

---

## SEZIONE I

---

### PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE - Decreti

**Direzione Generale Presidenza  
Settore Attività Legislativa e Giuridica II**

DECRETO 23 maggio 2011, n. 80

**Consorzio Pisa Ricerche s.c.a.r.l. Delega per partecipare all'assemblea ordinaria dei soci del 26 maggio 2011.**

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Vista la legge regionale 28 aprile 2008 n. 20 "Disciplina della partecipazione regionale a società, associazioni, fondazioni e altri organismi di diritto privato, ai sensi dell'articolo 51, comma 1 dello Statuto. Norme in materia di componenti degli organi amministrativi delle società a partecipazione regionale", che all'articolo 14 stabilisce che la Regione partecipa alle assemblee dei soci nelle società partecipate tramite il Presidente della Giunta regionale o l'Assessore da lui delegato e che in caso di impedimento di quest'ultimo il Presidente può delegare a rappresentarlo il dirigente competente;

Richiamato il proprio precedente decreto n. 59 del 27 aprile 2010, con il quale si è provveduto alla nomina del Vicepresidente e degli altri membri della Giunta regionale ed all'assegnazione dei rispettivi incarichi;

Richiamati i propri precedenti decreti n. 71 del 11 maggio 2010, n. 91 del 1 giugno 2010, n. 215 del 23 novembre 2010 e n. 37 del 7 marzo 2011, con i quali si è provveduto a ridefinire gli incarichi dei componenti della Giunta regionale, con l'individuazione delle Direzioni Generali di riferimento;

Richiamato il proprio precedente decreto n. 67 del 7 maggio 2010 con il quale l'Assessore regionale Gianfranco Simoncini è stato delegato a partecipare alle assemblee di Consorzio Pisa Ricerche s.c.a.r.l., e in caso di suo impedimento è stato delegato a partecipare il Dott. Albino Caporale, dirigente Coordinatore dell'Area "Industria, artigianato, innovazione tecnologica" della Direzione Generale Competitività del sistema regionale e sviluppo delle competenze;

Essendo entrambi impossibilitati a partecipare all'assemblea ordinaria dei soci del 26 maggio 2011 del Consorzio sopra citato e ritenuto opportuno delegare a parteciparvi, in via eccezionale, il Dott. Alessandro

Compagnino, dirigente responsabile del Settore "Artigianato e politiche di sostegno alle imprese" della Direzione Generale Competitività del sistema regionale e sviluppo delle competenze;

DECRETA

Il Dott. Alessandro Compagnino, dirigente responsabile del Settore "Artigianato e politiche di sostegno alle imprese" della Direzione Generale Competitività del sistema regionale e sviluppo delle competenze, è delegato a partecipare in via eccezionale all'assemblea ordinaria dei soci del 26 maggio 2011 del Consorzio Pisa Ricerche s.c.a.r.l.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi dell'art. 5, comma 1 – lett c) della legge regionale n. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art. 18, comma 2, della medesima legge regionale.

*Il Presidente*  
Enrico Rossi

---

### GIUNTA REGIONALE - Deliberazioni

**Direzione Generale Politiche Territoriali, Ambientali e per la Mobilità**

DELIBERAZIONE 23 maggio 2011, n. 408

**Approvazione del testo per l'integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003.**

LA GIUNTA REGIONALE

Vista l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Giunta della Regione Toscana, approvata dal CIPE in data 19 febbraio 1999 e sottoscritta il 3 marzo 1999;

Visto l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, che al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese";

Visto che il medesimo articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

Visto il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Toscana ivi comprese e la relativa previsione di spesa;

Considerato che il sopra richiamato art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma sono compresi in un'intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere”;

Vista l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 18 aprile 2003, tra il Governo e la Regione Toscana con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio di questa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;

Visto l'Atto Aggiuntivo all'intesa Generale Quadro sottoscritto il 22 gennaio 2010, tra Governo e la Regione Toscana con il quale vengono individuati gli interventi prioritari tra gli interventi strategici e il sistema esistente o che costituiscono elementi particolarmente qualificanti del sistema;

Vista l'art. 2 comma 203, della Legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modificazioni, ed integrazioni, che disciplina gli istituti della programmazione negoziata;

Richiamati:

- l'Atto integrativo per la programmazione congiunta e la realizzazione del Corridoio di viabilità Autostradale Dorsale Centrale Mestre – Orte - Civitavecchia (ex E55 – E45) sottoscritto l'11 novembre 2004 fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia Romagna e Veneto;

- l'Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni Toscana, Emilia Romagna e Liguria, la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., l'Autorità Portuale di La Spezia e il Comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrativo delle Province di La Spezia, Massa Carrara e Parma sottoscritto il 2 dicembre 2004 per disciplinare gli impegni dei Soggetti sottoscrittori per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese

e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente collegate;

- il Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Polo Tecnologico Ferroviario dell'Osmannoro in Comune di Firenze sottoscritto il 18 maggio 2005 tra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze e Ferrovie dello Stato S.p.A.;

- l'Accordo del marzo 2007 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e le Regioni Toscana, Umbria e Marche concordano sulla necessità della completa realizzazione, quale intervento prioritario strategico, del corridoio “dei due Mari” Grosseto-Fano;

- l'Accordo di Programma Quadro stipulato il 21 dicembre 2007 per il porto di Piombino stipulato tra Ministeri competenti, le Regioni Toscana e Campania, le Autorità Portuali interessate e gli Enti Locali per “gli interventi di bonifica negli ambiti marino-costieri presenti all'interno dei siti di bonifica di interesse nazionale di Piombino e Napoli Bagnoli e per lo sviluppo di Piombino attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture”;

- l'Accordo Procedimentale per il nuovo piano regolatore portuale di Livorno, stipulato l'11 luglio 2008 tra Autorità Portuale di Livorno, Regione Toscana, Comune di Livorno e Provincia di Livorno;

- il Protocollo d'intesa per il porto di Carrara stipulato l'11 luglio 2008 tra Autorità Portuale di Carrara, Regione Toscana, Provincia di Massa Carrara, Comuni di Massa e Carrara;

- l'Accordo di Programma per la progettazione dello sviluppo dell'area costiera Pisa-Livorno sottoscritto il 11 gennaio 2008 tra Regione Toscana, Autorità di Bacino, Autorità Portuale di Livorno ed Enti Locali;

- il Protocollo di Intesa Tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana e la Società Ferrovie dello Stato S.p.A. sottoscritto il 17 novembre 2008 per l'attuazione degli interventi relativi al Potenziamento della linea ferroviaria Pistoia - Lucca ed al Potenziamento dei raccordi ferroviari Livorno - Pisa e per la definizione dei reciproci impegni inerenti la loro realizzazione;

- il Protocollo d'Intesa dell'11 dicembre 2010, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità portuale, ANAS, SAT e Camera di Commercio che definisce gli impegni a carico di SAT e impegna il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a definire il quadro degli impegni finanziari per il completamento della viabilità di penetrazione al Porto di Piombino;

- il Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori sottoscritto il 14 aprile 2011 per la realizzazione della viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est.

Considerato che

- la Regione Toscana rappresenta, in termini economici, sociali e logistici, uno degli ambiti strategici del Paese, in quanto, oltre ad essere determinante per la fluidificazione dei traffici Nord - Sud - Nord e di raccordo con le autostrade del mare, è anche ambito territoriale generatore di un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e di merci;

- le politiche per l'accessibilità e la logistica sono da considerarsi strategie portanti per il rilancio economico e la coesione sociale e territoriale a livello nazionale e in particolare in Toscana, sulla base dell'analisi di rischio strutturale dell'economia e delle strategie contenute nel Programma di Sviluppo Regionale;

- nella definizione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 riveste particolare rilievo il sistema delle piattaforme territoriali strategiche di livello transnazionale e nazionale e, in particolare per il territorio toscano, la "piattaforma logistica costiera", costituita dal sistema di trasporto delle merci che mette in relazione le autostrade del mare, il sistema dei porti del tirreno settentrionale, degli interporti, della rete infrastrutturale e delle città della Toscana con i corridoi europei 1 e 5 e con il corridoio adriatico;

- dagli atti di programmazione sopra citati emerge l'esigenza di potenziare particolarmente la rete ferroviaria di rilievo nazionale e regionale in Toscana, affinché possa essere adeguatamente incrementato il servizio di trasporto su ferro delle persone e delle merci quale alternativa agli aumenti di traffico sulla rete stradale e autostradale, anche tramite l'adeguamento del parco rotabile;

- dagli atti di programmazione emerge l'esigenza di potenziare nel territorio toscano la rete dei porti di Livorno, Piombino e Carrara, gli interporti di Livorno e Prato, le idrovie interne del canale Navicelli e dello scalmatore d'Arno;

- dagli atti di programmazione nazionale e regionale emerge l'esigenza di definire il sistema aeroportuale toscano con le sue relazioni con i sistemi regionali contermini, favorendo processi di sinergia tra i due maggiori aeroporti, caratterizzati da ruoli e missioni diverse, anche attraverso misure infrastrutturali di connessione veloce, con particolare riguardo a quelle ferroviarie nonché la continuità territoriale con l'Isola d'Elba.

Vista la disponibilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a sottoscrivere l'Integrazione all'Atto

aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all' Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003, nell'interesse comune e convergente del Paese e della Regione;

Visto il testo dell'Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all' Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003 concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, parte integrante e sostanziale del presente atto, da sottoscrivere con il Governo Italiano;

Visto il parere positivo del CTD espresso in data 12 maggio 2011;

A voti unanimi

DELIBERA

- Di approvare il testo dell' Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all' Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003 allegato al presente atto;

- Di autorizzare il Presidente della Giunta Regionale e l' Assessore alle Infrastrutture e mobilità, o loro delegati, alla sottoscrizione del predetto Atto Integrativo in rappresentanza della Regione Toscana, apportando in sede di stipula eventuali modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie;

- Di individuare nella Direzione Generale delle Politiche Territoriali, Ambientali e per la Mobilità la struttura incaricata dell'attuazione dell' Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all' Intesa Generale Quadro stessa;

- Di dare atto che dalla sottoscrizione della presente integrazione all'atto aggiuntivo non derivano nuovi oneri a carico del bilancio regionale e che le risorse per il finanziamento degli interventi previsti sono ricomprese nell'ambito dei vigenti atti di programmazione regionale.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi dell'art. 5 comma 1 lettera f) del legge regionale 23/2007 e sulla Banca degli atti amministrativi della Giunta Regionale ai sensi dell'art. 18 comma 2 della medesima legge regionale 23/2007.

