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 primo biennio del contratto con il nuovo gestore per il servizio pubblico su gomma è stato previsto l'acquisto di circa 200 bus a basso impatto ambientale; nel 2022 è iniziato il percorso per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari ora affidati a TFT; 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 ciclopedonali 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 su gomma");
- a fine agosto 2021 la Giunta ha approvato la proposta di legge non è ancora 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, Rigenerazione e riqualificazione urbana);
- 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;
- a marzo 2023 la Giunta ha approvato gli indirizzi per la gestione di un nuovo sistema integrato tariffario di livello regionale di servizi TPL.

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 (M2C2 PNC-C.1.) 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 sotto "Rinnovo materiale rotabile su gomma (DM 315/2021)");
- 64 mln. di risorse PNRR per 3 città toscane (Comuni di Firenze, Lucca e Prato; 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 (M2C2I4.4.1) e per realizzare le relative infrastrutture di supporto all'alimentazione (si veda anche sotto, "Rinnovo del materiale rotabile su gomma". 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; M2C2I4.4.2), 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");

- 22,89 mln. di risorse PNRR per le ciclovie turistiche (DI 4/2022; M2C2I4.1.1): per la Toscana sono stati destinati 5,46 mln. per la Ciclovía del Sole e 17,43 per il tratto toscano della Ciclovía Tirrenica (si veda anche sotto "Mobilità ciclabile: Ciclovie Turistiche di interesse nazionali finanziate con PNRR e fondi statali");
- 5,51 mln. di risorse PNRR destinati ai Comuni con oltre 50 mila abitanti sedi principali di università per ciclovie urbane (DM 509/2021 e DI 257 del 24/08/2022; M2C2I4.1.2): 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.);
- oltre 372,48 mln di risorse PNRR per il completamento e l'estensione del sistema tramviario fiorentino (DM 448/2021; M2C2I4.2) (si veda anche sotto "Realizzazione delle estensioni del sistema tramviario nell'area metropolitana e collegamento verso Prato").

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 364/2021 e DI 390/2022).

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'efficiamento 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., a fine settembre 2022 sono stati finanziati con oltre 11,6 mln. i Comuni di Isola del Giglio (quasi 6,8 mln.) e Capraia (oltre 4,8 mln.). (si veda anche il PR 28)

Le risorse della nuova programmazione comunitaria del PR FESR 21-27

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 dell'obiettivo di policy 2 "Un'Europa più verde" sono previsti importanti investimenti per promuovere una mobilità urbana multimodale sostenibile, come parte della transizione ecologica, con interventi che vanno dall'estensione della rete tramviaria fiorentina (intervento strategico all'interno del Programma, con una dotazione di 111,5 mln), ad interventi di mobilità ciclabile, al rinnovo del parco autobus e rotabili per circa 130 mln complessivi.

Tra le attività realizzate si segnala che:

- sono stati impegnati 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 712,3 mln. sul 2016-2023 per gli interventi trasversali sui servizi di TPL ferro e gomma;
- 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;
- a marzo 2023 è stato firmato il terzo atto integrativo del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario stipulato con TFT per il periodo 2015-2023, inerente la modifica del Piano Investimenti ed il riequilibrio del Piano Economico Finanziario del contratto stesso;
- a fine febbraio 2022 la Giunta ha ripartito le risorse assegnate alla Regione Toscana per il rinnovo dei treni sopra richiamato (DM 319/2021): 6 mln. per il 2022 a TFT (impegnati a dicembre 2022) 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): tra settembre e ottobre 2022 sono stati impegnati oltre 31,6 mln. (quasi 21,9 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 circa 49,9 mln. (risorse regionali, FSC 2014-2020, POR FESR 2014-2020) con cui sono stati finanziati interventi per le Ciclovie dell'Arno, Tirrenica, del Sole, della Sieve, per la mobilità ciclabile in ambito urbano e interventi di manutenzione;
- a fine febbraio 2022 (e giugno) la Giunta ha approvato un unico Piano di rinnovo del parco bus della Regione Toscana da 41,8 mln., risorse stanziate fino al 2022 dai Piani di investimenti dei DM 81/2020 (oltre 27,1 mln., impegnati a dicembre 2022), DM 223/2020 (quasi 12,3 mln., impegnati a fine ottobre 2022) e DM 315/2021 (2,4 mln. su 23,3 mln. totali, impegnati a fine dicembre 2022; risorse del Fondo Complementare al PNRR). A favore di Autolinee Toscane sono destinati anche ulteriori finanziamenti del DM 315/2021 (risorse 2023-2026; quasi 20,9 mln.; impegnati 9,3 mln. a fine dicembre 2022 per il 2023-2024) e del DM 223/2020 (risorse 2023-2024; impegnati quasi 3,6 mln. a fine ottobre 2022).
- 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 127,6 mln. per il 2016-2023;

