazioni, segnalazioni e reclami sul trasporto pubblico. Il servizio, avviato a settembre 2016, è in corso. Dal 2016 sono stati impegnati oltre 1,4 mln. (quasi 240 mila euro sul 2022; 1,1 mln. considerando tutto il 2022-2027 nell'ambito della gara d'appalto aggiudicata a febbraio 2022 per 60 mesi). Per 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 impegnati oltre 2,4 mln. (quasi 538 mila euro sul 2022; <i>in particolare, ad agosto 2022 sono stati impegnati quasi 974 mila euro sul 2022-2025, di cui quasi 202 mila sul 2022, parte dei 538 mila</i>). Il contratto per tali attività, firmato ad ottobre 2016 e concluso a settembre 2019, è stato rinnovato per ulteriori 3 anni, fino a settembre 2022, quando è stato firmato il nuovo contratto. Mobimart

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	La Regione Toscana ha inoltre risposto a bandi di cooperazione territoriale di programmi della UE e partecipa: - come capofila, al secondo avviso del Programma Interreg IFM 2014-2020 con il progetto strategico "MobIMarT - Mobilità intelligente mare terra", per promuovere l'accessibilità territoriale con servizi di infomobilità per il trasporto delle persone. Il progetto, ammesso a finanziamento ed avviato ad aprile 2018, è terminato il 31/12/2021 (impegnati oltre 189 mila euro, di cui 70 mila euro sul 2021); - in qualità di partner, al quarto avviso del Programma Interreg IFM 2014-2020 con il progetto semplice "Mobimart Plus", per sviluppare azioni pilota nell'ambito dei sistemi tariffari e della bigliettazione elettronica: l'obiettivo è facilitare l'acquisto dei biglietti e lo spostamento degli utenti. Il progetto, ammesso a finanziamento ed avviato a giugno 2020, è in corso. A maggio 2022 la Giunta ha approvato due accordi, con le Province di Livorno e Lucca, per lo sviluppo del progetto Mobimart Plus, che ha come obiettivo generale lo studio di un sistema di tariffazione integrato e di servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera, con particolare riferimento alla mobilità dei passeggeri, mediante la sperimentazione di azioni pilota mirate a sperimentarne sul territorio la concreta fattibilità. Per la Regione Toscana è prevista, all'interno del progetto, l'attuazione di azioni pilota da parte della Provincia di Lucca e della Provincia di Livorno; sono disponibili 120 mila euro per Livorno e 140 mila per Lucca In totale per il 2016-2022 sono stati impegnati oltre 7,3 mln. (di cui oltre 777 mila euro sul 2022) per le iniziative di infomobilità.

Di seguito il quadro delle risorse relative al Progetto regionale 10 suddivise per obiettivo e fonte di finanziamento e il riepilogo per annualità di impegni e pagamenti.

(importi in milioni euro)

	Risorse stanziate - monitoraggio strategico												Altri Finanziamenti		Totale	
Obiettivo	Fondi Regionali		Fondi Statali		Fondi PNC		Fondi Europei		Fondi PNRR		Altri Fondi		Totale	disp.		non disp
	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024				
Obiettivo 1 – Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	853,74	625,90	2.639,95	1.421,09		11,71			18,94		196,52	112,39	5.880,25	3,03	-	5.883,28
Obiettivo 2 – Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	22,23	81,88	10,93	21,81			12,54	0,58	11,45				161,42	14,46	-	175,88
Totale	875,97	707,78	2.650,89	1.442,90		11,71	12,54	0,58	30,38	196,52	112,39		6.041,67	17,49	-	6.059,16

(importi in milioni euro)

Anno di esercizio	Fondi Regionali		Fondi Statali		Fondi PNC		Fondi Europei		Fondi PNRR		Altri Fondi		Totale impegni	Totale Pagamenti
	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti		
2014	4,81	3,49											4,81	3,49
2015	1,64	1,44	-	-									1,64	1,44
2016	128,85	128,85	411,77	411,75							-	-	540,63	540,61
2017	104,58	104,44	445,19	445,18							-	-	549,77	549,62
2018	113,38	112,52	446,33	446,31			2,82	0,64			48,75	48,75	611,27	608,22
2019	135,29	134,80	457,81	451,57			5,59	2,95			49,26	49,26	647,95	638,59
2020	171,76	153,58	446,51	414,98			3,84	2,05			49,56	47,50	671,66	618,11
2021	215,66	198,64	443,27	399,63			0,30	0,22			48,96	37,24	708,18	635,73
2022	203,96	125,36	527,19	275,68	-	-	0,01	-	-	-	36,87	36,80	768,03	437,83
2023	181,47	-	385,27	-	-	-	-	-	-	-	37,35	-	604,10	-
2024	177,20	-	355,29	-	-	-	-	-	-	-	37,91	-	570,41	-
Totale	1.438,61	963,12	3.918,64	2.845,11	-	-	12,55	5,86	-	-	308,65	219,55	5.678,46	4.033,64

11. Infrastrutture e logistica

La Regione opera per garantire la qualità e l'efficienza della rete infrastrutturale, promuovendo la realizzazione delle grandi opere stradali e ferroviarie di interesse nazionale, il rafforzamento del sistema regionale della viabilità e della logistica, sostiene inoltre la nautica e i sistemi portuali e la riqualificazione dei porti turistici; l'adeguamento del sistema infrastrutturale e dei servizi degli aeroporti.

Gli obiettivi regionali sono:

- realizzare le grandi opere per la mobilità stradale: le strade di interesse statale (E78 Due Mari, Corridoio Tirrenico, Sistema Tangenziale di Lucca, terza corsia A1 e A11, strade gestite da ANAS), regionale, la viabilità locale, gli interventi di manutenzione dei ponti e di sicurezza stradale;
- sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari: il potenziamento della linea Pistoia-Lucca, le attività per la sicurezza sulla linea Bologna-Prato, il Nodo alta velocità di Firenze, il potenziamento delle linee Empoli-Siena e Lucca-Aulla, l'adeguamento e la riqualificazione della linea Faentina e Valdisieve;
- sviluppare la piattaforma logistica toscana con interventi sulle infrastrutture portuali, aeroportuali e i nodi di interscambio. Sono interessati i porti nazionali di Livorno, Massa Carrara e Piombino, i porti di interesse regionale, le vie navigabili, gli interporti e i centri intermodali, il sistema aeroportuale.

Tra le leggi e gli atti rilevanti approvati dal 2020 si segnalano:

- ad aprile 2020 è stata approvata la LR 27/2020 che modifica la LR 23/2012 (Funzioni della Regione sulle vie navigabili) ed estende le funzioni relative all'ispettorato di porto svolte dall'Autorità portuale regionale per il canale Burlamacca all'intero ambito di competenza regionale;
- a dicembre 2020 è stata approvata la LR 98/2020, la legge di stabilità per il 2021, che, tra l'altro, modifica la LR 73/2018, e prevede un contributo straordinario per il 2022 fino ad un massimo di 3,5 mln. a favore di ANAS, per realizzare un nuovo ponte sul Fiume Arno in località Fibbiana, nel Comune di Montelupo Fiorentino, previa stipula di specifico accordo di programma (firmato ad aprile 2021). Il ponte tra i Comuni di Montelupo Fiorentino e Capraia e Limite e la nuova viabilità di collegamento tra la SS67 Tosco-Romagnola e la SP 106 Provinciale Limitese, opere strategiche regionali, consentiranno di eliminare parte del traffico che attraversa Montelupo e di ridurre l'attraversamento sul ponte di Empoli dei mezzi collegati alle attività artigianali e industriali di Capraia. Il costo delle opere, 31,7 mln., è garantito dalle risorse regionali (3,5 mln.), dalla Città metropolitana (1 mln.), dai Comuni di Montelupo, Capraia e Limite, Empoli e Vinci (600 mila euro ognuno) e dallo Stato (12,1 mln. di risorse FSC) e da ANAS (12,7 mln.). A ottobre 2021 Anas ha aggiudicato i lavori;
- a marzo 2022 la Giunta ha approvato, in via definitiva, il regolamento di attuazione dell'articolo 87, comma 4, della LR 65/2014 in materia di porti di interesse regionale. (si veda anche il PR 9);
- a maggio 2022 il Consiglio (DCR 33/2022) ha approvato l'aggiornamento, con il nuovo elenco di priorità degli interventi, del Piano di contenimento e abbattimento del rumore sulla viabilità di interesse regionale;
- a settembre 2022 la Giunta ha approvato la proposta di Programma ottennale 2022-2029 di interventi di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità regionale, da presentare al MIMS; a maggio 2022 il MIMS (Decreto 148/2022) ha assegnato alla Toscana quasi 23,2 mln. per gli anni 2022-2029, il cui trasferimento è effettuato sulla base del Programma ottennale.

Le risorse della L 145/2018.

La L 145/2018, per favorire gli investimenti per il periodo 2021-2034, assegna alle regioni a statuto ordinario contributi per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici e del territorio, per interventi di viabilità e per la messa in sicurezza e lo sviluppo di sistemi di trasporto pubblico (anche con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento ambientale), per la rigenerazione urbana e la riconversione energetica verso fonti rinnovabili, per le infrastrutture sociali e le bonifiche ambientali dei siti inquinati. Sono previsti complessivamente: 135 mln. per il 2021; 435 mln. per il 2022; 424,5 mln. per il 2023; 524,5 mln. per il 2024; 124,5 mln. per il 2025; 259,5 mln. per il 2026; 304,5 mln. l'anno per il periodo 2027-2032; 349,5 mln. per il 2033 e 200 mln. per il 2034.

La ripartizione delle risorse per gli anni 2022-2023:

- a maggio 2021 la Giunta ha ripartito tra Regione (10,2 mln.) e Comuni toscani (23,8 mln.) le risorse assegnate alla Toscana (34 mln.) per l'annualità 2022 e ha individuato degli ambiti di utilizzo degli importi. Tra le risorse assegnate alla Regione sono previsti 5,7 mln. per interventi di messa in sicurezza di ponti su strade regionali (si veda anche sotto l'intervento "Manutenzione dei ponti") e 4 mln. per la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali (si veda anche il bando 2020 sulla sicurezza stradale);
- a maggio 2022 la Giunta ha ripartito tra Regione (quasi 10 mln.) e Comuni toscani (oltre 23,2 mln.) le risorse assegnate alla Toscana (quasi 33,2 mln.) per l'annualità 2023 e ha individuato degli ambiti di utilizzo degli importi. Tra le risorse assegnate alla Regione sono previsti 5 mln. per la progettazione (2 mln.) e la realizzazione (3 mln.) di interventi di messa in sicurezza di ponti su strade regionali (a luglio la Giunta ha approvato indirizzi e criteri per l'attribuzione, la determinazione e l'erogazione del contributo e a ottobre le graduatorie dei progetti ammissibili; si veda anche sotto l'intervento "Manutenzione dei ponti").

Le risorse del PNRR e del Fondo Complementare

Altre risorse sono disponibili nell'ambito degli interventi previsti dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal Piano nazionale degli investimenti complementari (che integra le risorse del primo). Il PNRR è il documento che permette di accedere ai fondi del Next Generation EU (NGEU), lo strumento dell'Unione europea per rilanciare l'economia degli Stati membri dopo la pandemia COVID-19.

Per la Toscana sono disponibili:

- oltre 87,6 mln. del Fondo Complementare (M3C2; si veda anche sotto) nell'ambito del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale (oltre 10,1 mln. per il Waterfront di Marina di Carrara e 77,5 mln. per l'elettificazione delle banchine a Livorno, Portoferraio e Piombino, per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto ambientale del settore dei trasporti marittimi) (DM 330/2021);
- 15,43 mln. del Fondo Complementare (DM 394/2021) per il miglioramento dell'accessibilità delle aree interne, con interventi per migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle strade (strade di competenza regionale, provinciale o comunale) nelle aree interne di Casentino-Valtiberina (4,35 mln), Garfagnana (quasi 6,6 mln) e Mugello-Bisenzio-Valdisieve (quasi 4,5 mln).

A fine marzo 2022 la Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera al decreto MIMS, di concerto con il MEF, il MIC e il MinTur, che definisce una lista di 26 tratte ferroviarie ad uso turistico, tra cui Asciano-Monte Antico (gestita da RFI). Da sottolineare che nel parere, le Regioni hanno espresso avviso favorevole al perfezionamento dell'intesa sul provvedimento, con la richiesta, formulata da parte della Regione Toscana, di inserimento, nel prossimo aggiornamento del decreto, della tratta Saline di Volterra-Volterra.

Per la Toscana sono previste anche risorse nell'ambito dei progetti ERTMS (European Rail Traffic Management System) – programma nodi e direttrici ferroviari – raccordi ferroviari, per aggiornare i sistemi di sicurezza e di segnalazione del trasporto ferroviario estendendo il Sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario che favorisce l'interoperabilità tra operatori ferroviari provenienti da diverse nazioni e migliora le prestazioni aumentando l'affidabilità, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità. A giugno 2022 è stato comunicato che RFI ha aggiudicato, per 2,7 mld., la gara d'appalto multitecnologica per la progettazione e la realizzazione su tutto il territorio nazionale dell'ERTMS. La gara è stata suddivisa in quattro lotti geografici: "Centro Nord", circa 1.885 chilometri di linee (1,3 miliardi); Centro Sud", circa 1.400 chilometri di linee (900 milioni); Centro", circa 530 chilometri di linee (323 milioni); "Sud", circa 405 chilometri di linee (251 milioni). In Toscana le prime linee interessate all'attivazione della tecnologia ERTMS (parte del Lotto 1 Centro-Nord) saranno: Pontassieve – Faenza, Borgo S. Lorenzo - Firenze Campo Di Marte, Grosseto – Civitavecchia, Firenze Rovezzano – Arezzo - Terontola Linea Storica, Campiglia – Grosseto.

Per realizzare il potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca sono previsti 487,1 mln., di cui 206,9 mln. di finanziamenti MIMS e, di questi, 98,94 mln. nell'ambito del PNRRPNRR (legislazione vigente); per l'accessibilità della Stazione AV di Firenze sono previsti 45,6 mln. (progetto bandiera); per l'adeguamento a standard AV/AC della linea Roma-Firenze sono previsti, complessivamente, 45,25 mln. (42,25 mln. a legislazione vigente, 3 mln. risorse PNRR); per elettrificare il binario di collegamento tra Livorno Darsena e Livorno Calambrone è previsto 1 mln. e per le opere di upgrading sulla linea Pontremolese, (variante Galleria Bastardo) sono previsti complessivamente, per tutti i territori interessati (tra cui quelli dell'Emilia Romagna), 22,09 mln..

A novembre 2021 (Decreto 390/20219) è stato istituito il "Programma Isole Verdi" (M2C1 I3.1: Rivoluzione verde e Transizione ecologica -Economia circolare e agricoltura sostenibile), per promuovere il miglioramento e rafforzare, in termini ambientali ed energetici, 13 Comuni delle 19 Isole minori non interconnesse, realizzando progetti integrati sull'efficientamento energetico e idrico, la mobilità sostenibile, la gestione del ciclo rifiuti, l'economia circolare, la produzione di energia rinnovabile e le diverse applicazioni per gli usi finali (i Comuni devono presentare istanza di finanziamento per gli interventi). Rispetto alle risorse complessive del PNRR, 200 mln., sono disponibili oltre 11,6 mln. per i Comuni di Isola del Giglio (quasi 6,8 mln.) e Capraia (oltre 4,8 mln.).

Sono inoltre disponibili per il territorio nazionale: 450 mila euro per realizzare un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (12.000 ponti e 1.600 gallerie).

Accanto alle risorse previste da PNRR e Fondo complementare, il Fondo nazionale per il finanziamento degli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale del paese finanzia il rafforzamento delle linee ferroviarie regionali (15,4 mln. per la linea ferroviaria di proprietà regionale, di cui 13 mln. per 2 nuovi treni e 2,4 mln. per un intervento infrastrutturale di messa in sicurezza – DM 363/2021 e 364/2021), mentre il Fondo nazionale per le infrastrutture portuali finanzia il lotto 2 della Bretella di Piombino.

Ad agosto 2022 il CIPESS ha integrato e aumentato il finanziamento per realizzare il Ponte di Signa, progetto bandiera nazionale come intervento infrastrutturale, ambientale e di assetto idrogeologico, per cui sono già previsti 49,9 mln. del FSC 2021-2027 (precedente Delibera CIPESS 1/2022). Sono interessati i territori di Lastra a Signa, Signa, Scandicci e Campi Bisenzio.

Si prevede inoltre di realizzare la nuova fermata ferroviaria Guidoni a Firenze, in fase di sviluppo progettuale, per interconnettere la linea ferroviaria con la tramvia e il vicino parcheggio scambiatore.

A ottobre 2022 la Commissione Europea ha approvato il Programma regionale cofinanziato dal FESR 2021-2027 e ha stanziato il 40% dei fondi (492 mln.; 1,2 mld., considerando le risorse statali e regionali). Nell'ambito della mobilità urbana sostenibile sono disponibili oltre 127 mln. per la rete tramviaria fiorentina (collegamento dell'Aeroporto di Peretola e Sesto Fiorentino), la realizzazione di piste ciclabili ed il rinnovo di autobus e treni.

Tra le attività realizzate si segnala che:

- sono in corso i lavori per l'ampliamento a tre corsie dell'autostrada A1: il tratto Barberino-Firenze Nord risulta realizzato al 93,65% (a marzo 2022 è stata aperta al traffico la galleria "Santa Lucia"); il tratto Firenze Nord – Firenze Sud al 99,05%; il tratto Firenze Sud-incisa Valdarno al 34,71%.
- sono in corso i lavori sulla E78: a giugno 2022 sono iniziati i lavori di ammodernamento della vecchia galleria di Casal di Pari in direzione Siena;
- sono in corso le attività di competenza regionale per permettere gli interventi di potenziamento dell'autostrada A11, della viabilità Nord di Pisa, per realizzare il sistema tangenziale di Lucca, per completare il Corridoio Tirrenico;
- sono in corso di completamento una serie di interventi sulle strade regionali finanziati con il Programma pluriennale degli investimenti (confluito nel Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità), gli interventi sulla FI-PI-LI e le misure di risanamento acustico (dal 2012 sono stati impegnati 116,2 mln.);
- nell'ambito degli interventi finanziati con fondi FSC 2014-2020 (PO Infrastrutture), dal 2017 sono stati impegnati 81,5 mln. (72,2 mln. sul 2021-2024).
- per la progettazione degli interventi di viabilità nell'area fiorentina (Comuni di Signa, Lastra a Signa e Campi Bisenzio), sono stati impegnati oltre 1,6 mln.;
- dal 2017 sono stati impegnati 24,4 mln. per interventi sulla viabilità regionale e locale, previa sottoscrizione di specifici accordi;
- sono in corso le attività di competenza regionale per sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari (linea Pistoia-Lucca; raddoppio ferroviario Empoli-Granaiolo e adeguamento della stazione di Empoli; potenziamento della linea Lucca-Aulla e dello scalo merci della Stazione di Castelnuovo Garfagnana; la nuova stazione ferroviaria Medioetruria; l'adeguamento e la riqualificazione infrastrutturale delle linee Faentina e Valdisieve; il potenziamento della Linea Prato-Bologna; il nodo AV di Firenze;
- dal 2015 sono stati impegnati oltre 14,1 milioni per 197 interventi di sicurezza stradale;
- dal 2020 sono stati impegnati 22,4 milioni per la manutenzione dei ponti (risorse regionali e statali, tra cui quelle della L 145/2018 e FSC 2021-2027);
- sul 2022-2023 sono stati impegnati oltre 5,3 milioni per la manutenzione straordinaria delle strade regionali;
- sono in corso le attività di competenza regionale per sviluppare la piattaforma logistica toscana (la Nuova Darsena Europa e i raccordi ferroviari a Livorno; il progetto Waterfront per riqualificare il Porto di Marina di Carrara);
- dal 2016 al 2022 sono stati impegnati oltre 21 milioni per sostenere gli investimenti a favore del Porto di Piombino con un contributo straordinario (circa 3 milioni l'anno per 20 anni per la contrazione di un mutuo a copertura della quota capitale più gli interessi) a favore dell'Autorità portuale nazionale. Nel 2019 Regione e Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale hanno firmato un accordo di programma per la realizzazione di ulteriori interventi sul Porto, concernenti la realizzazione di un'area di business per la logistica industriale (sono stati impegnati 18,2 milioni). Altri 17 milioni sono stati impegnati per finanziare le opere necessarie alle attività di smantellamento delle navi, di manutenzione e di refitting navale;
- dal 2016 sono stati impegnati 7,1 milioni per interventi sui porti regionali di competenza dell'Autorità Portuale;
- dal 2013 sono stati impegnati quasi 9,7 milioni per interventi sulle vie navigabili gestite dal Comune di Pisa, di cui, sul 2021-2022: 700 mila euro per l'adeguamento strutturale del ponte mobile di Calambrone sul Canale dei Navicelli; 400 mila per la gestione del Canale dei Navicelli nel Comune;
- sul 2021 sono stati impegnati 2,4 milioni per deviare un tratto del Fosso della Pila presso l'aeroporto di Marina di Campo.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
Obiettivo 1 – Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	
Potenziamento dei collegamenti stradali: viabilità Nord di Pisa	A luglio 2016 la Regione Toscana, i Comuni di Pisa e San Giuliano Terme, la Provincia di Pisa hanno firmato l'accordo che consente di avviare la progettazione definitiva (impegnato 1 mln.) dei primi lotti funzionali per la viabilità a nord di Pisa per migliorare i collegamenti nella tratta Madonna dell'Acqua-Cisanello (16 Km), così da rendere più facile raggiungere il nuovo polo ospedaliero-universitario e potenziare le infrastrutture della costa. Per completare la progettazione, la LR 67/2016 (modificata dalle LLRR 74/2018, 65/2019, 98/2020 e 44/2021), autorizza la Giunta ad erogare al Comune di Pisa e al Comune di San Giuliano Terme contributi straordinari fino a massimo 800 mila euro (nel 2022), previa stipula di specifico accordo. Il piano operativo infrastrutture del FSC 2014-2020 ha in origine previsto 13 mln. (risorse statali) per i primi lotti funzionali per il miglioramento della tangenziale a nord di Pisa. A giugno 2018 è stata firmata la convenzione (modificata a ottobre 2020) con il MIT per regolare il finanziamento delle risorse. In attuazione delle LLRR 67/2016 (come modificata successivamente), e 73/2018 (modificata dalle LLRR 98/2020 e 31/2021), a maggio 2022 la Regione e la Provincia di Pisa hanno firmato l'accordo di programma per la progettazione esecutiva e la realizzazione della viabilità Nord di Pisa (tratta Madonna dell'Acqua nel Comune di San Giuliano – Cisanello a Pisa; lotto stralcio Nodi 1-2); il costo complessivo di oltre 21 mln., è coperto con 1,2 mln. della Provincia di Pisa, oltre 6,8