*Segreteria della Giunta  
Il Direttore Generale  
Antonio Davide Barretta*

SEGUE ALLEGATO



**Presidenza del  
Consiglio dei Ministri**

**REGIONE  
TOSCANA**



**Regione Toscana**

**Integrazione all'ATTO AGGIUNTIVO del 22 gennaio 2010**

**ALLA**

**INTESA GENERALE QUADRO**

**TRA**

**GOVERNO**

**E**

**REGIONE TOSCANA**

**PER L'INTEGRAZIONE DELL' 8° ALLEGATO  
INFRASTRUTTURE AL PROGRAMMA DELLE  
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

**ROMA, PALAZZO CHIGI,**

**2011**

L'anno 2011, il giorno \_\_\_\_\_, del mese di \_\_\_\_\_, presso la Presidenza del Consiglio,

*il Governo rappresentato da:*

Il Presidente del Consiglio  
On. Silvio Berlusconi

Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti  
On. Altero Matteoli

Il Ministro dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
On. Stefania Prestigiacomo

Il Ministro per i Rapporti con le Regioni  
On. Raffaele Fitto

*la Regione Toscana rappresentata*

Il Presidente  
Enrico Rossi

L'Assessore alle Infrastrutture e mobilità  
Luca Ceccobao

sottoscrivono l'Integrazione all' Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all' Intesa Generale Quadro  
del 18 aprile 2003.

**Vista** la legge Costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

**Visto** l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, che al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese";

**Visto** che il medesimo articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

- Visto** il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Toscana ivi comprese e la relativa previsione di spesa;
- Considerato** che il sopra richiamato art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma sono compresi in un'intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere”;
- Visto** il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
- Visto** l'articolo 161, comma 1, del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ove è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale. Per tali opere le regioni o province autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;
- Visto** l'articolo 163, comma 2, lettera a) del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che definisce le attività del Ministero delle infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga intese quadro tra Governo e singole Regioni o province autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;
- Vista** la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, e precisando che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante intesa tra Stato e Regioni o Province autonome interessate;
- Vista** l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 18 aprile 2003, tra il Governo e la Regione Toscana con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;
- Vista** la legge 7 agosto 1990, n. 241 che prevede la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di stipulare accordi per lo svolgimento di attività di comune competenza;
- Vista** la deliberazione n. 10 del 6 marzo 2009 con la quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ha preso atto della “Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009”.
- Visto** il primo Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003, sottoscritto il 22 gennaio 2010 tra il Governo e la Regione Toscana con il quale sono state

individuare le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;

**Visto** l' 8° Allegato infrastrutture al Programma delle Infrastrutture Strategiche;

**Vista** la delibera del 18 novembre 2010 con la quale il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica ha espresso parere favorevole, per la parte concernente il Programma delle infrastrutture strategiche, in ordine al documento predisposto nel settembre 2010 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e intitolato "Programma Infrastrutture Strategiche – 8° Documento di programmazione economica e finanziaria – Programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse, documento che costituisce l'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2010-2013, come modificato dagli esiti dei tavoli istituzionali e della Conferenza Unificata;

**Premesso che:**

- la Regione Toscana rappresenta, in termini economici, sociali e logistici, uno degli ambiti strategici del Paese, in quanto, oltre ad essere determinante per la fluidificazione dei traffici Nord - Sud - Nord e di raccordo con le autostrade del mare, è anche ambito territoriale generatore di un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e di merci;
- le politiche per l'accessibilità e la logistica sono da considerarsi strategie portanti per il rilancio economico e la coesione sociale e territoriale a livello nazionale e in particolare in Toscana, sulla base dell'analisi di rischio strutturale dell'economia e delle strategie contenute nel Programma di Sviluppo Regionale 2006-2010;
- nella definizione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 riveste particolare rilievo il sistema delle piattaforme territoriali strategiche di livello transnazionale e nazionale e, in particolare per il territorio toscano, la "piattaforma logistica costiera", costituita dal sistema di trasporto delle merci che mette in relazione le autostrade del mare, il sistema dei porti del tirreno settentrionale, degli interporti, della rete infrastrutturale e delle città della Toscana con i corridoi europei 1 e 5 e con il corridoio adriatico;
- dagli atti di programmazione sopra citati emerge l'esigenza di potenziare le infrastrutture stradali regionali funzionalmente connesse con gli itinerari europei nel quadro dell'integrazione delle reti TEN;

**Dato atto** che la Regione Toscana attraverso risorse FESR a valere sulla programmazione 2000-2006 ha attivato interventi per 135 milioni di euro (contributo DOCUP pari a 66 milioni di euro) per i porti commerciali di Livorno, Piombino e Carrara, per gli interporti di Livorno-Guasticce e Prato-Gonfienti, per l'adeguamento del canale Navicelli nonché per altri porti ed aree intermodali della Toscana;

**Dato atto** che la Regione Toscana nell'ambito della programmazione degli interventi regionali a valere sui fondi regionali, ha previsto per il periodo 2007-2013 interventi per la realizzazione di collegamenti interni per via navigabile nell'area Pisa – Livorno per un totale di risorse pari a 35 milioni di euro;

- Dato atto** che la Regione Toscana attraverso risorse FESR a valere sulla programmazione 2007-2013 ha attivato interventi ferroviari per 156 milioni di euro (con contributo pari a 103 milioni di euro) per il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce;
- Visti** gli esiti fatti propri dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in data 27 ottobre 2010, delle riunioni tecniche con le Regioni del 21 e 26 ottobre 2010 sull'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica ottobre 2010;
- Visto** il chiarimento ivi contenuto relativo all'inserimento nel programma delle Opere Strategiche della Legge Obiettivo del Raccordo Autostradale Siena-Firenze;
- Visto** l'impegno ivi contenuto dello stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a sottoscrivere una nuova Intesa Generale Quadro con la Regione Toscana in cui inserire nell'elenco 1:
- Adeguamento e messa in sicurezza della Strada Regionale 68 della Val di Cecina - tratta Saline di Volterra - Colle Val d'Elsa, per permettere la variazione delle nuove opere indicate nell' "Allegato Strategie";
  - Adeguamento e messa in sicurezza della Strada Regionale 69 del Valdarno, tratta casello A1 - Ponte Mocarini.
- Vista** la disponibilità congiunta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e della Regione Toscana a sottoscrivere una integrazione all' Atto Aggiuntivo del 22 gennaio 2010 all'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003, nell'interesse comune e convergente del Paese e della Regione;

Richiamati e confermati i precedenti accordi e le intese tra Stato e Regione Toscana relative alle infrastrutture per i trasporti.

**LE PARTI, COME SOPRA COSTITUITE E RAPPRESENTATE,  
CONVENGONO QUANTO SEGUE**

**Art. 1**

*(Premesse)*

Le premesse fanno parte integrante del presente atto integrativo alla Intesa Generale Quadro.

**Art. 2**

*(Riepilogo della componente storica)*

Le Parti concordano che le opere comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 e successive integrazioni, aventi carattere di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale, ricadenti nel territorio toscano, sono le seguenti, che restano confermate a seguito delle precedenti intese:

**Riepilogo degli interventi supportati dalla Legge Obiettivo con stato di avanzamento, criticità e coperture finanziarie.**



## Corridoi ferroviari

### ▪ Tratta AC/AV Firenze – Bologna:

I lavori civili sono terminati nel giugno 2009. La tratta ferroviaria è ufficialmente entrata in funzione il 13 dicembre del 2009.

I lavori di realizzazione della tratta Alta Velocità sono stati regolati per la parte ambientale da un Accordo procedimentale del luglio 1995.

L'accordo è stato successivamente integrato e modificato più volte: una prima volta nel maggio 1997, con l'integrazione S. Ruffillo (BO), una seconda nel luglio 1998, con l'integrazione relativa alla variante al tracciato Firenze-Castello, e infine nel luglio 2002 con il così detto Addendum. Questo atto, al fine di attuare una serie di interventi di ripristino e mitigazione, sancisce che debbano essere complessivamente messi a disposizione della Regione Toscana 53 milioni di euro (25,5 a carico di TAV, 15 a carico del Ministero dell'Ambiente e 12,5 a carico del CIPE).

Dal punto di vista ambientale i lavori non sono invece ancora conclusi, Sebbene in avanzato stato di attuazione, sono infatti in corso di completamento, da parte di CAVET, i ripristini dei cantieri e delle cave di prestito.

CAVET in qualità di esecutore materiale del progetto deve infatti completare i ripristini secondo quanto previsto dal progetto. Su questi Italferr esercita l'alta sorveglianza segnalando a TAV/RFI l'avvenuto ripristino. TAV/RFI provvedono a inviare al Ministero dell'Ambiente la documentazione (prima doveva esprimersi l'Osservatori ambientale) al fine di svincolare le fidejussioni bancarie. Al momento quasi tutti i siti sono ripristinati, eccetto il sito CAR1 (marzo 2011), il sito Cardetole (estate 2011) e il sito T1 a Sesto F.no (febbraio 2011).

Parallelamente ARPAT svolge per i comuni e la provincia una verifica sulla corretta dismissione dei cantieri industriali. Relativamente a questi risultano da concludere le procedure relativamente al cantiere T5 e T7.

Le sei discariche degli smarini estratti dalle gallerie sono chiuse e ripristinate. Per esse è in corso la gestione della post-chiusura secondo quanto disciplinato dalle autorizzazioni della provincia.

Ad oggi, rispetto ai 53 milioni di euro previsti a carico di TAV, Ministero dell'Ambiente e CIPE dall'accordo del luglio 2002, sono stati versati solo 36,5 milioni di euro; devono ancora essere infatti erogati 16,5 milioni di euro complessivamente, di cui da:

TAV	1,5	rispetto ai 25,5 milioni;
Ministero Ambiente	2,5	rispetto ai 15,0 milioni;
CIPE	12,5	rispetto ai 12,5 milioni.

La Regione Toscana, in attesa del rinnovo dell'Accordo procedimentale, e dell'Osservatorio ambientale, con DGRT n. 819 del 20 novembre 2007, ha adottato, quale progetto complessivo e unitario di valorizzazione ambientale, il documento denominato "Master Plan degli interventi di mitigazione e valorizzazione ambientale delle aree attraversate dalla linea AV/AC Bologna-Firenze di cui all'Addendum 2007" così come richiesto dall'Addendum.

Tale documento individua l'insieme degli interventi necessari e realizzabili per la mitigazione degli impatti, computando in 100,4 milioni di euro le risorse occorrenti. Tale cifra, superiore di 47,4 milioni di euro rispetto ai 53 milioni previsti dall'Addendum del 2002 e ricavata sulla base degli approfondimenti e dell'evoluzione del quadro degli impatti, individua le risorse necessarie per completare gli interventi di mitigazione e soprattutto per coprirne i costi di gestione e manutenzione a suo tempo non valutati dall'Addendum.

La Regione ritiene quindi necessario avviare un approfondimento sull'argomento con i Ministeri competenti, firmatari del presente atto.