- per la progettazione delle estensioni tramviarie nell'area metropolitana fiorentina, dal 2017 sono stati impegnati oltre 7,9 mln. Il DM 448/2021, successivamente integrato con i fondi per le opere indifferibili, prevede risorse per finanziare la linea tramviaria 3.2 Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli (226,7 mln.) e per l'estensione della Linea 4 Le Piagne-Campi Bisenzio (278,96 mln.);
- per lo sviluppo dell'infomobilità sono stati impegnati quasi 7,7 mln. sul 2016-2022.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
Obiettivo 1 – Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	
TPL su gomma	<p>Dal 1 novembre 2021 fino al 31 ottobre 2032 il servizio di TPL è affidato ad un solo gestore; la riforma attuata dalla Toscana intende garantire una gestione unitaria del servizio sul lotto unico regionale, adottare criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un nuovo contratto di servizio.</p> <p>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).</p> <p>Complessivamente, dal 2018 a dicembre 2022, per i servizi di TPL su gomma sono stati impegnati quasi 2,2 mld. (oltre 1 mld. 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.</p> <p>Con riferimento all'emergenza COVID, la Regione Toscana ha assicurato servizi aggiuntivi scolastici per gli anni 2020-21 e 2021-22, per il trasporto in sicurezza, secondo le norme nazionali, con un impegno medio giornaliero di oltre 300 bus nella prima fase COVID e circa 200 bus nella fase finale.</p> <p>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.</p> <p>Nel corso del 2022 e nei primi mesi del 2023, nell'ambito della gestione contrattuale, sono stati effettuati vari interventi di funzionalità del servizio, per migliorare i collegamenti con alcuni centri attrattori, principalmente verso insediamenti produttivi e istituti scolastici.</p> <p>A novembre 2022 la Giunta ha deciso di dare attuazione a quanto previsto dal contratto di concessione firmato con Autolinee Toscane ad agosto 2020 e in ottemperanza delle previsioni del DL 179/2012 (convertito con L 221/2021), riguardo il riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, facendo uscire tali servizi, dall'11 dicembre 2022, dal perimetro dei contratti ferroviari vigenti con Trenitalia e TFT <i>(sono stati stanziati oltre 1,2 mln. per il 2023; impegnati, parte dei 2,2 mld.)</i>.</p> <p><u>Mancati ricavi per emergenza Covid-19 nell'ambito gomma</u></p> <p>Per compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, dovuta al COVID, sono state impegnate le risorse, oltre 54,4 mln., del fondo statale (DL 34/2020, L 77/2020) istituito presso il MIT coprendo interamente quanto certificato come dato mancati ricavi nell'Osservatorio Nazionale (liquidati oltre 36,2 mln.). Per il periodo riferito all'annualità 2021 sono state invece impegnate e liquidate risorse statali per la compensazione dovuta all'emergenza COVID (oltre 29,7 mln.) e impegnate risorse di cui alla LR 41/2020 (oltre 19,4 mln.). Sempre con le risorse della LR 41/2020 sono stati impegnati oltre 8,1 mln. per mancati ricavi relativi al periodo di emergenza annualità 2022, terminato con il 31/03/2022.</p>
Rinnovo materiale rotabile su gomma	<p>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..</p> <p>Oltre a tali programmi, il rinnovo è realizzato nell'ambito del nuovo contratto di concessione dei servizi di TPL su gomma, avviato nel novembre 2021 <i>(per il 2022-</i></p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>2023 è stato previsto l'acquisto di circa 200 autobus a basso impatto ambientale, di cui 170 consegnati nel 2022).</p> <p>Ulteriori importanti risorse sono stanziare dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dal PNRR e Fondo complementare, come descritto di seguito.</p> <p><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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> · il DM 81/2020 stanziava 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 stanziava 21,6 mln.. <p>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).</p> <p>Nell'ambito del Piano strategico nazionale mobilità sostenibile (PSNMS) è stato previsto un ulteriore stanziamento (DM 234/2020; risorse 2019-2023) a favore dei Comuni di Prato (8,5 mln.) e Lucca (7,8 mln.), città ad alto inquinamento; 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. A febbraio 2023 la Giunta ha approvato gli accordi con i Comuni di Lucca, Prato e Autolinee Toscane per acquistare un numero presunto di 40 autobus (18 ibridi e 22 elettrici) e realizzare le relative infrastrutture di ricarica: in particolare 19 autobus per Lucca (6 ibridi e 13 elettrici) e 21 per Prato (12 ibridi e 9 elettrici).</p> <p>Il DM 71/2021 (PSNMS) 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).</p> <p><u>Le risorse per il 2022-2023.</u></p> <p>A fine febbraio 2022 (integrato a giugno 2022) la Giunta ha approvato un unico <u>Piano di rinnovo del parco bus</u> della Regione Toscana da 41,8 mln., <u>risorse stanziare fino al 2022 dai Piani di investimenti dei DM 81/2020 (oltre 27,1 mln., impegnati a dicembre 2022), DM 223/2020 (quasi 12,3 mln., impegnati a fine ottobre 2022) e DM 315/2021 (2,4 mln., impegnati a fine dicembre 2022, risorse del Fondo Complementare al PNRR; si veda subito sotto).</u></p> <p>I 27,1 mln. del DM 81/2020 per i bus sono ripartiti fra Autolinee Toscane (23,09 mln.) e altri Enti (4,05 mln.).</p> <p><u>Le risorse per il 2023-2026.</u></p> <p>A favore di Autolinee Toscane sono destinati anche i finanziamenti del DM 315/2021 (risorse 2023-2026: quasi 20,9 mln.; impegnati 9,3 mln. a fine dicembre 2022 sul 2023-2024) e del DM 223/2020 (risorse 2023-2024: quasi 3,6 mln., impegnati a fine ottobre 2022; la Giunta ha approvato l'accordo con Autolinee Toscane per il finanziamento, firmato alla fine di dicembre 2022).</p> <p>A dicembre 2022 sono stati approvati gli accordi relativi al piano di finanziamento di cui al DM 81/2020 (annualità 2019-2022, su cui sono disponibili: 27,1 mln. per i bus di cui 23 mln. per Autolinee Toscane e 4 mln. per gli Enti Locali; 2,5 mln. per le infrastrutture, di cui quasi 2,1 mln. per Autolinee e 79 mila euro per gli Enti Locali):</p> <ul style="list-style-type: none"> · con Autolinee Toscane, a cui favore sono stati impegnati 24,9 mln.: quasi 22,9 mln per l'acquisto di 82 autobus diesel, ibridi, elettrici, a metano o ad idrogeno; quasi 2,1 mln per le infrastrutture di ricarica; · con la Città Metropolitana di Firenze e gli Enti Locali, a cui favore sono stati impegnati 2,2 mln. (2,1 mln. per l'acquisto di mezzi e 79 mila euro per le infrastrutture; oltre 1,9 mln. saranno utilizzati nel 2023). <p>PNRR e Fondo Complementare (M2C2 - Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>sostenibile)</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – Bus (Fondo Complementare)</u> 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 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 destinato ulteriori 4,5 mln. per le Aree deboli, risorse ex DM 81/2020. 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", di cui 23,37 mln. per la Toscana). Per le risorse del 2022, 2,4 mln., a fine febbraio 2022 la Giunta ha approvato un Piano unico per il rinnovo degli autobus, integrato a giugno con quasi 20,9 mln. per il 2023-2026 (si veda subito sopra). A fine dicembre 2022 è stato approvato l'accordo con Autolinee Toscane e sono state impegnate le risorse, quasi 23,3 mln. (11,7 mln. sul 2022-2024): oltre 22,7 per acquistare 85 bus a metano e 538,2 mila euro per le infrastrutture a metano. Sono interessate le Province di Massa Carrara, Lucca, Pistoia e Siena. <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). A dicembre 2022 la Giunta ha approvato gli accordi per regolare i rapporti con i Comuni beneficiari del DM 530/2021 e Autolinee Toscane.
Servizi ferroviari regionali	<p><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.:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. Entro settembre 2022 sono entrati in servizio 14 treni Rock. A dicembre 2022 è stato inaugurato il primo treno Blues a tripla alimentazione (diesel, alimentazione elettrica e batteria; il contratto prevede 44 treni Blues), destinato alle linee tra Firenze e Borgo San Lorenzo e nel bacino senese. 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.). <p><u>Servizi gestiti da Trasporto Ferroviario Toscano sulle linee Arezzo – Stia e Arezzo – Sinalunga.</u> A maggio 2017 la Regione e TFT hanno firmato il nuovo contratto di servizio, integrato a gennaio 2019 e febbraio 2021, valido fino a tutto il 2023. 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. A marzo 2023 è stato firmato il terzo atto integrativo del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario stipulato con TFT per il periodo 2015-2023, inerente la modifica del Piano Investimenti ed il riequilibrio del Piano Economico Finanziario del contratto stesso (riequilibrio che comporta un maggiore onere finanziario per la Regione di 6,9 mln. per il 2022-2023, impegnati). Per il servizio è stato inizialmente previsto un corrispettivo di circa 72,7 mln. in 9 anni con una media di 58 treni nel giorno feriale medio: il piano economico finanziario è stato rimodulato con gli atti integrativi del contratto, di gennaio 2019, febbraio 2021 e marzo 2023 (con un maggiore onere finanziario per la Regione di circa 14,6 mln.); con le integrazioni di febbraio 2021 e marzo 2023 è stato rimodulato anche il piano investimenti. In quest'ambito, a dicembre 2020 sono stati impegnati 3 mln. regionali quale contributo da erogare a TFT per l'acquisto da Trenitalia di un treno jazz a cinque casse semi-nuovo (immesso 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. Con l'integrazione firmata a marzo 2023 sono stati previsti ulteriori investimenti per l'immissione in servizio di due nuovi treni POP, di cui uno finanziato</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>con le risorse del PNRR (si veda anche sotto, "Rinnovo materiale rotabile ferroviario"; ripartizione di febbraio 2022).</p> <p>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. A novembre 2022 è stato pubblicato sulla GUUE l'avviso di pre-informazione inerente il nuovo affidamento diretto.</p> <p>A novembre 2022 è stato affidato il servizio di monitoraggio tecnico-gestionale dei contratti di concessione del TPL su ferro e valutazione riequilibri PEF, valutazione degli aspetti economico-finanziari relativi all'affidamento diretto all'azienda TFT dal dicembre 2023.</p> <p><u>Mancati ricavi per emergenza Covid-19 nell'ambito ferroviario</u></p> <p>Per compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, dovuta al COVID, sono state impegnate le risorse, 86,5 mln., del fondo statale (DL 34/2020, L 77/2020) istituito presso il MIT coprendo interamente quanto certificato come dato mancati ricavi nell'Osservatorio Nazionale (sono stati liquidati oltre 77,8 mln.), Per il periodo riferito all'annualità 2021 sono state invece impegnate e liquidate risorse statali per la compensazione dovuta all'emergenza Covid (oltre 38,7 mln.) ed impegnate risorse di cui alla L.R. 41/2020 (quasi 30,8 mln.). Sempre con le risorse della LR 41/2020 sono stati impegnati quasi 10,3 mln. per mancati ricavi relativi al periodo di emergenza annualità 2022, terminato con il 31/03/2022.</p> <p><u>Contratto Regione LFI</u></p> <p>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; il vigente contratto di servizio è stato prorogato (dicembre 2020, novembre 2021, febbraio 2023) per un periodo di dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza da COVID-19, quindi fino al 31 marzo 2023 (le risorse disponibili per il 2021-2022, 11,1 mln., sono state impegnate a dicembre 2020 e novembre 2021; a febbraio 2023 sono stati impegnati oltre 1,2 mln. per il periodo gennaio-marzo 2023).</p> <p>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.</p> <p>Per i servizi ferroviari dal 2016 sono stati impegnati oltre 2,5 mld. per il 2016-2024 (oltre 879 mln. sul 2022-2024).</p> <p>A dicembre 2021 la Regione ha 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.</p> <p>Nel corso del 2022 si sono svolti sia incontri di monitoraggio sul complesso delle linee, con approfondimenti su quelle con indice di affidabilità al di sotto del minimo, per le quali quindi era scattato il bonus abbonati, sia con focus su singole linee o singoli eventi di particolare impatto sul servizio. A inizio 2023 si è svolta una cabina di regia tematica sulla linea Aretina con la partecipazione di Amministratori del territorio interessato. Si è svolto inoltre il primo incontro dell'Assessorato con i comitati pendolari, anch'esso focalizzato sulla linea Aretina.</p>
<p>Servizi ferroviari regionali: Ferrovie minori</p>	<p>Per promuovere il servizio ferroviario sulle linee minori, 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.</p> <p>Negli anni sono stati finanziati 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. <i>(A causa dell'emergenza</i></p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p><i>COVID-19 nel 2020 non è stato possibile realizzare gran parte delle iniziative programmate.)</i></p> <p>Da aprile a giugno 2022 sono stati realizzati interventi di manutenzione straordinaria sulla Porrettana.</p> <p>In accordo con il Comune di Fivizzano è stato potenziato il servizio ferroviario sulla linea Lucca-Aulla in occasione del presepe vivente di Equi Terme di fine dicembre 2022</p> <p>Nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020 è stato finanziato il progetto TRENO per valorizzare le ferrovie storiche e secondarie e rendere maggiormente fruibile il patrimonio naturale e culturale, aumentandone l'accessibilità. A ottobre 2021 si è svolto (in videoconferenza) l'evento conclusivo del Progetto TRENO in cui sono stati presentati i risultati raggiunti e sono state illustrate le azioni pilota realizzate. La ciclostazione è stata inaugurata nella primavera del 2022.</p>
<p>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</p>	<p>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 finanziare il nuovo intervento.</p> <p>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.</p>
<p>Nuovo Accordo Quadro con RFI</p>	<p>L'Accordo Quadro fra Regione Toscana e RFI firmato ad aprile 2016 è cessato in data 11/12/2021.</p> <p>A marzo 2022 la Regione e RFI hanno firmato un nuovo Accordo Quadro, valido 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; la disponibilità della capacità di infrastruttura oggetto dell'Accordo è assicurata per il periodo di vigenza a decorrere dal primo orario di servizio utile (11 dicembre 2022 – 9 dicembre 2023). A novembre 2022, la Giunta, come previsto nell'Accordo Quadro, ha approvato la versione definitiva delle condizioni minime di qualità dei servizi erogati da RFI.</p> <p>La prima fase di attuazione delle previsioni dell'Accordo Quadro si è già realizzata ed ha riguardato la linea Firenze-Pisa. Per la chiusura della tratta Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine, legata agli interventi di riqualificazione urbanistica nell'area ex OGR (Officine Grandi Riparazioni) e alla futura realizzazione della linea 4 della tramvia fiorentina, è stata attuata la riprogrammazione delle 6 coppie di treni della relazione Empoli-Firenze Porta al Prato, mantenendo sostanzialmente inalterato il modello di offerta, come stazioni servite ed orari, sulla tratta Empoli-Le Piagge, per tener conto delle esigenze di pendolarismo. Dal 12 settembre 2022 sono in programmazione 6 coppie di treni Empoli- Firenze Castello, nuova stazione di attestazione. Con il cambio orario dell'11 dicembre 2022, è stata avviata l'armonizzazione dei servizi ferroviari di TFT e Trenitalia nel nodo di Sinalunga, con miglioramento delle corrispondenze fra i treni della linea Siena-Chiusi e della linea Arezzo-Sinalunga e quindi dei collegamenti fra Siena e Arezzo.</p> <p>Come successivo atto di attuazione dell'Accordo Quadro è prevista la riprogrammazione del servizio ferroviario sulla linea Pontremolese. La nuova offerta prevede il completo cadenzamento del servizio e il potenziamento delle relazioni Pontremoli-La Spezia e La Spezia-Parma, nonché il rinnovo del materiale rotabile impiegato; saranno utilizzati solo treni Jazz e Pop, in sostituzione degli attuali convogli con vetture media distanza. Il progetto, in avanzato stato di definizione, ha avuto una prima presentazione ai Comuni interessati nel dicembre 2022. L'avvio della nuova programmazione è previsto con il cambio orario di dicembre 2023.</p> <p>A febbraio 2023 è stato firmato un protocollo d'intesa con RFI, senza oneri per la Regione, per definire un programma di sviluppo dell'intermodalità e dei servizi nelle stazioni ferroviarie di RFI: le parti intendono migliorare le condizioni di integrazione modale, vivibilità, sicurezza e accessibilità alle stazioni ferroviarie; è inoltre considerato prioritario il coordinamento degli interventi di connessione tra le infrastrutture di trasporto di media e grande capacità (ferrovie, metropolitane, tranvie).</p>
<p>Rinnovo materiale rotabile</p>	<p>A luglio 2022 sono stati impegnati 17,6 mln. a favore di Trenitalia per l'acquisto di 3</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
<p data-bbox="153 181 507 224">ferroviario: fondi FSC 14-20</p> <p data-bbox="153 369 507 448">Rinnovo materiale rotabile ferroviario: fondi statali ex DM 408/2017</p> <p data-bbox="153 645 507 750">Rinnovo materiale rotabile ferroviario: PNRR DM 319/2021 e fondi ex DM 164/2021</p>	<p data-bbox="507 181 1445 324">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.</p> <p data-bbox="507 347 1445 459">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 3 treni Rock a 5 casse (21,9 mln.) e 11 treni bimodali Blues (32,5 mln.).</p> <p data-bbox="507 459 1445 571">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.</p> <p data-bbox="507 593 1445 683">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 mln. (DM 319 del 9 agosto 2021) e da Fondi statali (DM 164/2021).</p> <p data-bbox="507 683 1445 958">A fine febbraio 2022 la Giunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="507 705 1445 851">. 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); <li data-bbox="507 851 1445 958">. ha ripartito le risorse assegnate alla Regione Toscana: quasi 28 mln. di risorse PNRR (DM 319/2021: 6 mln. per il 2022 a TFT (impegnati a dicembre 2022 sul 2022-2023) e 21,9 mln. a Trenitalia (anni 2023-2026); oltre 13,1 mln. del DM 164/2021 a Trenitalia (anni 2021-2033; quasi 1,4 mln. sul bilancio 2022-2024).
<p data-bbox="153 958 507 1120">Rinnovo materiale rotabile su ferro: linee regionali Arezzo Stia-Arezzo-Sinalunga (Fondo investimenti infrastrutturali complementare al PNRR DI 390/2022)</p> <p data-bbox="153 1556 507 1736">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)</p>	<p data-bbox="507 958 1445 1198">Il DM 363 del 23 settembre 2021, che ha definito 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>, ha indicato anche interventi considerati ammissibili a finanziamento ma non oggetto del riparto, da considerare prioritari nell'ambito delle istruttorie da attivare per la ripartizione delle ulteriori risorse del Fondo investimenti 2021; tra questi ultimi era stato previsto l'acquisto di 2 treni per il servizio regionale gestito da TFT in sostituzione di materiale rotabile obsoleto (per 13 mln).</p> <p data-bbox="507 1198 1445 1332">A dicembre 2022 il MIMS ha assegnato (con DI 390/2022) 46,2 mln. del Fondo Investimenti (parte dei 150 mln. del DL 68/2022 per interventi immediatamente cantierabili di ammodernamento delle ferrovie regionali), di cui 13 mln. alla Toscana, per finanziare interventi di potenziamento del servizio e la sostituzione di materiale rotabile obsoleto.</p> <p data-bbox="507 1332 1445 1489">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 364/2021).</p> <p data-bbox="507 1489 1445 1780">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).</p> <p data-bbox="507 1780 1445 1836">A luglio 2022 il MIMS (D 235/2022) ha definito le modalità di erogazione delle risorse e rimodulato gli interventi ammessi a finanziamento.</p> <p data-bbox="507 1836 1445 1993">A ottobre 2022 la Regione su proposta del soggetto attuatore LFI ha presentato al MIMS istanza di rimodulazione degli interventi ammessi a finanziamento prevedendo - in sostituzione del suddetto intervento – l'eliminazione dei due passaggi a livello di stazione di tipo automatico facenti parte dell'apparato centrale della stazione di Giovi, siti alle progressive km 7+626 e km 8+089 della ferrovia Arezzo-Stia.</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
Interventi per la sicurezza e l'efficienza della infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale - fondi regionali	<p>Ad agosto 2022 sono stati impegnati 950 mila euro, risorse ulteriori rispetto a quelle previste nel contratto di servizio, per <u>interventi straordinari ed urgenti</u> 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.</p> <p>A novembre 2022 sono stati rimodulati gli impegni assunti a dicembre 2021, oltre 4,4 mln. sul 2023-2024, per il <u>progetto di attrezzaggio dell'infrastruttura ferroviaria</u> di proprietà regionale - linee Arezzo Stia ed Arezzo Sinalunga - con sistema di sicurezza per il controllo della marcia del treno ERTMS/ETCS Livello 2. Il progetto, in corso di realizzazione da parte del gestore LFI, ha un costo di quasi 17,9 mln. (quasi 14,9 mln. regionali; 3 mln. del FSC 2014-2020).</p>
Interventi trasversali sui servizi di TPL ferro e gomma	<p>Per finanziare i contratti di servizio e l'esercizio della linea 1 della tramvia a Firenze dal 2016 a dicembre 2022 sono stati impegnati 712,3 mln. (di cui 21,8 mln. sul 2022-2023).</p>
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.	<p>La continuità territoriale tra la terraferma e l'Arcipelago toscano è assicurata tramite i servizi marittimo e aereo.</p> <p><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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Considerato che nel 2022 ENAC e il MIMS hanno comunicato alla Regione che non hanno stanziato risorse per il 2023 per finanziare il collegamento con l'Isola d'Elba, a gennaio 2023 la Giunta ha approvato due accordi:</p> <ul style="list-style-type: none"> · con ENAC, per definire la proroga di nove mesi del contratto in scadenza a fine gennaio e determinare le modalità di trasferimento del contributo regionale per l'affidamento dell'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea tra Elba Marina di Campo e Pisa, Firenze e Milano Linate (e viceversa). La Regione sostiene l'onere della compensazione relativa all'ulteriore anno di servizio con 1,1 mln., che ENAC, stazione appaltante del bando di gara, verserà al Vettore Silver Air (che ha accettato la proroga contrattuale di nove mesi, dal 1 febbraio 2023 al 31 ottobre 2023); · con i Comuni Isola d'Elba, per definire le modalità di trasferimento delle risorse di compartecipazione dei Comuni, 125 mila euro. <p>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 marzo 2023 è stata firmata la nuova Convenzione, relativa al 2023 (è previsto un contributo di 650 mila euro).</p>
Continuità territoriale : Servizi di cabotaggio marittimo da e per le isole dell'arcipelago toscano.	<p><u>Trasporto marittimo</u> È in corso la gestione del <u>contratto di servizio marittimo</u> (sono stati impegnati 34,9 mln. sul 2022-2023; sul 2016-2023 sono stati impegnati 127,6 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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>COVID, ad ottobre e dicembre 2020 sono state impegnate le risorse, 3,8 mln. (liquidati), del fondo statale (DL 34/2020, L 77/2020) istituito presso il MIT. A seguito della certificazione dei dati inseriti nell'Osservatorio Nazionale è risultato che i mancati ricavi subiti dalla società Toremar nel 2020 sono stati oltre 1,9 mln.; a giugno 2022 sono stati quindi recuperati quasi 1,9 mln. su quanto era stato liquidato a favore della stessa nel dicembre 2021.</p>
<p>Obiettivo 2 – Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale</p>	
<p>Realizzazione delle estensioni del sistema tramviario nell'area metropolitana e collegamento verso Prato</p>	<p>La LR 77/2017 (come modificata dalle LLRR 98/2020, 55/2021, 40/2022, 45/2022), autorizza la Giunta ad erogare contributi straordinari per lo sviluppo della progettazione del sistema tramviario fiorentino e la sua estensione nell'area metropolitana fino a 7,2 mln. (oltre 1,1 mln. per l'anno 2022, oltre 4,8 mln. per l'anno 2023 e 1,2 mln. per l'anno 2024), previa stipula di specifici accordi con i soggetti pubblici interessati; fino a 100 mila euro, nel 2023, per la progettazione di fattibilità tecnica 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 – 2025 (16 mln. per il 2023, 40 mln. per il 2024 e 14 mln. per il 2025; si veda anche sotto).</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>Le finalità dell'accordo sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>L'Accordo prevede il cronoprogramma delle attività per la realizzazione delle linee tramviarie 3.2.1 (Piazza Libertà – Bagno a Ripoli) e 4.2 (Le Piagge – Campi Bisenzio) dotate di copertura economica finanziaria completa e per la progettazione di fattibilità tecnico-economica dell'estensione di Linea 1 Capolinea Careggi – ospedale pediatrico Meyer. Il cronoprogramma di attuazione della linea 2.2 "Peretola – Sesto Fiorentino" è condizionato all'ottenimento della copertura economico-finanziaria:</p> <p><u>Le risorse per la linea tramviaria 3.2 "Piazza della Libertà - Bagno a Ripoli":</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - per la progettazione definitiva sono stati impegnati 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 447,1 mln.: oltre 277,3 mln. di fondi statali del DM 607/2019 (di cui 150 mln. finanziati con il PNRR – DM 448/2021, fondi successivamente integrati fino a 226,7 mln. attraverso il Fondo per l'avvio delle opere indifferibili); 70 mln. di fondi regionali nel 2023-2025 (LR 55/2021, modificata dalla LR 45/2022), 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. <p><u>Le risorse per le estensioni verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, basate sulle risultanze del progetto di fattibilità tecnica 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