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	mln. della Regione Toscana (800 mila euro per la progettazione e oltre 6 mln. per la realizzazione), e 13 mln. di risorse FSC 2014-2020, (poi divenuti 17 mln.. A luglio 2022 la Giunta ha infatti approvato la proposta di rimodulazione tramite riprogrammazione dei finanziamenti del Piano Sviluppo e Coesione assegnati alle Regione Toscana con delibere CIPE (54/2016, 88/2017 e 12/2018); per l'intervento "Viabilità a Nord di Pisa - primi lotti funzionali" sono disponibili ulteriori 4 mln. (finanziamento complessivo di oltre 25 mln.). E' in corso la predisposizione dell'atto integrativo alla Convenzione con il MIMS.
Potenziamento dei collegamenti stradali: interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione della viabilità regionale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio	La LR 67/2016 ha stanziato oltre 1,1 mln. per la progettazione e realizzazione di interventi sulla viabilità locale con funzioni di integrazione con la viabilità regionale oggetto di specifici accordi di programma con i Comuni di Signa (dicembre 2016), Lastra a Signa (marzo 2017) e Campi Bisenzio (marzo 2017). Il piano operativo infrastrutture del FSC 2014-2020 ha inizialmente previsto 13,7 mln. (risorse statali) per l'adeguamento della viabilità locale nei Comuni di Signa, Lastra a Signa e Campi Bisenzio (le risorse complessive sono quindi 19 mln., di cui 1,1 mln. già stanziati dalla Regione e 4,2 mln. dagli Enti Locali). A giugno 2018 è stata firmata la convenzione (modificata a ottobre 2020) con il MIT per regolare il finanziamento delle risorse, tempi, modalità e obblighi relativi all'attuazione degli interventi. A dicembre 2018 la Regione ha firmato gli accordi di programma per realizzare gli interventi finanziati con risorse del piano operativo infrastrutture del FSC 2014-2020. A luglio 2022 la Giunta ha approvato la proposta di rimodulazione tramite riprogrammazione dei finanziamenti del Piano Sviluppo e Coesione assegnati alle Regione Toscana con delibere CIPE (54/2016, 88/2017 e 12/2018); per la viabilità locale le risorse sono state ridotte a quasi 10,3 mln. (da 13,7 mln.): - Comune di Lastra a Signa: adeguamento della viabilità del capoluogo (lotti funzionali 1; costo complessivo di circa 2 mln. di cui 1,5 mln. FSC, 102 mila euro regionali per la progettazione e 300 mila euro del Comune di Lastra a Signa. Il Comune ha approvato la progettazione esecutiva del primo lotto a gennaio 2020; - Comune di Signa: completamento della circonvallazione del Capoluogo attuato in due lotti funzionali (dal parcheggio scambiatore della stazione RFI di Signa fino alla località Indicatore sulla SR 66 Pistoiese; costo complessivo di circa 2,3 mln. di cui 1,8 mln. FSC e quasi 477 mila euro del Comune di Signa); - Comune di Campi Bisenzio: prolungamento della circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle: costo di quasi 8,6 mln. (prima 6,9 mln.) di cui oltre 6,9 mln. (prima 5,3 mln.) FSC oltre a 117 mila euro regionali per la progettazione e 1,5 mln. a carico del Comune di Campi Bisenzio). A fine dicembre 2020 il Comune ha avviato il procedimento per la variante urbanistica mediante approvazione del progetto definitivo dell'opera. In attuazione della LR 75/2020, a settembre 2020 la Regione e il Comune di Signa hanno firmato un accordo per la progettazione definitiva ed esecutiva di un sottopasso ferroviario funzionale al completamento della viabilità locale con funzione di integrazione alla viabilità regionale (le risorse disponibili, 500 mila euro, sono state impegnate a ottobre 2020). A dicembre 2021 il Comune di Signa ha affidato l'incarico per la redazione dello studio di fattibilità dei lavori.
Potenziamento dei collegamenti stradali: nuovo ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66	L'accordo per l'avvio della progettazione del nuovo ponte sull'Arno per unire Signa e Lastra a Signa collegando lo svincolo della SCG FI-PI-LI e la località Indicatore (intersezione tra la SR 66 Pistoiese e la SR 325) è stato firmato a marzo 2015 fra la Regione, la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni interessati. Entro dicembre 2016 è stato redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica. Dopo l'accordo di inizio 2019 firmato con i Comuni di Signa e Lastra a Signa, che ha impegnato la Regione a realizzare la progettazione di fattibilità del tracciato stradale individuato fra le parti, a marzo 2019 la Regione, la Città Metropolitana di Firenze, i Comuni di Firenze, Signa e Lastra a Signa e Toscana Aeroporti, hanno firmato l'accordo che ha definito gli impegni dei sottoscrittori per concorrere alla copertura finanziaria dell'intervento. Per realizzare il nuovo ponte e i relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 sono disponibili 12 mln. sul bilancio regionale 2022-2023. Ad agosto 2021, in occasione della presentazione del progetto della nuova strada extraurbana tra Signa e Lastra a Signa, con attraversamento dell'Arno e della ferrovia, è stato annunciato che la Regione Toscana intende inserire il nuovo ponte tra Signa e Lastra a Signa nelle opere finanziabili con il recovery fund (da realizzare entro il 2026) e che, se non sarà possibile, saranno utilizzate risorse regionali. Oltre ai due lotti per l'uscita di Lastra a Signa della FI-PI-LI e per il ponte, è stato previsto un intervento di rigenerazione fluviale e ambientale nell'area delle Signe. A febbraio 2022 il CIPESS (Delibera 1/2022) ha stanziato 49,9 mln. di risorse FSC 2021-2027 per la realizzazione del Ponte di Signa; ad agosto 2022 il CIPESS

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	(Delibera 35/2022) ha integrato e aumentato il finanziamento per realizzare il Ponte, progetto bandiera nazionale come intervento infrastrutturale, ambientale e di assetto idrogeologico. A maggio 2022 la Giunta ha dichiarato, con riferimento al procedimento di PAUR (Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale), il rilevante interesse pubblico nella realizzazione del nuovo Ponte sull'Arno e dei relativi collegamenti viari tra la SGC FI-PI-LI e la SRT 66 Pistoiese, rispetto all'incidenza negativa sui siti della rete Natura 2000 interessati dagli interventi. A giugno 2022 la Giunta ha espresso pronuncia positiva di compatibilità ambientale sul progetto di realizzazione di un nuovo tracciato stradale tra lo svincolo esistente di Lastra a Signa della S.G.C. FI-PI-LI e il nuovo ponte in costruzione sul Bisenzio in località Signa (che prevede la realizzazione di una cassa d'espansione in riva sinistra dell'Arno, San Colombano 2, nei comuni di Lastra a Signa e Signa). È in corso di approvazione il progetto di fattibilità tecnica economica. Si prevede di concludere la progettazione definitiva entro giugno 2023 e avviare i lavori da gennaio del 2025.
Grandi opere stradali: Potenziamento autostrada A1	<u>A1 – Variante di Valico (Lotto 14). Bretella di Firenzuola.</u> A ottobre 2018 la Giunta ha espresso parere favorevole all'intesa per la localizzazione dell'opera sui lavori di riqualificazione della bretella di Firenzuola (adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello), trasmesso dal MIT, condizionato al recepimento di tutte le condizioni e prescrizioni della Regione. A giugno 2019 il MIT ha accertato il perfezionamento dell'Intesa Stato Regione. A marzo 2021 è stato approvato lo stralcio del viadotto Rimaggio dal progetto autorizzato. È quasi terminata la progettazione esecutiva (costo stimato: 41,6 mln.); -si prevede di iniziare i lavori a fine 2022. <u>Tratta Barberino del Mugello – Firenze Nord</u> (17,5 km; realizzato al 93,65% a dicembre 2021, costo 908,2 mln.). I lavori sono divisi in tre lotti (0, 1 e 2). Sono terminati i lavori sul lotto 0 (3,4 km). Le opere si adegueranno al progetto di variante per la nuova galleria S. Lucia, già approvato dal MIT. Inoltre a novembre 2015 la Giunta ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo della Galleria Boscaccio – Variante sottoattraversamento Autostrada A1. A giugno 2020 sono terminati i lavori di scavo della galleria "Santa Lucia" (il tunnel a 3 corsie più lungo in Europa, 8 km, e uno dei 5 più grandi al mondo per dimensione complessiva). A dicembre 2021 è stata approvata dal MIMS la 1ª perizia di variante del Lotto 2 ed è stata trasmessa al MIMS la 2ª perizia di variante del Lotto 1 che ridetermina i tempi contrattuali al 30.06.2022. Il tratto Calenzano-Firenze Nord è stato aperto al traffico a dicembre 2016. A marzo 2022 è stata aperta al traffico la galleria "Santa Lucia". <u>Tratto Firenze Nord – Firenze Sud.</u> A dicembre 2021 il tratto risulta realizzato al 99,05% (costo 850,56 mln.). La terza corsia dell'autostrada è in esercizio. A febbraio 2021 è stato avviato il procedimento di Intesa Stato - Regione Toscana per l'accertamento della conformità urbanistica degli interventi che riguardano opere collegate ai lavori autostradali, le cui soluzioni sono state condivise con i Comuni interessati, tra questi il progetto per la realizzazione del parcheggio di Certosa, la realizzazione della pista ciclabile in località Bottai e il parcheggio Osmannoro. A settembre 2022 la Giunta, considerando strategico per la Regione il completamento degli ampliamenti a terza corsia autostradale dell'Autostrada A1 e la realizzazione degli interventi esterni al nastro autostradale ad essi connessi, ha espresso parere favorevole all'intesa Stato-Regione su 4 interventi del progetto definitivo trasmesso dal MIMS: "Autostrada A1 MI-NA - Ampliamento alla terza corsia tratto: Firenze Nord – Firenze sud - 11 interventi esterni al nastro autostradale ricadenti nel territorio fiorentino", mentre per gli altri 7 interventi è emersa la necessità di revisioni e integrazioni progettuali da parte di ASPI. <u>Tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno.</u> A dicembre 2021 il tratto risulta realizzato al 34,71% (costo 607,3 mln.). Ad aprile 2016 la Giunta ha espresso parere favorevole sull'ampliamento alla terza corsia Barberino di Mugello-Incisa Valdarno nel tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno, sub tratta dal Km. 306+895 al Km. 313+120 (Variante S. Donato). Ad aprile 2021 la Giunta ha espresso parere favorevole all'intesa Stato Regione sul progetto definitivo per la realizzazione delle corsie di emergenza esterne nei piazzali

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	delle Aree di Servizio Chianti Est ed Ovest, al km 305+600 dell'autostrada A1 e la sistemazione dell'area parcheggio dell'Ospedale Santa Maria Annunziata di Ponte a Niccheri a Bagno a Ripoli. I lavori dell'intera tratta si dividono in 2 lotti: sono in fase di completamento i lavori per il lotto 1 Nord e 2A (la cui conclusione è prevista entro l'estate 2023) e a marzo 2022 sono iniziati i lavori per il lotto 2B e 1 Sud. La conclusione dei lavori di ampliamento a terza corsia Firenze Sud – Incisa Reggello è prevista per la fine dell'anno 2026. A fine luglio 2021 è stata aperta al transito la terza corsia di un tratto di circa 5 km di potenziamento della A1 tra Firenze sud e Incisa. A maggio 2022 ha avuto luogo l'apertura a tre corsie in entrambe le direzioni della tratta tra lo svincolo di Firenze Sud e Osteria Nuova. A giugno 2022 è stato annunciato l'avvio di lavori di potenziamento di un tratto di circa 12 km tra Firenze Sud e Incisa in direzione Sud, a completamento del tratto aperto al traffico nell'estate 2021; è inoltre in corso di approvazione il progetto per realizzare altri 18 km, fino a Valdarno (costo di oltre 600 milioni). <u>Tratto Incisa – Valdarno.</u> A maggio 2019 la Conferenza dei servizi ha dato il via libera alla realizzazione della terza corsia dell'A1 tratta Incisa – Valdarno. A febbraio 2020 il MIT ha accertato con decreto l'Intesa Stato - Regione Toscana. ASPI ha concluso e trasmesso al MIT la progettazione esecutiva; dopo l'approvazione saranno affidati i lavori, la cui durata prevista è di 50 mesi.
Grandi opere stradali: Potenziamento autostrada A11	Gli interventi di potenziamento dell'Autostrada A11 Firenze-Mare riguardano l'allargamento a tre corsie della tratta Firenze-Pistoia (a giugno 2022 è stato stimato un costo di circa 600 mln.). Autostrade per l'Italia ha concluso la progettazione esecutiva del tratto Firenze-Pistoia, presentata ai soggetti interessati ad aprile 2019. A febbraio 2021 è stato revocato il bando da oltre 248 mln. pubblicato a luglio 2019 da Autostrade per l'Italia per i lavori di ammodernamento e ampliamento alla terza corsia nel tratto Firenze-Pistoia (dal km 9+850 al km 27+390, lotto 2. I Comuni interessati dai cantieri sono Prato, Agliana e Pistoia; è prevista una nuova pubblicazione dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte del MIMS. A dicembre 2021 il MISE ha emanato il decreto direttoriale di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali. E' in corso di approvazione il progetto esecutivo da parte del MIMS. A ottobre 2021 la Giunta ha espresso parere favorevole all'intesa Stato Regione sul progetto definitivo dell'intervento di risanamento acustico sull'Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord (tratto da Km 27+500 a Km 38+800), considerato strategico per la Regione Toscana; sono previsti la realizzazione di barriere antirumore e interventi diretti sui ricettori (infissi silenti) sui tratti dell'A11 ricadenti nei comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese, Monsummano Terme, Pieve a Nievole, Montecatini Terme.
Grandi opere stradali: E78	I lavori sulla E78 sono in corso (risultano ultimati e in esercizio 159 Km). <u>Raddoppio a quattro corsie del tratto Siena-Grosseto (SS 223 "di Paganico"):</u> tra il 2006 e il 2018 sono stati realizzati e aperti al traffico 49 Km su 63; su 11 lotti, 9 sono in esercizio. A settembre 2020 sono iniziati i lavori per il lotto 4 (2,8 km; costo 105,5 mln.) e a dicembre 2021 il Commissario Straordinario ha approvato il progetto esecutivo del lotto 9 (11,8 km; costo stimato in 195,8 mln.: a luglio 2021 il MIMS ha espresso parere favorevole all'approvazione diretta della variante da parte di ANAS e alla copertura delle maggiori esigenze finanziarie, 33,8 mln..). Entro giugno 2020 è stato concluso lo stralcio funzionale del lotto 10 (opere complementari). Ad agosto 2021 ANAS ha pubblicato il bando di gara d'appalto per l'affidamento dei lavori di ammodernamento della vecchia galleria di Casal di Pari in direzione Siena; è previsto un investimento complessivo di 35,1 mln., di cui 28,3 mln. per i lavori, avviati a giugno 2022. <u>Tratto Siena-Rigomagno - Lotto 0.</u> A gennaio 2021 il MIT ha concluso positivamente i controlli ex D.lgs 35/2011 (la E78 fa parte della rete TEN) sul progetto definitivo redatto da ANAS. I lavori dovrebbero essere appaltati nel 2023. ANAS sta ultimando la progettazione definitiva per una spesa prevista dell'intervento pari a circa 247 mln. e ad agosto 2021 ha trasmesso l'istanza per l'avvio del procedimento di VIA nazionale. avviato dal MiTE a novembre 2021. <u>Tratto Rigomagno - Nodo di Arezzo:</u> sono in esercizio 2 lotti. Sono in corso le attività propedeutiche per la definizione della progettazione del tratto Bettolle -

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Nodo di Arezzo (S. Zeno). <u>Tratto Nodo di Arezzo - Selci Lama (E45)</u>: 6 lotti sono in esercizio e per 2 è in corso la progettazione definitiva da parte da ANAS, il <u>Tratto Monte San Savino – S. Zeno-Santa Maria alle Grazie-Palazzo del Pero</u> (costo stimato in circa 427 mln.) e il <u>Tratto Arezzo - confine regionale Lotto 7</u> (Nodo di Arezzo, S.Zeno - Selci Lama, E45; 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. L'appaltabilità è prevista per il 2023). A dicembre 2021 la Giunta ha approvato un Protocollo d'Intesa tra le Regioni Toscana, Marche e Umbria, che intendono attivarsi per promuovere presso l'ANAS e il MIMS il completamento della progettazione e della realizzazione della E78 per il collegamento dei due mari. Sono previsti: lo sviluppo e la promozione di un'azione integrata di produzione progettuale e documentale; l'istituzione di un Tavolo Tecnico al MIMS con ANAS e il Commissario Straordinario, per definire termini e modalità di realizzazione dell'opera.
Grandi opere stradali: Assi Lucca	L'intero "sistema tangenziale di Lucca", due corsie per circa 30 Km, nuovi assi viari e l'adeguamento della viabilità esistente, prevede interventi per circa 270 mln.. Il primo stralcio funzionale nel tratto "Lucca Est" da 110 mln. (Contratto di Programma Anas-MIT 2016/2020) comprende gli interventi prioritari per migliorare i collegamenti con la valle del Serchio e con il nuovo ospedale di Lucca. La Giunta, dopo aver espresso (ottobre 2014) parere favorevole, per la localizzazione, sul progetto preliminare del "Sistema tangenziale di Lucca. Viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est", ha approvato (dicembre 2014) l'accordo per realizzare il sistema tangenziale di Lucca - viabilità est di Lucca. Le priorità sono l'Asse Nord-Sud (45 mln.), l'Intersezione di Antraccoli (1,46 mln.), una porzione dell'Asse Ovest-Est funzionale al collegamento del nuovo ospedale di Lucca con l'intersezione di Antraccoli (5,9 mln.) e l'Asse Est-Ovest (25,5 mln.). Ad agosto 2016 il CIPE ha approvato il primo stralcio del progetto preliminare degli assi viari: sono previsti 83,2 mln. di cui 66,2 statali e 17 regionali (di cui 2 mln. per la progettazione, già impegnati nel 2014; 15 mln. sono previsti per il 2022 e il 2023 - LR 98/2020), che consentono di avviare l'iter realizzativo, con la stipula della convenzione con ANAS per trasferire i 2 mln. con cui realizzare la progettazione definitiva e esecutiva, e poi la gara di affidamento. Nell'ambito dei Fondi FSC 2014-2020 - PO Infrastrutture sono previste le risorse necessarie per garantire la progettazione del secondo stralcio (5 mln.), diviso in due lotti (A di completamento e B per le opere connesse). Per il secondo stralcio è previsto un costo di 136,5 mln.. ANAS ha presentato il progetto definitivo del primo stralcio funzionale (11,96 km) a marzo 2019. A maggio 2019 la Giunta, recepiti tutti i pareri necessari, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, alla realizzazione del sistema tangenziale di Lucca (1° stralcio funzionale), ritenendola strategica per lo sviluppo sociale, economico ed industriale. A dicembre 2019 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente ha espresso il parere favorevole, con prescrizioni, al progetto presentato a marzo da ANAS. Per velocizzare la realizzazione dell'opera ad aprile 2021 il Governo ha nominato un Commissario straordinario. A giugno 2021 ANAS ha chiesto al MIMS l'avvio della procedura di approvazione del Progetto Preliminare del 2° Stralcio, modificato nel tratto di attraversamento dell'Acquedotto Nottolini come indicato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per il quale a febbraio 2020 è stata ottenuta dal Provveditorato OOPP la deroga al DM 2001.
Grandi opere stradali: Corridoio Tirrenico (A12)	Il completamento del Corridoio Tirrenico è necessario per integrare le infrastrutture toscane con le reti di trasporto europee, migliorare la sicurezza e favorire la competitività della costa in termini turismo e lo sviluppo economico e turismo. Rispetto al costo previsto nel protocollo di maggio 2015 tra le Regioni Toscana e Lazio, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture, Autostrade per l'Italia e SAT (circa 1,5 miliardi), le ultime ipotesi, sulla base dello studio di prefattibilità redatto da ANAS, prevedono un costo di 824 mln. (di cui 774 mln. per le opere da realizzare): 412 mln. per i lotti 4 e 5B, 182 mln. per il lotto 5A (approvato dal CIPE), 180 mln. per opere di manutenzione straordinaria sui lotti 2 e 3 della Variante Aurelia. È stato realizzato il primo lotto, Rosignano – San Pietro in Palazzi (costo 50 mln.), su cui la Regione ha chiesto l'eliminazione del pedaggio, sostenendo che i 4 km corrispondono al primo lotto del corridoio tirrenico non soggetto a tariffazione. A giugno 2020 il Governo ha espresso l'intenzione di sostenere la realizzazione del corridoio tirrenico, tra le priorità nazionali; il passaggio di competenze tra SAT e ANAS diventa fondamentale per l'attuazione dell'intervento. Il DL 121/2021 art. 2 ter, convertito con modifiche dalla L. 156/2021, ha autorizzato ANAS ad