▪ Corridoio Tirreno-Brennero “Ti-Bre” (Tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa):

Approvazione da parte del CIPE nella seduta dell' 8 maggio 2009 del progetto preliminare del “Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia” per le tratte comprese fra Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia, per un costo complessivo di 2.303 milioni di euro, RFI ha il compito di procedere celermente alla progettazione definitiva dell'opera per la quale è assegnata la disponibilità di 54 milioni di euro [di cui 6 milioni con Decreto Ministeriale MIT-MEF del 30 dicembre 2005 (progettazioni LO) e 48 milioni assegnati dall'art. 1 comma 965 delle legge 296/2006 (legge finanziaria 2007)]. Per completare la progettazione definitiva è necessaria una ulteriore disponibilità finanziaria valutabile in 40 milioni di euro.

▪ Linea ferroviaria direttissima Firenze-Roma – Tratta Firenze-Figline Valdarno:

Al fine di consentire il mantenimento sulla tratta Firenze - Figline della quantità esistente di treni del servizio ferroviario regionale, anche a seguito dell'entrata a regime del sistema complessivo dell'AV/AC, si conferma la necessità di definire entro l'anno 2011 uno studio di fattibilità, da predisporre a cura di RFI ed in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Toscana, per incrementare la capacità di tale tratta, valutando riduzioni di velocità e conseguente adeguamento tecnologico nonché, interventi di riqualificazione della linea lenta.

▪ Linea ferroviaria Firenze-Pisa:

Al fine di consentire il potenziamento del trasporto regionale su questa linea si conferma la necessità di realizzare i seguenti interventi:

- realizzazione del 3° binario o quadruplicamento della tratta Bivio Renai-Cascine (di circa 6 km.) per fluidificare la Firenze-Empoli oggi in parte a due binari e in parte a quattro binari. Costo previsto 40 milioni di euro;
- realizzazione del quadruplicamento della tratta San Miniatello-Empoli di circa 6 km., per un costo stimato di 50 milioni di euro;
- velocizzazione della linea nel tratto Empoli - Pisa, per incrementare la velocità a 160-180 km/h, costo previsto 20 milioni di euro.

Si conferma la necessità di realizzare entro il 2011 i necessari studi di fattibilità da parte di RFI per il conseguente inserimento degli interventi sopra elencati nel prossimo Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

▪ Linea ferroviaria Empoli-Siena-Chiusi:

Si conferma la necessità prioritaria della realizzazione del raddoppio del tratto Empoli-Granaiolo, già studiato a livello preliminare, al fine di servire con maggiore frequenza il bacino della Val d'Elsa recuperando una utenza potenziale. Il costo dell'intervento è previsto in 40 milioni di euro.

Si conferma pertanto la necessità dell'inserimento dell' intervento nel prossimo Contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Si conferma inoltre la necessità di approfondire, tramite progetto preliminare, da predisporre a cura di RFI entro il 2011, il raddoppio della tratta Poggibonsi-Siena, per l'elettrificazione dell'intera linea Empoli-Siena e per la velocizzazione della linea Siena-Chiusi con adeguamento in sede. Entro il 2012 sarà definito il programma per il completamento della progettazione e del finanziamento.

▪ Altri interventi ferroviari:

Al fine di conseguire un miglioramento tecnologico e funzionale della rete ferroviaria toscana si conferma la necessità di realizzare i seguenti ulteriori interventi:

- Nuovo Impianto ACC relativo alle stazioni di Livorno Centrale-Livorno Calambrone e porto e banalizzazione dei 3 binari Livorno Centrale-Livorno Calambrone, costo 50 milioni di euro;
- Pistoia sottopassaggio a servizio del 3° marciapiede e parcheggio scambiatore, costo 5 milioni di euro;
- Lucca nuovo apparato di stazione e riordino stazione in relazione a trasferimento scalo merci a Porcari-Tassignano, costo 15 milioni di euro;
- SCC telecomando linea Firenze Rifredi - Empoli, costo 10 milioni di euro;
- Campiglia sottopassaggio e marciapiede a servizio della Campiglia-Piombino, costo 6 milioni di euro;
- Pisa-Bivio Mortellini realizzazione scavalco per miglioramento traffico Viaggiatori nord-sud Pisa-Livorno (in corso procedura di VIA), costo 50 milioni di euro;
- Riqualficazione della linea ferroviaria Faentina, per consentire il transito dei treni merci approfondendo l'ipotesi di interconnessione con la nuova linea AV/AC in comune di Scarperia a seguito dell'approfondimento congiunto di cui al punto 1 dell'art. 2 della presente intesa, anche con riferimento agli impegni assunti nel protocollo d'intesa, tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, TAV, Regione Toscana e Enti locali interessati, del 24 aprile 1997, per un importo, aggiornato con l'accordo del 15 febbraio 2001, di 31 milioni di euro;
- Raddoppio linea ferroviaria Pistoia-Lucca nella tratta Lucca-Pisa, costo 80 milioni di euro;
- riattivazione della stazione marittima Portovecchio a servizio passeggeri e ripristino dei collegamenti con Livorno Centrale e Livorno Calabrone in riferimento all'Accordo Quadro di cui nelle premesse.

▪ Connessione ferroviaria Arezzo-San Sepolcro:

Si conferma la necessità di predisporre lo studio di fattibilità, coordinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il coinvolgimento delle Regioni Toscana e Umbria, di una nuova ferrovia di circa 20 Km che colleghi la stazione di Arezzo con la stazione di testata di F.C.U. a Sansepolcro. L'intervento consentirebbe di sviluppare sensibilmente le potenzialità di F.C.U., assicurando all'Umbria centro-settentrionale ed ai territori della provincia di Arezzo collegamenti ferroviari rapidi con il sistema dell'Alta Velocità.

Quest'opera si inserisce tra le esigenze del sistema ferroviario delle Regioni del Centro Italia (Toscana, Umbria, Marche e Lazio), anche in relazione agli interventi di potenziamento e velocizzazione dell'arco ferroviario Roma-Orte-Terni-Foligno-Perugia-Terontola-Firenze, ed in particolare della linea Foligno-Terontola, che permetterebbero di dare concretezza al requisito di integrazione e complementarietà delle reti ferroviarie ad alta velocità con quelle convenzionali, nella prospettiva di un equilibrato sviluppo di entrambe.

### **Corridoi autostradali e stradali**

▪ Variante di Valico dell'Autostrada A1:

In attuazione delle convenzioni già stipulate tra ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.A. sono in corso i lavori di realizzazione della Variante di Valico e della 3° corsia nel tratto Firenze Nord - Firenze Sud.

Il progetto definitivo della Bretella di Firenzuola, opera connessa alla Variante di Valico, è attualmente all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

In merito al progetto definitivo del potenziamento a tre corsie del tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord, recentemente approvato, è in corso l'istituzione del Comitato di Controllo dei lavori previsto dall'atto finale della Conferenza di servizi di approvazione, esteso agli Enti Locali interessati.

Il 26 gennaio 2011 sono stati avviati i lavori del lotto 0.

E' attualmente aperta la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo del potenziamento a tre corsie del tratto Firenze sud - Incisa di Val d'Arno.

Autostrade per l'Italia ha presentato all'ANAS, nel rispetto della convenzione del 12 ottobre 2007, il progetto preliminare del tratto Incisa-Valdarno dell'A 1, che è stato approvato in linea tecnica dall'ANAS il 3 febbraio 2011, disponendo che Autostrade per l'Italia sviluppi la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale.

La convenzione ANAS-Autostrade per l'Italia del 12 ottobre 2007 prevede inoltre, nell'ambito degli "Altri investimenti", la progettazione e realizzazione del nuovo svincolo di Arezzo dell'Autostrada A 1, l'interconnessione con la E 78 Fano-Grosseto e i raccordi di adduzione, su cui la Regione si è dichiarata disponibile a collaborare per la rapida definizione della migliore soluzione progettuale.

Per tutti gli interventi di competenza di Autostrade per l'Italia che interessano il territorio toscano è stato concordato, negli incontri del 20 gennaio 2011 e del 10 marzo 2011 tra Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Presidente della Regione Toscana, ANAS e Autostrade per l'Italia, di procedere alla definizione di un protocollo d'intesa allargato agli Enti locali interessati al fine della rapida attuazione degli impegni assunti da Autostrade per l'Italia con la convenzione del 12 ottobre 2007.

▪ Corridoio Tirrenico: completamento autostrada A12 Cecina-Civitavecchia:

L'intesa generale quadro sulle infrastrutture di trasporto tra Governo e Regione Toscana del 22 gennaio 2010 ha confermato gli impegni assunti in sede di approvazione del CIPE del 18 dicembre 2008.

E' attualmente in corso la progettazione definitiva dell'intero tratto tra San Pietro in Palazzi, in Comune di Cecina, e Civitavecchia.

Sullo schema di convenzione ANAS-SAT del marzo 2009 si è espresso il CIPE nelle sedute del 13 maggio 2010 e del 22 luglio 2010.

Il 24 novembre 2010 è stata firmata tra ANAS e SAT la Convenzione per la realizzazione e gestione dell'opera, con gli adeguamenti prescritti dalla deliberazione del CIPE n. 78 del 22 luglio 2010.

A seguito delle nuove condizioni di sostenibilità finanziaria dell'opera contenute nella delibera CIPE SAT sembra ora rivalutare le scelte per la progettazione definitiva.

SAT sta valutando, oltre a soluzioni coerenti con il progetto preliminare approvato dal CIPE il 18 dicembre 2008 e con le relative prescrizioni, altre soluzioni tese ad utilizzare maggiormente l'attuale sede dell'Aurelia a sud di Grosseto, come sede dell'autostrada; occorre evidenziare che tale principio non è in contrasto con l'idea regionale di tenersi il più possibile nel corridoio dell'attuale Aurelia, espressa anche nelle proposte del 2003 in cui si individuavano e confrontavano più soluzioni comprendenti anche quella di ampliamento della sede dell'Aurelia.

Il progetto preliminare approvato prevedeva di discostarsi dall'Aurelia sostanzialmente in due tratti: uno piuttosto breve, in Comune di Magliano in Toscana, per non interferire con il nucleo abitato di Collecchio, rientrando nel perimetro del Parco Regionale della Maremma e porta del parco stesso, e l'altro, della lunghezza di circa venticinque chilometri, in Comune di Orbetello, per non interferire con gli insediamenti di Fonteblanda, Albinia, Orbetello Scalo e con il promontorio di Ansedonia.

La soluzione approvata prevede anche interventi di collegamento con i porti, i raccordi con la viabilità locale e l'adeguamento dell'attuale Aurelia a sud di Grosseto, con il ruolo di *strada parco*".

SAT sta predisponendo, con il progetto definitivo, soluzioni diverse da quelle approvate, tese ad utilizzare maggiormente il sedime dell'attuale Aurelia per la sede autostradale, anche in conseguenza delle nuove condizioni di sostenibilità finanziaria.