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>Piagge", destinate al Comune di Firenze.</p> <p>Sono inoltre previste risorse per finanziare studi di approfondimento preliminare sul corridoio "Firenze-Prato", che sono stati avviati nel corso del 2022; 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 all'affidamento del PFTE da parte del Comune di Firenze).</p> <p>Il DM 448/2021 prevede 222,5 mln. di <u>risorse del PNRR</u> per l'estensione della Linea 4 "Le Piagge – Campi Bisenzio", successivamente integrate a 278,96 mln. con le risorse del Fondo per l'avvio delle opere indifferibili; ad agosto 2022 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico economica.</p> <p>Ad agosto 2022 la Giunta ha aggiornato i disciplinari approvati nel 2018 e 2019, contenenti le modalità di rendicontazione della spesa ed erogazione del contributo, integrandone le attività con quanto previsto dall'accordo di programma del 2021, per le progettazioni delle estensioni tramviarie fiorentine.</p> <p>Il contributo complessivo per le attività di progettazione 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).</p> <p>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.</p> <p><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 tratta "stazione Santa Maria Novella – Careggi", che completa la Linea 1, già in esercizio nella tratta Villa Costanza – stazione Santa Maria Novella" da febbraio 2010, è entrata in servizio a luglio 2018.</p> <p>Nel 2022 hanno viaggiato sulle linee T1, Leonardo, e T2, Vespucci, quasi 28 milioni di passeggeri (in tutto il 2021 sono stati 21,4 milioni).</p> <p>A dicembre 2022 il Comune di Firenze, per ottenere le risorse destinate alle opere indifferibili, ha avviato le procedure di affidamento delle opere riferite alle linee di estensione tramviaria beneficiarie di fondi PNRR. In particolare per la linea 4.2 "Le Piagge – Campi Bisenzio" è stato pubblicato il bando per l'appalto integrato di progettazione e opere, mentre per la linea 3.2.1 "Piazza Libertà – Bagno a Ripoli" è stata richiesta l'offerta all'attuale Concessionario per l'estensione della Concessione esistente.</p> <p>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.</p>
Mobilità ciclabile	<p>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.</p> <p>Negli ultimi anni sono stati finanziati interventi (si vedano anche gli interventi successivi) che riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> . 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 <p><u>Mobilità ciclabile in ambito urbano</u></p> <p>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. 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 ancora in corso.</p> <p><u>Ciclovía turistica regionale dei due Mari</u></p> <p>La Ciclovía è compresa nella rete nazionale Bicalia 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.</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>A marzo 2021 la Giunta ha approvato tre protocolli d'intesa (firmati a settembre 2021) per la progettazione, promozione e realizzazione della Ciclovía turistica regionale dei due Mari, itinerario toscano, Grosseto Siena – Arezzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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". <p>A giugno 2021 sono stati affidati servizi di ingegneria per coadiuvare il gruppo tecnico di progettazione nella redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica economica dell'intero tracciato nel territorio regionale (da Marina di Grosseto a Sansepolcro).</p> <p>A maggio 2022 la Giunta, preso atto dell'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica (sempre a maggio) del tratto toscano della Ciclovía 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, "Ciclovía delle Crete Senesi", nell'ambito dell' "Itinerario Cicloturistico dei Colli e delle Crete Senesi").</p> <p><u>Ciclovía degli Appennini e delle Aree Interne, con riferimento alla Ciclovía della Sieve e alla Ciclovía Val di Bisenzio</u></p> <p>A dicembre 2020 la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, l'Unione Montana dei Comuni del Mugello ed i Comuni di Rufina e Londa, hanno firmato un protocollo d'intesa per la progettazione, la promozione e la realizzazione della Ciclovía della Sieve, Itinerario dei tre 3 laghi. La Ciclovía della Sieve rappresenta uno sviluppo strategico del "Sistema integrato ciclovía dell'Arno e sentiero della bonifica". A settembre 2021 l'Unione Montana ha approvato il progetto definitivo della ciclovía, nel tratto che va dal confine del Comune di Barberino al lago di Londa.</p> <p>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 "Ciclovía del Sole" e la "Ciclovía della Sieve"</u> ad integrazione della "Ciclovía degli Appennini", come componente della rete cicloturistica regionale; a dicembre 2021 sono stati impegnati 80 mila euro a favore dell'Unione. Il progetto permette di: collegare la Ciclovía del sole e la Ciclovía della Sieve, integrando la prevista ciclovía degli Appennini; completare la rete cicloturistica della Val di Bisenzio; realizzare un anello cicloturistico tra la Provincia di Prato e la Città Metropolitana di Firenze; realizzare una tappa di intermodalità a Vernio; realizzare il percorso in sede propria, nel verde, distante dalla SR 325.</p> <p>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 novembre 2022 la Giunta ha approvato un accordo di Programma con la Città Metropolitana di Firenze, l'Unione Montana dei Comuni del Mugello, i Comuni di Barberino di Mugello, Scarperia e San Piero, Borgo San Lorenzo, Vicchio, Dicomano, Rufina, Londa e il Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, per la realizzazione della "Ciclovía della Sieve", Itinerario dei tre laghi; per realizzare l'intervento sono disponibili 5 mln., di cui 4 mln. regionali (sul 2022-2024, impegnati a dicembre 2022 a favore dell'Unione Montana dei Comuni del Mugello) e 1 mln. dell'Unione Montana.</p> <p>Il 21 dicembre 2022 l'Unione dei Comuni della Val di Bisenzio ha approvato i progetti definitivi del primo e secondo lotto della ciclovía Vaiano-Vernio.</p> <p><u>Ciclovía Lucca Pontedera</u></p> <p>A novembre 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di collaborazione con i Comuni di Bientina, Buti, Calcinaia, Capannori, Pontedera e Vicopisano per la redazione e l'approvazione del progetto definitivo della Ciclovía Lucca-Pontedera. Per la progettazione della Ciclovía, affidata al Comune di Bientina, a dicembre 2022 sono stati impegnati 95 mila euro (sul 2022-2023).</p> <p>Il tratto Lucca – Capannori, "dalle fonti alle fontane", finanziato con 1,1 mln. di risorse FSC 21-27 (si veda sotto "Mobilità ciclabile: interventi finanziati con il ciclo di programmazione FSC 2021-2027"), di competenza del Comune di Lucca, fino al Comune di Capannori (innesto con il sedime ferroviario), anche se facente parte dell'itinerario della Ciclovía "Lucca – Pontedera", non è inserito nell'accordo (il Comune di Lucca parteciperà esternamente al progetto e sarà coinvolto al tavolo tecnico, per garantire l'unicità dell'intervento).</p> <p><u>Ciclovía Puccini (Torre del Lago – Lucca)</u></p> <p>A dicembre 2022 è stato aggiudicato il servizio di architettura e ingegneria di progettazione di Fattibilità tecnica ed economica della Ciclovía Puccini (Torre del Lago – Lucca); sono stati impegnati quasi 90 mila euro sul 2022-2023.</p> <p><u>Interventi urgenti per favorire la mobilità urbana sostenibile in risposta all'emergenza</u></p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>sanitaria COVID-19.</p> <p>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). Sono conclusi 31 dei 34 interventi finanziati.</p>
<p>Mobilità sostenibile in ambito urbano: POR FESR 2014-2020 - Piste ciclopedonali</p>	<p><u>Risorse del POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.4.a.1</u> (incremento della mobilità dolce con piste ciclopedonali)</p> <p>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"):</p> <ul style="list-style-type: none"> . 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 (e novembre 2022) sul 2023 nell'ambito dell'atto integrativo alla Convenzione tra la Regione Toscana e la Provincia di Arezzo del luglio 2019. <p>Tutti gli interventi sono stati avviati e uno risulta concluso.</p> <p><u>Risorse del POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.4.a.2</u> (realizzazione di piste ciclopedonali in ambito urbano)</p> <p>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.</p> <p>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 Ciclovía dell'Arno e Sentiero della bonifica, in overbooking (si veda anche sotto "Sistema integrato Arno-Bonifica"; l'intervento del Comune di Arezzo è concluso).</p> <p>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 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.).</p> <p><u>Risorse del POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.1.b</u> (azioni integrate per la mobilità)</p> <p>A maggio 2018 sono stati impegnati quasi 3,8 mln.:</p> <ul style="list-style-type: none"> . 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. <p>Con riferimento agli interventi per promuovere la <u>mobilità urbana sostenibile nell'ambito del POR FESR 14-20</u> si ricordano inoltre i Progetti di innovazione urbana (PIU) previsti dall'Asse Urbano (si veda anche il PR Rigenerazione e riqualificazione urbana). Sono stati impegnati quasi 7,7 mln. per finanziare progetti per la mobilità sostenibile in favore dei seguenti Comuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> . quasi 2,4 mln. (il primo a marzo 2018, gli altri a giugno 2021) per 3 progetti nel quartiere S. Anna di Lucca (di cui uno terminato a dicembre 2020);
<p>Azioni integrate per la mobilità</p>	

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<ul style="list-style-type: none"> . oltre 1,1 mln. (ad agosto 2017 e a maggio 2021) per 2 progetti nel quartiere I Passi di Pisa (terminati nel 2019 e nel 2022); . 610 mila euro (a novembre 2017; il quadro finale dell'operazione è di quasi 601 mila euro) per 1 progetto di Rosignano (terminato nel 2019) comprensivo di piste ciclabili; . 602 mila euro (a settembre 2017) per 1 progetto per percorsi ciclopedonali di Cecina (terminato a settembre 2020); . più di 325 mila euro (a settembre 2017 e a dicembre 2021) per 2 progetti di percorsi ciclabili e pedonali di Colle Val D'Elsa (di cui uno terminato); . quasi 63 mila euro a maggio 2021 per il percorso ciclopedonale Montemurlo-Montale e la passerella di attraversamento del torrente Agna" e quasi 90 mila euro sempre a maggio 2021 per la pista ciclabile di collegamento da via Martiri della Libertà alla passerella sull'Agna a Montale. I 2 interventi, entrambi conclusi nel 2022, si inseriscono nel progetto di futura realizzazione della Ciclovia del Sole e contribuiscono alla tutela dell'ambiente mediante l'uso di materiali naturali e l'incentivazione della mobilità pedonale e ciclabile; . 673 mila euro per la pista ciclabile (ad ottobre 2020) nel centro del comune di Capannori (concluso nel 2022); . quasi 820 mila euro per 1 progetto di realizzazione di percorsi ciclopedonali e di parcheggi scambiatori nel comune di Prato (concluso a fine 2022); . 972 mila euro per 1 intervento di realizzazione di zona 30 e pista ciclabile su via San Gallo nel comune di Poggibonsi.
<p>Mobilità ciclabile: interventi Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica</p>	<p><u>Il Sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno-Sentiero della Bonifica.</u></p> <p>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 47% è realizzato, il 36% è in corso di realizzazione e il 15% è in corso di progettazione.</p> <p>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 490 km di percorsi.</p> <p>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.</p> <p>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 dicembre 2022 la Giunta ha prorogato, fino al 31-12-2024, il termine per la realizzazione dei lavori previsti nell'ambito: del quinto atto integrativo all'Accordo, firmato ad aprile 2021, tra Regione e Unione dei Comuni montani del Casentino, per il Tratto da Stia a Ponte Buriano; dell'atto integrativo, firmato a dicembre 2020, con la Città Metropolitana di Firenze per il "Tratto Signa – Stazione Ferroviaria di Montelupo Fiorentino"; dell'atto integrativo firmato a settembre 2022 con la Città Metropolitana di Firenze e i 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 d'interesse metropolitano.</p> <p>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 fino al 30/06/2024 (giugno 2022).</p> <p>Per realizzare il <u>Sistema integrato Arno-Bonifica</u> sono utilizzate risorse regionali, statali e dell'UE. Sono stati impegnati:</p> <ul style="list-style-type: none"> . quasi 9,7 mln. (di cui quasi 1,7 mln. sul 2023-2024) 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 realizzare l'intervento, in due lotti; . 8,2 mln. circa di risorse POR FESR 2014-2020 e regionali: quasi 5,3 mln. a maggio e luglio