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	acquistare il progetto SAT; sono in corso le verifiche di ANAS sulla documentazione progettuale ricevuta da SAT, prima dell'invio al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ai fini dell'acquisizione del parere preventivo previsto dal DL 121/2021 su eventuali integrazioni o modifiche da apportare al progetto e sull'entità del corrispettivo da riconoscere a SAT.
Interventi sulle strade regionali	Continua 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 (confluito nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità); dal 2002 sono state impegnate quasi tutte le risorse previste per gli interventi in corso e programmati. Nel 2016 la Regione ha affrontato il delicato passaggio derivante dall'acquisizione delle competenze in materia di viabilità regionale trasferite dalle Province a seguito del riordino istituzionale, portando avanti la progettazione delle opere e avviando le prime gare di appalto per la realizzazione degli interventi, nel quadro della nuova normativa in materia di appalti pubblici. Sono rimasti di competenza attuativa delle Province gli interventi per cui alla data del 1 gennaio 2016 erano già state avviate le procedure di gara; per gli altri interventi previsti dal PRIIM la competenza per la progettazione e realizzazione è divenuta regionale. Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti, <u>la cui competenza attuativa è provinciale</u>, si segnalano: - la SR 222 - variante al centro abitato di Grassina (costo 26,3 mln. di cui 17 mln. regionali; intervento avviato ad aprile 2017). 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 (si prevede un incremento di costo dell'intervento di 12,6 mln.); sono previsti due lotti funzionali dei quali viene data attuazione al 1° lotto (le quote di incremento di costo a carico della Regione Toscana sono di 876 mila euro, impegnati a dicembre 2021 sul 2022 per il 1° lotto, e di 7,2 mln. per il 2° lotto). Ad agosto 2021 sono stati aggiudicati i lavori della variante alla SR 222 in località Grassina - tratto 1 Ponte a Niccheri-Ghiacciaia. I lavori per il primo lotto sono stati consegnati a gennaio 2022; - a dicembre 2021 sono stati impegnati 1,65 mln., sul 2022, per le opere di completamento necessarie a rendere collaudabile l'intervento "SR 439 - Variante al centro abitato di Castelnuovo Val di Cecina (la Provincia di Pisa ha validato il progetto esecutivo e indetto la gara per l'affidamento dell'intervento a fine giugno 2021; a luglio 2022 sono stati aggiudicati i lavori; a settembre 2022 sono iniziate le operazioni di consegna del cantiere - a dicembre 2021 sono stati impegnati 500 mila euro (sul 2022) per concludere i lavori di ripristino e messa in sicurezza della grande frana del 2014 in località Acquabona, nei comuni di Galliciano e Castelnuovo Garfagnana, sulla SR 445. I lavori sono in corso. È stato inaugurato a luglio 2019 il V lotto, da 12,5 mln., della SR 429 Val d'Elsa, tratto Empoli-Castelfiorentino; il IV lotto, da 15,7 mln., dalla rotatoria di Dogana nel Comune di Castelfiorentino a quella di Casenuove nel Comune di Gambassi Terme, è stato inaugurato a dicembre 2020 (sono in corso di realizzazione le opere di completamento). La Regione intende rendere la SR 429 una strada di importanza logistica strategica, unendo il tracciato con Certaldo e Poggibonsi, <u>collegando la FI-PI-LI con la Firenze-Siena</u>. Il completamento dell'intervento relativo alla Variante alla SRT 2 "Cassia" tra Isola d'Arbia e Monteroni d'Arbia (lotto 1 - tronco 2), verrà realizzato da ANAS con proprie risorse. La SRT 2 è stata trasferita ad ANAS a novembre 2018. Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti previsti dal precedente PRS, <u>la cui competenza attuativa è diventata regionale</u> si segnalano: - la realizzazione della Variante alla SR 71 tratto Calbenzano Santa Mama - Variante di Santa Mama – 2° lotto (5,2 mln. regionali; i lavori sono iniziati a fine luglio 2019); - l'intervento sulla SR 70 – adeguamento curve in comune di Pelago (oltre 1,5 mln. regionali per i lavori ultimati ad aprile 2019). Per completare gli interventi di messa in sicurezza sulla SRT 70 della Consuma in due tratti, rispettivamente nei Comuni di Castel San Niccolò e di Pelago in provincia di Arezzo e Firenze (1° e 2° stralcio) sono disponibili oltre 2 mln.. È in corso la redazione del progetto definitivo; - la SR 69 di Valdarno - variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze – lotti 1, 3, 4 e 5; (costo 34 mln. regionali); a maggio 2018 sono iniziati i lavori per il lotto 1 (terminati a gennaio 2021; a maggio 2022 è stato ritenuto ammissibile il collaudo) ed è stata indetta la gara d'appalto per il lotto 3 (i lavori, in corso,

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	sono stati consegnati definitivamente ad agosto 2020 e se ne prevede la conclusione per la fine del 2022); per il lotto 4, ad aprile 2022, conclusa positivamente la Conferenza di servizi decisoria, è stato approvato il progetto definitivo (da 1 mln., che prevede l'adeguamento della rotatoria del ponte sull'Arno in località Matassino, nel comune di Figline e Incisa Valdarno; è in corso la redazione del progetto esecutivo); a marzo 2019 è stato definito il nuovo tracciato stradale del lotto 5 (è in corso la redazione del progetto definitivo e a ottobre 2021 è iniziata l'attività della Conferenza dei servizi decisoria); · l'adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI - II lotto, in Provincia di Firenze, dal km 15,180 al km 22,078. La gara di appalto per il Lotto II A è stata aggiudicata a dicembre 2018 e i lavori sono terminati a luglio 2020 (l'ammissibilità del collaudo è avvenuta a settembre 2021); a luglio 2021 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori di completamento del Turbone (costo 1,9 mln.; i lavori sono stati consegnati a fine agosto 2021 e terminati a maggio 2022; è in corso il collaudo). A maggio 2021 sono stati impegnati oltre 3,6 mln. per il Lotto 2B (alcuni lavori supplementari sono iniziati a dicembre 2021); nel 2022 sono stati impegnati quasi 268 mila euro per il lotto 2A (dal Km 19+070 al Km 22+180); · l'intervento di ripristino della frana al km 79+865 della SGC FI-PI-LI, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini, Comune di Livorno (circa 3,4 mln.). I lavori, iniziati a gennaio 2019, sono stati conclusi a giugno 2020, con l'apertura della bretella di uscita dello svincolo di Livorno (il collaudo tecnico è avvenuto a novembre 2021); a metà settembre 2020 è stata aperta al transito la carreggiata nord della FIPILI, in direzione mare. Da luglio 2019 sono stati programmati interventi di risanamento acustico: · sulla SR 436 a San Pierino, Fucecchio e sulla SR 2 a Tavarnelle Val di Pesa (impegnati 406 mila euro; i lavori, iniziati a fine maggio 2020, sono terminati a novembre 2020); · sulla SGC FI-PI-LI, nel Comune di Scandicci (5,6 mln.) è stato deciso di suddividere l'intervento in due stralci (a giugno 2021 è stato approvato il progetto definitivo del primo e secondo stralcio ed indetta la gara per il primo stralcio da 3,8 mln.). A dicembre 2021 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva efficace del primo stralcio e sono stati impegnati 2,4 mln.). E' stato approvato il progetto definitivo del secondo stralcio; · sulla SGC FI-PI-LI, nel Comune di San Miniato, dal km 35+550 al km 33+819 (745 mila euro; è in corso la progettazione di fattibilità tecnica ed economica). A maggio 2022 la Giunta ha verificato lo stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali e ha deciso di finanziare nel 2022, con quasi 903 mila euro, due interventi sulla SR 66: · nel Comune di Campi Bisenzio, località San Piero a Ponti; dal Km 10+776 al km 13+290 circa (sono disponibili oltre 597 mila euro) · nei Comuni di Poggio a Caiano e Campi Bisenzio, dal Km 16+945 al Km 18+167 circa (sono disponibili oltre 305 mila euro). A luglio 2022 è stato approvato il progetto esecutivo e indetta la gara di appalto da oltre 773 mila euro per lavori di risanamento acustico sulla SR 66 nei Comuni di Campi Bisenzio e Signa, località San Piero a Ponti (dal Km 10+313 al km 13+284). A maggio 2022 il Consiglio (DCR 33/2022) ha aggiornato, con un nuovo elenco di priorità degli interventi, il Piano di contenimento e abbattimento del rumore sulla viabilità di interesse regionale. A dicembre 2021 è stato approvato il Disciplinare tecnico relativo allo svolgimento dell'attività di supporto tecnico alla redazione della mappatura acustica delle infrastrutture regionali su cui transitano più di 3 milioni di veicoli l'anno; sono stati impegnati 70 mila euro a favore di ARPAT. Nell'ambito della <u>programmazione del FSC 2014-2020</u> hanno trovato recente copertura finanziaria interventi sulle strade regionali SR 429 di Val d'Elsa, SR 445 della Garfagnana, SR 71 Umbro casentinese romagnola, SR 325 di Val di Setta e Val di Bisenzio, SR 74 Maremmana, SR 69 del Valdarno, SR 436 Francesca, SR 2 Cassia. In questo ambito si segnalano: · la SRT 445- Variante di Santa Chiara - lotto 2 (variante di Gassano): a fine luglio

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	2019 è stato avviato il progetto esecutivo. La gara è stata aggiudicata a ottobre 2020; i lavori consegnati parzialmente a maggio 2021 e definitivamente a marzo 2022, sono iniziati a maggio 2022; · l'intervento sulla SRT 74 di miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 42+400 al km 43+300 "Nuovo ponte sul fiume Fiora": a novembre 2020 sono stati aggiudicati i lavori del I lotto, iniziati a dicembre 2020 e conclusi a ottobre 2021. Ad aprile 2021 la Giunta ha espresso pronuncia positiva di compatibilità ambientale relativamente al progetto "SRT 74 Maremmana – Miglioramento della sicurezza per il tratto dal km 41+300 al km 59+500 – II Lotto: Ponte sul Fiume Fiora", in Comune di Pitigliano; è stata conclusa la redazione del progetto definitivo. Ad aprile 2022 è stata indetta la gara per appalto integrato; · l'intervento sulla SRT 429 - lotto 3 della variante alla SRT 429 - tratto Castelfiorentino-Certaldo: a fine luglio 2019 è stato approvato il progetto esecutivo e a settembre è stata indetta la gara d'appalto, aggiudicata a giugno 2022. I lavori sono iniziati a settembre 2022; · l'intervento di messa in sicurezza e adeguamento della SRT 325; a dicembre 2019 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva efficace. Il contratto d'appalto è stato stipulato ad aprile 2020; i lavori, consegnati a giugno 2020, sono in corso; · la variante di Ponte Mocarini sulla SRT 69. Il progetto definitivo è stato approvato a luglio 2020. Sono stati approvati in linea tecnica progetti esecutivi del Lotto 1 (ottobre 2020; la gara è stata indetta a novembre) e del Lotto 2 (novembre). A luglio 2021 sono stati impegnati 4,5 mln. per il Lotto 1 (aggiudicazione definitiva efficace; lo stanziamento complessivo è di 5,8 mln.). A novembre 2021 è stato stipulato in contratto d'appalto. I lavori sono iniziati a marzo 2022; · la variante alla SRT 71 in Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle): a febbraio 2020 è stata avviata la gara, aggiudicata non efficacemente a dicembre 2021 (lo stanziamento complessivo è di 15,5 mln.); · la variante alla SRT 71 nei comuni di Chiusi della Verna e Bibbiena in località Corsalone (da Fontechiara a variante di Bibbiena; costo 21,5 mln.); il progetto esecutivo è stato concluso entro dicembre 2020. A causa dell'indisponibilità di un'area ancora sotto sequestro, il progetto stradale originario è stato modificato in due interventi indipendenti: 1) la realizzazione del nuovo svincolo in Loc. Pollino nel Comune di Bibbiena, per cui sono stati consegnati i lavori ad aprile 2022; 2) la restante parte della variante stradale all'abitato di Corsalone, modificata nella parte terminale, per bypassare definitivamente l'area sottoposta a sequestro, nel Comune di Bibbiena (la Conferenza dei servizi decisoria, indetta a novembre 2021, ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo; l'aumento dei prezzi non ha permesso di approvare il progetto esecutivo e indire la gara di appalto). Con la proposta di rimodulazione delle risorse FSC 2014-2020, approvata dalla Giunta a luglio 2022, le risorse FSC 2014-2020 per l'intervento per la variante Corsalone e il collegamento definitivo alla SRT 71 sono state deprogrammate e riprogrammate per altri interventi; · la variante alla SRT 71 da Subbiano Nord a Calbenzano (lotto 1), nel Comune di Subbiano (AR): alla fine di giugno 2020 è stata avviata la gara d'appalto, aggiudicata non efficacemente a ottobre 2021 ed efficacemente a luglio 2022. Il contratto di appalto è stato firmato a settembre 2022 e a ottobre sono stati consegnati i lavori; · la variante sulla SRT 71, tratto da Subbiano Nord a Calbenzano (lotto 2). Ad agosto 2020 la Giunta ha stanziato 250 mila per lavori accessori alla variante per collegare i lotti 1 e 2. A dicembre 2020 è stato approvato il progetto esecutivo, è stata indetta la gara di appalto per l'affidamento dei lavori per un costo di 11,75 mln.. Ad agosto 2022 si è proceduto con l'aggiudicazione definitiva non efficace dei lavori; · la variante alla SRT2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, Comune di Poggibonsi (due lotti per 7 mln.). Lotto 1: dopo l'avvio della progettazione definitiva, la verifica di assoggettabilità a VIA si è conclusa a febbraio 2020. A fine dicembre 2020 è stato approvato il progetto esecutivo ed è stata indetta la gara d'appalto (da 3,2 mln.; parte delle risorse è destinata al monitoraggio degli effetti della costruzione sull'ambiente). A giugno 2021 sono iniziati i lavori preliminari (operazioni di bonifica bellica. verifiche archeologiche). A dicembre

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	2021 è stata disposta l'aggiudicazione efficace dei lavori e sono stati impegnati quasi 1,7 mln. sul 2022-2023. Ad aprile 2022 sono iniziati i lavori sul primo lotto. Lotto 2: a febbraio 2020 è stata conclusa la verifica di assoggettabilità a VIA. È terminata la conferenza dei servizi sul progetto definitivo indetta a dicembre 2020; a giugno 2021 è stata avviata la verifica del progetto definitivo, approvato a dicembre 2021; Il costo complessivo dell'opera è di quasi 10 mln. di cui circa 7 mln. FSC (3,2 mln. per il primo lotto e 6,5 mln. per il secondo lotto) e il resto regionali. Ad agosto 2022 si è proceduto con l'aggiudicazione definitiva non efficace dei lavori; - la realizzazione di una rotatoria sulla SRT2 in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia: a dicembre 2019 è stato approvato il progetto esecutivo ed è stata avviata la gara; a luglio 2020 è stata aperta l'offerta economica. L'aggiudicazione definitiva è avvenuta a dicembre 2020; i lavori, consegnati a maggio 2021, sono terminati ad agosto 2022; - la realizzazione sulla SRT 436 del 3° lotto della variante fra la località Pazzera e la SP Camporcioni nel comune di Montecatini Terme e nel comune di Massa e Cozzile. A luglio 2019 è stato approvato il progetto esecutivo ed indetta la gara d'appalto. Ad aprile 2020 è stato sottoscritto il contratto d'appalto. I lavori sono in corso.
Viabilità regionale e locale di cui alle leggi regionali finanziarie	Negli ultimi anni, con leggi regionali sono stati finanziati, previa sottoscrizione di specifici accordi, numerosi <u>interventi sulla viabilità locale</u>. Tra gli interventi finanziati con la LR 67/2016 si segnala che: - a dicembre 2016 la Regione Toscana e la Provincia di Arezzo hanno firmato l'Accordo di programma per il restauro e il risanamento conservativo del ponte sul fiume Arno in località Ponte Buriano (le risorse disponibili, 700 mila euro, sono state impegnate a novembre 2016). I lavori aggiudicati dalla Provincia di Arezzo a dicembre 2017, sono terminati. A marzo 2020 il CIPE ha stanziato 3,4 mln. (FSC 2014-2020) per realizzare un ponte provvisorio (2,5 mln.) e per la progettazione della viabilità alternativa e del ponte definitivo (900 mila euro); a settembre 2020 la Giunta ha approvato la convenzione con il MIT e la Provincia di Arezzo per regolare il finanziamento; - Con la proposta di rimodulazione delle risorse FSC 2014-2020, approvata dalla Giunta a luglio 2022, le risorse FSC per realizzare il ponte provvisorio sono aumentate di 600 mila euro (il costo diviene 3,1 mln.); - a novembre 2016 la Regione ha firmato l'accordo con la Provincia di Lucca per la progettazione esecutiva del nuovo ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena, intervento di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale (a novembre 2016 sono stati impegnati 250 mila euro per l'attuazione dell'accordo). Nell'ambito del piano operativo infrastrutture del FSC 2014-2020 sono state inizialmente previste risorse statali per oltre 14,4 mln.; a maggio 2018 la Giunta ha approvato la convenzione con il MIT per regolare il finanziamento delle risorse, tempi, modalità e obblighi relativi all'attuazione degli interventi. A gennaio 2019 la Regione e la Provincia di Lucca hanno firmato l'accordo di programma per realizzare il ponte: a maggio 2021 è stato firmato un atto integrativo dell'accordo, con il nuovo quadro finanziario e il cronoprogramma aggiornato (è stato previsto un costo totale di 19,7 mln.; l'incremento della spesa di 4,7 mln. è coperto con risorse della Provincia di Lucca). - A marzo 2022 il Consiglio ha approvato un nuovo stanziamento di altri 3,6 mln. (con un costo totale di 23,3 mln.), necessario dopo l'aumento dei prezzi nei primi mesi del 2022, per consentire alla Provincia di Lucca di avviare la nuova procedura di gara e non perdere i fondi FSC. - Con la proposta di rimodulazione delle risorse FSC 2014-2020, approvata dalla Giunta a luglio 2022, le risorse FSC per l'intervento sono aumentate di altri 3,7 mln. (il costo diviene 27 mln.); - a maggio 2017 la Regione ha firmato l'accordo con il Comune di Laterina per il rifacimento del Ponte Catolfi; a ottobre 2017 sono state impegnate le risorse disponibili, quasi 1,9 mln. per l'adeguamento strutturale del ponte e la manutenzione straordinaria del tratto di viabilità compreso tra il ponte ed il cimitero di Ponticino (la progettazione è stata prevista nell'accordo di programma per l'adeguamento della diga di Levane e delle opere ad essa connesse). Il Comune di Laterina ha approvato il progetto esecutivo a novembre 2017; la gara è stata aggiudicata a maggio 2019. I lavori, consegnati ad agosto 2019, sono in corso; Sono terminati i lavori per 50 interventi straordinari sulla viabilità locale finanziati con la LR 77/2017 e la LR 73/2018, in favore di Comuni con popolazione inferiore o uguale a 5.000 abitanti: considerate le economie, sono stati impegnati 450 mila euro nel 2018 per 7 interventi e 1,9 mln. nel 2019 per 43 interventi. A marzo 2019, in attuazione della LR 73/2018, la Regione e il Comune di Calci hanno firmato