È necessario che queste nuove soluzioni siano accompagnate dalle opportune dimostrazioni che consentano la valutazione degli effetti territoriali, ambientali, sociali, economici e sulla salute umana, nonché adeguati livelli di sicurezza.

Ciò potrà avvenire anche attraverso un nuovo studio di impatto ambientale che probabilmente si renderà necessario per una nuova Valutazione di impatto ambientale.

La Regione opererà, nelle fasi previste per l'espressione del proprio parere sul progetto definitivo, in stretto rapporto con gli enti locali interessati per esaminare gli atti progettuali e gli effetti prevedibili.

Occorre definire contestualmente le modalità di realizzazione delle opere connesse, di raccordo con i porti e con la viabilità locale, particolarmente necessaria a sud di Grosseto, dove l'Aurelia costituisce l'unica viabilità di collegamento tra i centri abitati costieri.

Tra queste rientra il lotto 0 Maroccone-Chioma della Variante Aurelia, per una spesa di 231,5 milioni di euro, come risultante dalla deliberazione CIPE del 18 dicembre 2008, di approvazione del progetto preliminare, che mette l'opera a carico del piano finanziario di SAT. Tale costo sembra essere lievitato a valori dell'ordine di 350 milioni, secondo dati ANAS.

Tra le opere connesse poste dalla stessa delibera CIPE a carico di SAT vi è anche la viabilità di penetrazione al Porto di Piombino, per la quale è stato firmato, l'11 dicembre 2010, un protocollo d'intesa tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'ambiente, Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino, Autorità portuale, ANAS, SAT e Camera di Commercio che definisce gli impegni a carico di SAT e impegna il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a definire il quadro degli impegni finanziari per il completamento dell'opera, nel tratto tra Gagno e Poggio Batteria, con disponibilità della Regione Toscana a reperire 20 milioni di euro; in questo quadro si può prevedere indicativamente un impegno dello Stato di 25 milioni di euro.

La tabella 1 allegata al presente atto riporta, per l'intero intervento di completamento dell'Autostrada tirrenica, l'unico costo ufficiale ad oggi disponibile, individuato dalla delibera del CIPE del 18 dicembre 2008 sul progetto preliminare. Tale costo risulterà molto più basso a seguito della presentazione del progetto e dovrà essere ridefinito a seguito delle prescrizioni che saranno definite in fase di approvazione.

▪ **Potenziamento Autostrada A11:**

Si richiamano lo studio di prefattibilità, predisposto da Autostrade per l'Italia S.p.A., della Terza corsia dell'autostrada A11 nel tratto Firenze - Pistoia, in cui si riscontrano consistenti volumi di traffico, e l'avvenuto inserimento dell'intervento, per il tratto Firenze-Montecatini, nella Convenzione unica ANAS e Autostrade per l'Italia del 12 ottobre 2007.

Le Parti concordano sulla necessità di valutare, nel quadro dell'intervento, soluzioni che consentano di migliorare l'adduzione alle stazioni esistenti, il nuovo svincolo di Pistoia Chiazano e l'eventuale nuovo svincolo di Prato Centro, con prosecuzione della Terza corsia fino alla località Vasone in Comune di Buggiano con nuovo svincolo.

Autostrade per l'Italia ha presentato all'ANAS il progetto preliminare del tratto Firenze-Pistoia, che è stato approvato in linea tecnica dall'ANAS il 3 febbraio 2011, disponendo che Autostrade per l'Italia sviluppi la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale.

La Giunta Regione ha proposto al Consiglio Regionale l'integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale per il Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, con prescrizioni riferite al sistema infrastrutturale interessato.

Per quanto riguarda la riorganizzazione dello svincolo di Montecatini si confermano gli impegni assunti per l'adeguamento dello svincolo, con riferimento all'Accordo di Programma Quadro del 24 maggio 2000.

▪ Potenziamento Autostrada A12:

Per quanto riguarda il potenziamento dell'Autostrada A12 tra Viareggio e la Regione Liguria, le Parti sono in attesa del procedimento di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 modificato con D.P.R. 383/94, comprendente anche le opere di raccordo con i porti, i complessi ospedalieri, i bacini marmiferi e la viabilità locale.

▪ Collegamento Grosseto-Fano E78:

Governo e Regione Toscana hanno concordato sulla necessità, espressa con le Regioni Umbria e Marche, della completa realizzazione, quale intervento prioritario strategico, del corridoio "dei due Mari" Grosseto-Fano, riconoscendo l'esigenza prioritaria della realizzazione del tratto Grosseto-Nodo di Arezzo a carico delle risorse finanziarie statali, nell'ambito della programmazione nazionale.

A tal fine si riepilogano e aggiornano gli impegni assunti e i relativi interventi:

Tratto Grosseto - Siena:

- sono aperti al traffico i lotti 1, 2 ed 11;
- sono in corso i lavori sui lotti 3 e 10 e la loro conclusione è prevista entro l'estate 2011;
- il progetto definitivo dei lotti 5, 6, 7 e 8, per un importo di 271,12 milioni di euro, è stato approvato dal CIPE nell'agosto del 2007 ed è terminata la procedura di appalto dei lavori, con il decreto di aggiudicazione del febbraio 2011;
- per quanto riguarda il progetto dello svincolo di Paganico, dell'importo previsto di 20 milioni di Euro, è stato approvato ed è in corso la procedura di appalto;
- il progetto definitivo del lotto 9, dell'importo aggiornato di 145 milioni di euro, dell'estesa di km 11+800 (dal Km 41+600 al Km 53+400), completamente ricadente in Provincia di Siena e interessante i territori dei comuni di Monticiano e di Monteroni d'Arbia., è in attesa dell'approvazione del CIPE, essendo completata la procedura istruttoria prevista dal Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163, ai fini dell'approvazione e finanziamento delle opere;
- il progetto definitivo del lotto 4 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di ANAS il 29 marzo 2011 per l'avvio delle procedure di approvazione da parte del CIPE, tramite la Conferenza istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il costo complessivo è pari a 96,90 milioni di euro.

Tratto Siena - Bettolle:

- progettazione preliminare in corso del lotto 0 Siena – Ruffolo, per un importo previsto di 90 milioni di euro;
- è in corso la procedura di approvazione del progetto relativo al sovrappasso ferroviario di Pian delle Cortine ed alla realizzazione della nuova uscita per l'impianto di compostaggio per un importo di 5,1 milioni di Euro.

Tratto Monte San Savino - Palazzo del Pero:

- il progetto preliminare del lotto San Zeno - Santa Maria delle Grazie, compreso il tratto tra raccordo di Battifolle e lo svincolo di Arezzo, per un importo di 166 milioni di euro è all'esame dell'ANAS;
- il progetto preliminare del lotto Santa Maria delle Grazie - Palazzo del Pero, per un importo di 117 milioni di euro, è all'esame dell'ANAS;

- ANAS è incaricata di predisporre la progettazione preliminare del raccordo tra il casello autostradale A1 di Monte San Savino e San Zeno, tramite adeguamento della viabilità esistente, per un costo previsto di 70 milioni di euro.

Per il tratto Rigomagno - Monte San Savino sono necessari ulteriori approfondimenti e si ritiene nel frattempo opportuno prevedere idonei collegamenti ad interconnessione diretta con gli svincoli dell'Autostrada A1 di Valdichiana e di Monte San Savino.

Per quanto riguarda il completamento del tratto Ville di Monterchi - E 45 il tavolo tecnico ha concluso il suo lavoro di valutazione dei due tracciati proposti dalle regioni interessate con l'individuazione del tracciato che si sviluppa prevalentemente nella Regione Umbria; il tracciato prescelto ha un costo complessivo indicativo di 322 milioni di euro, di cui circa 100 per il tratto in territorio toscano.

Governo e Regione Toscana hanno concordato, nell'intesa del 22 gennaio 2010, sulla necessità della completa messa in esercizio del tratto Grosseto - Siena entro il 2013, con le sole esclusioni dei tratti relativi alla galleria di Casal di Pari per i quali i lavori dovranno essere in corso.

È in corso il tavolo tecnico per valutare proposte di finanza di progetto, avanzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si avvarrà a tal fine dell'ANAS, per la realizzazione del suddetto itinerario, con particolare riferimento al tratto tra il Nodo di Arezzo, e l'autostrada A14, con i necessari adeguamenti della viabilità locale e compatibilmente con i caratteri ambientali e paesaggistici dei territori interessati.

Negli incontri del 20 gennaio 2011 e del 10 marzo 2011 è stata condivisa da Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Presidente della Regione Toscana e ANAS l'esigenza di finanziare urgentemente i progetti definitivi dei lotti 4 e 9 del tratto Siena-Grosseto, ritenendo che il completo finanziamento di questo tratto potrà costituire anche un importante volano per ipotesi di finanza di progetto per l'intera arteria.

▪ Potenziamento del sistema di viabilità per l'attraversamento dei valichi appenninici tosco-emiliani:

Si confermano gli impegni assunti per il completamento delle progettazioni per il potenziamento dei valichi appenninici delle strade statali per un importo complessivo di 1042 milioni di euro con le relative approvazioni ed avvio dei lavori per i seguenti interventi:

1. SS 62 della Cisa e SS 63 del Cerreto:

- Nodo di Aulla, per un importo attualizzato di 160 milioni di euro, con progettazione preliminare in corso comprendente anche il collegamento con l'abitato di Terrarossa in Comune di Licciana Nardi;

- collegamento con Fivizzano tratto dal Km. 12 al Km. 14,400, per un importo attualizzato di 20 milioni di euro (progettazione definitiva completata, in attesa di approvazione da parte del CIPE);

2. SS 12 dell'Abetone e del Brennero:

- viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est, per un importo attualizzato di 200 milioni di euro con progetto preliminare e definitivo da adeguare tenendo conto degli studi elaborati dalla Provincia di Lucca.

Le Parti considerano l'intervento di valenza strategica per la mobilità della Piana Lucchese ed esprimono la volontà di attuare il Protocollo d'Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Regione Toscana, Provincia di Lucca, Comune di Lucca e Comune di Capannori, firmato il 14 aprile 2011, rispettando i tempi in esso previsti per la definizione progettuale condivisa e completa degli interventi connessi e accessori necessari così riepilogabili: asse ovest-est e asse est-ovest, diramazione SS 12 con nuovo ponte sul fiume Serchio, asse nord-sud e l'adeguamento della SS 12 definito

in accordo con la Provincia di Lucca ed i Comuni interessati, viabilità di collegamento fra Carraia e casello A11 del Frizzone (adeguamento di via del Rogio), collegamento con Via di Sottomonte, valutando anche il collegamento tra il Frizzone e la circonvallazione di Altopascio, sovrappasso ferroviario area ex scalo merci di Lucca e collegamento con viabilità esistente.