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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");</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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). <p>Il tratto fra le località di Vallina e Candeli coincide con la Ciclovía del Sole (si veda sotto).</p> <p><u>Manutenzione dei tracciati realizzati e in fase di realizzazione delle ciclovie di interesse regionale</u> (LR 77/2017, come modificata successivamente).</p> <p>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. Sono state firmate le convenzioni per le manutenzioni ordinarie e straordinarie per gli ambiti Casentino, Valdarno Inferiore e Città Metropolitana di Firenze e per la Provincia di Arezzo. Dal 2018 sono stati impegnati 633,7 mila euro (oltre 215 mila nel 2022).</p>
<p>Mobilità ciclabile: Infrastrutture ciclabili di interesse regionale, Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica - FSC 2014-2020</p>	<p>Sono stati impegnati 7,6 mln. nell'ambito del <u>Piano operativo infrastrutture dei fondi FSC 2014-2020</u> per le infrastrutture ciclabili di interesse regionale, Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica.</p> <p>A giugno 2019 sono stati ammessi al finanziamento 14 progetti (9 sono stati finanziati completamente e 1 in parte); <u>7,2 mln.</u> sono stati assegnati a progetti che riguardano la <u>ciclopista dell'Arno</u>; 348 mila euro per la <u>Ciclopista Tirrenica</u>. A gennaio 2020 la Regione e il MIT hanno firmato la convenzione per regolare il finanziamento.</p> <p><u>A dicembre 2019 sono inoltre stati impegnati 143 mila euro regionali</u>, 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. Dopo che i Comuni di Subbiano, Calcinaia e Pisa hanno consegnato il progetto definitivo, a novembre 2021 la Giunta ha deciso di co-finanziare i progetti presentati dai Comuni di Subbiano, Calcinaia e Pisa con <u>altri 1,4 mln., impegnati a dicembre 2021 e novembre 2022</u>, rispetto alla quota già impegnata in anticipazione (il costo complessivo dei 3 progetti è di oltre 3,1 mln.).</p> <p>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).</p> <p>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 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 sono stati impegnati:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 292 mila euro (settembre 2022) a favore del Comune di Figline e Incisa Valdarno, per l'ulteriore finanziamento del "Tratto dal confine con la Provincia di Arezzo a Incisa - Realizzazione della passerella sul Cesto"; · quasi 272 mila euro (novembre 2022) a favore del Comune di Pisa, per l'ulteriore finanziamento del progetto di attraversamento ciclopedonale del Fiume Arno tra San Piero a Grado e le Cascine Nuove"; · quasi 66 mila euro (novembre 2022) a favore del Comune di Sinalunga per l'ulteriore finanziamento del progetto "Realizzazione percorso ciclabile e pedonale collegante La Stazione Ferroviaria di Sinalunga al "Sentiero della Bonifica"; · 85 mila euro (novembre 2022) a favore del Comune di Cavriglia, per l'ulteriore finanziamento del "Tratto di collegamento tra il fondovalle ed il Comune di Gaiole in Chianti". <p>A dicembre 2022 e aprile 2023 la Giunta ha preso atto della verifica del rispetto degli indirizzi di agosto 2022 e ha approvato nuove determinazioni rispetto agli interventi finanziati con il PSC 2014-2020 e con i fondi regionali (sono state chieste</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	rimodulazioni delle risorse, sia in aumento che in diminuzione); in merito ai tempi di attuazione, tutti gli Enti hanno rispettato il termine del 31/12/2022 per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti; in merito agli incrementi, alcuni Enti hanno aggiornato la stima. La Giunta ha aggiornato i tempi e i costi degli interventi per permettere l'assegnazione delle quote aggiuntive richieste dagli Enti (oltre 1,3 mln., nell'ambito delle risorse previste ad agosto 2022).
Mobilità ciclabile: interventi Ciclopista Tirrenica	<p>Ciclopista Tirrenica 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>A luglio 2019 la Regione Toscana e il Comune di Castiglione della Pescaia hanno firmato un accordo di programma, modificato a luglio 2020 e dicembre 2022, per realizzare un tratto della Ciclopista nel territorio del Comune (diviso in 4 lotti; costo 3,3 mln., di cui 990 mila euro del Comune); 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. L'atto integrativo di dicembre 2022 modifica il cronoprogramma, gli importi finanziari dei lotti e rimodula gli interventi.</p> <p>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).</p> <p>A dicembre 2022 è stato firmato con il Comune di Grosseto un atto integrativo dell'accordo di programma firmato a dicembre 2020 <u>per realizzare il tratto della Ciclopista Tirrenica nel Comune di Grosseto</u>; l'atto integrativo modifica il cronoprogramma, gli importi finanziari dei lotti e rimodula gli interventi. Per realizzare il progetto, suddiviso in due lotti funzionali, è previsto un costo di 2 mln.:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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 Regione (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 (Fiumara), di cui quasi 427 mila euro a carico delle Regione (impegnati a novembre 2022) e oltre 353 mila euro a carico del Comune di Grosseto. <p>Ad aprile 2021 è stata disposta l'aggiudicazione efficace del "Servizio di ingegneria ed architettura di progettazione di fattibilità tecnica ed economica della Ciclovía Tirrenica" (sono stati impegnati oltre 678 mila euro); il progetto di fattibilità tecnico economica dell'itinerario da Ventimiglia a Roma della Ciclovía 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.</p> <p>A settembre 2021 la Giunta ha preso atto dell'avvenuta consegna al MIMS del progetto di fattibilità tecnico economica della Ciclovía 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:</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>DM 517/2018); Tratto costa sud dal Comune di Piombino al Comune di Capalbio (interventi di completamento e messa in sicurezza da finanziare).</p> <p>A fine dicembre 2021 sono stati impegnati 548 mila euro per ulteriori spese di progettazione e servizi supplementari.</p> <p>A marzo 2022 il tavolo tecnico operativo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ha approvato il progetto di fattibilità tecnico economica della Ciclovía Tirrenica.</p> <p><u>Interventi di sviluppo e messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali (DM 468/2017)</u></p> <p>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 Ciclovía Tirrenica (8 km, dal confine con Pisa a Calafuria).</p> <p>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. Gli interventi sono in fase di progettazione e/o realizzazione.</p> <p><u>Il Progetto INTENSE</u></p> <p>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.</p> <p>Il progetto, finanziato con 5,1 mln., di cui 1 mln. per la Toscana, capofila, è stato avviato a maggio 2017 e terminato a dicembre 2019. I dati relativi all'itinerario INTENSE e della Ciclovía Tirrenica sono stati presentati a novembre 2019.</p>
<p>Mobilità ciclabile: Ciclovie Turistiche di interesse nazionali finanziate con PNRR e fondi statali (DM 517/2018)</p>	<p><u>Le risorse del PNRR - M2C2I4.1 - Rafforzamento della mobilità ciclistica. Ciclovie turistiche</u></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> · oltre 17,4 mln. per la <u>Ciclovía Tirrenica</u> (su 44,5 mln. complessivi; si veda anche sopra, "Ciclovía Tirrenica"); conseguentemente le Regioni Liguria, Toscana e Lazio hanno individuato tre ulteriori lotti prioritari (uno per Regione); · oltre 5,4 mln. per la <u>Ciclovía del Sole</u> (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, Ciclovía del Sole). <p><u>Ciclovía del Sole Verona-Firenze</u></p> <p>La Ciclovía 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 Ciclovía dell'Arno (48 km).</p> <p>Di seguito i fatti salienti del periodo 2016-2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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 ciclovía; sono disponibili 4,2 mln. (si veda anche sotto; costo 7,4 mln.) per realizzare il tratto Pistoia-Campi Bisenzio, collegato alla Ciclovía 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 Ciclovía 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 Ciclovía del Sole, tratto Verona-Firenze; sono stati impegnati 400 mila euro (di cui 193,2 mila a novembre 2022 sul 2023) a favore del Comune di Prato, individuato dall'accordo quale soggetto attuatore della progettazione. <p>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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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).</p> <p>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 vedi anche sopra).</p> <p>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.</p> <p>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 Ciclopista 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 Ciclopista dell'Arno, connettendosi inoltre con la Ciclovia del Sole.</p> <p>A giugno 2022 la Giunta ha approvato un atto d'indirizzo per l'attuazione degli interventi relativi alla Ciclovia 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 DI 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.</p> <p>In particolare: 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, è finanziato con i <u>fondi statali del DM 517/2018 (quasi 5,4 mln. per la Toscana)</u>; il Tratto costa sud dal Comune di Piombino al Comune di Capalbio, è finanziato con i <u>fondi PNRR assegnati con DI 4/2022 (oltre 17,4 mln.)</u>. In tutto sono circa 22,8 mln.</p> <p>La Giunta ha approvato gli accordi di collaborazione con:</p> <ul style="list-style-type: none"> · la Provincia di Grosseto (agosto 2022), per il completamento e l'approvazione del progetto definitivo del lotto 2b - costa della Maremma della ciclovia Tirrenica; a dicembre 2022 sono stati impegnati 265 mila euro (sul 2022-2023; risorse del DI 4/2022) a favore della Provincia; · la Provincia di Massa Carrara (ottobre 2022), per il completamento e l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1B - Apuano. Ciclovia Tirrenica; a dicembre 2022 sono stati impegnati 56 mila euro sul 2023 (risorse del DM 517/2018); · il Comune di Viareggio (novembre 2022), per il completamento e l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1C - Versiliese. Ciclovia Tirrenica, a dicembre 2022 sono stati impegnati 40 mila euro sul 2023 (risorse del DM 517/2018); · la Regione Liguria e il Comune di Fosdinovo, per l'integrazione e l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 1A – Fosdinovo (sono disponibili 25 mila euro; DM 517/2018). Un successivo accordo disciplinerà i reciproci impegni sulle ulteriori fasi di realizzazione degli interventi, le modalità di trasferimento alla Regione Liguria delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi stessi. <p>A novembre 2022 la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e la società Parchi Val di Cornia (cui aderiscono, tra gli altri, i Comuni di Piombino, Campiglia Marittima, San Vincenzo, Suvereto e Sassetta), hanno firmato l'accordo di programma per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi relativi al Lotto 2A - Costa sud della Ciclovia Tirrenica; a dicembre 2022 sono stati impegnati oltre 971 mila euro (sul 2022-2025, di cui oltre 631 mila sul 2022-2024; risorse del DI 4/2022) in favore del Comune di Piombino.</p>
<p>Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie urbane"</p>	<p><u>Le risorse del PNRR</u> A dicembre 2021 il MIMS (DM 509/2021) ha stabilito la ripartizione delle <u>risorse del PNRR (M2C2 I4.1 - "Rafforzamento mobilità ciclistica", sub-investimento "Ciclovie urbane")</u>, 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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.).</i></p>
<p>Mobilità ciclabile: interventi finanziati con il ciclo di programmazione FSC 2021-2027</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> . oltre 2,3 mln. (altri 580 mila euro sono disponibili sul 2025) per un tratto della ciclovia Tirrenica a Monte Argentario in Località Santa Liberata – Pozzarello; . 920 mila euro (altri 230 mila euro sono disponibili sul 2025) per la Ciclovia Lucca Pontedera: tratto Lucca – Capannori “dalle fonti alla fontane”, tra Lucca e Capannori. <p>La Convenzione con i Comuni di Lucca e di Capannori è stata firmata a dicembre 2022, mentre quella con il Comune di Monte Argentario è in fase di stipula.</p> <p>A dicembre 2022 la Giunta ha approvato il Piano finanziario di dettaglio dell'anticipazione FSC 2021-2027.</p>
<p>Ciclovia Nazionale Monte Argentario-Civitanova Marche.</p>	<p><i>A dicembre 2022 la Giunta ha approvato un protocollo di intesa con le Regioni Marche ed Umbria per la realizzazione della Ciclovia Nazionale Monte Argentario-Civitanova Marche.</i></p> <p><i>Le Regioni Marche, Toscana e Umbria intendono collegare le Ciclovia Adriatica e Tirrenica, in modo da connettere le aree interne collinari e appenniniche con gli assi costieri; la ciclovia Monte Argentario-Civitanova Marche dovrebbe passare per i centri urbani principali di Albinia, Pitigliano, San Casciano dei Bagni, Orvieto, Todi, Perugia, Assisi, Foligno, Serravalle di Chienti, Tolentino, Corridonia, Civitanova Marche.</i></p> <p><i>Il tratto toscano, da Porto Santo Stefano fino a San Casciano dei Bagni, sarà anche connesso con il trasporto pubblico locale e con la rete ferroviaria regionale e nazionale.</i></p> <p><i>La Ciclovia Monte Argentario-Civitanova Marche dovrebbe anche collegarsi con le Ciclovia del Sole, Tirrenica e degli Appennini, con i cammini della Via Francigena, della Via di Francesco e della Via Lauretana</i></p>
<p>Infomobilità</p>	<p>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 approva le attività del progetto (per il 2021 ad aprile; per il 2022 a giugno 2022), che è composto di tre azioni interconnesse:</p> <ul style="list-style-type: none"> . “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 2,4 mln. (250 mila euro sul 2022). . “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 quasi 638 mila euro (91 mila nel 2022). . “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). <p>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 2,8 mln. (quasi 537 mila euro sul 2022; 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). 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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>è stato firmato il nuovo contratto.</p> <p>Mobimart La Regione Toscana ha inoltre risposto a bandi di cooperazione territoriale di programmi della UE e partecipa:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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. <p>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.</p> <p>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</p> <p>In totale per il 2016-2022 sono stati impegnati quasi 7,6 mln. (di cui oltre 1,1 mln. sul 2022) per le iniziative di infomobilità.</p>

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.

Obiettivo	Risorse stanziare - monitoraggio strategico												Totale
	Fondi Regionali		Fondi Statali		Fondi PNC		Fondi Europei		Fondi PNRR		Altri Fondi		
	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	
Ob. 1 – Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico e per la continuità territoriale	833,82	632,93	2.608,68	1.462,40	-	11,71	-	-	-	18,94	196,52	120,09	5.885,09
Ob. 2 – Promuovere la mobilità sostenibile e a basso impatto ambientale	22,23	67,31	10,83	23,35	-	-	12,54	0,15	-	8,82	-	-	145,22
Totale	856,05	700,24	2.619,50	1.485,75	-	11,71	12,54	0,15	-	27,76	196,52	120,09	6.030,31

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	3,56											4,81	3,56
2015	1,64	1,46	-	-									1,64	1,46
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	155,20	153,64	415,77	414,23			3,83	2,05			49,56	47,50	624,36	617,42
2021	212,30	210,51	442,63	399,75			0,30	0,22			48,96	37,24	704,18	647,71
2022	212,16	198,27	592,81	374,17	2,41	-	0,01	-	4,12	-	44,65	36,80	856,17	609,24
2023	160,19	-	436,64	-	3,13	-	-	-	2,41	-	37,35	-	639,72	-
2024	141,55	-	399,82	-	6,17	-	-	-	0,38	-	37,91	-	585,83	-
Totale	#####	#####	#####	2.942,97	11,71	-	12,55	5,86	6,91	-	316,43	219,55	5.766,33	4.216,43

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 e lo sviluppo del sistema infrastrutturale e 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, della 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 nel 2022 si segnalano:

- 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;
- a novembre 2022 è stata approvata la LR 40/2022 che, tra l'altro, modifica le LLRR 73/2018 e 98/2020, e prevede un contributo straordinario per il 2023 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 (si veda anche sotto "Grandi opere stradali: Nuova viabilità di collegamento tra la S.S. 67 Tosco Romagnola e la S.P. 106 Provinciale Limitese");
- a dicembre 2022 è stata approvata la LR n. 44/2022 che modifica la modalità di partecipazione della Regione al finanziamento di importanti opere di interesse nazionale e regionale, relative alle opere ferroviarie a cura di RFI (raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e opere propedeutiche e connesse allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana), e Darsena Europa nel porto di Livorno a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. La LR 44/2022 modifica la precedente LR 86/2014 prevedendo che il contributo straordinario regionale si configuri come contributo in conto capitale anziché come concorso al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte di RFI e dell'Autorità di Sistema Portuale Nazionale, previa stipula di accordi di programma ed atti di intesa, che dovranno aggiornare quelli esistenti.

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");

a fine marzo 2023 la Giunta ha ripartito le risorse assegnate alla Toscana (oltre 41 mln.) per l'annualità 2024 e ha individuato gli ambiti di utilizzo degli importi: tra le risorse assegnate alla Regione sono previsti oltre 4 mln. per interventi di messa in sicurezza di strade e 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) nell'ambito del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale: oltre 10,1 mln. (PNC-C.7) per il Waterfront di Marina di Carrara e 77,5 mln. (PNC-C.11) per l'elettrificazione 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 (M5C3 PNC-C.12; 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).
- 32,9 mln. del PNRR nell'ambito degli interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports; M3C2I1.1). A fine dicembre 2022 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha affidato la progettazione degli interventi relativi al bando da oltre 11 mln.. Tra gli interventi sono previsti: l'efficientamento energetico delle sedi dell'Autorità nei porti di *La Spezia* e Marina di Carrara (400 mila euro); l'efficientamento energetico degli impianti di illuminazione delle torri faro dei porti di *La Spezia* e Marina di Carrara (1,93 mln.); una rete di colonnine di ricarica per autoveicoli e per mezzi operativi nei porti di *La Spezia* e Marina di Carrara (1,36 mln.); la realizzazione di un impianto di produzione e distribuzione di idrogeno rinnovabile nel porto di *La Spezia* al servizio di mobilità a idrogeno operante nei siti di *La Spezia* e Marina di Carrara (1,65 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). Con DM 146 del 17/05/2022 la linea Asciano – Monte Antico è stata classificata tra le "Linee ferroviarie ad uso turistico" per le finalità e gli scopi di cui alla L 128/2017; dette linee ferroviarie, comprensive delle relative opere d'arte, delle stazioni e delle pertinenze, restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture.

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 mld.); "Centro Sud", circa 1.400 chilometri di linee (900 mln.); "Centro", circa 530 chilometri di linee (323 mln.); "Sud", circa 405 chilometri di linee (251 mln.). 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 MIT e, di questi, 98,94 mln. nell'ambito del PNRR (legislazione vigente); per l'accessibilità della Stazione AV di Firenze sono previsti 45,6 mln. (progetto bandiera) destinati in particolare ad una prima fase realizzativa della fermata Circondaria; 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. di 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 settembre 2022 (DM 312/2022) sono state ripartite le risorse statali del Fondo complementare al PNRR, 55 mln., stanziati dal decreto interministeriale 412/2021, per la concessione di contributi per l'acquisto di nuove gru a portale-transstainer, reach stacker e loco trattori; in totale, considerando le risorse a carico dei destinatari, 62 mln., sono previsti oltre 117 mln. per gli investimenti. Per l'Interporto della Toscana Centrale sono previsti quasi 561 mila euro (costo totale 1,5 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 (ripartiti a ottobre 2022 dal MIT – DM 390/2022) e 2,4

mln. per un intervento infrastrutturale di messa in sicurezza – DM 364/2021), di cui si dà conto nel PR 10 Mobilità sostenibile, 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) e dall'importo complessivo di 71,5 mln. 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 Firenze-Pisa con la tramvia e il vicino parcheggio scambiatore.

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 94,36% (a marzo 2022 è stata aperta al traffico la galleria "Santa Lucia"); il tratto Firenze Nord – Firenze Sud al 97,92%; il tratto Firenze Sud-incisa Valdarno al 38,22%.
- 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;
- nell'ambito degli interventi finanziati con fondi FSC 2014-2020 (PO Infrastrutture), dal 2017 sono stati impegnati oltre 95,3 mln. (79,1 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.;
- sono in corso le attività di competenza regionale per l'attuazione degli interventi sulla viabilità regionale e locale di cui alle leggi regionali finanziarie attuati previa sottoscrizione di specifici accordi con gli enti;
- sono stati impegnati 17,1 mln. per interventi sulla viabilità regionale e locale (dopo la firma di specifici accordi);
- sono in corso le attività di competenza regionale per sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari (linea Pistoia-Lucca; raddoppio ferroviario Empoli-Granaiole 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 circa 14 mln., che hanno generato un investimento sul territorio di oltre 32 mln., con cui sono stati realizzati 196 interventi di sicurezza stradale;
- dal 2020 sono stati impegnati 28,2 mln. 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 5,7 mln. 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 mln. per sostenere gli investimenti a favore del Porto di Piombino con un contributo straordinario (circa 3 mln. 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 mln.). Altri 17 mln. 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 7,8 mln. per interventi sui porti regionali di competenza dell'Autorità Portuale;
- dal 2013 sono stati impegnati oltre 9,2 mln. 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 mln. per deviare un tratto del Fosso della Pila presso l'aeroporto di Marina di Campo.

A gennaio 2023 è stata presentata una prima sintesi dello studio di fattibilità della nuova società in house Toscana Strade che, una volta costituita, dovrà gestire la FI-PI-LI, programmando gli investimenti necessari a garantire la circolazione e la sicurezza; si prevede di avviare dal 2024 un pedaggio per i mezzi pesanti che potrebbe garantire introiti per finanziare i necessari investimenti.