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	un accordo di programma per adeguare la viabilità di accesso al nuovo sito scolastico nel Comune di Calci e realizzare una rotatoria; a fine settembre 2019 sono stati impegnati 452,9 mila euro (considerate le economie) per i lavori che, aggiudicati a ottobre 2019, sono terminati ad agosto 2020. Ad agosto 2019, in attuazione della LR 73/2018, è stato firmato un accordo con l'Unione dei Comuni montani del Casentino e Unione dei Comuni montani del Pratomagno per lavori di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno versante del Casentino nel Comune di Castel San Niccolò (AR) e versante del Valdarno nel Comune di Loro Ciuffenna (AR). A ottobre 2019 sono stati impegnati 200 mila euro (poi ridotti per economie): 106,4 mila a favore dell'Unione dei Comuni montani del Casentino e 79,8 mila a favore dell'Unione dei Comuni montani del Pratomagno). Le Unioni hanno approvato i progetti definitivi. I lavori, iniziati a ottobre (Casentino) e novembre (Pratomagno) 2019, sono stati conclusi a febbraio 2020. In attuazione della LR 65/2019: • sono terminati i lavori per realizzare il raccordo stradale fra via Firenze -SP44- e via Piero della Francesca, nel Comune di Quarrata. L'Accordo di programma tra la Regione e il Comune è stato firmato a febbraio 2020 (sono stati impegnati 500 mila euro per il 2020 e quasi 250 mila per il 2021); • ad aprile 2020 la Regione Toscana, i Comuni di Pelago e Reggello e il reparto Carabinieri Biodiversità di Vallombrosa, hanno firmato l'accordo di programma per interventi di manutenzione straordinaria della viabilità di collegamento tra la SR 70 in località Consuma e la località Vallombrosa, nei Comuni di Pelago e Reggello (ad aprile 2021 sono stati impegnati 200 mila euro, poi ridotti a 197,4 mila). Il progetto esecutivo è stato approvato a settembre 2020; i lavori sono in corso; • a luglio 2020 la Regione Toscana e la Provincia di Pistoia hanno firmato l'accordo per la redazione delle analisi di tracciato preliminari e del progetto di fattibilità tecnico economica della variante alla SP 12 delle Cartiere in località Collodi nel Comune di Pescia (impegnati 100 mila euro a ottobre 2020). Il progetto è in corso. L'approvazione della progettazione è prevista entro gennaio 2022. La LR 55/2021 ha stanziato altri 20 mila euro per il 2022. La LR 79/2019, "Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2020", prevede contributi per interventi straordinari sulla viabilità pubblica comunale per il 2020 (tra giugno e novembre 2020 sono stati impegnati 3 mln., considerate le economie) previa sottoscrizione di accordi, in favore di Comuni con popolazione inferiore o uguale a 5.000 abitanti. Sono stati sottoscritti gli accordi con 67 Comuni. L'emergenza epidemiologica dovuta al COVID-19 ha rallentato i lavori. La LR 79/2019 prevede anche contributi straordinari sulla viabilità locale per l'anno 2021. In questo ambito: • ad aprile 2020 è stato firmato l'accordo di programma con i Comuni di Loro Ciuffenna e di Talla per interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno (impegnati 222 mila euro a febbraio e aprile 2021). I lavori sono terminati; • ad aprile 2020 è stato firmato l'accordo di programma con il Comune di San Giovanni Valdarno per la realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra il tracciato urbano della SR 69 e la via Maestri del Lavoro (tra giugno e dicembre 2021 sono stati impegnati 250 mila euro 81,4 mila per l'anno 2021 e 168,6 mila per l'anno 2022). Il Comune di San Giovanni Valdarno ha approvato il progetto definitivo a febbraio 2020. I lavori sono iniziati ad agosto 2021; • a luglio 2021 è stato firmato l'accordo con la Provincia di Lucca per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica del tratto stradale di raccordo fra la strada provinciale Bientinese e la strada Romana in località Turchetto, nel Comune di Altopascio (a settembre 2021 sono stati impegnati 200 mila euro); • ad aprile 2021 è stato firmato l'accordo con la Provincia di Pistoia per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica della variante della strada provinciale 39 in località Borgano nel Comune di Lamporecchio (a luglio 2021 sono stati impegnati 150 mila euro). A settembre 2020 è stato firmato l'accordo di programma tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Fucecchio e Comune di San Miniato per la progettazione e la realizzazione dell'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SRT 436 dalla località San Pierino (Fucecchio) all'intersezione con via Marconi a San Miniato, con annessa realizzazione di pista ciclopeditone - <u>1° stralcio funzionale</u> (sono disponibili oltre 1,4 mln. regionali – impegnati a dicembre 2021 sul 2022). Il Comune ha approvato il progetto esecutivo in linea tecnica a dicembre 2020. A marzo 2022 la Giunta ha approvato l'Accordo di programma (poi firmato) tra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni di Fucecchio e San Miniato per il <u>2° stralcio funzionale</u> dell'intervento (sono disponibili oltre 666 mila euro regionali sul 2022-2023); il Presidente della Giunta ha approvato l'Accordo a giugno 2022. Ad agosto 2022 sono stati impegnati quasi 36 mila euro per la progettazione.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	A giugno 2021, in attuazione della LR 65/2019 (modificata dalla LLRR 98/2020 e 44/2021), è stato firmato l'accordo con la Provincia di Pisa per la riapertura al transito dei mezzi pesanti sulla SP3 Bientinese, durante le fasi di svolgimento dei lavori lungo la SGC FI-PI-LI (necessari a causa di una frana), per collegare il casello autostradale di Altopascio (A11) e lo svincolo della SGC FI-PI-LI di Pontedera; sono interessati i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia e Pontedera. A luglio e dicembre 2021 sono state impegnate le risorse regionali a favore della Provincia (434 mila euro sul 2021 e 50 mila sul 2022), per realizzare gli interventi eventualmente necessari per consentire la circolazione dei mezzi pesanti. I lavori principali sono terminati; è stata chiesta l'autorizzazione per utilizzare le economie per opere di completamento. Ad agosto 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la Provincia di Siena per la realizzazione interventi sulla viabilità connessa alla SS 2 Cassia per il quale sono già disponibili presso la Provincia di Siena 2,5 mln. di risorse regionali.
Viabilità regionale e locale di cui alla Legge regionale finanziaria n. 97/2020	In attuazione della LR 97/2020 (modificata dalle LLRR 31 e 44/2021): • a marzo 2021 è stato firmato l'accordo di programma con il Comune di Lucca per la realizzazione di lotti stradali funzionali dell'Asse sub urbano di Lucca, due tratti stradali di collegamento tra la nuova viabilità del ponte sul fiume Serchio e l'ospedale San Luca per migliorare la viabilità in direzione dell'ospedale (tratto stradale da via dell'Acquacalda a via S.S. Annunziata, in frazione S.Pietro a Vico, e da via Vecchia Pesciatina a viale Castracani in località Arancio); per realizzare l'intervento sono disponibili 7 mln. (su un costo di 7,3 mln.) nel triennio 2022 – 2023 (4 mln. sul 2022 e 3 mln. sul 2023). È in corso la progettazione; • ad aprile 2021 la Giunta ha individuato gli interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino di tratti di strade pubbliche comunali, privilegiando i Comuni che nell'anno precedente non sono risultati beneficiari del contributo e i Comuni con minore popolazione risultante dal 15° censimento generale. Nel 2021 sono stati impegnati oltre 1,4 mln.. Sono stati sottoscritti 31 Accordi con i soggetti beneficiari; sono stati conclusi 3 interventi; • a maggio 2021 è stato firmato l'accordo di programma con i Comuni di Firenze e Scandicci per l'adeguamento del nodo viario di Ponte a Greve (viadotto Indiano – via Baccio da Montelupo – Ponte a Greve). È previsto un costo di quasi 4,8 mln., 3,9 mln. regionali (1,5 mln. sul 2022, di cui 1,4 mln. impegnati a febbraio 2022, e 2,4 mln. sul 2023) e 880 mila euro del Comune di Firenze. I lavori sono iniziati ad aprile 2022; • a maggio 2021 è stato firmato l'accordo di programma con il Comune di Castelnuovo di Garfagnana per realizzare lavori di collegamento della viabilità locale, con il superamento della linea ferroviaria nei pressi della stazione ferroviaria di Castelnuovo di Garfagnana – lotto 3 (a dicembre 2021 è stato impegnato 1 mln. sul 2022). Il terzo lotto completerà i collegamenti dell'area urbana di nord-est con quella produttiva di sud-ovest, dove si trovano la zona industriale, il polo scolastico e gli impianti sportivi. I lavori sono iniziati a fine novembre 2021; • a giugno 2021 è stato firmato l'accordo di programma tra Regione Toscana e Provincia di Grosseto per la progettazione e realizzazione dei primi interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della strada provinciale 95 "Sforzesca", di collegamento tra la zona industriale di Piancastagnaio e la Maremma; le risorse disponibili sono state impegnate a settembre 2021 (100 mila euro sul 2021) e dicembre 2021 (900 mila euro sul 2022); • ad agosto 2021 è stato firmato l'accordo con il Comune di Borgo a Mozzano per la progettazione di fattibilità tecnica ed 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 (impegnati 100 mila euro a settembre 2022). In attuazione della LR 31/2021, ad aprile 2022 è stato firmato l'accordo con la Provincia di Pistoia per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica della variante alla SP 5 nel tratto Sant'Agostino-Montale (a giugno sono stati impegnati a favore della Provincia 175 mila euro sul 2022). È in corso la progettazione.
Viabilità regionale e locale di cui alla Legge regionale finanziaria 2021	In attuazione della LR 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, intervento necessario considerato il transito di mezzi pesanti dovuto alla presenza di insediamenti industriali; a settembre 2022 sono stati impegnati 490 mila euro a favore del Comune (coso 930 mila). I lavori sono in corso. In attuazione della LR 97/2020, come modificata dalla LR 31/2021, a giugno 2022 sono stati impegnati oltre 1,4 mln. per 31 interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino di tratti di strade pubbliche comunali. Sono privilegiati i Comuni che nell'anno precedente non sono risultati beneficiari del contributo regionale e i Comuni con minore popolazione sulla base dei dati di popolazione ISTAT 2021, e che necessitano di un cofinanziamento regionale. La LR 97/2020 (come modificata dalla LR 55/2021), autorizza inoltre la Giunta ad

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	erogare finanziamenti straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli Enti Locali interessati: · fino a 425 mila euro nel 2022 per la progettazione definitiva ed esecutiva di una nuova bretella di collegamento tra la SP 9 e la SR 66 nei Comuni di Poggio a Caiano e di Signa; · fino a 200 mila euro nel 2022, per la progettazione di fattibilità tecnico-economica per un nuovo ponte sul fiume Arno nel Comune di Figline e Incisa Valdarno. Ad agosto 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la Città Metropolitana di Firenze. La LR 54/2021 autorizza la Giunta ad erogare finanziamenti straordinari, previa stipula di specifici accordi con gli enti interessati: · fino a 1,8 mln. nel triennio 2022-2024 (300 mila per il 2022, impegnati a settembre 2022; 750 mila per il 2023 e 750 mila per il 2024) a favore dei Comuni di Loro Ciuffenna, Castel San Niccolò e Montemignaio per riqualificare la viabilità del Pratomagno con interventi di ripristino, messa in sicurezza e manutenzione straordinaria di due tratti di strada. A maggio 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di programma con i Comuni di Loro Ciuffenna, Castel San Niccolò e Montemignaio; · fino a 1 mln., impegnato a maggio 2022, a favore del Comune di Lastra a Signa per il ripristino e la messa in sicurezza di tratti di viabilità locale interessati dall'aumento del traffico determinato dai lavori sulla SGC FI-PI-LI. A marzo 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di programma con il Comune di Lastra a Signa. I lavori sono in corso; · fino a 425 mila euro nel 2022-2023 (200 mila nel 2022 e 225 mila nel 2023) a favore della Città Metropolitana di Firenze per adeguare uno snodo viario nel Comune di San Gimignano interessato dalla riorganizzazione della viabilità collegata al nuovo tracciato della SR 429. A giugno 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di programma (poi firmato) con la Città Metropolitana di Firenze, la Provincia di Siena e i Comuni di Certaldo, Gambassi Terme e San Gimignano 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"; · fino a 80 mila euro nel 2022 alla Provincia di Pistoia per finanziare uno studio di fattibilità per la realizzazione di un segmento di strada in grado di connettere la SS66 all'altezza della località Pontepetri, con la SS64 all'altezza della località Signorino. Ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la Provincia di Pistoia per la progettazione; · fino a 90 mila euro, impegnati a settembre 2022, in favore del Comune di Foiano della Chiana per la realizzazione di lavori di demolizione e rifacimento di un ponte posto in Via Quarrata, in località Renzino. Ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con il Comune di Foiano della Chiana; · fino a 980 mila euro, impegnati a luglio 2022, alla Provincia di Livorno per la realizzazione delle opere di ripristino di tratti della SP 26 in località "II Piano" nel territorio del Comune di Rio - Isola d'Elba. Ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la Provincia di Livorno per ripristinare la sede stradale nel tratto interessato da fenomeni di sprofondamento. I lavori sono in corso. La LR 54/2021 (come modificata dalla LR 9/2022) stanZIA un contributo straordinario, fino a 300 mila euro nel 2022, a favore del Comune di Calcinaia per completare i lavori di risanamento e messa in sicurezza del ponte comunale su via Giovanni XXIII (la Giunta, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge, disciplina le modalità di erogazione del contributo). In attuazione della LR 16/2022: · a luglio 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con il Comune di Montemignaio per finanziare la realizzazione di interventi di ripristino e messa in sicurezza di tratti di viabilità comunale regionale; a settembre 2022 sono stati impegnati 50 mila euro. I lavori sono in corso; · ad agosto 2022 la Giunta ha assegnato alla Provincia di Siena un contributo straordinario di 1,4 mln. (700 mila sul 2022 e 700 mila sul 2023) per finanziare la realizzazione delle opere di dettaglio alla variante esterna, già in corso, all'abitato di San Gimignano, tra la SP47 e la SP69; · a ottobre 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la Provincia di Grosseto per realizzare interventi di manutenzione straordinaria del tratto stradale SP 65 Panoramica Porto Santo Stefano (è disponibile 1 mln.; 800 mila euro sul 2022 e

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	200 mila sul 2023); a ottobre 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la Provincia di Grosseto per realizzare interventi di manutenzione straordinaria delle strade provinciali del litorale grossetano – Lotto Nord e Lotto Sud (sono disponibili 2 mln.: 1,6 mln. sul 2022 e 400 mila euro sul 2023).
Manutenzione e messa in sicurezza dei ponti sulle SSRR con risorse statali e regionali	<u>Il Protocollo del 2018</u> Ad agosto 2018, dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, UPI Toscana ed ANCI Toscana hanno firmato un protocollo d'intesa per definire modalità di verifica più rapide dello stato dei ponti sulle strade regionali e provinciali; è stato costituito un gruppo tecnico di lavoro con le Università di Pisa e di Firenze e l'Ordine degli Ingegneri della Toscana, che ha analizzato un primo campione di ponti indicati come prioritari dagli Enti gestori delle SSRR terminando i lavori a febbraio 2020. A maggio 2020 la Giunta ha assegnato agli Enti gestori delle strade regionali 16,1 mln. (tutti impegnati: 4 mln. a maggio 2020 e 12,1 mln. a dicembre 2021) per la manutenzione straordinaria dei ponti analizzati nell'ambito del progetto. <u>Le risorse della L 145/2018</u> A giugno 2021 la Giunta ha approvato indirizzi e criteri per l'attribuzione, la determinazione e l'erogazione del contributo per investimenti aggiuntivi previsto dalla L 145/2018. Con questa legge lo Stato, per favorire gli investimenti, assegna alle Regioni a statuto ordinario, per il periodo 2021-2034, contributi per la realizzazione di opere pubbliche per la messa in sicurezza degli edifici del territorio e per interventi di viabilità. Sul 2022, per la manutenzione di ponti e viadotti di strade regionali sono stati impegnati 5,9 mln. (inizialmente 5,7 mln. della L 145/2018 e oltre 153 mila euro di risorse regionali; 3,9 mln. sono stati economizzati e poi nuovamente impegnati a giugno 2022 come altri fondi regionali) per <u>10 interventi</u>. Nel 2022 la Giunta: - ha ripartito (maggio) la quota regionale per il 2023, 5 mln., per la messa in sicurezza di strade e ponti; - ha destinato (luglio) 2 mln. ad attività di progettazione di interventi manutentivi di ponti su strade regionali e 3 mln. ad interventi di manutenzione e messa in sicurezza dei ponti sulle strade regionali; - ha approvato (ottobre 2022) le graduatorie dei progetti ammissibili relative alle progettazioni e agli interventi di manutenzione di messa in sicurezza dei ponti sulle strade regionali e assegnato il contributo: sono finanziate 22 progettazioni con 2 mln. (una parzialmente) e 4 interventi con oltre 3,7 mln. (di cui 734 mila euro regionali). <u>Le risorse FSC 2021-2027</u> Ad aprile e agosto 2021 la Giunta ha approvato l'elenco dei progetti prioritari per l'assegnazione in anticipazione delle risorse FSC aggiuntive 2021/2027, tra cui sono previsti 465 mila euro per 2 nuovi interventi di manutenzione dei ponti. A fine giugno 2022, a valere sull'anticipazione del FSC 2021/2027 di cui alla Delibera CIPESS 79/2021, sono stati impegnati: 165 mila euro per l'intervento "SRT 2 Cassia-Manutenzione straordinaria e sostituzione barriere sul ponte al km 247+500"; 300 mila euro per l'intervento "SRT 302 Brisighellese-Ravennate km 35+250 – intervento di manutenzione straordinaria del ponte ad arco in cemento armato sul torrente Rio Morto". <u>Manutenzione straordinaria</u> <i>A luglio 2021 sono stati impegnati 900 mila per interventi manutentivi urgenti al Ponte sul torrente Pesca di Collodi in località Ponte all'Abate (Pesca) sulla SRT 435 al km 13+750; gli interventi permetteranno il passaggio dei mezzi per la zona industriale, in particolare per le cartiere, e miglioreranno la connessione fra l'area lucchese e la Valdinievole.</i> <i>In attesa delle risorse FSC 2021-2027, a ottobre 2022 la Giunta ha assegnato alla Città Metropolitana di Firenze oltre 1,2 mln. (sul 2023) per interventi di manutenzione straordinaria su giunti del viadotto Gello e sul giunto longitudinale Scandicci della S.G.C. FI-PI-LI.. A gennaio 2022 la Toscana ha chiesto allo Stato il finanziamento dei seguenti interventi presentati dalla Città Metropolitana di Firenze: SGC FI-PI-LI sostituzione dei giunti dei ponti e viadotti intera tratta (10 mln); SGC FI-PI-LI interventi di manutenzione straordinaria su ponti e viadotti (23,18 mln).</i>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<i>A ottobre 2022 sono stati assegnati alla Città metropolitana quasi 417 mila euro per la manutenzione straordinaria di giunti di 4 viadotti sulla SR 429 "Variante di Certaldo"; i viadotti sono nei Comuni di Certaldo, Gambassi e San Gimignano, dal km 12+050 al km 17+650. Si tratta di risorse in più rispetto a quelle stanziare per la manutenzione ordinaria delle strade regionali (per il 2022 oltre 9 mln., impegnati).</i> <u><i>Il ponte sul Magra.</i></u> A febbraio 2021 le Regioni Toscana e Liguria hanno firmato l'intesa per l'approvazione del progetto definitivo del nuovo ponte di Albiano Magra e del progetto esecutivo delle rampe di collegamento alla A12. L'opera è necessaria dopo che, ad aprile 2020 è crollato il ponte sul Fiume Magra, nei pressi dell'abitato di Albiano Magra, che collegava la SS 330 "di Buonviaggio" alla SS 62 "della Cisa" e si è interrotto il collegamento fra l'abitato di Albiano Magra e il resto del territorio comunale e toscano; il progetto è stato autorizzato nella Conferenza dei Servizi. A marzo 2021 sono iniziate le attività di cantiere. L'apertura al traffico è prevista nei primi mesi del 2022 (a febbraio 2022 sono terminate le operazioni di posizionamento del quarto ed ultimo concio dell'impalcato totale). Durante la ricostruzione del ponte (costo 23,8 mln.), a luglio 2021 sono state aperte le rampe di accesso alla A12 in località Ceparana, nel Comune di Bolano (SP), realizzate per migliorare il percorso alternativo alla SS330. <i>Nel 2021 la Giunta ha attivato (giugno, luglio e settembre) in via sperimentale e temporanea, un collegamento di trasporto pubblico locale diretto tra il Comune di Aulla e la frazione di Albiano Magra, a seguito dell'interruzione della sede stradale a causa del crollo del ponte sul Magra.</i> <i>A fine aprile 2022 il nuovo ponte è stato aperto al traffico.</i>
Interventi di manutenzione straordinaria su Strade Regionali	Per interventi di manutenzione straordinaria su strade regionali sul 2022-2023 sono stati impegnati 5,3 mln.: · 2,7 mln. per la sistemazione definitiva del dissesto (stralcio 2) tratto della S.G.C. FI-PI-LI al km 10+500, nel Comune di Lastra a Signa, interessato da una frana. In corso di svolgimento; · oltre 991 mila euro per la rettifica del tracciato stradale della SR 325 tra le progressive 64+300 e 64+600 (Curva di Usella) nel Comune di Cantagallo. È stato approvato il progetto definitivo; · quasi 585 mila euro per mettere in sicurezza una frana sulla SR 302 al km 13+000 a Fiesole. La gara è in fase di affidamento; · oltre 1 mln. per mettere in sicurezza le reti esistenti e il versante nel tratto tra il km 71+100 - 71+700 della SR 325 nel Comune di Vaiano, località La Briglia. L'intervento principale è terminato, restano da ultimare opere complementari.
Sicurezza stradale – Progetto SIRSS Catasto strade	<u>I bandi per la sicurezza stradale.</u> Per assicurare la sicurezza stradale la Regione cofinanzia interventi di adeguamento infrastrutturale delle strade provinciali, comunali e di ambito urbano e su tratti di strade regionali o nazionali interne ai centri abitati (di competenza dei Comuni). Gli interventi riguardano: roatorie, marciapiedi e percorsi pedonali o per la bici, dissuasori per ridurre la velocità dei veicoli in prossimità dei centri urbani e nelle vicinanze di scuole, la prevenzione dell'incidentalità causata dalla fauna selvatica. Dal 2015 sono stati impegnati più di 15 mln. (che hanno generato un investimento di oltre 32 mln.) per 197 interventi, nell'ambito di quattro bandi (del 2014, 2016, 2019 e 2020): · <u>Bando sulla sicurezza di luglio 2014.</u> Sono stati impegnati quasi 4 mln. per 35 interventi, avviati entro la fine del 2016 e tutti conclusi principalmente tra il 2016 ed il 2018, l'ultimo nel novembre 2021; · <u>Bando sulla sicurezza di dicembre 2016.</u> Sono stati impegnati 2,8 mln. per 53 progetti, tutti terminati; · <u>Bando sulla sicurezza di febbraio 2019.</u> Sono stati impegnati quasi 3,4 mln.. A causa delle criticità attuative degli enti beneficiari anche aggravate dall'emergenza epidemiologica dovuta al COVID-19 si sono verificati ritardi nell'attuazione. Sono conclusi 47 progetti su 48; · <u>Bando sulla sicurezza di marzo 2020.</u> Sono stati impegnati 3,9 mln. per 60 progetti (con un investimento di 10,3 mln.), tutti avviati nel 2021 e in fase avanzata di realizzazione. <i>Gli impegni assunti nell'ambito dei bandi del 2019 e del 2020 (sul bilancio 2020, 2021 e 2022) concorrono al raggiungimento dell'obiettivo di cui alla L. 145/2018, art. 1 (commi 833 e 835, riferiti agli investimenti indiretti).</i> <u>Progetto SIRSS.</u> Il progetto raccoglie e analizza i dati sull'incidentalità stradale in Toscana, in particolare sulle strade regionali, per la programmazione e progettazione degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza della rete stradale e per lo svolgimento delle funzioni dell'Osservatorio regionale sulla