- variante al centro abitato di Ponte a Serraglio in Comune di Bagni di Lucca per un importo di 30 milioni di euro (progettazione definitiva in corso);
- variante al centro abitato dell'Abetone, per un importo attualizzato di 40 milioni di euro (progetto preliminare in corso);

3. SS 64 Porrettana: tratto toscano - confine regionale, per un importo attualizzato di 320 milioni di euro (progettazione definitiva ultimata);
4. SS 67 Tosco Romagnola: terzo lotto San Francesco – Dicomano, per un importo attualizzato di 192 milioni di euro (progettazione definitiva in corso) e riqualificazione viabilità provinciale riva sinistra d'Arno tra Pontassieve e Firenze per destinarla a nuova sede della SS 67 con declassamento dell'attuale, per un importo attualizzato di 80 milioni di euro (progettazione preliminare ponti di Vallina terminata, progettazione definitiva in corso, ipotizzato finanziamento parziale di circa 25 milioni di euro, come opera connessa al potenziamento a tre corsie dell'Autostrada A1, tratto Firenze sud - Incisa di Val d'Arno).

▪ Interventi per il territorio di Prato:

Le parti, nel riconoscere il ruolo strategico del territorio di Prato nell'ambito del più ampio sistema infrastrutturale regionale e nazionale, concordano sull'opportunità di avviare tutte le azioni ritenute necessarie al fine della definizione di un quadro omogeneo di interventi volti all'adeguamento ed al potenziamento dell'attuale rete stradale e ferroviaria di collegamento con tutti i sistemi produttivi economici presenti.

A tal fine, il Ministero delle Infrastrutture, di concerto con la Regione, svilupperanno, entro 60 gg. dalla sottoscrizione del presente Atto, un Piano dettagliato delle opere da programmare sia in ordine alle fasi progettuali e realizzative, sia ai profili di carattere finanziario.

### **Hub portuali e interportuali**

▪ Porto di Livorno

Per il porto di Livorno è stato concordato di adottare il Piano Regolatore Portuale, nell'ambito delle procedure previste dalla legge 84/1994 e nel quadro della normativa di governo del territorio di cui alla legge regionale 1/2005.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale consentirà la riorganizzazione degli spazi operativi per specializzazioni funzionali in grado di ottimizzare il livello delle funzioni logistiche portuali, l'ampliamento a mare, le nuove infrastrutture, ed in particolare la realizzazione a Nord della Piattaforma Europa, che assume valore strategico per il rilancio e la competitività del sistema portuale e della piattaforma logistica costiera, comprese le opere di interconnessione infrastrutturale richiamate nella presente intesa.

La Piattaforma Europa, per cui sarà previsto lo studio della nuova diga foranea a supporto dello sviluppo evolutivo del porto, rappresenta per il porto molteplici opportunità :

- la realizzazione, a step intermedi, del nuovo terminal contenitori con profondità adeguate alle nuove navi progetto, e congrua infrastruttura ferroviaria a servizio;
- la realizzazione del nuovo terminal RoRo pax, in linea con le tendenze evolutive del settore e le grandi opportunità offerte dai traffici della autostrade del mare ;
- l'innalzamento dei livelli di sicurezza del porto attraverso la opportuna delocalizzazione delle attività /traffici pericolosi ed impattanti.



Avvio dei lavori, previo finanziamento dei lotti funzionali, della Piattaforma Europa per un importo complessivo stimato di 500 milioni di euro entro il 2013.

Si confermano gli impegni per dare attuazione alle rimanenti opere del vigente piano regolatore portuale in coerenza con il Programma Operativo Triennale., per un importo complessivo di 62 milioni di euro, con particolare riferimento alle operazioni di escavo dei fondali.

Necessità di potenziare il sistema delle idrovie interne tra porto di Livorno, Scolmatore d'Arno e Canale Navicelli, in collegamento con la Darsena Pisana, con i necessari interventi alla foce dello scolmatore.

#### ▪ Porto di Piombino

Con il Piano triennale delle opere marittime, l'Accordo di Programma Quadro del 21 dicembre 2007 riguardante le bonifiche dei SIN di Piombino e Napoli – Bagnoli - Coroglio e lo sviluppo infrastrutturale di Piombino, l'approvazione da parte del CIPE nella seduta del 18 dicembre 2008 del progetto preliminare dell'Autostrada A12 tratto Rosignano-Civitavecchia, e tutti gli atti conseguenti il nuovo Piano Regolatore Portuale adottato dall'Autorità Portuale, l'Accordo di Programma del 18 dicembre 2008 sulle bonifiche a terra, si sono create le premesse per:

- collegare direttamente il Porto di Piombino con il prolungamento della SS 398 fino alle banchine portuali tramite la progettazione e la realizzazione della strada a carico della Società Autostrada Tirrenica nell'ambito della realizzazione dell'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia (vedere riferimento al protocollo d'intesa dell'11 dicembre 2010 riportato nel paragrafo relativo al Corridoio Tirrenico: completamento autostrada A12 Cecina-Civitavecchia);
- realizzare interventi di messa in sicurezza, bonifica, dragaggi e primi banchinamenti in linea con la pianificazione vigente;
- realizzare più ampi e necessari, ancorché non esaustivi, interventi di messa in sicurezza e bonifica dell'intera area portuale di Piombino.

Si conferma la necessità di pervenire rapidamente all'approvazione del nuovo PRP del Porto di Piombino al momento all'esame della Commissione VIA per dare continuità all'azione di realizzazione degli interventi infrastrutturali programmati, previsti nell'ambito dell' Accordo di Programma Quadro e dell' Accordo di Programma sopra richiamati sottoscritti dai Ministeri delle Infrastrutture e trasporti, dell'Ambiente, dello Sviluppo economico e dalla Presidenza del Consiglio oltre a Regione Toscana, Enti Locali ed Autorità Portuale di Piombino.

Progetti prioritari:

- banchina ed area operativa in attuazione PRP per un importo pari a 25 milioni di euro;
- infrastrutturazione ferroviaria a servizio dell'area variante 2 interconnessa con raccordi ferroviari industriali e rete nazionale per un importo pari a 10 milioni di euro;
- realizzazione degli interventi programmatici previsti in attuazione dell' Accordo di Programma Quadro e dell'Accordo di Programma sopra richiamati per i quali emerge, allo stato attuale, una carenza di copertura finanziaria di 30 milioni di euro rispetto agli originali quadri economici.

#### ▪ Porti di Portoferraio e Rio Marina

Sulla base degli indirizzi condivisi tra Autorità Portuale, Regione ed Enti Locali risulta necessario il miglioramento dell'accessibilità e dell'infrastrutturazione portuale nonché dei servizi di accoglienza ai passeggeri dei due porti di Portoferraio e Rio Marina. Si conferma la necessità di realizzare i seguenti progetti prioritari oggetto delle pianificazioni in corso:

- terminal passeggeri, stazione marittima, parcheggi ed adeguamento viabilità a Portoferraio per un importo pari a 12 milioni di euro;
- interventi per la viabilità e le infrastrutture portuali a Rio Marina per un importo pari a 21 milioni di euro;
- adeguamento ed ottimizzazione terminal ed accosto navi da crociera a Portoferraio per un importo pari a 3 milioni di euro.

▪ Porto di Carrara

Per il porto di Carrara si conferma la volontà che Ministeri interessati, Regione, Enti Locali ed Autorità Portuale collaborino nel quadro della normativa di settore e di governo del territorio al fine di riavviare le procedure per l'approvazione del piano regolatore portuale ed alla successiva celere attuazione nell'ambito dei finanziamenti previsti, in attuazione del protocollo di intesa sottoscritto il 10 luglio 2008 di cui in premessa.

▪ Scolmatore d'Arno

Nell'ambito degli interventi per gli Hub Portuali la Regione Toscana ha previsto gli interventi di adeguamento dello Scolmatore d'Arno per la sicurezza idraulica e la sua navigabilità ed è stato approvato il progetto preliminare comprensivo di tutte le opere necessarie per l'adeguamento del canale e la costruzione della Darsena presso l' Interporto di Guasticce. L'opera ha un costo complessivo di 198,4 milioni di euro.

La Regione Toscana ha stipulato un Accordo di Programma con gli Enti territoriali e gli Enti preposti alla tutela territoriale competenti per avviare un primo stralcio funzionale dei lavori per un importo indicativo di 55 milioni di euro. L'Accordo è oggi in fase di rimodulazione. Si conferma la necessità di sviluppare , oltre alle opere necessarie per migliorare le condizioni di sicurezza idraulica, la sistemazione della foce del canale Scolmatore come elemento di salvaguardia idraulica, consentendo un diverso sbocco a mare del canale Navicelli, in coerenza con il nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Livorno, oggi ormai definito e in linea con le esigenze di navigabilità.

▪ Canale Navicelli

Il Canale Navicelli riveste una importanza strategica in quanto collega la Darsena Toscana nel porto di Livorno alla Darsena Pisana e riveste una importanza strategica dal punto di vista logistico in quanto connesso o in prossimità delle principali infrastrutture dell'area.

Al fine di garantire il completo adeguamento del canale si conferma la necessità di prevedere una serie di interventi tra cui uno immediato di adeguamento per la funzionalità del canale per complessivi 25 milioni di euro.

La Regione Toscana ha garantito il trasferimento dei fondi al Comune di Pisa per le funzioni attribuite ed ha previsto nel 2009 un finanziamento urgente per investimenti pari a 2,4 milioni di euro per l'adeguamento e la funzionalità del canale.

▪ Raccordi ferroviari Livorno - Pisa

Sulla base dello studio di fattibilità predisposto da R.F.I. che prevede una serie di raccordi ferroviari in grado di dotare il porto di Livorno di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci, a partire dalla Darsena Toscana, e di collegarle più funzionalmente con la linea ferroviaria Tirrenica, con l'Interporto di Guasticce, con la linea Pisa - Collesalveti - Vada e con la linea Pisa - Firenze, per una spesa complessiva di 252 milioni di euro

La Regione Toscana compartecipa con R.F.I. alla spesa per 33 milioni di euro con fondi FESR nel rispetto delle seguenti condizioni per garantire l'utilizzazione dei fondi comunitari:

- presentazione al Ministero dell'Ambiente degli elaborati per autorizzazione alla bonifica dei siti inquinati entro agosto 2011;

- progettazione definitiva entro 2011;
- approvazione del progetto e appalto dei lavori entro il 2012;
- avvio dei lavori entro febbraio 2013 e ultimazione entro aprile 2015 per il primo stralcio comprendente le strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana e il collegamento diretto della Darsena Toscana con la linea Roma-Genova lato Pisa;
- avvio dei lavori per il secondo stralcio comprendente il collegamento Guasticce Collesalvetti entro il 2013 e ultimazione entro il 2016.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna ad attuare le azioni necessarie per il rispetto delle condizioni sopra indicate al fine di programmare le relative risorse, completando il finanziamento dei primi due interventi del successivo elenco integrando i 33 milioni di euro di disponibilità regionale con 7 milioni di euro da finanziare nel prossimo aggiornamento del Contratto di programma tra Ministero e FS.