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
Obiettivo 1 – Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	
Potenziamento dei	A luglio 2016 la Regione Toscana, i Comuni di Pisa e San Giuliano Terme, la Provincia di Pisa

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
collegamenti stradali: viabilità Nord di Pisa	<p>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.</p> <p>In attuazione delle LLRR 67/2016 (come modificata successivamente), e 73/2018 (modificata dalle LLRR 98/2020, 31/2021 e 40/2022), 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).</p> <p>Il costo complessivo di 27,1 mln. è coperto con:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 3,3 mln. della Provincia di Pisa; · oltre 6,8 mln. della Regione Toscana, impegnati a dicembre 2022 (800 mila euro per la progettazione, sul 2023, e oltre 6 mln. per la realizzazione, sul 2023-2024); · 17 mln. di risorse FSC 2014-2020 (in origine 13 mln.); a luglio 2022 la Giunta ha approvato la proposta di rimodulazione (accettata a ottobre dal MIMS) tramite riprogrammazione dei finanziamenti del Piano Sviluppo e Coesione assegnati alla 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.. A dicembre 2022 la Giunta ha approvato una nuova proposta di riprogrammazione dei finanziamenti, utilizzando parte delle risorse prima destinate alla realizzazione della circonvallazione di Campi Bisenzio (si veda l'intervento successivo).
Potenziamento dei collegamenti stradali: Interventi di adeguamento della viabilità locale nell'area fiorentina	<p>La proposta di rimodulazione tramite riprogrammazione dei finanziamenti del Piano Sviluppo e Coesione assegnati alla Regione Toscana con delibere CIPE (54/2016, 88/2017 e 12/2018), approvata dalla Giunta a luglio 2022 e accettata dal MIMS, riguarda anche gli interventi sulla viabilità locale nell'area fiorentina (le risorse sono state ridotte a quasi 10,3 mln. da 13,7 mln.). Sono interessati i Comuni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Lastra a Signa: adeguamento della viabilità del capoluogo (lotto funzionale 1; costo complessivo di oltre 1,9 mln. di cui 1,5 mln. FSC, 120 mila euro regionali per la progettazione e 284 mila euro del Comune di Lastra a Signa); · 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 oltre 1,8 mln. FSC e 477 mila euro del Comune di Signa); · Campi Bisenzio: prolungamento della circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotonda di Capalle: rispetto al costo di quasi 8,6 mln. di cui oltre 6,9 mln. FSC (oltre a 120 mila euro regionali per la progettazione e oltre 1,5 mln. a carico del Comune di Campi Bisenzio), a dicembre la Giunta ha approvato una nuova proposta di riprogrammazione per l'utilizzo delle risorse del finanziamento PSC 2014-2020 di 6,9 mln.. <p>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).</p>
Potenziamento dei collegamenti stradali: nuovo ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66	<p>L'accordo per l'avvio della progettazione del nuovo ponte sull'Arno per unire Signa e Lastra a Signa collegando lo svincolo della SGC 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Il nuovo Ponte sull'Arno tra Signa e Lastra a Signa è un progetto bandiera nazionale come intervento infrastrutturale, ambientale e di assetto idrogeologico.</p> <p>A febbraio 2022 il CIPRESS (Delibera 1/2022) ha stanziato 49,9 mln. di risorse FSC 2021-2027 per la realizzazione del Ponte; ad agosto 2022 il CIPRESS (Delibera 35/2022) ha integrato e aumentato il finanziamento di 11,6 mln..</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>A fine settembre 2022 è stato approvato in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento, per un importo di 71,5 mln..</p> <p>A dicembre 2022 è stata indetta la gara d'appalto integrato.</p> <p>Si prevede di concludere la progettazione definitiva entro giugno 2023 e avviare i lavori da gennaio del 2025.</p>
<p>Grandi opere stradali: Potenziamento autostrada A1</p>	<p><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.</p> <p>A giugno 2022 è terminata la progettazione esecutiva; è in corso la validazione del progetto (costo stimato: 41,6 mln.).</p> <p><u>Tratta Barberino del Mugello – Firenze Nord</u> (17,5 km; realizzato al 94,36% a dicembre 2022, costo 990,19 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.</p> <p>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).</p> <p>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. In corso di predisposizione le perizie di variante, al fine di permettere l'inserimento ambientale (piantumazione) delle opere a servizio del territorio.</p> <p>A marzo 2022 è stata aperta al traffico la galleria "Santa Lucia".</p> <p><u>Tratto Firenze Nord – Firenze Sud.</u> A dicembre 2022 il tratto risulta realizzato al 97,92% (costo 856,27 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.</p> <p>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.</p> <p><u>Tratto Firenze Sud – Incisa Valdarno.</u> A dicembre 2022 il tratto risulta realizzato al 38,22% (costo 607,28 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).</p> <p>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 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.</p> <p>I lavori dell'intera tratta si dividono in 2 lotti: lotti 1 Nord e 2A, su cui a maggio 2022 è stata aperta la tratta tra lo svincolo di Firenze Sud e Osteria Nuova; lotto 2B e 1 Sud</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>per cui a marzo 2022 sono iniziati i lavori. La conclusione dei lavori di ampliamento a terza corsia Firenze Sud – Incisa Reggello è prevista per la fine dell'anno 2025.</p> <p>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 mln.).</p> <p><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 (febbraio 2021) al MIT la progettazione esecutiva; dopo l'approvazione saranno affidati i lavori, la cui durata prevista è di 50 mesi.</p>
<p>Grandi opere stradali: Potenziamento autostrada A11</p>	<p>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.).</p> <p>Autostrade per l'Italia ha concluso la progettazione esecutiva del tratto Firenze-Pistoia, presentata ai soggetti interessati ad aprile 2019.</p> <p>A dicembre 2021 il MISE ha emanato il decreto direttoriale di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali.</p> <p>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.</p> <p>A ottobre 2022 ASPI ha trasmesso alcune modifiche al progetto stradale. Di prossimo avvio i lavori per il primo lotto, Peretola-Prato Est (il progetto è sotto esame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici).</p> <p>A febbraio 2023 la Giunta ha confermato di considerare strategico per la Toscana l'intervento di adeguamento della viabilità di adduzione allo svincolo di Montecatini dell'Autostrada A11, nel Comune di Pieve a Nievole, e ha espresso parere favorevole all'intesa Stato-Regione sul progetto definitivo "Autostrada A11 Firenze - Pisa Nord, Tratto: Firenze Nord - Pistoia. Ampliamento alla terza corsia e opere di miglioramento dello svincolo di Peretola. Convenzione Unica ANAS/ASPI - art.15. Opere compensative connesse: Adeguamento viabilità di adduzione allo svincolo di Montecatini".</p>
<p>Grandi opere stradali: E78</p>	<p>I lavori sulla E78 sono in corso (risultano ultimati e in esercizio 159 Km).</p> <p><u>Raddoppio a quattro corsie del tratto Siena-Grosseto (SS 223 "di Paganico"):</u> 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.), con previsione di fine lavori a maggio 2025, 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..).</p> <p>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.</p> <p>Per il lotto 9, a settembre 2022 ANAS ha trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre (PUT), per l'acquisizione del parere della commissione tecnica VIA-VAS.</p> <p><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 (è previsto un costo di circa 335,4 mln.). I lavori dovrebbero essere appaltati nel 2023.</p> <p><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 - Nodo di Arezzo (S. Zeno).</p> <p><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 497 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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>caratterizzazione ambientale e sono stati avviati presso il MIMS i controlli ex Dlgs 35/2011. L'appaltabilità è prevista per il 2023).</p> <p>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.</p>
<p>Grandi opere stradali: Assi Lucca</p>	<p>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.</p> <p>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 2023 e il 2024 - LR 40/2022), 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.</p> <p>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..</p> <p>ANAS ha presentato il progetto definitivo del primo stralcio funzionale (11,96 km) a marzo 2019.</p> <p>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.</p> <p>Per velocizzare la realizzazione dell'opera ad aprile 2021 il Governo ha nominato un Commissario straordinario.</p> <p>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.</p> <p>A fine dicembre 2022 il CIPESS ha approvato investimenti del contratto di programma ANAS per 4,55 mld., di cui oltre 172,6 mln. per il primo stralcio dei lavori per la tangenziale di Lucca (assi nord-sud e est-ovest; collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli del Frizzone e di Lucca Est).</p> <p>Ad aprile 2023 la Giunta ha approvato il Protocollo d'Intesa da firmare tra Regione Toscana, Commissario straordinario di Governo, ANAS, RFI, Provincia di Lucca e i Comuni di Lucca e Capannori, per rimodulare e ridefinire l'ordine di priorità degli interventi riguardanti il "Sistema Tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est. Raccordo tra 1° e 2° Stralcio", in considerazione degli interventi di raddoppio della Linea ferroviaria Pistoia-Lucca nella Tratta Pescia-Lucca previsti a cura di RFI; non sono previsionieri a carico del bilancio regionale.</p>
<p>Grandi opere stradali: Corridoio Tirrenico (A12)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Il DL 121/2021 art. 2 ter, convertito con modifiche dalla L. 156/2021, ha autorizzato ANAS ad acquistare il progetto SAT; sono in corso le verifiche di ANAS sulla documentazione progettuale ricevuta da SAT, prima dell'inoltro 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.</p> <p>Per riequilibrare le condizioni economico-finanziarie della concessione sui lavori, garantendo il</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
<p>Grandi opere stradali: Nuova viabilità di collegamento tra la S.S. 67 Tosco Romagnola e la S.P. 106 Provinciale Limitese</p>	<p>passaggio della stessa da SAT ad ANAS, con la L 234/2021 è stata autorizzata la spesa di 200 mln. quale contributo massimo a favore di SAT (40 mln. ogni anno dal 2022 al 2026).</p> <p>A giugno 2021 la Regione Toscana, ANAS, la Città Metropolitana di Firenze, e i Comuni di Montelupo, Capraia e Limite, Empoli e Vinci, hanno firmato l'accordo di programma per la progettazione esecutiva e realizzazione della viabilità di collegamento tra la SS 67e la SP 106 in località Fibbiana nei Comuni di Montelupo e Capraia e Limite (si veda anche sopra, la LR 40/2022).</p> <p>ANAS ha aggiudicato i lavori a ottobre 2021 (sono disponibili 3,5 mln.)</p> <p>Sono terminate le indagini archeologiche e sono stati avviati il monitoraggio ambientale ante-operam e la bonifica ordigni bellici.</p>
<p>Interventi sulle strade regionali</p>	<p>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.</p> <p>Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti, <u>la cui competenza attuativa è provinciale</u>, si segnalano:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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. <p>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>; a settembre 2022 sono stati consegnati i lavori per il III lotto della variante alla SRT 429, tratto Castelfiorentino – Certaldo, che permetterà di collegare Empoli e Poggibonsi e la FIPILI con la Firenze-Siena (è previsto un costo di 30,1 mln., di cui 29,6 mln. FSC 2014-2020 e 500 mila euro regionali; è stata prevista anche la realizzazione di una cassa di espansione per ridurre il rischio idraulico). I lavori di completamento del IV lotto della SR 429 Val d'Elsa, tratto Empoli-Castelfiorentino, da 15,7 mln., dalla rotatoria di Dogana nel Comune di Castelfiorentino a quella di Casenuove nel Comune di Gambassi Terme, sono terminati a dicembre 2020; il V lotto, da 12,5 mln., è stato inaugurato a luglio 2019, il VI lotto a maggio 2017. Devono essere realizzate le opere di completamento.</p> <p>A novembre 2022 la Giunta ha approvato la convenzione con ANAS (poi firmata) per la disciplina del finanziamento relativo alla progettazione esecutiva delle opere di completamento della SS2 Cassia - lavori di realizzazione del tratto Siena (viadotto Monsindoli sulla Grosseto Siena) svincolo Monteroni d'Arbia nord 1° lotto; per finanziare la progettazione esecutiva sono state utilizzate le economie a valere sulla programmazione FSC 2000-2006 (1,8 mln., impegnati a dicembre 2022). Il completamento dell'intervento relativo alla Variante alla SRT 2 "Cassia" tra Isola d'Arbia e Monteroni d'Arbia (lotto 1 - tronco 2), sarà realizzato da ANAS con proprie risorse.</p> <p>Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti previsti dal precedente PRS, <u>la cui competenza attuativa è diventata regionale</u> si segnalano:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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);

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<ul style="list-style-type: none"> . 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); per il lotto 1, a maggio 2022 è stato ritenuto ammissibile il collaudo dei lavori (iniziati a maggio 2018 e terminati a gennaio 2021); i lavori per il lotto 3, in corso, sono stati consegnati definitivamente ad agosto 2020; a novembre 2022 è stata indetta la gara d'appalto del primo stralcio del lotto 4 (da 1 mln., che prevede l'adeguamento della rotatoria del ponte sull'Arno in località Matassino, nel comune di Figline e Incisa Valdarno; il progetto esecutivo è stato approvato a ottobre 2022); 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. I lavori per il Lotto II A sono terminati a luglio 2020 (l'ammissibilità del collaudo è avvenuta a settembre 2021); i lavori di completamento del Turbone (Lotto II A; costo 1,9 mln.) sono stati consegnati a fine agosto 2021 e terminati a maggio 2022 (a novembre 2022 è stata decretata l'ammissibilità del collaudo). I lavori del Lotto II B, attualmente in corso, sono stati consegnati a marzo 2022; . 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. <p>Alcuni interventi di risanamento acustico sono stati programmati da luglio 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> . 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 e 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.; i lavori propedeutici sono iniziati a novembre 2022, gli altri a febbraio 2023. A ottobre 2022 è 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 (922 mila euro; a dicembre 2022 è stato verificato il progetto esecutivo). E' stata completata la progettazione e indetta la conferenza dei servizi. <p>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 due interventi sulla SR 66:</p> <ul style="list-style-type: none"> . nel Comune di Campi Bisenzio, località San Piero a Ponti; dal Km 10+776 al km 13+290 circa. A dicembre 2022 è stata aggiudicata la gara di appalto (con un ribasso del 15,56% su 773 mila euro) per i 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); . nei Comuni di Poggio a Caiano e Campi Bisenzio, dal Km 16+945 al Km 18+167 circa. È stata avviata la progettazione. <p>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.</p> <p>A marzo 2023 la Giunta ha approvato la verifica dello stato di attuazione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali e ha deciso di finanziare, nel 2023, con quasi 2,6 mln., nuovi interventi sulle strade regionali di competenza della Regione Toscana:</p> <ul style="list-style-type: none"> . sulla SRT 435 nel Comune di Pescia dal Km 12+939 al Km 15+067 (disponibile 1 mln.); . sulla SRT 71 nel Comune di Subbiano dal Km 161+360 al km 162+930 circa

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>(disponibili oltre 1,1 mln.);</p> <ul style="list-style-type: none"> · sulla SRT 2 nel Comune di Poggibonsi loc. Staggia dal Km 246+200 al km 247+100 circa (disponibili 410 mila euro). <p>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.</p> <p>In questo ambito si segnalano:</p> <ul style="list-style-type: none"> · la SRT 445- Variante di Santa Chiara - lotto 2 (variante di Gassano): la gara è stata aggiudicata a ottobre 2020; i lavori, consegnati definitivamente a marzo 2022, sono iniziati a giugno 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 2022 è stato approvato il progetto definitivo del II lotto ed è stata indetta la gara per l'appalto integrato; a dicembre 2022 è stata disposta l'aggiudicazione efficace; · l'intervento sulla SRT 429 - lotto 3 della variante alla SRT 429 - tratto Castelfiorentino-Certaldo: la gara d'appalto è stata aggiudicata a giugno 2022. I lavori sono iniziati a settembre 2022; · l'intervento di messa in sicurezza e adeguamento della SRT 325; i lavori, consegnati a giugno 2020, sono in corso; · la variante di Ponte Mocarini sulla SRT 69. Il progetto esecutivo del Lotto 2 è stato approvato in linea tecnica a novembre 2020. A luglio 2021 sono stati impegnati 4,5 mln. per il Lotto I (aggiudicazione definitiva efficace; lo stanziamento complessivo è di 5,8 mln.); 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): l'appalto è stato aggiudicato a giugno 2022 (stanziamento di 15,5 mln.) e i lavori sono stati consegnati a settembre 2022; · 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 (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 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): i lavori sono stati aggiudicati efficacemente a dicembre 2022. La consegna dei lavori, effettuata a settembre 2022, è stata riconfermata al medesimo aggiudicatario a marzo 2023; · la variante sulla SRT 71, tratto da Subbiano Nord a Calbenzano (lotto 2). I lavori sono stati aggiudicati efficacemente a settembre 2022 (costo previsto 11,75 mln., 8,8 mln. per i lavori); · la variante alla SRT2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, Comune di Poggibonsi: il costo complessivo è di quasi 10 mln., 3,2 mln. per il primo lotto e 6,5 mln. per il secondo lotto, di cui 8,5 mln. FSC e il resto regionali. Lotto 1: a giugno 2021 sono iniziati i lavori preliminari (operazioni di bonifica bellica, verifiche archeologiche). A dicembre 2021 è stata disposta l'aggiudicazione efficace dei lavori. I lavori sul primo lotto, iniziati aprile 2022, sono in avanzato stato di esecuzione. Lotto 2: i lavori sono stati aggiudicati efficacemente a novembre 2022; · la realizzazione di una rotatoria sulla SRT2 in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia: 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