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	sicurezza stradale. Lo svolgimento di tale attività avviene grazie a un Protocollo di intesa con ISTAT e alla firma di convenzioni fra la Regione, le Province, la Città Metropolitana di Firenze e ANCI Toscana (ad aprile 2019 per la prosecuzione del progetto nel 2019-2021). A ottobre 2021 la Giunta ha approvato la prosecuzione del progetto SIRSS per gli anni 2022 – 2023 e a novembre sono state impegnate le risorse, 380 mila euro (150 mila sul 2022 e 230 mila sul 2023). Dal 2016 sono stati impegnati complessivamente quasi 1,5 mln.. La convenzione per la prosecuzione del progetto nel biennio 2022-2023 è stata firmata a gennaio 2022. <u>Attività di raccolta e validazione dei dati di incidentalità.</u> A giugno 2022 è stata completata la raccolta dei dati degli incidenti stradali rilevati nel 2021 dalle polizie municipali toscane e i dati definitivi sono stati inviati ad ISTAT. È in corso la raccolta relativa al 2022.
Obiettivo 2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	
Grandi opere ferroviarie: linea ferroviaria Pistoia-Lucca	L'obiettivo regionale è migliorare i servizi sulla linea ferroviaria Pistoia-Lucca. Il progetto di potenziamento di RFI prevede il raddoppio per le tratte Pistoia-Montecatini Terme e Pescia-Lucca, l'upgrade tecnologico della tratta a singolo binario Montecatini Terme – Pescia e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello mediante la realizzazione di opere sostitutive (esclusi tre passaggi a livello nell'abitato di Montecatini Terme). Con LR 86/2014 (modificata con le LLRR 37/2015, 40/2017, 68/2017, 68/2018, 80/2019 e 55/2021), la Regione ha previsto, ad integrazione delle risorse regionali (35 mln.) già stanziata per un primo stralcio lavori e alle risorse statali (215 mln.) previste dal Decreto "sblocca Italia" (DL 133/2014), il finanziamento straordinario, per un importo massimo annuo di 12,5 mln. per 20 anni, degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di un mutuo ventennale da parte di RFI, inizialmente destinato solo alla realizzazione delle opere relative al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e successivamente esteso anche allo scavalco ferroviario di Livorno ed al potenziamento della ferrovia Lucca-Aulla in Garfagnana. Ad aprile 2015 la Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana hanno firmato la convenzione per migliorare la linea ferroviaria Pistoia-Lucca, che definisce i reciproci impegni per la realizzazione delle opere. A marzo 2019 la Regione Toscana e RFI hanno firmato l'Accordo quadro per realizzare le opere collaterali al progetto di raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia-Lucca, finanziate nell'ambito degli stanziamenti complessivamente previsti per il potenziamento della tratta. Il Contratto di Programma RFI-MIMS 2022-2026 valutato favorevolmente dal CIPRESS ad agosto 2022 riporta un costo complessivo per l'intervento di 487,1 mln., finanziato con 216,1 mln. di risorse regionali, 206,9 milioni di finanziamento MIMS e 64,1 milioni di finanziamento MEF, tenendo conto dell'avvenuto incremento di spesa derivante sia ad imprevisti emersi nel corso dei lavori (problemi di carattere idrogeologico nello scavo della galleria Serravalle), sia a maggiori costi per opere sostitutive dei passaggi a livello, interventi di adeguamento a "STI CE 2014" della galleria Serravalle, rispetto di prescrizioni idrauliche ed ambientali. <u>Tratta Pistoia – Montecatini Terme.</u> A maggio 2016 sono iniziati i lavori, comprensivi delle opere del primo stralcio funzionale ricadenti nella tratta, relative al superamento dei passaggi a livello, modifiche al piano ferro della stazione di Montecatini Terme e interventi di miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni di maggiore frequentazione, finanziato per 35 mln. con risorse regionali, impegnate nel 2014-2015; il primo stralcio funzionale comprende anche interventi di adeguamento tecnologico, già realizzati da RFI per 8,8 mln. (che si sommano alle suddette risorse regionali). I lavori di raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme, interrotti durante l'emergenza sanitaria COVID-19, sono in corso ed interessano i Comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese, Pieve a Nievole, con elementi di criticità nel tratto interessato dallo scavo della galleria di Serravalle. RFI ha attivato i procedimenti di localizzazione su tre varianti al progetto di raddoppio Pistoia-Montecatini: per la prima, a settembre 2019 si è concluso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per le opere relative alla soppressione dei PPLL di Pieve a Nievole e l'adeguamento di un cavalcavia ferroviario a Serravalle Pistoiese, per le quali RFI ha attivato un nuovo accertamento di conformità urbanistica; a ottobre 2019 è stata accertata la conformità urbanistica per le restanti opere relative alla sottostazione elettrica di Pistoia e all'adeguamento dell'innesto di una viabilità privata sulla SR 435 nel comune di Pieve a Nievole;

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	· a ottobre 2019 RFI ha attivato il procedimento sulla seconda variante relativa alla modifica delle opere sulla Via La Terza nel comune di Serravalle Pistoiese, concluso nel febbraio 2020; · a maggio 2020 è stato concluso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sulla terza variante, relativa alla realizzazione delle opere necessarie per l'adeguamento della galleria di Serravalle Pistoiese agli standard di sicurezza previsti dalla vigente normativa, per la quale è in corso l'accertamento di conformità urbanistica, sospeso in attesa di integrazioni progettuali da parte di RFI. Nel 2020 è stata verificata la conformità urbanistica dei fabbricati tecnologici da realizzare nell'ambito delle stazioni di Montecatini Terme in Comune di Pieve Nievole (marzo) e di Pistoia (luglio). I lavori, interrotti durante l'emergenza sanitaria COVID-19, sono ripresi con previsione per l'attivazione del servizio entro il 2024. Si registra lo scostamento dai tempi programmati soprattutto per problematiche emerse nella realizzazione della nuova galleria di Serravalle, che ha comportato la necessità di adottare tipologie di scavo più idonee a garantire la stabilità del versante nel tratto prossimo all'imbocco est lato Pistoia. A gennaio 2021 si è concluso l'accertamento di conformità urbanistica sul cavalcavia ferroviario al km 11+422 per la viabilità di collegamento fra la SRT 435 e la SRT 436 in comune di Pieve a Nievole, sostitutivo del sottovia previsto nel progetto originario e ad aprile 2021, è stata accertata la conformità urbanistica delle opere non ancora realizzate del cavalcavia ferroviario al km 8+716 su via Taglieri, sostitutivo di quello originariamente previsto al Km 8+953 su via Ermellino; entrambi gli interventi fanno parte della prima variante del raddoppio Pistoia Montecatini Terme. E' in fase di conclusione il procedimento di accertamento di conformità urbanistica, relativo alla terza variante, nell'ambito del quale sono state richieste integrazioni al progetto inerenti al Vincolo paesaggistico dal Comune di Serravalle Pistoiese e relative alle interferenze con il reticolo idraulico dalla Regione. I lavori stanno procedendo con la realizzazione degli interventi relativi alle opere tecnologiche e di adeguamento della piattaforma ferroviaria necessarie per la nuova Linea a doppio binario, alla soppressione dei passaggi a livello, alle opere previste per garantire la sicurezza idraulica in loc. Masotti e Spazzavento, al cavalcavia ferroviario di Pieve a Nievole, ad altri interventi minori; sono ancora da avviare le opere relative alla terza variante atte a consentire adeguati standard di sicurezza per la galleria di Serravalle Pistoiese; sono stati terminati da tempo gli interventi di adeguamento nella stazione di Montecatini Terme - Monsummano. A fine 2021 si è svolto un incontro con RFI, cui è stata inviata una bozza di Accordo di programma tra RFI e Regione Toscana per la realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Pistoia - Lucca e degli altri interventi ferroviari in Toscana oggetto di cofinanziamento regionale. <u>Tratta Montecatini – Pescia.</u> Nel tratto tra Pescia e Montecatini Terme invece del raddoppio dei binari saranno realizzati interventi di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (si veda sopra: 22,7 mln. finanziati con parte delle risorse statali e regionali complessivamente stanziati per l'intera linea Pistoia – Lucca). <u>Tratta Pescia – Lucca.</u> A maggio 2018 si è conclusa la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto di raddoppio ferroviario della tratta Pescia-Lucca con esclusione della procedura di VIA nel rispetto di prescrizioni e raccomandazioni. Il progetto definitivo della tratta Pescia-Lucca è stato trasmesso da RFI al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che a fine maggio 2019 e a fine settembre 2019 ha richiesto aggiornamenti progettuali. RFI sta predisponendo le modifiche per l'adeguamento del progetto alle richieste del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per procedere, previa verifica sull'assoggettabilità delle stesse modifiche a eventuali procedimenti di VIA, all'attivazione del procedimento di localizzazione delle opere. L'emergenza sanitaria conseguente al COVID-19 ha causato ritardi e interruzioni delle attività di progettazione e realizzazione delle opere. Nel settembre 2021 il Comune di Altopascio ha richiesto a RFI approfondimenti sulle soluzioni tecniche possibili, alternative alla soluzione di progetto, per il sottopasso stradale necessario per l'eliminazione del passaggio a livello nel centro abitato. RFI ha sviluppato nuove soluzioni ed attende le indicazioni del Comune di Altopascio; a ottobre e novembre 2021 e a gennaio e febbraio 2022 si sono svolti incontri di confronto sul tema, in cui RFI ha presentato soluzioni progettuali (in assenza di ulteriori indicazioni, RFI svilupperà il progetto di febbraio). L'avvio dell'esercizio commerciale è previsto: nel primo semestre 2024 per la tratta Pistoia - Montecatini Terme; entro febbraio 2026 per la tratta Montecatini - Pescia; entro dicembre 2027 per la tratta Pescia Lucca.
Grandi opere ferroviarie	<u>Raddoppio ferroviario Empoli-Granaiole e adeguamento della stazione di Empoli.</u> Il Contratto di programma MIMS-RFI 2022/2026, parte investimenti, approvato dal

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	CIPESS a inizio agosto 2022 (Delibera 25/2022), prevede un costo complessivo di 267 mln. finanziati con risorse MEF (182 mln.) e Fondi FSC (85 mln.): 167 mln. per le opere di raddoppio Empoli-Granaiole e 100 mln. per l'elettificazione della linea Empoli Siena. Relativamente alla stazione di Empoli, ad aprile 2019 si è concluso il procedimento di accertamento di conformità urbanistica attivato da RFI sull'edificio da destinare agli impianti tecnologici per il controllo della circolazione ferroviaria e a febbraio 2021 è stato concluso l'analogo procedimento per gli interventi di potenziamento infrastrutturale della stazione. Entrambi gli interventi sono propedeutici e funzionali al successivo raddoppio Empoli – Granaiole per il quale nel luglio 2020 RT e RFI hanno presentato i lavori ed il relativo cronoprogramma ai Sindaci interessati dall'intera tratta ferroviaria Empoli-Siena e gli interventi per l'elettificazione dell'intera tratta. A novembre 2020 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole al progetto definitivo del raddoppio della linea Empoli-Granaiole, adeguato da RFI a seguito di richiesta di aggiornamenti progettuali da parte dello stesso Consiglio; a ottobre 2021 la Regione ha escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale il progetto di potenziamento della linea ferroviaria nei Comuni di Empoli e Castelfiorentino; si è concluso il procedimento regionale di assoggettabilità a VIA per il progetto di elettificazione della linea Empoli-Siena, attivato da RFI dopo il pronunciamento da parte del Consiglio superiore LL.PP.. E' stato attivato procedimento commissariale per l'approvazione del progetto definitivo delle opere di raddoppio della tratta ferroviaria Empoli-Granaiole, per il quale a giugno 2022 la Giunta ha: · confermato di considerare strategico per la Toscana il progetto di raddoppio ferroviario della tratta Empoli – Granaiole, nei Comuni di Empoli e Castelfiorentino; · preso atto dei pareri istruttori regionali sul progetto definitivo del raddoppio della tratta Empoli – Granaiole, presentato da RFI a maggio 2022, necessari per l'intesa fra il Commissario straordinario nazionale e il Presidente della Giunta Regionale. È in corso un procedimento di conferenza dei servizi decisoria, attivata da RFI a metà luglio 2022, per il progetto di realizzazione di opere sostitutive per la soppressione di 5 passaggi a livello della linea ferroviaria a Rapolano Terme (SI). Potenziamento linea ferroviaria Lucca-Aulla e scalo merci Stazione di Castelnuovo Garfagnana. Per ridurre il transito dei mezzi pesanti sulla viabilità, favorendo il risanamento ambientale e l'incremento della sicurezza stradale, a marzo 2018 la Regione Toscana, il MIT, RFI, l'Unione Montana dei Comuni della Garfagnana, la Provincia di Lucca, i Comuni interessati e due aziende private, hanno firmato un'intesa per potenziare la linea ferroviaria Lucca-Aulla e lo scalo merci della Stazione di Castelnuovo Garfagnana. In attuazione dell'intesa, a luglio 2019 la Regione ha firmato con i soggetti interessati l'accordo di programma per realizzare gli interventi per i quali è previsto un finanziamento di 6,15 mln. (4 mln. a carico di RFI, 250 mila euro a carico del Comune e 1,9 mln. regionali compresi nella quota capitale del finanziamento da contrarre da parte di RFI per realizzare anche il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia Lucca e lo scavalco di Livorno, per il quale la Regione Toscana concorre con contributi straordinari fino ad un massimo di 12,5 mln. annui per 20 anni). A ottobre e dicembre 2019 è stato verificato lo stato di attuazione ed il coordinamento degli interventi previsti; è in corso di condivisione la bozza della convenzione attuativa dell'accordo. A maggio 2020 è stato verificato che il Comune di Castelnuovo Garfagnana ha consegnato i lavori di propria competenza relativi alla nuova viabilità necessaria per la soppressione del passaggio a livello su via Fermi, per la realizzazione della quale è necessaria l'autorizzazione di RFI per il cavalcavia stradale e l'occupazione delle aree ferroviarie interessate dai lavori. L'emergenza sanitaria conseguente al COVID-19 ha causato ritardi e interruzioni delle attività di progettazione e realizzazione delle opere. A settembre 2021 RFI ha attivato il procedimento per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo. A fine novembre 2021 è stato preso atto della conformità delle opere previste nel progetto relativo all'adeguamento Piano del ferro ed opere connesse alla riattivazione dello scalo merci (interventi di 1^ e 2^ fase) della Stazione di Castelnuovo di Garfagnana sulla Linea ferroviaria Lucca – Aulla Lunigiana. A dicembre 2021 è stata trasmessa a RFI la prima bozza di Accordo di programma per la realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Pistoia - Lucca e degli altri interventi ferroviari in Toscana. Le opere a carico di RFI sono state avviate nei primi mesi del 2022. Nuova stazione ferroviaria Medioetruria. <i>Negli ultimi anni è stata considerata la possibilità di realizzare una nuova stazione ferroviaria (Medioetruria) lungo la linea AV tra Roma e Firenze, individuando alcune possibili localizzazioni, senza stabilire l'ubicazione ottimale della fermata; per dare una prima risposta alla domanda di mobilità espressa dal territorio, conseguentemente alla riqualificazione della</i>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<i>stazione di Chiusi Chianciano Terme, dal giugno 2019 è stato attivato il servizio AV da quest'ultima stazione con la fermata nel periodo estivo, con il supporto di iniziative sviluppate dal territorio per incentivare il turismo utilizzando il treno, di una coppia di treni/giorno della relazione Milano-Napoli. La sperimentazione è stata ripetuta nell'estate 2020 e in quella 2021.</i> A ottobre 2022 la Giunta ha approvato un protocollo d'intesa con il MIMS, la Regione Umbria e RFI, che istituisce un tavolo tecnico per determinare la migliore soluzione per l'inserimento dei bacini territoriali della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria nel reticolo dei servizi AV/AC, valutando la realizzazione di una stazione dedicata sulla linea Firenze-Roma DD. <u>Adeguamento e riqualificazione infrastrutturale delle linee ferroviarie Faentina e Valdisieve.</u> A dicembre 2017 Regione Toscana, MIT, RFI, ANAS, Unione Montana dei Comuni del Mugello e Unione dei Comuni Valdarno e Valdisieve, hanno firmato un protocollo d'intesa per l'adeguamento e la riqualificazione delle infrastrutture sulle linee ferroviarie Faentina e Valdisieve. RFI si è impegnata a investire quasi 47 mln. per gli interventi di eliminazione di passaggi a livello e miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferroviarie del Mugello. Sono già stati realizzati interventi minori per il miglioramento dell'accessibilità e funzionalità in alcune stazioni ed è stata predisposta la progettazione di gran parte delle opere previste. Nel 2019 sono stati conclusi i procedimenti di accertamento di conformità urbanistica relativi alle stazioni di Dicomano e di Contea Londa e Rufina ed una Conferenza di servizi indetta da RFI, che hanno portato all'approvazione delle opere sostitutive per la soppressione del passaggio a livello a Rufina su via Don Giovanni Minzoni, a Dicomano in prossimità della Stazione e a Borgo San Lorenzo sulla SR 302. A fine settembre 2020 si è conclusa la Conferenza dei servizi per l'approvazione delle opere sostitutive per la soppressione del passaggio a livello al km 39+852 della linea Firenze Campo di Marte – Faenza in comune di Borgo San Lorenzo. A febbraio 2021 si è concluso il procedimento attivato da RFI per l'accertamento della conformità alle prescrizioni ed ai vincoli degli strumenti urbanistico-edilizi vigenti nel Comune di Rufina delle opere previste nel progetto di potenziamento infrastrutturale della stazione di Rufina. A marzo 2021 è stato verificato con i soggetti coinvolti lo stato di attuazione degli interventi previsti e, ad aprile 2021, si sono svolti specifici incontri tecnici per risolvere le problematiche connesse alla soppressione del passaggio a livello sulla SS 67 nel Comune di Rufina e del passaggio a livello sulla SP 551 nel Comune di Vicchio. RFI ha trasmesso: a fine luglio 2021 la determinazione conclusiva motivata della Conferenza dei servizi per l'approvazione delle opere di soppressione del passaggio a livello al km 17+685 della linea ferroviaria Pontassieve-Borgo San Lorenzo; a fine ottobre 2021 le modifiche progettuali per l'ottemperanza delle prescrizioni della Soprintendenza BBAA Firenze sul progetto per l'eliminazione del passaggio a livello in località Sandetole nel Comune di Dicomano, valutate favorevolmente dalla Soprintendenza, dal Comune e dalla Regione. Si è in attesa dell'avvio, da parte di RFI, delle gare per l'affidamento dei lavori delle opere già oggetto di localizzazione. A maggio 2022 è stato chiesto a RFI un aggiornamento sulla programmazione degli interventi e sullo stato di avanzamento. <u>Potenziamento della Linea Ferroviaria Prato-Bologna</u> A novembre 2017 la Regione Toscana ha firmato un protocollo d'intesa (integrato a marzo 2018 e ad aprile 2022) con la Regione Emilia Romagna e RFI per l'adeguamento e la riqualificazione infrastrutturale della linea Bologna-Prato, 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 della mobilità e della logistica del PRIIM. Il Protocollo d'Intesa firmato ad aprile 2022 con la Regione Emilia Romagna e RFI "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", prevede per la tratta toscana, l'impegno di RFI a realizzare interventi per l'accessibilità e l'adeguamento della stazione di Vernio-Montepiano-Cantagallo e Vaiano. Le parti si impegnano a mantenere un osservatorio permanente tramite una Cabina di Regia, per il monitoraggio dell'avanzamento degli interventi e la risoluzione delle criticità. Per realizzare l'opera, a cura di RFI, è previsto un investimento di oltre 500 mln.. Nel 2018-2019 sono stati svolti i lavori propedeutici all'intervento di adeguamento vero e proprio. I lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico per l'adeguamento agli standard europei per il traffico delle merci (l'adeguamento alla sagoma PC80 e la fresatura delle gallerie), interessano la tratta Prato-Pianoro e sono articolati in 3 fasi, Prato-Vernio, S.Benedetto-Pianoro, S.Benedetto-Vernio (grande galleria dell'Appennino), ciascuna della durata di un anno, con un anno di intervallo fra