Il quadro complessivo degli interventi è così costituito:

1. realizzazione di strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana idonee al carico/scarico delle merci e alla partenza dei treni (costo 20 milioni di euro);
2. realizzazione del collegamento diretto della Darsena Toscana con la linea Roma-Genova lato Pisa per l'inoltro diretto dei treni dal porto verso la linea Tirrenica (costo 20 milioni di euro);
3. collegamento di Guasticce con la Collesalvetti-Vada, lato Sud e lato Nord (costo 102 milioni di euro);
4. bretella di collegamento della Collesalvetti-Vada con la linea Firenze-Pisa (costo 80 milioni di euro);
5. opera di scavalco della linea Tirrenica nell'ambito del collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce (costo 30 milioni di euro).

▪ Interporto Amerigo Vespucci - Livorno - Guasticce: Opere varie

Confermati e assunti gli impegni per la realizzazione degli interventi di viabilità, per complessivi 26,08 milioni di euro approvati dal CIPE nella seduta del 4 ottobre 2007, i cui lavori, avviati nel luglio 2009, sono in corso di realizzazione.

Necessità di realizzare l'intervento della darsena funzionale al collegamento fluviale tra interporto e porto di Livorno per un costo pari a 16,8 milioni di euro. L'opera è inserita nell'ambito degli interventi di adeguamento del canale scolmatore d'Arno per la sicurezza idraulica ai fini della navigabilità.

▪ Interporto della Toscana centrale – Prato Gonfienti

Per un aumento della competitività si conferma la necessità di realizzare lo sviluppo dei collegamenti ferroviari e del servizio ferroviario per la fruizione da parte degli interporti toscani di Livorno-Guasticce e della Toscana centrale quali centri intermodali di interesse nazionale, nonché lo sviluppo dei collegamenti viari con la "Declassata" e la rete Autostradale. Nel quadro del potenziamento del sistema infrastrutturale a servizio dell'interporto si rende necessario completare il raddoppio della "Declassata" tra Via Marx e Via Nenni, ultimo tratto rimasto ancora ad unica carreggiata, per un importo stimato in 16 milioni di euro, con fondi statali da individuare.

### **Sistema urbano e metropolitano – Nodo di Firenze**

- Nodo ferroviario linea AC/AV comprendente il sottoattraversamento ferroviario, la nuova stazione AV, l'opera di scavalco e interventi connessi e ulteriori fermate metropolitane:

Realizzazione del nodo ferroviario di Firenze, già previsto dai precedenti accordi, comprendente il sottoattraversamento ferroviario, la nuova stazione AV/AC, e l'opera di

scavalco di Rifredi, i cui progetti definitivi sono stati approvati, insieme alle opere connesse ed accessorie.

I lavori delle opere principali, posti in appalto da Rete Ferroviaria Italiana il 4 gennaio 2006 per un importo complessivo di 915 milioni di euro, sono stati aggiudicati e iniziati per la parte dello scavalco (lotto 1) e per la opere propedeutiche del sottoattraversamento e della stazione (lotto 2). Il costo complessivo dei lavori comprese le opere principali, le opere connesse e le opere accessorie è pari a 1.300 milioni di euro.

Stato dei lavori Scavalco – Cantiere Firenze Castello / Firenze Rifredi:

Lavori consegnati il 2/2/2009 – ultimazione prevista entro dicembre 2011.

In data 14 febbraio 2011 è stata attivata la prima fase dell'opera di Scavalco (binari del cosiddetto Passante Mercè); è in corso la realizzazione del rilevato della Bretella ferroviaria per Santa Maria Novella.

Sono in corso di realizzazione le lavorazioni inerenti la Galleria Artificiale sede del futuro Passante AV ed il Pozzo di arrivo fresa.

Stato dei lavori Stazione AV - area ex Macelli Belfiore:

Le opere propedeutiche – avviate a maggio 2009 e terminate ad ottobre 2010 - hanno previsto la demolizione di alcune preesistenze nell'area ex Macelli, la bonifica ambientale dell'area dove sorgerà la nuova stazione AV e la realizzazione del corridoio attrezzato: infrastruttura per il traffico bimodale (gomma/ferro) per l'approvvigionamento dei materiali per il cantiere e l'allontanamento su treno del materiale di scavo del camerone.

I lavori relativi alla realizzazione della stazione AV sono stati consegnati ad ottobre 2010 e il termine è previsto per agosto 2015 (attivazione), con ultimazione a settembre 2016. Al momento è in corso l'esecuzione dei diaframmi del camerone a seguito dell'effettuazione dei diaframmi prova.

È in fase di completamento l'attrezzaggio dell'area di cantiere con la realizzazione degli impianti di betonaggio, il montaggio delle gru che serviranno per allontanare le terre su ferro, oltre il completamento del campo base dove alloggeranno le maestranze (area ex-Centrale del Latte).

Stato dei lavori Passante AV - Campo di Marte: Lavori iniziati il 10 marzo 2010 – ultimazione prevista 2015.

Sono in corso le lavorazioni necessarie per la realizzazione del pozzo lancio fresa, dove verrà assemblata l'attrezzatura per lo scavo del Passante.

In particolare è in corso la realizzazione dei diaframmi della trincea di approccio alla galleria, mentre sono stati ultimati quelli relativi alla Galleria Artificiale del futuro Passante AV.

I lavori di messa in sicurezza del Torrente Mugnone per l'adeguamento nel tratto a valle della stazione fino alla confluenza in Arno, quale opera connessa da realizzare prima dell'entrata in esercizio della stazione, sono in corso. Il Comune di Firenze ha inserito l'onere nel quadro degli impegni finanziari messi a sua disposizione con l'accordo del 2003, la Regione ha contribuito mettendo a disposizione del Comune 14 milioni di euro con fondi CIPE. È ora necessario e urgente provvedere al finanziamento dell'incremento di costo di circa 20,3 milioni di euro, con integrazione IVA.

Le Parti concordano sulla necessità urgente di completare il quadro degli interventi di potenziamento ferroviario metropolitano, per un costo aggiuntivo di 50 milioni di euro, comprendente le nuove fermate di San Donnino (parte relativa al passaggio pedonale sull'Arno), Le Cure 2° stralcio, Prato: La Querce-Le Macine, Mazzone- Montemurlo, Pistoia: Sant'Agostino, Pistoia Ovest e Capostrada, Firenze San Salvi, Fiesole Girone; Fermata di Nuovo Ospedale (Comuni di Montevarchi e S. Giovanni Valdarno), Fermata di Veroni-Distretto scolastico (Comune di Pontassieve), Fermata di S. Francesco sud (Comune di Pelago), adeguamento Stazione di Rufina; nel quadro di questi interventi dovranno essere

realizzati anche gli interventi di adeguamento del bivio Olmatello, per il superamento delle criticità, in relazione ai flussi di traffico previsti per l'entrata in esercizio del servizio passeggeri sulla linea Firenze-Peretola-Osmannoro-Campi.

Con il completamento dei lavori del Nodo ferroviario fiorentino il servizio ferroviario potrà svilupparsi, utilizzando le nuove disponibilità della rete di superficie per un totale di ulteriori 224 treni al giorno. In particolare sarà possibile aumentare di quattro coppie l'ora i collegamenti tra Firenze e Prato (3 in più su Santa Maria Novella ed 1 sulla linea di cintura di Firenze, da Campo Marte a Rifredi), arrivando ad una frequenza di un treno ogni 7 minuti e 30 secondi, aumentare di una coppia l'ora i collegamenti con Pisa, nonché inserire un nuovo servizio per Peretola e Osmannoro, verso Campi, con una frequenza di due treni l'ora, a seguito del completamento degli interventi infrastrutturali, comprendenti le nuove fermate metropolitane e l'adeguamento dello svincolo di Olmatello. Infine la tratta fra Le Piagge e Porta a Prato potrà essere dedicata al servizio di tipo tranviario in piena integrazione con la rete fiorentina.

Necessità urgente di completare l'intervento con il servizio di collegamento passeggeri veloce tra le stazioni di Santa Maria Novella e AV di Belfiore, attraverso la rapida definizione da parte di RFI-Italferr del progetto definitivo sulla base delle indicazioni emerse nella Conferenza di servizi preliminare del 6 maggio 2010 in cui sono state definite le caratteristiche generali del collegamento, per una spesa individuata da Italferr in 32,4 milioni di euro, ed esaminate anche ipotesi di aggiornamento del programma di realizzazione delle fermate metropolitane da attivare a seguito dell'entrata in esercizio del sotto attraversamento AV/AC di Firenze.

È in corso la definizione, da parte di FS, Regione, Provincia e Comune di Firenze, del Piano di comunicazione e informazione sui lavori del Nodo ferroviario fiorentino, che dovrà essere finanziato da FS.

È inoltre necessario completare la definizione degli impegni, da concordare tra Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, FS, Regione, Provincia e Comune di Firenze, per la realizzazione - e il relativo finanziamento statale - delle opere finalizzate al miglioramento della viabilità nell'area fiorentina.

▪ Linea ferroviaria di collegamento tra Osmannoro e Campi Bisenzio con doppio binario a completamento della linea Firenze – Osmannoro:

In relazione al progetto definitivo redatto da Rete Ferroviaria Italiana (in base agli accordi dell'Alta Velocità) si conferma la necessità di realizzare la nuova linea ferroviaria Osmannoro-Campi necessaria per potenziare il trasporto regionale.

Il costo complessivo previsto è di 80 milioni di euro. Le parti si impegnano ad esaminare il progetto definitivo, che deve essere predisposto da RFI, entro il 2011 per appaltare ed iniziare i lavori nel 2012, in modo che risultino completati al momento dell'entrata in esercizio del sottoattraversamento e della stazione AV/AC di Firenze.

In questo ambito occorre approfondire lo studio di prefattibilità predisposto dalle Camere di Commercio di Firenze e Prato, e lo studio elaborato dalla Rete Ferroviaria Italiana, in attuazione di quanto definito dal Comitato di Vigilanza sugli accordi per il Nodo Ferroviario di Firenze del gennaio 2009, che ipotizza la prosecuzione della nuova linea avvicinandosi alla futura bretella autostradale Signa-Prato, dove si potrebbe prevedere un punto di interscambio anche con la rete tramviaria da Prato a Signa.

Si rende inoltre necessario approfondire l'ipotesi di una nuova linea tranviaria tra Prato e Firenze, come previsto nel protocollo d'intesa firmato a Prato il 15 febbraio 2011.