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	Cozzile. I lavori sono terminati a novembre 2022 e la variante è stata inaugurata a dicembre.
Viabilità regionale e locale di cui alle leggi regionali finanziarie	<p>Negli ultimi anni, con leggi regionali sono stati finanziati, previa sottoscrizione di specifici accordi, numerosi <u>interventi sulla viabilità locale</u>. A settembre 2022 restano da completare gli interventi seguenti.</p> <p>In attuazione della LR 65/2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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. La LR 55/2021, modificata dalla LR 40/2022, ha stanziato altri 20 mila euro per il 2023; · 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 necessari per consentire la circolazione dei mezzi pesanti. Tutti i lavori sono terminati entro dicembre 2022; <p>In attuazione della LR 79/2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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). La Provincia di Lucca, che ha avviato le attività per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica; · 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). La progettazione è stata conclusa, lo studio di fattibilità è stato approvato a dicembre 2022. <p>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. L'accordo di programma tra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, e i Comuni di Fucecchio e 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 ciclopedonale - <u>1° stralcio funzionale</u>, è stato firmato a settembre 2020 (a dicembre 2021, sul 2022 sono stati impegnati 1,4 mln.); il Comune ha approvato il progetto esecutivo in linea tecnica a dicembre 2020.</p> <p>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.</p>
Rimodulazione delle risorse FSC 2014-2020.	<p><i>Rimodulazione delle risorse FSC 2014-2020.</i></p> <p><i>A dicembre 2022 la Giunta ha approvato un atto convenzionale integrativo alla convenzione firmata con il MIMS a ottobre 2020 per adeguare gli interventi e il finanziamento dopo la rimodulazione delle risorse approvata dalla stessa Giunta a luglio 2022 e accettata dal Ministero. In questo ambito, per realizzare il ponte provvisorio per la viabilità alternativa al ponte storico Buriano e per la progettazione del ponte definitivo e la viabilità alternativa in sostituzione del ponte storico, sono disponibili 4 mln. di risorse FSC 2014-2020. Rispetto allo stanziamento iniziale, 3,4 mln., sono aumentate di 600 mila euro le risorse per realizzare il ponte provvisorio (da 2,5 mln. a 3,1 mln.). La Provincia di Arezzo sta realizzando l'intervento).</i></p>
Potenziamento dei collegamenti stradali: Interventi relativi al ponte sul	<p>Il piano operativo infrastrutture del FSC 2014-2020 prevede risorse statali per realizzare il ponte sul fiume Serchio di collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena.</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
fiume Serchio	<p>A gennaio 2019 la Regione e la Provincia di Lucca hanno firmato l'accordo di programma per realizzare il ponte, integrato a maggio 2021, che ha previsto un costo totale di 19,7 mln. di cui 4,7 mln. a carico della Provincia di Lucca.</p> <p>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 3,7 mln.. Il costo complessivo è di 27 mln., di cui 18,1 mln. PSC (+ 3,7 mln. rispetto agli iniziali 14,4 mln.), 4,1 mln. regionali e 4,7 mln. della Provincia di Lucca.</p> <p>A dicembre 2022 la Giunta ha approvato una nuova proposta di riprogrammazione delle risorse, trasmessa al MIT, utilizzando parte dei finanziamenti prima destinati alla Circonvallazione di Campi Bisenzio (si veda sopra).</p> <p>Sempre a dicembre 2022 sono stati inoltre impegnati, per il 2024, 3,6 mln. in favore della Provincia di Lucca, contributo straordinario autorizzato dalla LR 9/2022 dopo l'aumento dei prezzi nei primi mesi del 2022, per consentire alla Provincia di avviare la nuova procedura di gara e non perdere i fondi PSC. La gara è stata aggiudicata a dicembre 2022.</p>
Viabilità regionale e locale di cui alla Legge regionale finanziaria n. 97/2020	<p>In attuazione della LR 97/2020 (modificata dalle LLRR 31, 44/2021 e 40/2022):</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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 biennio 2023 – 2024 (4 mln. sul 2023 e 3 mln. sul 2024). 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.. Entro dicembre 2022 sono terminati i 30 interventi finanziati; · 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 per il lotto I e 100 mila a settembre per la progettazione del lotto II, e 2,4 mln. sul 2023) e 880 mila euro del Comune di Firenze. I lavori del lotto I sono iniziati ad aprile 2022; è in corso la progettazione del lotto II; · 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). I lavori sono iniziati a ottobre 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). È in corso la progettazione; <p>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). La progettazione è in corso.</p>
Viabilità regionale e locale di cui alla Legge regionale finanziaria 2021	<p>In attuazione della LR 44/2021, ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di programma con il Comune di Empoli (poi firmato) 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 (costo 930 mila). I lavori sono in corso.</p> <p>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. Sono terminati 24 interventi.</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>In attuazione della LR 97/2020 (come modificata dalle LLRR 55/2021 e 40/2022):</p> <ul style="list-style-type: none"> · a ottobre 2022 è stato firmato l'accordo con la Città Metropolitana di Firenze per la progettazione di fattibilità tecnico-economica per un nuovo ponte sul fiume Arno nel Comune di Figline e Incisa Valdarno. Sono disponibili 200 mila euro nel 2022 (impegnati a dicembre 2022); è in corso la procedura di affidamento della progettazione; · a febbraio 2023 la Giunta ha approvato l'Accordo con la Provincia di Prato, la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni di Poggio a Caiano, Carmignano, Campi Bisenzio e Signa, 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. Sono disponibili 425 mila euro (170 mila nel 2023 e 255 mila nel 2024). <p>In attuazione della LR 54/2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> · a marzo 2022 è stato firmato l'accordo di programma con il 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.. È disponibile 1 mln., impegnato a maggio 2022. I lavori sono terminati a inizio dicembre 2022; · ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo con la 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. Sono disponibili 80 mila euro nel 2022; · ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo, firmato, con il Comune di Foiano della Chiana per la realizzazione di lavori di demolizione e rifacimento di un ponte in Via Quarrata, in località Renzino. Sono disponibili 90 mila euro, impegnati a settembre 2022; i lavori sono iniziati a novembre 2022; · ad aprile 2022 la Giunta ha approvato l'accordo, firmato, con la 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. Sono disponibili 980 mila euro, impegnati a luglio 2022. I lavori sono in corso; · a maggio 2022 la Giunta ha approvato l'accordo di programma, firmato, con i 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. Sono disponibili 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); i lavori per il Comune di Loro Ciuffenna sono stati aggiudicati definitivamente a novembre 2022; · 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 adeguare uno snodo viario nel Comune di San Gimignano interessato dalla riorganizzazione della viabilità collegata al nuovo tracciato della SR 429, realizzazione della rotatoria in riva sinistra del fiume Elsa all'intersezione tra la SP 64 e la SP 1, nel Comune di San Gimignano. Sono disponibili 425 mila euro nel 2022-2023, impegnati a dicembre 2022 (200 mila nel 2022, e 225 mila nel 2023); il progetto esecutivo è stato approvato a dicembre. <p>In attuazione della LR 16/2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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 terminati a novembre 2022; · ad agosto 2022 la Giunta ha assegnato alla Provincia di Siena un contributo straordinario di 1,4 mln., impegnati a dicembre 2022 (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; la gara è stata avviata a novembre 2022. A fine gennaio 2023 la Giunta ha approvato la richiesta di rimodulazione del contributo regionale assegnato alla Provincia di Siena (il contributo di 1,4 mln. finanzia solo l'impianto di illuminazione); · 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 (dopo la firma dell'accordo, a novembre 2022 è stato impegnato 1 mln.; 800 mila euro sul 2022 e 200 mila sul 2023); è in corso la gara; · 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

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>grossetano – Lotto Nord e Lotto Sud (dopo la firma dell'accordo, a novembre 2022 sono stati impegnati 2 mln.: 1,6 mln. sul 2022 e 400 mila euro sul 2023); a novembre 2022 è stato firmato l'accordo di programma con il Comune di Stazzema per la progettazione e realizzazione del tracciato stradale di collegamento tra le frazioni di S. Anna e Farnocchia nel Comune di Stazzema; è previsto un contributo regionale di 2,1 mln. sul 2022-2024, 200 mila per la progettazione sul 2022-2023 (a dicembre 2022 sono stati impegnati 80 mila euro sul 2022) e 1,9 mln. per i lavori sul 2023-2024. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato approvato a fine settembre; la progettazione definitiva è stata aggiudicata a dicembre.</p> <p><i>La LR 44 del 29/12/2022 autorizza la Giunta a concedere contributi straordinari, subordinati alla stipula di un accordo, per vari interventi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>· fino a 1,1 mln. per ciascuno degli anni 2023-2024, al Comune di San Romano in Garfagnana, per concorrere alle spese per il primo lotto funzionale dei lavori di miglioramento funzionale e messa in sicurezza della strada comunale per l'Orecchiella, che interessa il territorio dei comuni di San Romano in Garfagnana e Villa Collemandina.</i> <i>· fino a 438,8 mila euro per l'anno 2023, per finanziare gli interventi di adeguamento funzionale della viabilità verso la Grotta del Vento ed il Parco Regionale delle Alpi Apuane, con il miglioramento della transitabilità sotto l'acquedotto del Nottolini in Galliciano (Lucca). Sono interessati la Provincia di Lucca e i Comuni di Galliciano e Fabbriche di Vergemoli.</i> <i>· fino a 150 mila euro (120 mila per il 2023, e 30 mila per il 2024), al Comune di Quarrata, per finanziare la progettazione preliminare delle opere di completamento dell'asse viario di collegamento che conduce dal casello di Prato Ovest sull'A11 alla zona industriale di via V. Amadori a Quarrata. A marzo 2023 la Giunta ha approvato l'accordo da firmare con il Comune di Quarrata;</i> <i>· fino a 130 mila euro nel 2023 e 20 mila nel 2024, al Comune di Subbiano, per concorrere alle spese per lavori di miglioramento funzionale e messa in sicurezza di tratti della viabilità di proprietà pubblica che collega l'area dell'Alpe di Catenaia con la strada provinciale di Falciano.</i>
<p>Manutenzione e messa in sicurezza dei ponti sulle SSRR con risorse statali e regionali</p>	<p><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 (39) analizzati nell'ambito del progetto. Sono in corso le procedure di gara per la maggioranza degli interventi; 4 cantieri sono conclusi e 3 sono in corso.</p> <p><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. statali sono stati economizzati e poi nuovamente impegnati a giugno 2022 come altri fondi regionali) per <u>10 interventi</u> (2 in corso di esecuzione).</p> <p>Nel 2022 la Giunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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, finanziando 22 progettazioni (una parzialmente) con 2 mln. e 4 interventi con oltre 3,7 mln. (di cui 734 mila euro

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>regionali).</p> <p>Le risorse per il 2023, 5 mln. statali e 734 mila euro regionali, sono state impegnate a fine ottobre 2022.</p> <p><u>Le risorse FSC 2021-2027</u></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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". <p>Per uno dei due interventi è in fase di approvazione il progetto esecutivo; per l'altro intervento sono in corso i lavori.</p> <p>Con Delibera CIPESS 01/22 sono stati finanziati i seguenti progetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 3 mln. per l'intervento "SRT 2 Cassia – Manutenzione straordinaria sul ponte al km 270+500"; · 285 mila euro per l'intervento "SRT 435 lucchese km 38+900 – intervento di manutenzione straordinaria del ponte nel Comune di Pistoia"; · 250 mila euro per l'intervento "SRT 435 lucchese km 34+750 – intervento di manutenzione straordinaria del ponte nel Comune di Serravalle Pistoiese"; · 630 mila euro per l'intervento "SRT 435 lucchese km 31+750 – intervento di manutenzione straordinaria del ponte nel Comune di Serravalle Pistoiese". <p>Per il primo intervento si è conclusa con esito positivo la Conferenza dei Servizi; per gli altri è in corso la progettazione.</p> <p><u>Programmazione 2023-2025</u></p> <p>Ad aprile 2023 la Giunta ha approvato l'assegnazione delle risorse finanziarie agli enti gestori delle strade regionali per interventi manutentivi strutturali e di consolidamento dei ponti; la programmazione finanziaria degli interventi, 8 per quasi 14,4 mln. in tutto, considera parte delle risorse già impegnate a maggio 2020 (quasi 2,5 mln.) e giugno 2022 (165 mila euro a valere sull'anticipazione delle risorse FSC 2021-2027) e 11,7 mln. da finanziare nel 2023-2025.</p> <p><i><u>Il ponte sul Magra.</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></p> <p><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. A fine aprile 2022 il nuovo ponte è stato aperto al traffico.</i></p>
<p>Interventi di manutenzione straordinaria su Strade Regionali</p>	<p>Per interventi di manutenzione straordinaria su strade regionali sul 2022-2023 sono stati impegnati quasi 5,7 mln.:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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. I lavori, iniziati a febbraio 2022, sono in corso; · 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. A dicembre 2022 la Giunta, considerato l'incremento di costo, ha stanziato per l'intervento altri 179,2 mila euro (sul 2023); · quasi 585 mila euro per mettere in sicurezza una frana sulla SR 302 al km 13+000 a Fiesole. A settembre 2022 sono stati affidati i lavori; · 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 è terminato entro dicembre 2022;