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	l'una e l'altra. La prima fase, che interessa la tratta Prato-Vernio, è iniziata a dicembre 2020 e si è conclusa a dicembre 2021. RFI ha aggiornato la programmazione degli interventi: i lavori sulla tratta S. Benedetto Val di Sambro/Castiglione dei Pepoli-Pianoro sono previsti da febbraio 2023 a novembre 2024; sulla tratta Vernio-S. Benedetto Val di Sambro/Castiglione dei Pepoli, da febbraio 2025 a novembre 2025. È stata attuata una riprogrammazione del servizio ferroviario regionale, supportato anche da servizi bus sostitutivi. Durante i lavori sull'infrastruttura per il traffico merci, saranno anche realizzati interventi di adeguamento delle due stazioni di Vernio e Vaiano, con eliminazione delle barriere architettoniche e riqualificazione degli edifici di stazione.
Grandi opere ferroviarie: Nodo Alta Velocità	<u>Nodo AV di Firenze.</u> A maggio 2020 RFI ha stipulato l'accordo quadro per rescindere il precedente contratto di appalto e consentire il subentro di Infrarail Firenze Srl, società di scopo appositamente costituita e interamente controllata da RFI, nelle attività per la realizzazione del passante ferroviario alta velocità e della nuova stazione AV del Nodo di Firenze (prima affidate a Nodavia). Il subentro è stato confermato a settembre 2020. I lavori sono ripresi ad aprile 2021. L'opera è necessaria per completare il progetto dell'alta velocità in Toscana, che permetterà di rendere più veloci i collegamenti Roma-Firenze-Milano e di aumentare i binari per i treni di superficie da dedicare al servizio regionale. A febbraio 2022 il Ministero della Transizione Ecologica (Decreto 68/2022) ha ricostituito l'Osservatorio Ambientale Linea Ferroviaria AV/AC "Nodo di Firenze", istituito con l'Accordo Procedimentale di marzo 1999 (poi rinnovato, l'ultima volta a novembre 2021, firmato tra il Ministero della transizione ecologica, il MIMS, il Ministero della cultura, RFI, la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze e il Comune di Firenze.) A luglio 2022 RFI ha comunicato di aver quasi terminato la prima fase delle attività di conferimento delle terre da scavo. I maggiori costi, dovuti alla revisione del progetto originario dell'opera e all'aumento nel corso dell'ultimo anno dei costi dei materiali e dell'energia, sono stati considerati nel Contratto di Programma MIMS-RFI 2022-2026, parte investimenti, valutato dal CIPESS ad agosto 2022. Ad agosto 2022 RFI ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento di tutti gli interventi del Nodo AV: sono previsti 1,1 mld. per la realizzazione del passante e della stazione AV del nodo fiorentino. Il completamento delle opere previste per il nodo ferroviario AV/AC di Firenze è funzionale a ridurre i tempi di viaggio sulla linea AV Roma-Milano e, liberando la rete di superficie dal transito dei treni dell'alta velocità, e a consentire l'incremento dei servizi regionali e metropolitani. <u>Linea ferroviaria Firenze-Empoli-Pisa. Nuova Fermata Guidoni in Firenze.</u> Nel 2022 (marzo, aprile e settembre) RFI ha presentato gli avanzamenti progettuali a Regione Comune di Firenze, quale opera di interconnessione tra la linea ferroviaria, la tramvia ed il vicino parcheggio scambiatore. La previsione viene richiamata anche nel Contratto di Programma 2022/2026, parte investimenti, tra le opere di upgrading infrastrutturale e tecnologico per il nodo di Firenze, a servizio della linea Firenze-Pisa e quindi dei flussi di traffico da Siena, Empoli, Pisa, Livorno, La Spezia e Pontremoli. <u>People mover tra Belfiore e la stazione di Santa Maria Novella e nuova fermata Circondaria</u> La Regione Toscana ha inserito tra i progetti di cui si chiede il finanziamento con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) gli interventi per l'accessibilità al sistema Belfiore AV (costo 135 mln.): il People Mover (tra la stazione AV e Santa Maria Novella; costo 74 mln.) e la stazione AV di Circondaria collocata in superficie a servizio dei treni regionali (costo 61 mln. di cui 45,6 mln. per l'accessibilità della Stazione, da finanziare nell'ambito del PNRR) per la connessione al sistema AV. L'intervento è previsto nel Contratto di Programma MIMS-RFI 2022.
Obiettivo 3 – Sviluppare la piattaforma logistica toscana	
Porto di Livorno: Nuova Darsena Europa	Il nuovo Piano regolatore portuale di Livorno del marzo 2015 prevede quale principale intervento infrastrutturale la realizzazione della nuova darsena (Piattaforma Europa) dedicata al trasporto container e alle Autostrade del Mare (progetto europeo per il trasporto marittimo

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	delle merci) e la razionalizzazione complessiva delle attività portuali. Per supportare la realizzazione dell'opera, con la legge finanziaria regionale del 2015 (LR 86/2014, modificata con LR 88/2016, LR 78/2017, LR 80/2019, LR 98/2020 e LR 55/2021) la Regione ha destinato un finanziamento straordinario per concorrere al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte dell'Autorità di sistema portuale di Livorno: massimo 12,5 mln. per ciascuno degli anni dal 2023 al 2042 (si veda anche sotto). In particolare le risorse regionali consentono all'Autorità di coprire, tramite mutuo, una quota del costo delle opere civili per circa 200 mln. (più gli interessi per la contrazione del mutuo, circa 50 mln.). L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha sostituito, in attuazione della riforma Del Rio (DLgs 169/2016), la precedente Autorità portuale di Livorno. A seguito dell'introduzione della nuova disciplina statale in materia di dragaggi, l'Autorità di sistema portuale ha definito una diversa articolazione realizzativa delle fasi di attuazione del PRP che consentono una contrazione dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere nel rispetto dei requisiti funzionali e prestazionali dell'infrastruttura (il documento con la nuova articolazione temporale degli interventi è stato approvato dal Presidente dell'Autorità a ottobre 2017). Di seguito i fatti salienti del periodo 2016-2020: · la nuova Darsena Europa è oggetto di un protocollo di azione firmato a febbraio 2016 tra ANAC e l'Autorità portuale Nazionale, che prevede la vigilanza di ANAC sulle procedure e sulle attività relative alla realizzazione dell'opera, e che segue un accordo firmato tra la Regione Toscana e l'ANAC con l'obiettivo di garantire legalità e trasparenza negli appalti (un analogo protocollo è stato firmato da ANAC e RFI per il raddoppio ferroviario Pistoia Lucca); · a luglio 2017 è stato costituito il nucleo operativo per monitorare le varie fasi di attuazione della progettazione e realizzazione della Darsena Europa, previsto dall'Accordo di programma per il rilancio dell'area costiera livornese del maggio 2015; · a novembre 2017 la Giunta ha approvato l'accordo con la Provincia di Livorno, la Città Metropolitana di Firenze, il Comune di Livorno e Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale per il riassetto della viabilità di cintura portuale e di "ultimo miglio"; · a dicembre 2017 è stato approvato un protocollo d'intesa per la promozione e costituzione dell'osservatorio ambientale e socio-economico sui lavori del Porto di Livorno per la realizzazione della nuova Darsena Europa, promosso da Regione Toscana, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Ente Parco regionale Migliarino S. Rossore Massaciuccoli, Comune di Livorno e Comune di Pisa. Gli obiettivi dell'Osservatorio sono: a) valutazione e monitoraggio dei possibili impatti sul sistema ambientale della fascia marino-costiera pisano-livornese e sulle comunità locali ivi insediate, correlati alla realizzazione delle opere della nuova Darsena Europa; b) valutazione circa la corretta attuazione del progetto degli interventi e l'adempimento delle relative prescrizioni, nonché la valutazione delle raccomandazioni, in considerazione della durata prevista dei cantieri, della complessità delle opere e della vulnerabilità delle zone interessate. · a febbraio 2019 la Giunta ha approvato l'accordo tra Regione Toscana e Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale per il supporto nella prima fase delle attività per la realizzazione della Darsena Europa (l'accordo non comporta oneri per il bilancio regionale); · La progettazione preliminare delle opere marittime si è conclusa nel dicembre 2019: il progetto preliminare della Darsena Europa prevede due grandi aree, una per un nuovo terminal dedicato al traffico dei container e l'altra per le navi merci e i passeggeri; · A fine 2020 il Governo ha stanziato 200 mln. per realizzare l'opera; sono quindi disponibili 550 mln. di risorse pubbliche, considerando i 250 mln. stanziati dalla Regione Toscana, i 50 dell'Authority e altri 50 del Fondo sviluppo e coesione. A gennaio 2021 sono iniziati i lavori di resecazione del Pontile 13, fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli, per rendere il canale di accesso al porto più sicuro per le navi fino a 11 mila teu. Si tratta di un intervento necessario prima del dragaggio che rimodellerà il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati (è previsto un costo di 1,5 mln. comprensivo del dragaggio). Le prove svolte la ottobre al simulatore di Sorrento, per valutare l'ingresso di navi da 11 mila teu nel porto di Livorno, hanno infatti dato esiti positivi. A fine dicembre 2020 la Giunta ha espresso al MATTM il parere in merito alla definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale (scoping) del progetto "Porto di Livorno - Opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa", che interessa anche i Comuni di Pisa e di Collesalveti; lo studio è stato proposto dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il MATTM, concluso formalmente il procedimento di scoping a dicembre 2020, ha trasmesso all'Autorità di sistema i contributi dell'Ente Parco Migliarino S. Rossore Massaciuccoli e del MIBACT, pervenuti rispettivamente a gennaio e febbraio 2021. A febbraio 2021 la Giunta ha approvato la nuova versione della proposta tecnica di istituzione di Zona Logistica Semplificata (ZLS), inviata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Le ZLS sono strumenti efficaci che la normativa vigente prevede, per ottenere procedure semplificate per il trattamento e la movimentazione delle merci.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	A ottobre 2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Europea il bando pubblico concernente l'appalto delle opere della "nuova prima fase" di realizzazione della Darsena Europa. L'appalto ha per oggetto il servizio di progettazione esecutiva e l'esecuzione di tutte le opere e provviste occorrenti per eseguire e dare completamente ultimati i lavori di realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi della nuova prima fase della Piattaforma Europa (nuova Darsena Europa); a dicembre 2021 è stata disposta l'aggiudicazione della procedura aperta per l'affidamento con appalto della realizzazione degli interventi e delle opere marittime di difesa e dei dragaggi. Il Presidente dell'ADSP è stato nominato Commissario straordinario. A dicembre 2021 è stata inviata all'Autorità di Sistema Portuale (ADSP) una versione di Accordo di programma fra Regione e Autorità per l'erogazione dei contributi finanziari straordinari. Ad aprile 2022 la Regione Toscana e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno firmato l'accordo di programma per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il quadro economico del progetto definitivo approvato dal Commissario straordinario a luglio 2021 prevede un importo totale di 450 mln., di cui: 200 mln. di risorse statali assegnate all'Autorità di Sistema Portuale (decreto MIMS 353/2020); 50 mln. di risorse statali FSC 2014/2020 (Delibera CIPE 5/2016); 200 mln. reperiti dall'Autorità di Sistema Portuale tramite finanziamenti a mutuo (e rimborsate dalla Regione Toscana con un concorso finanziario dal 2023 al 2042) Nel 2022 l'Autorità ha affidato: - le analisi eco-tossicologiche di confronto nell'ambito della progettazione definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa (giugno); - la redazione degli elaborati dell'adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno (giugno); - i lavori per il consolidamento delle esistenti vasche di colmata I lotto – Campo Prova (agosto), aggiudicati a 3,3 mln. a settembre; - i lavori complementari di dragaggio per ripristino alla quota 13 mt dei fondali del canale di accesso al Porto di Livorno (agosto). Non è ancora stipulato il contratto di prestito, a fronte del quale la Regione si impegna a rimborsare rate annuali fino ad un massimo di 12,5 mln. annuali per 20 anni. <u>Programmazione</u> Con l'istituzione dei Sistemi portuali, e delle relative Autorità di Sistema Portuale (DLgs 169/2016), le azioni strategiche concernenti lo sviluppo degli scali marittimi di interesse nazionale sono definite dal Piano regolatore del sistema portuale, costituito dal Documento di pianificazione strategica del sistema portuale (DPSS) e dai Piani regolatori portuali (PRP) dei singoli porti. A luglio 2022 la Giunta ha approvato, come adempimento necessario in osservanza della legge statale, il parere regionale sul Documento di Programmazione Strategica del Sistema portuale (DPSS) del Mar Tirreno Settentrionale; la proposta del Documento è stato adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ad aprile 2022.
Raccordi ferroviari: Porto di Livorno – Interporto di Guasticce e ulteriori raccordi ferroviari	La Regione, la Provincia di Livorno, i Comuni di Collesalveti e Livorno, l'Autorità portuale di Livorno e l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce, a dicembre 2013 hanno firmato un accordo per definire la realizzazione del collegamento ferroviario diretto tra il porto di Livorno (Darsena Toscana) e l'interporto (è previsto lo scavalco ferroviario della linea Tirrenica), necessario per migliorare il sistema logistico portuale. Per definire la fase attuativa dell'opera, a maggio 2019 la Regione Toscana, il MIT, RFI, l'Autorità di sistema portuale Mar Tirreno settentrionale e l'Interporto A. Vespucci, hanno firmato l'accordo per realizzare i collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno e il Corridoio TEN-T ScanMed (la convenzione attuativa è stata firmata con il MIT a dicembre 2019); sono previste grandi opere ferroviarie per migliorare i collegamenti dei porti e delle ferrovie della Toscana con i grandi corridoi ferroviari europei dedicati al trasporto delle merci: - la progettazione esecutiva (sulla base del progetto definitivo prodotto da Regione Toscana e consegnato a RFI alla fine del 2017) e la realizzazione del collegamento porto-interporto di Livorno tramite scavalco ferroviario (è previsto un tratto ferroviario di circa 1,5 km; RFI ha completato la progettazione definitiva nel 2018). A luglio 2021 RFI ha aggiudicato la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento. La progettazione esecutiva e le opere propedeutiche per lo scavalco sono state concluse ed i lavori principali sono stati avviati a settembre 2022; - la progettazione definitiva dei collegamenti ferroviari fra la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite by pass di Pisa e fra l'interporto A. Vespucci e la linea

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Collesalveti-Vada, che è stata finanziata nell'ambito dell'accordo firmato a dicembre 2019 tra la Regione Toscana, RFI, Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci. Il costo è stimato in 5,9 mln.: 3,4 mln. a carico di RFI, nel quadro del Contratto di Programma MIT-RFI 2017-2021, parte investimenti, e 2,5 mln., stanziati con la LR 65/2019 (modificata con le LLRR 98/2020 e 44/2021) per il 2022, a carico della Regione Toscana; • l'intervento di adeguamento delle gallerie allo standard PC/80 della linea ferroviaria Prato Bologna, per consentire 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; • la revisione dei collegamenti ferroviari per il porto di Piombino, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata. Per realizzare lo scavalco è stimato un costo di 27 mln. di cui 20,2 mln. a carico della Regione, 4,3 mln. sono a carico di RFI (contratto di programma 2020-2021) e 2,5 mln. sono a carico del MIMS. La quota a carico della Regione Toscana, 20,2 mln., è garantita fino all'importo di 17 mln. con la quota capitale del finanziamento che sarà contratto da RFI ai sensi dell'art. 33 LR 86/2014, a titolo di rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa RFI, e per 3,2 mln. dal contributo straordinario per investimenti (art. 12 della LR 73/2018, come modificata dalle LLRR 19/2019 e 44/2021; annualità 2022) per l'avvio delle attività propedeutiche e per realizzare i primi interventi. A novembre 2021 la Regione ha ritenuto ammissibili le opere previste nel progetto relativo al "potenziamento tecnologico dei collegamenti ferroviari tra Porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'Interporto di Guasticce", trasmesso da RFI a maggio 2021, rispetto alle prescrizioni ed ai vincoli degli strumenti urbanistico-edilizi vigenti nei Comuni di Livorno e di Collesalveti. A dicembre 2021 è stata trasmessa ad RFI la prima bozza di Accordo di programma per la realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Pistoia - Lucca e degli altri interventi ferroviari in Toscana oggetto di cofinanziamento regionale. A fine agosto 2022 RFI ha confermato la previsione di messa in esercizio entro giugno 2024 ed il raggiungimento del 30% delle opere entro il terzo trimestre del 2023. Il contratto di programma di RFI 2022-2026, approvato dal CIPE a inizio agosto 2022, finanzia con 338 mln. (su un costo di 488 mln.) i collegamenti ferroviari al porto di Livorno e alla linea Collesalveti-Vada, per permettere il trasporto delle merci tra porto, interporto e linea ferroviaria. Sulla base dell'Accordo di dicembre 2019 (si veda sopra), a luglio 2021 RFI ha prodotto lo stralcio del Progetto di fattibilità tecnico economica del collegamento ferroviario tra l'Interporto A.Vespucci e la linea Collesalveti-Vada e del collegamento tra quest'ultima e la linea Pisa-Firenze mediante il by-pass del nodo di Pisa, per il quale ha richiesto contestualmente il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. A fine marzo 2022 RFI ha comunicato di aver avviato la redazione del Progetto definitivo anche per il recepimento delle osservazioni e raccomandazioni ricevute sul PFTE dal CCSSLLPP non riferite al tracciato del nuovo collegamento. Le nuove infrastrutture per l'accesso al porto di Livorno e la realizzazione della PC 80 (riprofilatura di oltre 40 km di gallerie) sulla linea Prato-Bologna, in corso di realizzazione da parte di RFI, consentiranno il collegamento diretto del porto con il nord Europa.
Porto di Marina di Carrara	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, a maggio 2015 hanno firmato il protocollo d'intesa per gli interventi di riqualificazione e riconversione dell'area industriale di Massa Carrara; il protocollo definisce le azioni necessarie per la riqualificazione ambientale, lo sviluppo e la reindustrializzazione dell'area, da declinare con successivi accordi di programma. Tra i temi nodali e strategici sui quali attivare il Progetto per Massa Carrara sono individuati interventi relativi alla logistica portuale del Porto di Marina di Carrara nell'ambito di un progetto complessivo di riqualificazione ambientale e funzionale tra porto e città (Progetto Waterfront), per la cui realizzazione sono state stanziare risorse statali. Ad aprile 2015 la Giunta ha costituito il nucleo operativo per l'elaborazione e l'attuazione dell'accordo di programma sulla reindustrializzazione e sul rilancio economico della provincia di Massa Carrara. Per disciplinare le modalità di attuazione del Progetto Waterfront - interfaccia porto città e le modalità di erogazione e gestione dei finanziamenti regionali, a febbraio 2018 la Regione e l'Autorità di sistema portuale hanno firmato un accordo di programma (integrato a febbraio 2020): il costo di circa 33,4 mln. è sostenuto dalla Regione con 12,7 mln., dallo Stato con 8,2 mln. (accordo firmato a febbraio 2017 fra il Ministero delle infrastrutture e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale), dall'Autorità portuale con 10,2 mln. e dall'UE con 2,3 mln..