▪ Polo tecnologico ferroviario di Firenze Osmannoro:

Impegni assunti con i precedenti accordi e in particolare con il Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Polo Tecnologico Ferroviario dell'Osmannoro in Comune di Firenze sottoscritto il 18 maggio 2005.

Il completamento dei lavori del Centro di Dinamica Sperimentale, per l'attività di sperimentazione, sviluppo e ricerca nel campo del materiale rotabile, previsto per il 2008, per una spesa di 80 milioni di euro, da integrare per 11 milioni di euro, è in via di ultimazione.

Restano confermati gli impegni per la realizzazione dello Stabilimento di Grande Riparazione Vetture, per la manutenzione ciclica del materiale rotabile e per le manutenzioni di secondo livello..

Le opere in corso di realizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato e le risorse presenti nel territorio Toscano (Breda, Università, esperti del settore, associazioni specialistiche) determinano le condizioni ideali per lo sviluppo del Polo tecnologico dell'Osmannoro e dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, nel cui ambito verranno svolte le attività di omologazione e certificazione del materiale ferroviario, completando rapidamente la necessaria struttura organizzativa.

▪ Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca – Viareggio:

Sulla base del progetto definitivo predisposto da R.F.I. che prevede il raddoppio del tratto Pistoia - Montecatini, la velocizzazione del tratto Montecatini - Lucca e la compartecipazione al 50% al sottoattraversamento di Montecatini, oltre alla quota comunale, per una spesa complessiva di 256 milioni di euro.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna ad attuare le azioni necessarie per il rispetto delle condizioni sopra indicate al fine di programmare le relative risorse.

Il quadro complessivo degli interventi è così costituito:

1. raddoppio urgente della tratta Pistoia-Montecatini Terme, per un costo complessivo di 116 milioni di euro di cui 70 con disponibilità regionale e 46 da finanziare nel prossimo aggiornamento del Contratto di programma tra Ministero e FS, come richiesto anche dall'A.D. di FS con nota del novembre 2010;
2. velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca ed opere sostitutive dei passaggi a livello (costo 60 milioni di euro), comunque funzionali al futuro raddoppio di questa tratta;
3. sottoattraversamento di Montecatini Terme (costo 80 milioni di euro con partecipazione del Comune di Montecatini Terme).

La Regione Toscana, per il raddoppio del tratto Pistoia-Montecatini, compartecipa con R.F.I. alla spesa per 70 milioni di euro, valutando l'utilizzazione dei fondi regionali, nel rispetto delle seguenti condizioni:

- predisposizione degli atti necessari da parte di R.F.I. per il riconoscimento del finanziamento e per l'approvazione del progetto e appalto dei lavori entro il 2011.
- avvio dei lavori entro 2012 e ultimazione entro il 2015.

Si conferma la necessità che sia predisposto a cura di RFI il progetto preliminare del potenziamento della tratta Lucca - Viareggio entro il 2011.

▪ Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze (tramvia fiorentina):

Le Parti prendono atto della Decisione della Commissione Europea del 16/11/2010 in merito alla notifica di grande progetto per cui deve essere garantito il rispetto della tempistica definita in merito all'utilizzo delle risorse dei programmi comunitari".

Per la linea 1: i lavori sono ultimati e la linea è stata messa in esercizio;

Per la linea 2 e 3.1: in fase di avvio i lavori.

Si confermano, relativamente al secondo lotto della linea tre (con diramazione V.le Europa), gli impegni assunti con l'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003.

Per l'esame del costo aggiornato di tale opera si rimanda alla documentazione trasmessa dal Comune di Firenze al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 30.9.2009 ai fini della partecipazione al bando di assegnazione di fondi ai sensi della L. 211/1992 come previsto dal D.M. 16.2.2009 e D.Dirett. del 11.5.2009. Le somme a carico dello Stato sono individuabili in 180 milioni di euro.

### **Elenco interventi stradali della programmazione ANAS**

#### ▪ Adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena - Firenze

Si riscontrano particolari criticità per la definizione degli interventi definitivi nel quadro della progettazione ANAS per l'adeguamento della sezione stradale e la riorganizzazione degli svincoli per garantire idonei livelli di sicurezza, a tal fine si riportano nuovi impegni tra le Parti nella successiva Componente propositiva del presente Atto.

Costo da definire nel quadro di 350 milioni di euro indicati dall'ANAS nel Piano Decennale della viabilità 2003-2012 (inserito nel Contratto di Programma 2009 come segue: primo stralcio di 20 milioni di euro Allegato A – Tabella 1; secondo stralcio di 83,5 milioni di euro Allegato B – Tabella 2 “Ulteriori Interventi Appaltabili 2009”).

Le Parti confermano la disponibilità a valutare congiuntamente eventuali ipotesi di finanza di progetto per un intervento che individui soluzioni particolarmente attente all'inserimento nell'ambiente e nel paesaggio.

Sono in corso i lavori dell'adeguamento dello svincolo di Colle Val d'Elsa Nord, con livello di progettazione esecutivo, del costo di 6 milioni di euro (Piano ANAS 2007-2011).

Negli incontri del 20 gennaio 2011 e del 10 marzo 2011 è stato concordato da Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Presidente della Regione Toscana e ANAS di procedere ad un approfondimento tecnico tra Ministero, ANAS e Regione Toscana (approfondimento tecnico allargato alle Province di Firenze e Siena nell'incontro dell'11 aprile 2011, a cui hanno partecipato i Presidenti delle Province interessate), per valutare congiuntamente eventuali ipotesi di finanza di progetto per un intervento che individui, per il raccordo Siena-Firenze, soluzioni particolarmente attente all'inserimento nell'ambiente e nel paesaggio, che garantiscano adeguati livelli di efficienza e sicurezza dell'arteria, anche esaminando l'ipotesi di procedere a specifici accordi per coordinare gli interventi relativi al raccordo Siena-Firenze e alla Strada Regionale Firenze-Pisa-Livorno.

La Regione ha evidenziato la necessità di applicare forme di pedaggio, anche derivanti da disposizioni finanziarie nazionali, esclusivamente a seguito degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'arteria, e comunque con forme di esenzione e agevolazione per pendolari e residenti.

#### ▪ SS n. 67 Tosco Romagnola:

Stanno per iniziare i lavori relativi alle varianti in località Anchetta e Ellera, con livello di progettazione definitivo, del costo complessivo di 7,31 milioni di euro (Piano ANAS 2007-2011).

#### ▪ SS n. 1 Aurelia:

Sono in corso le procedure di appalto per l'adeguamento dello svincolo di Albinia al Km. 150+800 e della viabilità accessoria, con livello di progettazione definitivo, del costo di 18,5 milioni di euro (Piano ANAS 2007-2011).

▪ SS n.1 Aurelia Variante in Comune di Massa:

L'intervento consiste nella realizzazione di un tratto in variante di attraversamento urbano da Canalmagro a Stazione Via Carducci Raccordo Aurelia e Zona Industriale per un costo complessivo di 46 milioni di euro come da progetto preliminare redatto dal Comune di Massa.

Le Parti concordano sulla rapida realizzazione del primo lotto da Canalmagro a Stazione per un importo complessivo di **7,6** milioni di Euro (valore aggiornato ad Aprile 2009), come da progetto preliminare redatto dal Comune di Massa.

Il Comune di Massa sta predisponendo il progetto esecutivo dell'opera; la Regione Toscana, ANAS, Provincia di Massa Carrara e Comune di Massa hanno sottoscritto la convenzione per il finanziamento di tale progettazione il 25 marzo 2011.

Per il finanziamento dell'opera le Parti concordano di provvedere al relativo inserimento nel piano ANAS 2011.

▪ Adeguamento e messa in sicurezza del tratto Toscano dell'itinerario E 45 Orte - Cesena

Conferma degli interventi definiti nel quadro delle programmazioni ANAS per l'adeguamento delle caratteristiche stradali per garantire adeguati livelli di sicurezza. Costo degli interventi del tratto Toscano definito in 75 milioni di euro dalla programmazione triennale ANAS. Precisando che il primo lotto, tratto San Giustino – Pieve Santo Stefano per un importo complessivo di 29,8 milioni di euro , è già in fase di appalto, mentre il secondo lotto fino al confine regionale è inserito nella programmazione ANAS per un importo di 45 milioni di euro.

Si confermano gli impegni assunti con l'atto integrativo in data 11 novembre 2004 (in particolare la tipologia corrispondente alla categoria A di autostrada extraurbana, il mantenimento degli svincoli attualmente esistenti ma senza punti di esazione del pedaggio, l'allargamento in sede del tracciato nel Comune di Sansepolcro e con nuove ipotesi di tracciato in Comune di Pieve Santo Stefano, l'adeguamento della viabilità locale ex SS 3 bis), per l'esame di ipotesi di finanza di progetto per l'intera tratta Mestre - Orte - Civitavecchia (ex E 55 - E 45), a cui ha fatto seguito l'avvio del procedimento di localizzazione e la valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare in data 12 giugno 2009 da parte di ANAS. È in corso l'istruttoria da parte della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Ministero dell'Ambiente della Tutela del territorio ha espresso il parere per la Valutazione di Impatto Ambientale n. 558 del 21 ottobre 2010.

▪ Potenziamento dei collegamenti tra Garfagnana e Lunigiana e la costa Tirrenica

Si conferma la necessità di definire entro il 2011 uno studio di fattibilità, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la partecipazione della Regione Toscana e della Provincia di Massa Carrara, che preveda, quale intervento prioritario, l'adeguamento della Strada Statale n. 63 per i tratti non ancora adeguati tra Aulla e Fivizzano.

### **Sistema aeroportuale toscano**

La Regione Toscana conferma l'impegno alla realizzazione di interventi attraverso fondi regionali e fondi FAS assegnati ai programmi regionali, per un importo complessivo di 8 milioni di euro per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano in coerenza con la relativa decisione della Commissione Europea dell' 8 aprile 2009.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti conferma l'impegno al reperimento di ulteriori risorse necessarie per l'adeguamento e la funzionalità delle infrastrutture al fine di garantire lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano.



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna inoltre a garantire le risorse annuali per assicurare la continuità territoriale con l'Isola d'Elba.

Si conferma la necessità di favorire i processi di sinergia ed integrazione dei due maggiori aeroporti regionali di Pisa e Firenze, caratterizzati da missioni e ruoli diversi, anche attraverso misure infrastrutturali di connessione veloce, con particolare riguardo per quelle ferroviarie, tutto ciò nel quadro dello sviluppo del sistema aeroportuale toscano con le sue relazioni con i sistemi regionali contermini.

In questo quadro la Giunta Regionale ha proposto al Consiglio regionale una integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale relativa al Parco agricolo della Piana e alla qualificazione dell'aeroporto di Firenze.