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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. I lavori sono stati affidati a luglio 2022.</p>
<p>Sicurezza stradale – Progetto SIRSS Catasto strade</p>	<p><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: rotonde, 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 circa 15 mln. (che hanno generato un investimento di oltre 32 mln.) per 196 interventi, nell'ambito di quattro bandi (del 2014, 2016, 2019 e 2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>Bando sulla sicurezza di luglio 2014.</u> Sono stati impegnati quasi 3,9 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 quasi 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. <i>I 48 progetti sono terminati;</i> · <u>Bando sulla sicurezza di marzo 2020.</u> Sono stati impegnati oltre 3,9 mln. per 60 progetti (con un investimento di 10,3 mln.), tutti avviati nel 2021. Nel 2022 sono terminati i lavori di 35 progetti; gli altri progetti sono in fase avanzata di realizzazione o in fase conclusiva. <p><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></p> <p><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 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 2021 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.</p> <p><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 proseguita la raccolta relativa al 2022.</p>
<p>Obiettivo 2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari</p>	
<p>Grandi opere ferroviarie: linea ferroviaria Pistoia-Lucca</p>	<p>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). Il Contratto di Programma RFI-MIMS 2022-2026, valutato favorevolmente dal CIPES ad agosto 2022, riporta un costo complessivo per l'intervento di 487,1 mln. (287,12 mln. per la tratta Pistoia Montecatini Terme; 178,48 mln, per la tratta Pescia Lucca; 21,5 mln. per upgrading tecnologico della tratta Montecatini-Pescia), finanziato con 216,1 mln. di risorse regionali, 206,9 mln. di finanziamento MIT e 64,1 mln. 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. Tra le risorse nazionali per il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini sono compresi 98,94 mln. del PNRR. La LR 44/2022 ha stabilito che la Regione Toscana concorre finanziariamente alla</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>realizzazione delle opere relative al raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca (e alle opere propedeutiche e connesse allo scavalco ferroviario di Livorno ed al collegamento ferroviario in Garfagnana), attraverso l'erogazione a RFI di <u>contributi straordinari in conto capitale</u>, per un importo massimo di 200 mln. nel periodo 2023-2028, sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi (181,1 mln. per il raddoppio Pescia-Lucca; 17 mln. per il collegamento ferroviario diretto tra il Porto di Livorno e l'Interporto con scavalco della linea fondamentale Tirrenica; 1,9 mln. per la riqualificazione dello scalo merci e della stazione di Castelnuovo di Garfagnana). La concessione dei contributi è subordinata alla stipula di accordi di programma ed atti d'intesa, a integrazione di quelli vigenti, sottoscritti ai sensi dell'articolo 33 della LR 86/2014, ora abrogato.</p> <p><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, finanziati 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 (risolti entro il 2022). 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 cavalciferrovia di Pieve a Nievole, ad altri interventi minori; sono stati terminati da tempo gli interventi di adeguamento nella stazione di Montecatini Terme – Monsummano. Sono in corso i lavori per nuove opere idrauliche e nuove viabilità (queste ultime nei Comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese e Pieve a Nievole). Per permettere i lavori nei cantieri, durante la sospensione del servizio ferroviario fra Pistoia e Montecatini, esteso nell'estate 2022 fino a Pescia per adeguamento del piano del ferro nella stazione di Montecatini Terme, sia nei mesi estivi che nei weekend di interruzione, durante l'anno è attivato un servizio sostitutivo con autobus.</p> <p><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: 21,5 mln. finanziati con parte delle risorse statali e regionali complessivamente stanziati per l'intera linea Pistoia – Lucca). Gli interventi di rinnovo degli esistenti impianti infrastrutturali (dispositivo di armamento della linea) e tecnologico (impianti di trazione Elettrica) sono stati completati nel 2022.</p> <p><u>Tratta Pescia – Lucca.</u> Il progetto definitivo della tratta Pescia-Lucca è stato trasmesso da RFI al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che lo ha approvato con prescrizioni. E' stato eseguito da RFI un aggiornamento progettuale per l'adeguamento alle richieste ricevute dalle Amministrazioni ed alle prescrizioni ricevute dal CCSLLPP. L'avvio dell'esercizio commerciale è previsto: nel 2024 per la tratta Pistoia - Montecatini Terme; entro giugno 2026 per la tratta Montecatini - Pescia; entro dicembre 2027 per la tratta Pescia Lucca, da verificare in funzione all'iter di approvazione del progetto.</p>
Grandi opere ferroviarie	<p><u>Raddoppio ferroviario Empoli-Granaiole e adeguamento della stazione di Empoli.</u> Il Contratto di programma MIMS-RFI 2022/2026, parte investimenti, approvato dal 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. Sono stati esclusi dalla procedura di VIA sia l'intervento di raddoppio della tratta Empoli Granaiole (ottobre 2021) che il progetto di elettificazione della linea Empoli-Siena (ottobre 2022).</p> <p>Con DPCM del 5 agosto 2021, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, è stato nominato il Commissario straordinario per le opere di "Raddoppio e elettificazione della ferrovia Empoli-Siena". Nel corso del 2022 è stato attivato il procedimento commissariale per l'approvazione del progetto definitivo del "Potenziamento Linea Empoli – Siena. Raddoppio della</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>tratta Empoli – Granaio”, per il quale:</p> <ul style="list-style-type: none"> · a novembre 2022 la Giunta ha espresso parere favorevole ai fini urbanistico-localizzativi per l’intesa fra il Presidente della Giunta Regionale e il Commissario straordinario nazionale; · a dicembre 2022 il Commissario ha disposto l’approvazione del progetto definitivo dell’opera con prescrizioni. <p>Sempre a dicembre 2022 è stata avviata la procedura di gara per la realizzazione degli interventi di raddoppio.</p> <p>Sono state ottenute le autorizzazioni di carattere ambientale ed archeologico per l’intervento di Elettrificazione della linea Empoli-Siena.</p> <p>RFI ha comunicato che il costo complessivo degli interventi è cresciuto (348 mln.) a causa dell’aumento dei costi delle materie prime e dell’energia nel 2021-2022.</p> <p><u>Potenziamento linea ferroviaria Lucca-Aulla e scalo merci Stazione di Castelnuovo Garfagnana.</u> 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 nel contributo straordinario in conto capitale previsto dalla LR 44/2022 (si veda anche sopra).</p> <p>A settembre 2021 RFI ha attivato il procedimento per la valutazione e l’approvazione del progetto definitivo.</p> <p>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. RFI ha iniziato i lavori a fine 2021, il completamento dell’opera è previsto entro fine 2024.</p> <p><u>Nuova stazione ferroviaria Medioetruria.</u></p> <p>Negli ultimi anni è stata considerata la possibilità di realizzare una nuova stazione ferroviaria (Medioetruria) lungo la linea AV tra Roma e Firenze; per dare una prima risposta alla domanda di mobilità espressa dal territorio, conseguentemente alla riqualificazione della 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 nelle estati 2020, 2021 e 2022.</p> <p>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.</p> <p><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 stato completato lo sviluppo progettuale per tutti gli interventi. Nel corso del 2022 sono stati avviati gli interventi relativi alla stazione di Dicomano e di soppressione del PL al Km 14+311, che si concluderanno nel primo semestre del 2023.</p> <p>E’ in fase di avvio la procedura negoziale per l’affidamento degli interventi relativi alle opere sostitutive del PL Km 17+685 (Comune di Contea-Londa).</p> <p>A maggio 2022 è stato chiesto a RFI un aggiornamento sulla programmazione degli interventi e sullo stato di avanzamento. E’ stata predisposta la progettazione di gran parte delle opere previste sia per la soppressione dei PL che per le stazioni. Sono in corso interventi per il miglioramento dell’accessibilità e della funzionalità nella stazione di Dicomano, con innalzamento marciapiedi allo standard europeo h55 e realizzazione di sottopasso, che si concluderanno nella prima metà del 2023. Stanno per partire analoghi interventi nella stazione di Contea-Londa, che si concluderanno nel 2024. La stazione di Ronta è attualmente oggetto di interventi per il decoro e la sistemazione degli spazi interni (sala di attesa) ed esterni; nella stazione di S. Piero a Sieve sono stati installati ascensori e migliorato l’accesso sul lato opposto al fabbricato</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>viaggiatori.</p> <p><u>Potenziamento della Linea Ferroviaria Prato-Bologna</u></p> <p>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.</p> <p>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..</p> <p>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 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.</p> <p>RFI ha aggiornato la programmazione degli interventi: i lavori sulla tratta S. Benedetto Val di Sambro/Castiglione dei Pepoli-Pianoro sono iniziati a febbraio 2023 e si concluderanno a novembre 2024; sulla tratta Vernio-S. Benedetto Val di Sambro/Castiglione dei Pepoli i lavori sono previsti da febbraio 2025 a novembre 2025.</p> <p>A fine settembre 2022 sono stati attivati da parte di RFI due procedimenti di accertamento conformità urbanistica per interventi di miglioramento sismico e manutentivi su alcuni ponti.</p>
<p>Grandi opere ferroviarie: Nodo Alta Velocità</p>	<p><u>Nodo AV di Firenze.</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>A luglio 2022 RFI ha comunicato di aver quasi terminato la prima fase delle attività di conferimento delle terre da scavo.</p> <p>I maggiori costi, dovuti alla revisione del progetto originario dell'opera e all'aumento nel corso del 2022 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.</p> <p>Dopo il bando di gara pubblicato da Rfi ad agosto 2022 per l'affidamento di tutti gli interventi del Nodo AV, è stato individuato il nuovo appaltatore con cui, a fine dicembre 2022, è stato sottoscritto un Verbale di consegna ed avviate le prime attività per la ripresa dei lavori; sono stati previsti 1,1 mld. per la realizzazione del passante e della stazione AV del nodo fiorentino. Si prevede di avviare entro il primo semestre del 2023 i lavori di scavo delle gallerie del sottoattraversamento.</p> <p>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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>servizi regionali e metropolitani.</p> <p><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.</p> <p>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.</p> <p>A fine novembre 2022 RFI ha trasmesso ai soggetti interessati lo studio archeologico e gli elaborati del progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera.</p> <p><u>People mover tra Belfiore e la stazione di Santa Maria Novella e nuova fermata Circondaria</u></p> <p>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, finanziati nell'ambito del PNRR) per la connessione al sistema AV.</p> <p>L'intervento è previsto nel Contratto di Programma MIMS-RFI 2022/2026.</p>
Obiettivo 3 – Sviluppare la piattaforma logistica toscana	
<p>Porto di Livorno: Nuova Darsena Europa</p>	<p>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 delle merci) e la razionalizzazione complessiva delle attività portuali.</p> <p>La LR 44/2022 stabilisce che la Regione Toscana concorre finanziariamente alle opere necessarie alla realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno, attraverso l'erogazione all'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale di <u>contributi straordinari in conto capitale</u>, per un importo massimo di 200 mln., sulla base delle fasi di realizzazione degli interventi. Per la concessione dei contributi occorre firmare un accordo di programma che integra quello firmato ai sensi dell'articolo 34 (abrogato) della LR 86/2014. È autorizzata una spesa fino a 20 mln. per il 2024 e 30 mln. per il 2025.</p> <p>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).</p> <p>Dopo le attività svolte nel periodo 2016-2020 (protocolli d'intesa, accordi, studio di impatto ambientale e la progettazione preliminare delle opere marittime), 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 per rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati. Le prove svolte con il simulatore di Sorrento, per valutare l'ingresso di navi da 11 mila teu nel porto di Livorno, hanno dato esiti positivi.</p> <p><i>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.</i></p> <p>A dicembre 2021 è stata aggiudicata la procedura aperta per l'affidamento con appalto della realizzazione degli interventi e delle opere marittime di difesa e dei dragaggi (prima fase di realizzazione della Darsena Europa). Il Presidente dell'ADSP è stato nominato Commissario straordinario.</p> <p>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; l'approvazione della LR 44/2022, che modifica le modalità di partecipazione della Regione al finanziamento dell'opera, rende necessaria la sottoscrizione di un atto integrativo, alla cui redazione si procederà nel 2023.</p> <p>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. attraverso l'erogazione di contributi straordinari in conto capitale da parte della Regione (si veda sopra, la LR</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>44/2022).</p> <p>Nel 2022 l'Autorità ha affidato:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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); <p><u>Programmazione</u></p> <p>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.</p> <p>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 stata adottata dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ad aprile 2022.</p>
<p>Raccordi ferroviari: Porto di Livorno – Interporto di Guasticce e ulteriori raccordi ferroviari</p>	<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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). 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 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, nell'aggiornamento 2018-2019 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, 44/2021 e 40/2022) per il 2023, 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. <p>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 MIT. La quota a carico della Regione Toscana, 20,2 mln., è garantita fino all'importo di 17 mln. come <u>contributo straordinario in conto capitale</u> dalla LR 44 del 29/12/2022 (si veda anche sopra) e per 3,2 mln. dal contributo straordinario per investimenti (art. 12 della LR 73/2018, come modificata dalle LLRR 19/2019, 44/2021 e 40/2022; annualità 2023) per l'avvio delle attività propedeutiche e per realizzare i primi interventi.</p> <p>I lavori sono stati avviati nel 2022. 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.</p> <p>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.</p> <p>Sulla base dell'Accordo di dicembre 2019 (si veda sopra), a luglio 2021 RFI ha prodotto lo</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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 a gennaio 2022 (tutte non riferite al tracciato del nuovo collegamento).</p>
<p>Porto di Marina di Carrara</p>	<p>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 e settembre 2022): il costo aggiornato di quasi 50,9 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 17,52 mln., dal Fondo complementare PNRR (DM 330/2021; 10,1 mln.) e dall'Unione Europea (progetto MARBLE; quasi 2,3 mln.). 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 Portuale.</p> <p>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).</p> <p>L'Autorità ha elaborato la progettazione definitiva dei lavori relativi ai lotti I, II, IV del Progetto Waterfront; per il progetto del lotto III, di riqualificazione urbana, è stata annunciata una gara internazionale.</p> <p>A febbraio 2022 l'Autorità ha affidato l'appalto integrato relativo al lotto IV (passeggiata lungo la diga foranea); i lavori sono stati oggetto di consegna parziale a dicembre 2022.</p> <p>Per i lotti I e II (porta di Levane e nuovo accesso al Porto), a giugno 2022 l'Autorità ha approvato il progetto esecutivo e disposto l'avvio delle procedure di affidamento dell'appalto (da 37 mln.), aggiudicato a fine dicembre 2022.</p> <p><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 82/2015 (come modificata dalla LR 55/2021), autorizza una spesa fino a un massimo di 850 mila euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2042.</p> <p>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 mln. (quasi 8,6 mln. per gli Ambiti I e II, quasi 1,6 per il IV).</p> <p>A settembre 2022 è stato firmato (si veda anche sopra) il secondo atto integrativo dell'accordo del 2018: sono previsti complessivamente quasi 50,9 mln. (37 mln. per i Lotti 1 e 2 e quasi 13,9 per il Lotto 4), finanziati dall'AdSP del Mar Ligure Orientale (17,52 mln.), dalla Regione Toscana (12,7 mln.), dal MIT (Fondo nazionale porti, art. 18-bis L. 84/1994; 8,2 mln.), Fondo complementare PNRR (DM 330/2021; 10,1 mln.) e Unione Europea (progetto MARBLE; quasi 2,3 mln.).</p> <p><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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Porto di Piombino</p>	<p>La Regione è impegnata a sostenere l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>Settentrionale relativamente al porto di Piombino 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).</p> <p>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.</p> <p>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 massima 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.</p> <p>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).</p> <p>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 22,7 mln.. L'intervento è finanziato con 18,2 mln. di contributo regionale sul PAR FSC 2007-2013 (di cui 13,3 mln. sono stati impegnati a luglio 2019, e quasi 4,9 mln. a dicembre 2022 con parte delle economie per lo smantellamento, manutenzione e refitting navale delle navi – si veda subito sotto; 4,5 mln. sono a carico dell'Autorità). A gennaio 2022 sono stati consegnati lavori relativi alle opere principali e a luglio 2022 i lavori opzionali.</p> <p><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. in relazione alle ingenti economie) degli interventi da realizzare nel porto di Piombino di aree 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. Sono stati liquidati all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale oltre 14,6 mln., con economie di quasi 5,4 mln., risorse confluite nella sezione ordinaria del Piano di Sviluppo e Coesione Toscana (Delibera CIPES n. 26/2021), riprogrammate dalla Giunta a novembre 2022 (per cui si veda appena sotto, la LR 44/2022) come segue: quasi 4,9 mln. sono stati destinati agli interventi per la realizzazione di aree per la logistica industriale nel porto di Piombino; oltre 472 mila euro per protocolli di insediamento nell'area di crisi di Livorno. <i>Questi importi sostituiscono risorse regionali, ora disponibili per finanziare interventi connessi al nuovo P.R.P. - completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto nel Porto di Piombino.</i></p> <p>La LR 44 del 29/12/2022 prevede il concorso finanziario della Regione Toscana, alla realizzazione degli interventi di potenziamento delle opere foranee di difesa del porto di Piombino in attuazione del piano regolatore portuale, con l'erogazione all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale di contributi per un importo massimo di circa 5,4 mln. nel biennio 2024-2025, previa stipula di uno specifico accordo di programma.</p> <p><u>Bretella di collegamento del "Gagno".</u></p> <p>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.</p> <p>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 mln..</p> <p>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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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).</p> <p>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 – DI 52/2022).</p> <p><u>Realizzazione del rigassificatore di Piombino.</u></p> <p>A fine giugno 2022 il Presidente della Toscana, nominato Commissario straordinario di Governo, ha costituito l'ufficio di avvalimento (integrato a luglio, agosto e settembre) e individuato le prime strutture componenti (regionali, territoriali e degli organi periferici delle amministrazioni centrali).</p> <p>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.</p> <p>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 rigassificazione galleggiante nel porto di Piombino.</p> <p>A marzo 2023 la Giunta ha espresso l'Intesa (Dlgs 257/2016 e DL 159/2007; trasmessa al MASE) per il rilascio dell'autorizzazione unica statale inerente l'istanza presentata dalla Società OLT Offshore LNG Toscana e avente ad oggetto la richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG, nonché la richiesta di aumento, dagli attuali 3,75 miliardi di Sm3 annui fino a 5 miliardi di Sm3 annui, della capacità di rigassificazione del Terminale di rigassificazione galleggiante "FSRU Toscana", ancorato a circa 22 km al largo della costa di Livorno e Pisa.</p>
<p>Porti regionali Autorità portuale Regionale: Porto di Viareggio, Porto Santo Stefano, Giglio e Marina di Campo</p>	<p>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.</p> <p>Il sistema dei porti, attraverso lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, ha un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone.</p> <p>Con riferimento ai porti di competenza di APR, ogni anno la Giunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> · approva 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 febbraio 2022 la Giunta ha approvato gli indirizzi per il 2022 e a febbraio 2023 per il 2023; · approva il Piano annuale delle attività dell'Autorità portuale (con indicazioni per un triennio; a febbraio 2023 per il 2022 con indicazioni per il 2022-2024) e assegna le risorse per il suo svolgimento. <p>Nel 2022 (<i>maggio e ottobre</i>) sono stati impegnati 850 mila euro per le spese correnti di ciascun ambito portuale di competenza dell'Autorità (620 mila per il Porto di Viareggio, 50 mila per il porto di Isola del Giglio, 130 mila per il porto di Porto Santo Stefano, 50 mila per il porto di Marina di Campo) e 575 mila per le spese di funzionamento dell'Autorità.</p> <p><u>Porto di Viareggio</u></p> <p>Gli interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> · <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). <p>A dicembre 2021 sono stati impegnati 220 mila euro per realizzare opere ed impianti a completamento della banchina commerciale - lotto 2 (30,5 mila sul 2021 per la progettazione</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>e 189,5 mila sul 2022 per l'esecuzione delle opere e degli impianti). I lavori del primo stralcio del lotto 2 sono stati consegnati a giugno 2022; a dicembre 2022 è stata indetta la procedura di affidamento dei lavori del secondo stralcio.</p> <ul style="list-style-type: none"> · <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</u> e della relativa VAS con il supporto regionale. 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 meteomarini, 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, a febbraio 2019 i lavori previsti per il 2017-2018, a marzo 2021 i lavori previsti per il 2019-2020. Nel periodo 2017-2021 sono stati impegnati quasi 2,3 mln. (di cui 400 mila euro sul 2022). Lavori 2021-2022: a febbraio 2022 sono terminati i lavori della prima fase; a fine 2022 è stato completato il rilievo batimetrico, sulla cui base è programmata la seconda fase dei lavori di escavo. · <u>Manutenzione straordinaria del molo sottoflutto.</u> Per i lavori, iniziati ad ottobre 2018, e terminati a luglio 2019, sono stati impegnati 107 mila euro. · <u>Manutenzione straordinaria:</u> sostituzione anodi sacrificali del palancoolato 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 quasi 93 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 dicembre 2022 è stata quindi indetta la gara di appalto integrato, per un importo complessivo di 7,3 mln.. · 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. <p>A fine dicembre 2021 il CIPRESS (Delibera 79/2021; Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) 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 CIPRESS 79/2021; a dicembre 2022 la Giunta ha approvato il Piano finanziario di dettaglio dell'anticipazione FSC 2021-2027. Il costo complessivo dell'opera è 7,3 mln..</p> <p><u>Porto di Marina di Campo</u></p> <p>Sono stati realizzati 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> · <u>Escavo dei fondali.</u> I lavori programmati per il 2021, sono iniziati a ottobre e terminati a novembre 2021 (a aprile 2021 sono stati impegnati 200 mila euro per il 2021). · <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). <p><u>Porto di Porto Santo Stefano</u></p> <p>Sono stati realizzati 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.</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<ul style="list-style-type: none"> · <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 (sono stati impegnati 40 mila euro a ottobre 2017 per la progettazione esecutiva e 200 mila euro a marzo 2019 per i lavori). A marzo 2022 sono terminati i lavori, affidati a ottobre 2021, di installazione di alcune attrezzature portuali e delle due torri faro per completare l'illuminazione del molo. · 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). · A novembre 2022 la Giunta ha approvato un accordo di programma con il Comune di Monte Argentario e l'Autorità Portuale Regionale per la realizzazione dei lavori di prolungamento della terrazza su via Barellai e di un porticato sullo scalo Colombo in Porto Santo Stefano. Il costo, oltre 1 mln., è sostenuto con 880 mila euro regionali (sul 2023) e 129,8 mila euro dal Comune di Monte Argentario. <p><u>Porto di Porto di Isola del Giglio</u> Sono stati realizzati 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> · <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 dicembre 2021 sono stati consegnati i lavori del lotto III per interventi di completamento della pavimentazione e consolidamento della banchina del porto (sono stati impegnati 200 mila euro, 100 mila sul 2021 e 100 mila sul 2022). · A maggio 2017 sono terminati i lavori di manutenzione straordinaria dei sistemi di ormeggio e degli arredi portuali del pontile Galli (impegnati 100 mila euro). · A marzo 2021 sono terminati i lavori di installazione di colonnine di erogazione acqua/energia in corrispondenza della banchina del molo di sopraflutto. <p>È stato svolto il monitoraggio su interventi in aree portuali di competenza dell'Autorità portuale regionale.</p>
Porti di interesse regionale non di competenza APR	<p>Per promuovere l'accessibilità delle aree portuali, a marzo 2021 la Giunta ha approvato il disciplinare tecnico con cui sono stati definiti obiettivi, modalità di attuazione e criteri per l'assegnazione delle risorse per realizzare gli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche in ambito portuale e di miglioramento dell'accessibilità delle aree pubbliche portuali. Ad aprile 2021 sono state approvate le linee guida per la progettazione accessibile di porti, approdi e ormeggi turistici della Regione Toscana.</p> <p>A febbraio 2022 è stata approvata la graduatoria dei progetti ammessi a finanziamento, relativa ad un primo 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.</p> <p>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 un nuovo avviso pubblico (pubblicato ad ottobre) 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 2023 sono state dichiarate ammissibili 3 istanze, dei Comuni di Monte Argentario (porto turistico di Porto Ercole), di Marciana Marina (porto turistico di Marciana Marina) e di Castiglione della Pescaia (ormeggio/porto turistico di Castiglione della Pescaia). A aprile 2023 la Giunta ha approvato l'accordo istituzionale da firmare con il Comune di Monte Argentario per l'attuazione degli interventi di miglioramento dell'accessibilità dell'area portuale di Porto Ercole (sono disponibili 31,3 mila euro).</p> <p>Per il dragaggio del porto fluviale di Castiglione della Pescaia a marzo 2023 sono stati impegnati quasi 1,5 mln. nell'ambito del Piano finanziario di dettaglio dell'anticipazione FSC 2021/2027.</p>
Vie navigabili di interesse regionale gestite dal Comune di Pisa	<p><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</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p>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.</p> <p><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).</p> <p>Sono in corso ulteriori lavori di ripristino e consolidamento delle sponde del Canale dei Navicelli, per un importo di 6 mln., finanziati con fondi FSC: i lavori sono iniziati nel dicembre 2022.</p> <p><u>Adeguamento strutturale del ponte mobile di Calambrone sul Canale,</u> 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.</p> <p>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 gestione operativa, incluso il servizio di movimentazione, da parte del Comune di Pisa fino al 31/12/2023. I lavori, consegnati a gennaio 2022, sono terminati a novembre 2022; sono in corso le operazioni di collaudo.</p>
<p>Vie navigabili di interesse regionale gestite dall'Autorità Portuale Regionale</p>	<p><u>Canale Burlamacca</u></p> <p>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. Sono proseguite le attività di manutenzione ordinaria delle sponde del canale e delle conche di navigazione. Nel 2021 sono stati impegnati 385 mila euro per le attività di manutenzione per assicurare la navigabilità del Canale. A dicembre 2021 è stato concluso il servizio annuale di manovra delle cateratte presso le conche di navigazione ed è stato affidato un nuovo servizio annuale che riguarda anche i ponti mobili dell'ambito portuale di Viareggio.</p> <p>Anche nel 2022 sono stati impegnati 385 mila euro per le spese di manutenzione ordinaria e di gestione delle funzioni amministrative del Canale.</p> <p><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></p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>A febbraio 2020 sono stati impegnati 300 mila euro sul 2021.</p> <p>A dicembre 2021 è stato firmato II atto aggiuntivo relativo alla proroga fino al 31 dicembre 2022 della validità della Convenzione del 2017 (sono stati impegnati 150 mila euro).</p> <p>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.</p> <p>A dicembre 2022 la Giunta ha approvato un III Atto aggiuntivo relativo alla proroga fino al 31 dicembre 2023 della validità della Convenzione (per il 2023 sono disponibili 300 mila euro).</p>
<p>Sviluppo della navigabilità del Canale dei Navicelli anche per migliorare le condizioni per la crescita delle attività economiche</p>	<p><i>A ottobre 2022 la Giunta ha approvato un Protocollo di intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, le Province e i Comuni di Livorno e Pisa e Port Authority di Pisa, per la realizzazione di un nuovo ponte della SP 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in località Calambrone, che consenta il passaggio di imbarcazioni con sovrastrutture alte (alberi, flyer, ecc), destinate ai cantieri di Porto Pisano alla base militare di Camp Darby.</i></p> <p><i>L'obiettivo del protocollo è definire le azioni amministrative e tecniche per reperire le risorse necessarie, e per la progettazione, approvazione, negoziazione e realizzazione del ponte.</i></p> <p><i>Il nuovo ponte permetterebbe di realizzare una nuova darsena (prevista nel Piano Regolatore del Porto di Livorno), per lo scalo portuale delle merci e dei prodotti che</i></p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	<p><i>utilizzano il Canale dei Navicelli come via d'acqua interna, accessibile direttamente dalla foce dello Scolmatore d'Arno senza transito delle imbarcazioni attraverso l'opera di disconnessione nel tratto del canale dei Navicelli compreso fra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana.</i></p> <p><i>Nel corso del 2023 cominceranno i lavori del Tavolo Tecnico a cui partecipano i sottoscrittori del protocollo.</i></p>
<p>Sistema aeroportuale</p>	<p>Aeroporto di Campo nell'Elba.</p> <ul style="list-style-type: none"> · 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; 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 2,7 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. A febbraio 2022 la Giunta ha integrato con ulteriori 660 mila euro le risorse per gli interventi di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto Teseo Tesei di Marina di Campo. A novembre 2022 sono stati impegnati 246 mila euro sul 2022-2023. <p>A dicembre 2022 è stato approvato il terzo atto aggiuntivo alla convenzione tra la Regione ed Alatoscana per la gestione delle risorse disponibili che adegua al 31/12/2023 il termine per la messa in servizio operativa degli interventi oggetto di compensazione; complessivamente dal 2019 la Giunta ha stanziato oltre 2 mln. per gli interventi di adeguamento e potenziamento dell'aeroporto, individuando le categorie di interventi ammissibili a compensazione, riconducibili alle attività funzionali allo svolgimento del SIEG. Per il 2023-2024 sono disponibili 560 mila euro (350 mila sul 2023 e 210 mila sul 2024).</p> <p>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. A febbraio 2023 la Giunta ha approvato la convenzione con Alatoscana che regola i rapporti con la Regione per l'erogazione dei contributi per il 2023 (650 mila euro, impegnati ad aprile 2023, rispetto ai 570 mila delle precedenti annualità; sono stati considerati i maggiori costi per il personale, dopo un incremento delle unità lavorative necessarie per lo svolgimento delle attività). Nell'ambito della precedente convenzione, per il triennio 2020-2022, firmata ad aprile 2020, sono stati impegnati 1,7 mln. (marzo 2020).</p> <p>Aeroporto Firenze. A dicembre 2011 è stata firmata la convenzione fra la Regione e il gestore aeroportuale; i lavori sono stati avviati a dicembre 2012. 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.</p> <p>Nel corso di ottobre 2022 il gestore aeroportuale Toscana Aeroporti SpA ha attivato il procedimento di dibattito pubblico previsto dall'art. 22 del D. lgs 50/2016, recentemente concluso.</p> <p>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 mln. di passeggeri.</p> <p>Toscana Aeroporti ha diffuso i dati relativi ai passeggeri del sistema aeroportuale Firenze-Pisa: nel 2022, con 6,7 milioni di passeggeri, c'è stata una crescita del 137% rispetto al 2021, in particolare del traffico internazionale, raggiungendo il 81,4% del traffico 2019 (che è stato un anno record). I movimenti aerei, 68.893, hanno raggiunto l'87,3% dei livelli pre-pandemia. Sono cresciute anche le merci trasportate nel 2022, 14.907 tonnellate (+ 13,1% rispetto ai volumi del 2019). Dall'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa sono passati quasi 4,5 milioni di passeggeri (+ 124,8% rispetto</p>