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	I finanziamenti previsti dall'accordo sono relativi ai lotti I, II e IV del Progetto Waterfront; il lotto III, che ha obiettivi prevalenti di riqualificazione urbana, è sviluppato e finanziato solo dall'Autorità di Sistema. A febbraio 2018 la Regione Toscana, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale e il Comune di Carrara, hanno firmato l'accordo per lo sviluppo condiviso del porto di Marina di Carrara, finalizzato all'attuazione del Progetto Waterfront e alla redazione condivisa di una proposta di variante al vigente Piano regolatore portuale (indispensabile per consentire un idoneo sviluppo futuro del porto). A ottobre 2019 la Giunta ha espresso al MATTM parere favorevole alla esclusione dalla VIA del progetto "Porto di Marina di Carrara. Ambito 4 - Progetto di interfaccia porto città. Interventi per la fruibilità protetta della passeggiata sul mare in corrispondenza del Molo di Ponente", presentato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. L'Autorità ha elaborato la progettazione definitiva dei lavori relativi ai lotti I, II, IV del Progetto Waterfront; è in corso da agosto 2020 la conferenza dei servizi decisoria per l'ambito IV; per il progetto del lotto III, di riqualificazione urbana, è stata annunciata una gara internazionale. A dicembre 2021 si è conclusa positivamente la conferenza dei servizi decisoria per gli ambiti 1 e 2, con prescrizioni da ottemperare in fase esecutiva. Restano da rimodulare i cronoprogrammi e i quadri economici connessi alle operazioni di messa in sicurezza e di bonifica dei terreni interessati dall'intervento, precedentemente non computati. A febbraio 2022 l'Autorità ha affidato l'appalto integrato relativo all'Ambito 4. <u>Finanziamenti.</u> La Regione concorre finanziariamente alla realizzazione degli interventi di riqualificazione delle aree tra il porto di Marina di Carrara e la città, con riferimento alla riqualificazione del sistema viario e di accesso al porto, attraverso l'erogazione all'Autorità portuale di Marina di Carrara di contributi straordinari per il concorso al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa Autorità portuale, previa stipula di specifico accordo di programma, sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi. La LR 80/2019 (modificata dalla LR 55/2021), autorizza una spesa fino a un massimo di 850 mila euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2042. A giugno 2022 la Giunta ha approvato un secondo atto integrativo dell'accordo del 2018: sono previsti complessivamente quasi 50,9 milioni (37 milioni per i Lotti 1 e 2) e quasi 13,9 per il Lotto 4), finanziati da dall'AdSP del Mar Ligure Orientale (12,7 milioni con 850 mila euro annui per 20 anni), dal MIT (Fondo nazionale porti, art. 18-bis L. 84/1994; 8,2 milioni), Fondo complementare PNRR (DM 330/2021; 10,1 milioni) e Unione Europea (progetto MARBLE; quasi 2,3 milioni). Ad agosto 2021 è stata approvata la ripartizione del <u>fondo complementare del Piano nazionale di ripresa e resilienza</u> per il settore portuale; per gli interventi di riqualificazione degli accessi al porto di Marina di Carrara e di miglioramento delle opere esterne, relativi agli Ambiti I, II e IV del Waterfront, sono disponibili oltre 10,1 milioni (quasi 8,6 mln. per gli Ambiti I e II, quasi 1,6 per il IV). <u>Attività di pianificazione.</u> A luglio 2019 l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha adottato il Documento di pianificazione strategica del sistema portuale (DPSS), atto propedeutico alla redazione alla variante del PRP del porto di Marina di Carrara. A febbraio 2020 il Consiglio ha approvato il Documento di indirizzi per sottoscrivere l'intesa con il MIT e la Regione Liguria nell'ambito del procedimento di approvazione del DPSS del Mar Ligure Orientale. La Regione Liguria ha approvato il DPSS ad agosto 2020. A marzo 2021 è stata presentata la proposta del nuovo Piano regolatore portuale del porto di Marina di Carrara che, rispetto allo stato attuale, permetterà di realizzare altri 126.123 metri quadrati di piazzali/banchine. A seguito alle recenti modifiche dell'art. 5 della L 84/1994, la Regione Toscana non ha più competenza in ordine al procedimento di approvazione del PRP.
Porto di Piombino	La Regione è impegnata a sostenere l'Autorità portuale di Piombino e dell'Elba nelle attività di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale, a fronte della crisi economica che ha colpito l'industria siderurgica e le attività portuali correlate. Attraverso gli interventi sul Porto, alle tradizionali funzioni commerciali legate all'industria dell'acciaio, si affiancheranno quelle di un polo di eccellenza per la riparazione, il refitting e lo smantellamento di navi (anche militari). Ad agosto 2016 sono terminati i lavori, iniziati ad aprile 2014, previsti dall'Accordo di programma quadro firmato dalla Regione nel 2013 con i Ministeri interessati, l'Autorità portuale, 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. I fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso sono stati approfonditi di 20 mt e sono state realizzate le infrastrutture portuali per garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Per realizzare gli interventi, la Regione si è impegnata ad erogare all'allora Autorità Portuale di Piombino (dal 2018 Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale) contributi straordinari, ai sensi dell'art. 46 quater della LR 77/2012 (poi modificata), nella misura di 3 mln. all'anno per 20 anni, a decorrere dal 2016, a titolo di rimborso per quota capitale e interessi di prestiti contratti dall'Autorità portuale (dal 2016 sono stati impegnati 21 mln.). Sono terminati a luglio 2018 i lavori relativi al prolungamento del Molo Batteria (per 16,6 mln.). A novembre 2020 sono iniziati i lavori da 9,7 mln. (la conclusione dei lavori è prevista nel 2022) per realizzare lo stralcio SS 398 dello svincolo Gagno – Terre Rosse, una bretella del porto che consentirà l'ingresso diretto, senza attraversare la città, alle nuove opere portuali nella zona nord e il collegamento con il primo lotto della SS 398 (si veda sotto). Nel 2019 la Regione Toscana e l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale hanno firmato un Accordo di Programma <u>per la realizzazione di aree per la logistica industriale</u> nel porto di Piombino: il costo degli interventi previsti nell'accordo è stimato in 22,7 mln. (18,2 mln. impegnati a luglio 2019, di cui 13,3 mln. sono risorse PAR FSC 2007-2013 e 4,9 mln. sono le risorse regionali previste dalla LR 19/2019; 4,5 mln. sono a carico dell'Autorità). A febbraio 2020 l'Autorità ha pubblicato il bando per l'affidamento dei lavori (19,7 mln. al netto IVA); l'aggiudicazione è avvenuta a marzo 2021. La consegna parziale dei lavori di predisposizione del cantiere è stata effettuata a fine maggio 2021. <u>Smantellamento, manutenzione e refitting navale delle navi.</u> A dicembre 2018 la Regione Toscana e l'Autorità di sistema portuale Alto Tirreno hanno firmato la convenzione che regola tempi e modalità del finanziamento pubblico (20 mln. assegnati alla Toscana con delibera CIPE 46/2014 e impegnati ad aprile 2019, poi ridotti a 17 mln.) degli interventi da realizzare nel porto di Piombino per le attività di smantellamento; manutenzione e refitting navale, che prevedono la costruzione del banchinamento alla radice della banchina Est del molo di sottoflutto, i dragaggi funzionali alla piena operatività della banchina, il corridoio di accesso alla banchina. Gli interventi sono stati collaudati a giugno 2019. A ottobre 2020 l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e PIM (Piombino Industrie Marittime) hanno firmato l'accordo sostitutivo di concessione demaniale marittima (atto finale dell'iter avviato nel 2016) che permette a PIM di operare sino al 2041 su una superficie di 120.370 metri quadrati (17.040 mq a mare). <u>Bretella di collegamento del "Gagno".</u> La realizzazione della bretella di Piombino, il collegamento diretto tra il Porto e la viabilità nazionale (Autostrada A12 Tirrenica) - SS 398 - lotto Gagno Montegemoli, è stata prevista nell'ambito dell'Accordo di programma quadro per lo sviluppo del porto di Piombino e dal successivo Accordo di programma dell'aprile 2015 firmato tra la Regione e gli altri soggetti interessati. Ad aprile 2020 è stato inoltre firmato il contratto relativo alla nuova strada di accesso al porto di Piombino (Stralcio SS398 dello svincolo Gagno – Terre Rosse) che consentirà di evitare l'attraversamento della città e sarà un punto di connessione del prolungamento della SS398 da Montegemoli fino a Gagno. La gara è stata aggiudicata per un importo di 9,7 milioni. A fine dicembre 2020 ANAS ha bandito la gara di appalto per realizzare il primo lotto della SS 398 (per il lotto II si veda sotto le risorse del Fondo investimenti 2021 per i porti): è previsto un costo di oltre 61,6 mln. per realizzare 3,15 km di strada extraurbana principale a due carreggiate, tra lo svincolo di via Geodetica e Gagno, compresi due viadotti di 472 e 70 metri e un cavalcavia di svincolo lungo 203 metri (58 mln. per i lavori; 815 mila euro per il servizio di monitoraggio ambientale in corso d'opera; 2,5 mln. per oneri per la sicurezza e 184 mila euro per oneri relativi al protocollo di legalità). I lavori per il prolungamento della SS 398 "Via Val di Cornia" tra lo svincolo di via Geodetica e Gagno (lotto 1) sono stati affidati a ottobre 2021 (è stata prevista una durata di circa quattro anni). Sono inoltre previsti 55 mln. per la nuova strada di accesso al porto di Piombino (lotto II della bretella di Piombino sulla SS 398 nel tratto tra Gagno e il porto, a valere sul Fondo investimenti per le infrastrutture portuali 2021).
	<i>Realizzazione del rigassificatore di Piombino (si veda anche il PR 7)</i> <i>A fine giugno 2022 il Commissario straordinario di Governo (il Presidente della Toscana, nominato con decreto del Presidente del Consiglio) ha costituito ufficio di avvalimento (integrato a luglio, agosto e settembre) e individuato le prime strutture componenti (regionali, territoriali e degli organi periferici delle amministrazioni centrali).</i> <i>Il DL 20/2022 prevede disposizioni per aumentare la capacità di rigassificazione nazionale, mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto già esistente, per diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, a seguito della crisi aperta con il conflitto bellico tra Ucraina e Russia.</i> <i>A fine ottobre 2022 il Presidente della Regione, come Commissario, ha autorizzato l'installazione del rigassificatore nel porto di Piombino; la Giunta ha approvato un Memorandum per un Accordo di programma tra Presidenza del Consiglio, Ministeri e Regione Toscana, funzionale al posizionamento dell'infrastruttura nazionale di</i>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
Porti regionali Autorità portuale Regionale: Porto di Viareggio, Porto Santo Stefano, Giglio e Marina di Campo	<i>rigassificazione galleggiante nel porto di Piombino.</i>
	A febbraio 2020 il Consiglio (DCR 9/2020) ha approvato il rapporto finale di aggiornamento del quadro conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani" (DCR 72/2007, alla base della programmazione regionale per la portualità turistica e commerciale), con la nuova classificazione dei porti, l'indagine conoscitiva e la sintesi sulla qualità funzionale dei porti e degli approdi turistici. Il sistema dei porti, attraverso lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, ha un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone. In questo ambito ogni anno la Giunta: · approva, per l'anno seguente, gli indirizzi per l'elaborazione del Piano annuale delle attività Autorità portuale regionale e i criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti di competenza dell'autorità portuale regionale (porti di Viareggio, Marina di Campo, Santo Stefano e Isola del Giglio e vie navigabili). A novembre 2020 la Giunta ha approvato gli indirizzi per il 2021 e a febbraio 2022 quelli per il 2022; · approva il Piano annuale delle attività dell'Autorità portuale (con indicazioni per un triennio) e assegna le risorse per il suo svolgimento (ad agosto 2022 per il 2022 con indicazioni per il 2022-2024). A maggio 2022 sono stati impegnati 425 mila euro per le spese correnti di ciascun ambito portuale di competenza dell'Autorità (310 mila per il Porto di Viareggio, 25 mila per il porto di Isola del Giglio, 65 mila per il porto di Porto Santo Stefano, 25 mila per il porto di Marina di Campo) e 375 mila per le spese di funzionamento dell'Autorità. <u>Porto di Viareggio</u> Gli interventi: · <u>Banchina commerciale per lo sviluppo del trasporto turistico passeggeri.</u> I lavori principali, iniziati a dicembre 2017, sono terminati a luglio 2019 (impegnati 1,8 mln., considerando le economie, a luglio 2016). Per i lavori di completamento impiantistico della banchina e di accesso stradale (lotto 1) sono stati impegnati 800 mila euro: quasi 40 mila euro ad agosto 2018 per la progettazione e 760 mila euro per i lavori a gennaio 2020 (i lavori per lotto 1, in corso, sono stati consegnati a fine agosto 2020; a marzo 2021 è stata approvata la perizia di variante e suppletiva). A dicembre 2021 sono stati impegnati 220 mila euro per realizzare opere ed impianti a completamento della banchina commerciale del porto - lotto 2 (30,5 mila sul 2021 per la progettazione e 189,5 mila sul 2022 per l'esecuzione delle opere e degli impianti). La progettazione esecutiva delle opere di completamento è terminata a novembre. I lavori sono stati consegnati a giugno 2022. · <u>Realizzazione cabina di trasformazione e colonnine di servizio.</u> I lavori sono stati conclusi a fine giugno 2018; sono stati impegnati 400 mila euro (50 mila a giugno 2015 per la progettazione e 350 mila euro a dicembre 2016 per i lavori). · <u>Realizzazione fognatura bianca al Molo Marinai d'Italia.</u> I lavori sono stati ultimati ad aprile 2018 (finanziati con 290 mila euro). · <u> Variante al Piano Regolatore Portuale e della relativa VAS con il supporto regionale.</u> Sono state concluse l'analisi SWOT, la redazione del masterplan della variante al PRP (presentato a dicembre 2017 nel comitato portuale), il Quadro Conoscitivo, la redazione del data base GIS dei contenuti del QC, sono stati ultimati gli studi meteomarinari, gli elaborati grafici di progetto e le schede norma. La variante al PRP è stata definita a dicembre 2019. A dicembre 2018 sono stati impegnati quasi 50 mila euro per studi specialistici. · <u>Escavo imboccatura del Porto di Viareggio,</u> necessario per garantire l'accessibilità in sicurezza al bacino portuale. A dicembre 2016 sono terminati i lavori previsti per il 2015-2016 e a febbraio 2019 i lavori previsti per il 2017-2018. I lavori previsti per il 2019-2020 sono iniziati a dicembre 2019; la prima fase è stata conclusa ad aprile 2020. Ad agosto 2020 è stata approvata un perizia suppletiva per un ulteriore escavo di 50.000 mc.; la seconda fase dei lavori iniziata a dicembre 2020, è terminata a marzo 2021. Dal 2016 sono stati impegnati 1,5 mln.. Per il 2021-2022 sono stati finanziati (gennaio 2020) opere di escavo per 800 mila euro (ad agosto 2021 sono stati impegnati 400 mila euro sul 2021 e 400 mila sul 2022); a luglio 2021 è stato approvato il progetto esecutivo ed è stata indetta la gara di appalto (aggiudicata a ottobre 2021) e a fine dicembre 2021 sono stati consegnati i lavori della prima fase. Il progetto definitivo per la realizzazione del sistema continuo di dragaggio e trasferimento sedimenti è stato approvato a ottobre 2021. · <u>Manutenzione straordinaria del molo sottoflutto.</u> Per i lavori, iniziati ad ottobre 2018,

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	e terminati a luglio 2019, sono stati impegnati 107 mila euro. · <u>Manutenzione straordinaria</u>: sostituzione anodi sacrificali del palancoleto metallico della darsena. I lavori sono terminati a marzo 2020; impegnati 57 mila euro a luglio 2019. · <u>Nuovo sabbiodotto</u>: a novembre 2020 sono stati impegnati 100 mila euro per la redazione del progetto definitivo dell'intervento di realizzazione di un sistema continuo di dragaggio e trasferimento sedimenti (nuovo sabbiodotto) nel porto di Viareggio. Il progetto definitivo, ultimato a febbraio 2021, è stato approvato a ottobre 2021; · A marzo 2021 sono stati impegnati 100 mila euro per gli interventi di riqualificazione dell'ambito portuale, lotto I; i lavori, consegnati a giugno 2021 e poi sospesi, sono ripresi a settembre 2021 e terminati a fine dicembre 2021. · A ottobre 2021 sono stati impegnati 150 mila euro per la <u>manutenzione straordinaria delle asfaltature</u> del porto; i lavori, iniziati a fine settembre 2021, sono terminati a luglio 2022. A fine dicembre 2021 il CIPESS (Delibera 79/2021; <i>Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile</i>) ha assegnato alla Regione Toscana 5,1 mln. del FSC 2021-2027 per realizzare il sabbiodotto, un sistema continuo di dragaggio e trasferimento dei sedimenti del porto di Viareggio (nuovo sabbiodotto), uno dei 119 interventi previsti nel " Cantiere Toscana " (il contributo complessivo è quasi 111 mln.): sono previste un'opera marittima esterna alla diga, sopraflutto, per bloccare il flusso sedimentario, e una condotta sottomarina, per trasferire i sedimenti sul litorale e consentire il ripascimento stagionale. Ad aprile 2022 la Giunta ha approvato gli indirizzi per l'attivazione degli interventi di cui alla Delibera CIPESS 79/2021. <u>Porto di Marina di Campo</u> Sono previsti interventi per: migliorare l'efficacia delle opere portuali terminando gli interventi di adeguamento della diga foranea; realizzare adeguati impianti ed attrezzature portuali; adeguare la Disciplina regolamentare transitoria e di salvaguardia dell'ambito portuale. · <u>Escavo dei fondali</u>. I lavori sono iniziati e terminati a maggio 2017; impegnati 21 mila euro a luglio 2016 per la progettazione esecutiva e 310 mila euro a dicembre 2016 per i lavori. A marzo 2021 è stata conclusa la progettazione esecutiva dell'intervento per il 2021 (a aprile 2021 sono stati impegnati 200 mila euro per il 2021): i lavori, iniziati a ottobre 2021, sono terminati a novembre. · <u>Muro paraonde e adeguamento della diga foranea</u>, per migliorare la sicurezza del bacino portuale. I lavori per il primo lotto, iniziati a marzo 2018, sono terminati ad aprile 2019 (costo 1 mln.). I lavori per il II lotto, iniziati a dicembre 2019, sono terminati ad aprile 2020 (costo 800 mila euro). <u>Porto di Porto Santo Stefano</u> Sono previsti interventi per: riqualificare il molo Garibaldi e le banchine portuali; migliorare l'efficacia delle opere portuali realizzando adeguati impianti ed attrezzature portuali; proseguire l'attività per l'attuazione del Piano regolatore portuale; proseguire azioni per lo sviluppo dell'attività crocieristica. · <u>Riqualificazione del Molo Garibaldi</u>. I lavori per il I lotto, iniziati a settembre 2018, sono terminati a dicembre 2019: sono stati impegnati 300 mila euro per l'impianto di illuminazione portuale e pubblica e per l'accesso di servizio al fanale verde. I lavori per il II lotto, iniziati a dicembre 2019, sono terminati a novembre 2020 (a ottobre 2017 sono stati impegnati 40 mila euro per la progettazione esecutiva e a marzo 2019 sono stati impegnati 200 mila euro per i lavori). · A novembre 2019 è stato consegnato lo studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione delle previsioni del PRP vigente (impegnati 100 mila euro a luglio 2018). <u>Porto di Porto di Isola del Giglio</u> Sono previsti interventi per: riqualificare le banchine, i piazzali e migliorare l'efficacia delle opere portuali, realizzando impianti adeguati e attrezzature portuali; proseguire l'attività per la redazione del Piano regolatore portuale. · <u>Riqualificazione di banchine e piazzali</u>. I lavori per il I lotto, iniziati a gennaio 2019, sono terminati a maggio 2019 (a ottobre 2017 sono stati impegnati 40 mila euro per la progettazione esecutiva e ad agosto 2018 sono stati impegnati 179 mila euro per i lavori). I lavori per il II lotto, iniziati a dicembre 2020, sono terminati a maggio 2021 (sono stati impegnati 216 mila euro ad ottobre 2020 per il 2020-2021: 156 mila e 60 mila). A novembre 2021 è stato approvato il progetto esecutivo del lotto III: a dicembre 2021 sono stati consegnati i lavori e sono stati impegnati 200 mila euro (100 mila sul 2021 e 100 mila sul 2022) per interventi di completamento della pavimentazione e consolidamento della