INTERVENTO	ATTIVITÀ REALIZZATE
	al 2021); dall'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze oltre 2,2 milioni (+ 166,0% rispetto al 2021).
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); a novembre 2019 sono state impegnate le risorse, 2,7 mln. I lavori, aggiudicati a luglio 2020 e consegnati a settembre successivo, sono terminati alla fine del 2022; si attende l'esecuzione del collaudo.
Incentivi per il trasporto ferroviario delle merci (Ferrobonus)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><i>A dicembre 2022 la Giunta ha approvato un protocollo d'intesa con i soggetti interessati (RFI, Camera di Commercio della Toscana Nord-Ovest, Provincia di Lucca, Comuni di Capannori e Porcari) per lo sviluppo di strategie condivise e coordinate orientate al potenziamento dei traffici intermodali nello scalo merci di Capannori Porcari (Frizzone) favorendo lo shift modale gomma ferro, con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria nella piana di Lucca.</i></p>
Elettificazione delle banchine Cold ironing per i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio PNC C.11	<p><u>Le risorse del PNRR e del Fondo Complementare</u></p> <p>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 la Toscana sono disponibili 77,5 mln.:</p> <ul style="list-style-type: none"> · per il porto di Livorno sono disponibili 45,5 mln. per fornire energia elettrica da banchina, di cui 16 mln. per le navi portacontainer presso la Darsena Toscana e la Darsena Europa e 29,5 mln. 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. <p>A gennaio 2023 l'AdSP ha comunicato che si è conclusa la fase relativa allo "sviluppo del progetto definitivo" per tutti gli interventi di <i>cold ironing</i> previsti dal PNRR; l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha presentato le azioni previste per attuare gli interventi.</p>

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.

Obiettivo	Risorse stanziare - monitoraggio strategico												Totale
	Fondi Regionali		Fondi Statali		Fondi PNC		Fondi Europei		Fondi PNRR		Altri Fondi		
	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	
Ob. 1 – Realizzare grandi opere stradali, sviluppare e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio regionale	97,92	126,04	53,11	100,28	-	-	0,30	-	-	-	5,27	0,49	383,42
Ob. 2 - Sviluppare e potenziare i collegamenti ferroviari	35,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,00
Ob. 3 – Sviluppare la piattaforma logistica toscana	37,81	12,99	33,36	-	-	-	0,20	-	-	-	0,02	-	84,38
Totale	170,73	139,04	86,48	100,28	-	-	0,50	-	-	-	5,28	0,49	502,79

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	7,17	6,68											7,17	6,68
2009	26,57	19,43	6,00	0,25									32,57	19,68
2010	7,01	3,56											7,01	3,56
2011	5,10	0,13	8,99	2,51									14,09	2,64
2012	0,92	0,92	16,04	14,08									16,97	15,00
2013	1,96	1,96	-	-									1,96	1,96
2014	8,76	6,73											8,76	6,73
2015	34,90	12,63					0,20	0,20					35,09	12,82
2016	9,57	9,57											9,57	9,57
2017	13,72	13,02	1,76	1,76			0,09	0,09			1,00	1,00	16,57	15,87
2018	22,09	21,86	0,04	0,04			0,21	0,21					22,34	22,11
2019	6,62	6,26	38,01	29,67									44,63	35,93
2020	14,83	13,57	4,39	4,13							0,63	0,63	19,85	18,33
2021	8,85	8,55	11,25	8,83							3,65	2,54	23,75	19,91
2022	53,62	13,08	20,17	3,39							0,38	0,36	74,17	16,83
2023	10,00	-	32,54	-									42,54	-
2024	5,60	-	23,77	-									29,37	-
Totale	239,95	140,61	162,96	64,64			0,50	0,50			5,66	4,53	409,06	210,28