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	banchina del porto. · A maggio 2017 sono terminati i lavori di manutenzione straordinaria del sistemi di ormeggio e degli arredi portuali del pontile Galli (impegnati 100 mila euro). · Per la redazione del nuovo PRP, a gennaio 2017 è stato avviato il procedimento e, ad aprile, è stata conclusa la fase preliminare di VAS. · A marzo 2021 sono terminati i lavori di installazione di colonnine di erogazione acqua/energia in corrispondenza della banchina del molo di sopraflutto. È stato svolto il monitoraggio su interventi in aree portuali di competenza dell'Autorità portuale regionale.
Vie navigabili di interesse regionale gestite dal Comune di Pisa	<u>Canale dei Navicelli.</u> La gestione del Canale è svolta dal Comune di Pisa ai sensi e per gli effetti della LR 88/1998. Nel 2017-2021 sono stati impegnati 2 mln. per la gestione corrente del canale: 430 mila euro a settembre 2017, 400 mila a luglio 2018, 400 mila a giugno 2019, 400 mila ad aprile e agosto 2020, 400 mila a marzo 2021 e 400 mila ad aprile 2022. <u>Interventi di ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale:</u> il lotto 6 è concluso. I lavori del lotto 4 (finanziato con fondi statali, 1 mln., erogati direttamente al Comune di Pisa) sono stati conclusi a luglio 2021. I lavori del lotto 5 (626 mila euro impegnati a dicembre 2018), consegnati a dicembre 2020, sono terminati a giugno 2021 e collaudati ad agosto 2021. I lavori per i lotti 8 e 9, iniziati a settembre 2019, sono terminati a novembre 2020 (oltre 2 mln. impegnati nel 2013 e 2014). A settembre 2022 il Comune di Pisa ha comunicato che a maggio 2022 è stato firmato il verbale per i nuovi prezzi relativo ad attività legate alla bonifica bellica (attività iniziate ad agosto). A dicembre 2019 sono stati impegnati 220 mila per i lavori urgenti di consolidamento della sponda del tratto del Canale dei Navicelli in corrispondenza dell'attività produttiva Gas and Heat. I lavori, avviati nel 2020, sono terminati nel febbraio 2021. <u>Adeguamento strutturale del ponte mobile di Calambrone</u> sul Canale, all'intersezione con la SP 224: a dicembre 2019 sono stati impegnati 100 mila per la progettazione esecutiva, conclusa ad aprile 2020. A marzo 2021 è stata firmata un'integrazione dell'accordo firmato a settembre 2020 tra la Regione e il Comune di Pisa per l'esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale, per cui a dicembre 2021 sono stati impegnati 700 mila euro; a luglio 2021 il Comune di Pisa ha pubblicato l'avviso di procedura negoziata per affidare i lavori e a novembre è stata aggiudicata la gara. A giugno 2022 la Giunta ha approvato un secondo atto integrativo all'Accordo tra Regione Toscana e Comune di Pisa per l'esecuzione dei lavori di adeguamento strutturale del ponte, la consegna dell'opera da parte del Comune di Pisa alla Regione Toscana e la successiva gestione da parte del Comune di Pisa; il nuovo cronoprogramma prevede il collaudo e la consegna dell'opera alla Regione Toscana entro il 31 dicembre 2022; dopo la consegna il Comune di Pisa assume la gestione operativa, compreso il servizio di movimentazione del ponte mobile fino al 31/12/2023. A maggio 2022 è stato autorizzato, l'utilizzo delle economie risultanti dal quadro economico per la variante in corso d'opera, nei limiti di spesa del contributo concesso (i 700 mila euro). I lavori, consegnati a gennaio 2022, sono quasi terminati a settembre 2022. <u>Foce dell'Arno.</u> Le funzioni amministrative relative alla gestione della navigazione dell'Arno dalla foce alla città di Pisa sono state attribuite al Comune dalla LR 18/2016 (di modifica della LR 88/1998).
Vie navigabili di interesse regionale gestite dall'Autorità Portuale Regionale	<u>Canale Burlamacca</u> Il Canale è tornato alla competenza regionale (LR 18/2016) e le funzioni amministrative per la navigazione sul Canale sono state attribuite all'Autorità portuale regionale (LR 72/2016 di modifica della LR 23/2012). Sono stati effettuati i servizi di manutenzione e controllo degli impianti e realizzati i lavori di rifacimento dei muri di sponda necessari. È attivo il servizio annuale di manovra delle cateratte presso le conche di navigazione. Sono proseguite le attività di manutenzione ordinaria delle sponde del canale e delle conche di navigazione. Nel 2021 sono stati impegnati 385 mila euro (febbraio e agosto) per le attività di manutenzione per assicurare la navigabilità del Canale. A dicembre 2021 è stato concluso il servizio annuale di manovra delle cateratte ed è stato affidato un nuovo servizio annuale che riguarda anche i ponti mobili dell'ambito portuale di

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Viareggio. <u>Opere di disconnessione (le porte vinciane) nel tratto del canale Navicelli compreso tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena toscana del Porto di Livorno.</u> Con l'accordo firmato ad aprile 2017 tra la Regione e il Comune di Pisa la gestione delle porte è tornata di competenza regionale. Il passaggio della gestione operativa delle opere di disconnessione dal Comune di Pisa alla Regione è avvenuto alla fine di luglio 2017, dopo il completamento da parte del Comune dell'attività di revisione e ripristino delle condizioni di efficienza delle porte vinciane (a maggio 2017 sono stati impegnati 430 mila euro regionali per sostituire le vecchie chiuse con porte nuove; attività conclusa a luglio 2017). A giugno 2017 è stata inoltre firmata con l'Autorità portuale regionale una convenzione biennale per l'avvalimento di quest'ultima per lo svolgimento delle attività di movimentazione delle porte e del dragaggio dei sedimenti. A marzo 2019, sulla base dei rilievi batimetrici, è stato effettuato un ulteriore intervento di movimentazione/escavo per garantire fondali adeguati. A novembre 2019 sono stati aggiudicati i lavori di manutenzione impianti tecnologici e componenti elettroniche delle porte e i lavori di somma urgenza di ripristino della funzionalità del meccanismo di apertura/chiusura (impegnati 60 mila euro a dicembre). A febbraio 2020 sono stati impegnati 300 mila euro sul 2021. A dicembre 2021 è stato firmato II atto aggiuntivo relativo alla proroga fino al 31 dicembre 2022 della validità della Convenzione del 2017 (sono disponibili 300 mila euro, impegnati a giugno 2022). Sono stati eseguiti i lavori annuali di escavo/movimentazione sedimenti e a fine dicembre 2021 è stato affidato il servizio annuale per l'anno 2022.
Sistema aeroportuale	<u>Aeroporto di Campo nell'Elba.</u> - A gennaio 2017 è stato firmato l'accordo con la Provincia di Livorno e il Comune di Campo nell'Elba per adeguare e potenziare l'Aeroporto di Campo nell'Elba; a maggio 2017 si concluso il procedimento della conferenza dei servizi relativa al progetto definitivo per l'allungamento della pista; per le opere sono stati previsti 2,3 mln., di cui 1,5 mln. finanziati nell'ambito dei servizi di interesse economico generale. Gli interventi di allungamento sono terminati e la pista è operativa. - la Giunta ha aggiornato (ottobre 2017 e maggio 2019) le categorie di interventi connessi allo svolgimento del servizio di interesse economico generale (SIEG) imposto sull'aeroporto di Marina di Campo dalla Regione Toscana. Per il 2017-2020 sono stati impegnati oltre 2,8 mln. (1,5 mln. a dicembre 2017; 1,2 mln. a giugno 2019, di cui 500 mila a favore di ARTEA; 150 mila euro ad agosto 2020) per le compensazioni ammesse: sicurezza aeroportuale, dotazioni ed infrastrutture per antincendio e controllo del traffico aereo, strutture di supporto a polizia e dogane, studi propedeutici al nuovo piano di sviluppo aeroportuale. Le convenzioni per la gestione del SIEG fra Regione e gestore aeroportuale sono state firmate a gennaio 2018 e giugno (aggiornata ad agosto) 2019. A febbraio 2022 la Giunta ha integrato le risorse per gli interventi di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto Teseo Tesei di Marina di Campo (660 mila euro, 400 mila per il 2022 e 260 mila per il 2023). La Regione eroga inoltre contributi per coprire, a titolo di compensazione, gli oneri sostenuti 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 di Marina di Campo nell'Elba. L'ultima convenzione con Alatoscana (gestore aeroportuale), per il triennio 2020-2022, è stata firmata ad aprile 2020: per l'attività di gestione della convenzione, in corso, sono stati impegnati 1,7 milioni (marzo 2020). <u>Aeroporto dell'Elba: deviazione del fosso della Pila.</u> L'intervento, la deviazione di un tratto del fosso della Pila situato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto e funzionale allo sviluppo dello scalo e delle attività aeroportuali per garantire le adeguate superfici di sicurezza per l'operatività di velivoli con capacità fino a circa 70 passeggeri, è una delle principali opere connesse all'ampliamento dell'aeroporto, ed è finanziato nell'ambito del Piano operativo infrastrutture del MIT (FSC 2014-2020); ad agosto 2019 la Regione e il MIT hanno firmato la convenzione per regolare il finanziamento. A ottobre 2019 la Regione ha firmato la convenzione con il Consorzio di bonifica 5 per realizzare l'intervento; a novembre 2019 sono state impegnate le risorse, 2,7 mln. (di cui oltre 1,4 mln. sul 2021). La prima seduta della gara per aggiudicare i lavori si è svolta a giugno 2020 (è stato previsto un appalto di 2 mln.); i lavori, aggiudicati a luglio 2020 e consegnati a settembre successivo, sono terminati a dicembre 2021. <u>Aeroporto Firenze.</u> A dicembre 2011 è stata firmata la convenzione fra la Regione e il gestore aeroportuale; i lavori sono stati avviati a dicembre 2012. Ad agosto 2017 è stato approvato il progetto di bonifica e messa in sicurezza dell'area del piazzale ovest dell'aeroporto, modificato, su istanza del gestore aeroportuale, nel maggio 2019: dopo la

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	conclusione dei lavori di bonifica potranno riprendere i lavori per il piazzale. Dal 2016 sono stati impegnati 1,8 mln. A maggio 2020 il Gestore aeroportuale ha comunicato il posticipo dell'avvio dei lavori all'autunno 2021 in relazione al calo dei traffici dovuto agli effetti dell'epidemia da COVID-19 e che, pur persistendo l'interesse alla realizzazione dell'opera, ulteriori adeguamenti del cronoprogramma dell'intervento potrebbero essere stabiliti in relazione alle prospettive di breve-medio-lungo termine del traffico aereo passeggeri: a novembre 2021 il Gestore ha comunicato il cronoprogramma aggiornato. A gennaio 2019 sono stati diffusi i dati relativi ai passeggeri del sistema aeroportuale Firenze-Pisa: nel 2018, per la prima volta, sono stati superati gli 8 milioni di passeggeri transitati dai due scali (+ 3,7% rispetto al 2017). Nel 2018 sono transitati per l'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa 5,5 milioni di passeggeri (+ 4,4%) e dall'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze 2,7 milioni (+2,3%). L'emergenza epidemiologica dovuta al COVID-19 ha causato una forte flessione nel numero dei passeggeri nel 2020, il 72,8%. Anche nel 2021 i traffici aeroportuali hanno subito un drastico calo per gli effetti della pandemia da COVID-19 sul trasporto aereo, che ha visto l'aeroporto Vespucci di Firenze attestarsi su 662.527 passeggeri ed il Galilei di Pisa su 1.303.200 passeggeri, con cali, rispetto all'anno precedente, rispettivamente del 76% e 75%. A marzo 2022 sono iniziati i lavori del nuovo terminal dell'aeroporto Galileo Galilei di Pisa (la fine dei lavori è prevista per febbraio 2024). Per la prima fase di lavori, Toscana Aeroporti ha stanziato 8.2 mln. Il progetto complessivo per il nuovo terminal prevede un investimento di 88,2 mln. per riconfigurare gli spazi del terminal e aree air-side di piazzale aeromobili (48,2 mln.) e per realizzare il nuovo distacco dei Vigili del Fuoco e per le successive fasi di ampliamento del Terminal (40 mln.). L'obiettivo è permettere di ospitare oltre 7 milioni di passeggeri. A marzo 2020 è stato approvato il Documento preliminare al Consiglio Regionale sulla variante al PIT per l'Aeroporto di Firenze.
Aeroporto dell'Elba di Marina di Campo: FSC2014-2020 - deviazione del fosso della Pila	L'intervento, la deviazione di un tratto del fosso della Pila situato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto e funzionale allo sviluppo dello scalo e delle attività aeroportuali per garantire le adeguate superfici di sicurezza per l'operatività di velivoli con capacità fino a circa 70 passeggeri, è una delle principali opere connesse all'ampliamento dell'aeroporto, ed è finanziato nell'ambito del Piano operativo infrastrutture del MIT (FSC 2014-2020); ad agosto 2019 la Regione e il MIT hanno firmato la convenzione per regolare il finanziamento. A ottobre 2019 la Regione ha firmato la convenzione con il Consorzio di bonifica 5 per realizzare l'intervento; a novembre 2019 sono state impegnate le risorse, 2,7 mln. (di cui oltre 1,4 mln. sul 2021). La prima seduta della gara per aggiudicare i lavori si è svolta a giugno 2020 (è stato previsto un appalto di 2 mln.); i lavori, aggiudicati a luglio 2020 e consegnati a settembre successivo, sono terminati a dicembre 2021.
Incentivi per il trasporto ferroviario delle merci (Ferrobonus)	Per ridurre il transito di mezzi pesanti sulla rete stradale e il loro impatto ambientale, la L 208/2015 promuove lo sviluppo del sistema intermodale di trasporto, per trasferire su ferrovia parte del trasporto merci svolto su strada; in questo ambito, a maggio 2020 la Regione e il MIT hanno firmato l'intesa operativa che disciplina i criteri e le modalità di erogazione dei contributi regionali, nell'ambito della gestione della misura nazionale di cui al DM 125/2017, <u>per incentivare lo sviluppo del sistema di trasporto intermodale e trasbordato</u> in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali (ferrobonus); ad aprile 2021 sono stati impegnati 420 mila euro (risorse previste dalla LR 19/2019, come modificata dalle LR 65/2019, 80/2019 e 98/2020), liquidati a giugno 2021. Per proseguire con altre attività di sostegno al trasporto intermodale e trasbordato, a fine settembre 2021 la Giunta ha approvato il 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 di Livorno e gli interporti di Padova e Verona riducendo il trasporto stradale delle merci. A dicembre 2021 la Giunta ha approvato il protocollo d'intesa tra Regione Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e 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.
Porti di interesse regionale non di	A febbraio 2022 è stata approvata la graduatoria dei progetti ammessi a

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
competenza APR	finanziamento, relativa all'avviso pubblico per l'assegnazione di contributi regionali per la realizzazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche in ambito portuale e di miglioramento dell'accessibilità alle aree pubbliche portuali (approvato ad aprile 2021); sono stati impegnati 56,9 mila euro, 46,4 mila a favore del Comune di Isola del Giglio e 10,5 mila a favore del Comune di Capraia Isola. Considerata la disponibilità di oltre 243 mila euro per il 2022 e 200 mila per il 2023, per promuovere nuovi interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle aree portuali di interesse regionale, a settembre 2022 la Giunta ha approvato l'avviso pubblico per la manifestazione di interesse rivolta ai Comuni costieri della Toscana per l'assegnazione di contributi regionali per realizzare interventi di miglioramento dell'accessibilità delle aree portuali pubbliche. A marzo 2021 la Giunta ha approvato il disciplinare tecnico con il quale sono stati definiti obiettivi, modalità di attuazione e criteri per l'assegnazione delle risorse finalizzate alla realizzazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche in ambito portuale e di miglioramento dell'accessibilità delle aree pubbliche portuali. Ad aprile 2021 sono stati approvati le linee guida per la progettazione accessibile di porti, approdi e ormeggi turistici della regione toscana e l'avviso pubblico per l'assegnazione di contributi a interventi volti ad migliorare l'accessibilità nelle aree portuali.
Elettrificazione delle banchine Cold ironing per i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio PNC C.11	<u>Le risorse del PNRR e del Fondo Complementare</u> Ad agosto 2021 (DM 330/2021) è stata stabilita la ripartizione delle risorse del Fondo Complementare del Piano nazionale di ripresa e resilienza per il settore portuale: - per il porto di Livorno sono disponibili 45,5 milioni per fornire energia elettrica da banchina, di cui 16 milioni per le navi portacontainer presso la Darsena Toscana e la Darsena Europa e 29,5 milioni per le navi da crociera e di tipo Roro Pax (per passeggeri e veicoli) presso l'area passeggeri; - per il porto di Piombino sono disponibili 16 mln. per la fornitura di energia elettrica in banchina alle navi da crociera e Roro Pax (per passeggeri e veicoli), per ridurre l'uso dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, e quindi le emissioni di CO₂, ossidi di azoto e polveri sottili, l'impatto acustico. - per il porto di Portoferraio sono previsti 16 mln. per la fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri. L'obiettivo è ridurre le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento acustico nelle aree portuali. Nel 2022 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato l'istituzione di un gruppo di lavoro dedicato al cold ironing e la convenzione per la collaborazione alla progettazione ed esecuzione degli impianti con l'Autorità del Mar Ligure Occidentale.

Di seguito il quadro delle risorse relative al Progetto regionale 11 suddivise per obiettivo e fonte di finanziamento e il riepilogo per annualità di impegni e pagamenti.

(importi in milioni euro)

	Risorse stanziare - monitoraggio strategico												Altri Finanziamenti		Totale	
Obiettivo	Fondi Regionali		Fondi Statali		Fondi PNC		Fondi Europei		Fondi PNRR		Altri Fondi		Totale	disp.		non disp
	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024	fino al 2021	2022-2024				
Obiettivo 1 – Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	111,29	115,44	54,02	99,17			0,30			5,31	0,49		386,03	3.697,47	854,73	4.938,22
Obiettivo 2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	35,00	12,50											47,50	2.102,80	-	2.150,30
Obiettivo 3 – Sviluppare la piattaforma logistica toscana	43,65	40,27	33,36				0,20			0,02			117,50	214,08	-	331,58
Totale	189,95	168,21	87,38	99,17			0,50			5,33	0,49		551,03	6.014,35	854,73	7.420,10

(importi in milioni euro)

Anno di esercizio	Fondi Regionali		Fondi Statali		Fondi PNC		Fondi Europei		Fondi PNRR		Altri Fondi		Totale impegni	Totale Pagamenti
	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti		
2002	1,60	1,60											1,60	1,60
2007	1,06	1,06											1,06	1,06
2008	7,18	6,68											7,18	6,68
2009	26,58	13,27	6,00	0,22									32,58	13,49
2010	7,01	3,56											7,01	3,56
2011	5,10	0,13	9,00	2,48									14,10	2,61
2012	0,92	0,92	16,04	13,42									16,97	14,34
2013	2,18	1,96	-	-									2,18	1,96
2014	8,94	6,73											8,94	6,73
2015	34,98	12,48					0,20	0,20					35,18	12,68
2016	9,92	9,88											9,92	9,88
2017	16,72	15,82	1,76	1,76			0,09	0,09			1,00	1,00	19,56	18,66
2018	25,24	22,44	0,04	0,04			0,21	0,21					25,49	22,69
2019	9,18	8,57	38,02	24,23									47,20	32,80
2020	23,20	15,55	4,39	4,09							0,68	0,64	28,28	20,28
2021	10,13	9,41	12,13	7,46							3,65	2,14	25,91	19,01
2022	47,11	3,28	21,01	1,68							0,27	0,17	68,38	5,14
2023	0,79	-	20,11	-									20,90	-
2024	-	-	17,53	-									17,53	-
Totale	237,84	133,35	146,03	55,38	-	-	0,50	0,50	-	-	5,60	3,95	389,97	193,18