### **Riepilogo delle modifiche all'8° Allegato Infrastrutture**

Nel corso della definizione dell'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica si sono svolte numerose riunioni tra Regioni e Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in cui sono state concordate delle modifiche ai relativi atti. Nelle successive fasi di approvazione dell'8° Allegato è stato stabilito, in Conferenza Unificata e al CIPE, di recepire tali modifiche.

Si riportano qui di seguito le modifiche concordate e recepite riguardanti la Toscana, che con il presente atto vengono confermate:

#### **1. modifiche al documento "Le strategie":**

- a pagina 34 aggiungere:

- nei "Sistemi ferroviari e AV/AC" i seguenti punti:
  - Potenziamento linea ferroviaria Pistoia-Lucca-Viareggio;
  - Raccordi ferroviari Livorno-Pisa.

- nei "Sistemi stradali e autostradali" il seguente punto:

Potenziamento valichi appenninici.

- a pagina 124 aggiungere nell'ultimo capoverso, dopo le parole "Istituzioni centrali e locali", la dicitura "d'intesa con le Regioni interessate".

#### **2. modifiche al documento "Tabelle e Note":**

-Tabella 1: a pagina 16, conferma dell'esclusione dell'intervento riguardante la "Tangenziale Ovest di Lucca" della "Modena-Lucca", in quanto non rientrante nella programmazione regionale;

-Tabella 1: a pagina 17, conferma della rettifica, nella prima riga di dettaglio dei "Valichi stradali Appenninici-Toscana" delle parole "Tangenziale Est" con le parole "Viabilità est di Lucca";

-Tabella 2: a pagina 31, nella seconda riga dell'Asse viario Fano-Grosseto, ultima colonna, si conferma l'aggiunta, oltre alle Regioni Umbria e Marche, della Regione Toscana;

-Tabella 3: a pagina 44, conferma dell'esclusione dell'intervento riguardante la "Tangenziale Ovest di Lucca" della "Modena-Lucca", in quanto non rientrante nella programmazione regionale;

-Tabella 3: a pagina 51, in relazione all'Hub interportuale Livorno-Guasticce, il costo di 18,94 milioni di euro dovrà essere aggiornato con il nuovo costo di 26,08 milioni di euro.

**Tabella 1**Componente storica

Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti	Ulteriori finanz.ti necessari	Copertura
rete autostradale	Completamento Corridoio Tirrenico – Autostrada A 12 Rosignano - Civitavecchia	SAT (concession)	3.787,8 (delib. CIPE 18/12/2008 su progetto preliminare)	3.787,8 (da ridimensionare a seguito delib CIPE 22/07/2010)		Privati(dati finanz. da aggiornare a seguito convenzione 24/11/2010)
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Grosseto-Siena - lotti 5-6-7-8	ANAS	271,12	271,12		Stato
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Grosseto-Siena – lotto 4	ANAS	96,90		96,90	
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Grosseto-Siena – lotto 9	ANAS	145,00		145,00	
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Siena - Bettolle– lotto 0	ANAS	90,00		90,00	
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Rigomagno-Nodo di Arezzo: Adeguamento del tratto M. S. Savino-San Zeno	ANAS	70,00		70,00	
rete stradale	E78 Fano – Grosseto:Tratto Monte San Savino – Palazzo del Pero - lotto S.Zeno-S.Maria delle Grazie compreso tratto tra raccordo di Battifolle e svincolo di Arezzo	ANAS	166,00		166,00	
rete stradale	E78 Fano – Grosseto:Tratto Monte San Savino – Palazzo del Pero - lotto S.Maria delle Grazie-Palazzo del Pero	ANAS	117,00		117,00	
rete stradale	E78 Fano – Grosseto:Tratto Nodo di Arezzo-Selci Lama: Lotto 7 Le Ville di Monterchi-Selci Lama (parte toscana)	ANAS	100,00		100,00	

rete stradale	Valichi Appenninici: SS 62 e SS 63 Nodo di Aulla	ANAS	160,00		160,00	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 62 e SS 63 Collegamento Aulla - Fivizzano	ANAS	20,00		20,00	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 12 Variante centro abitato di Abetone	ANAS	40,00		40,00	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 12 Variante centro abitato di Ponte a Serraglio Comune Bagni di Lucca	ANAS	30,00		30,00	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 12 viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est	ANAS	200,00		200,00	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 64 Porrettana Tratto toscano- confine regionale	ANAS	320,00		320,00	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 67 Tosco Romagnola – 3° lotto San Francesco - Dicomano	ANAS	192,00		192,00	
rete stradale	Raccordo Autostradale Firenze-Siena Adeguamento e messa in sicurezza (1° Stralcio)	ANAS	20,00		20,00	
rete stradale	Raccordo Autostradale Firenze-Siena Adeguamento e messa in sicurezza (2° Stralcio)	ANAS	83,50		83,50	
rete stradale	SS 67 Tosco Romagnola – Varianti in località Anchetta e Ellera	ANAS	7,31		7,31	
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 67 Tosco Romagnola – 2 ponti sul fiume Arno loc.Vallina Comune di Bagno a Ripoli	ANAS	80,00		80,00	
rete stradale	E45 Orte-Cesena	ANAS	74,8		74,8	

nodo intermodale allacci viari e ferroviari	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce	-	26,08	26,08		
nodo intermodale allacci viari e ferroviari	Hub Interportuali - intervento della darsena funzionale al collegamento fluviale tra interporto di Guasticce e porto di Livorno	-	16,80		16,80	
nodo intermodale allacci viari e ferroviari	Interporto della Toscana centrale – Prato Gonfienti: raddoppio della “Declassata” tra Via Marx e Via Nenni		16,00		16,00	
nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno – Pisa: realizzazione di strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana idonee al carico/scarico delle merci e alla partenza dei treni; e realizzazione del collegamento diretto della Darsena Toscana con la linea Roma-Genova lato Pisa per l’inoltro diretto dei treni dal porto verso la linea Tirrenica	RFI	40,00	33	7	FESR per 33- Stato- Contratto di programma FS per 7
nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno – Pisa: collegamento di Guasticce con la Collesalveti-Vada, lato Sud e lato Nord	RFI	102,00		102,00	Stato
nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno – Pisa: bretella di collegamento della Collesalveti-Vada con la linea Firenze-Pisa	RFI	80,00		80,00	Stato
nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno – Pisa: opera di scavalco della linea Tirrenica nell’ambito del collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce	RFI	30,00		30,00	Stato

rete stradale	Variante SS n.1 Aurelia in Comune di Massa	ANAS	7,6		7,6	Stato
hub portuali e idrovie interne	Canale Scolmatore d'Arno	Provincia di Pisa 1° lotto	198,4	55	143,4	Regione-EE.LL.- Vari
Idrovie interne	Canale Navicelli Opera strategica valenza regionale	Comune di Pisa	27,4	2,4	25	PAR- FAS 2007-2013
Hub portuali	Porto di Livorno Opera strategica valenza nazionale e regionale	Autorità Portuale Livorno	562		562	
Hub portuali	Porto di Piombino Opera strategica valenza nazionale e regionale	Autorità Portuale Piombino	35		35	
Hub portuali	Porto di Piombino Opera strategica valenza nazionale e regionale	Autorità Portuale Piombino – Comune Rio Marina	30		30	
Hub portuali	Porto di Portoferraio e Rio Marina Opera strategica valenza nazionale e regionale	Autorità Portuale Piombino – Comune Rio Marina	36		36	
rete ferroviaria	Corridoio Tirreno-Brennero Raddoppio Parma-La Spezia	RFI	2.303	56	2.247	Stato
rete ferroviaria	Polo tecnologico ferroviario di Firenze Osmannoro	RFI	91	80	11	Stato
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca: raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme	RFI	116	70	46	Regione per 70- Stato- Contratto di programma FS per 46
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca: velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca ed opere sostitutive dei passaggi a livello	RFI	60	-	60	Stato
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca: sottoattraversamento di Montecatini Terme	RFI	80		80	Stato

rete ferroviaria	Sistema Alta Velocità - Alta Capacità ferroviaria: Nodo di Firenze	RFI	1.300	1.300		Stato
rete ferroviaria	Fermate metropolitane degli accordi AV/AC e bivio Olmatello	RFI	50	-	50	Stato
rete ferroviaria	Collegamento veloce tra le stazioni di S.Maria Novella e della AV	RFI	32,4		32,4	Stato
rete ferroviaria	Completamento adeguamento torrente Mugnone a Firenze	RFI	20,3		20,3	Stato
rete ferroviaria	Linea ferroviaria di collegamento tra Osmannoro e Campi Bisenzio con doppio binario a completamento della linea Firenze - Osmannoro con prosecuzione fino alla futura bretella autostradale Signa-Prato	RFI	80	-	80	Stato
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Firenze-Pisa	RFI	110	-	110	Stato
rete ferroviaria	Linea ferroviaria Empoli-Siena – raddoppio tratto Empoli-Granaiolo	RFI	40	-	40	Stato
rete ferroviaria	Altri interventi ferroviari	RFI	282	-	282	Stato
Sistema Tranviario Fiorentino	Nazionale e Regionale	Comune di Firenze	1025,1	654,9	370,2	Stato, FESR Regione Comune Privati
TOTALE	-----	-----	12.868,5	6.336,3	6.532,2	-----

### Art. 3

*(Oggetto dell'integrazione: componente propositiva)*

Le Parti confermano quanto condiviso nell'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 e convengono sulla necessità di inserire nel Programma infrastrutture strategiche di cui agli articoli 161 e 163 del Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 i seguenti interventi di adeguamento e messa in sicurezza di strade funzionalmente connesse con itinerari europei nel quadro dell'integrazione delle reti TEN, utilizzando specifici finanziamenti nazionali o derivanti dalla finanza di progetto:

#### **Sistemi Stradali e Autostradali**

– **Adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze**

Richiamo degli interventi definitivi nel quadro della progettazione ANAS per l'adeguamento della sezione stradale e la riorganizzazione degli svincoli per garantire idonei livelli di sicurezza.

Costo di **350** milioni di euro indicato dall'ANAS nel Piano Decennale della viabilità 2003-2012 (inserito nel Contratto di Programma 2009 come segue: primo stralcio di 20 milioni di euro Allegato A – Tabella 1; secondo stralcio di 83,5 milioni di euro Allegato B – Tabella 2 “Ulteriori Interventi Appaltabili 2009”).

Le Parti si dichiarano disponibili a valutare congiuntamente eventuali ipotesi di finanza di progetto per un intervento che individui soluzioni particolarmente attente all'inserimento nell'ambiente e nel paesaggio, che garantiscano adeguati livelli di efficienza e sicurezza dell'arteria.

Le Parti convengono sulla necessità di applicare forme di pedaggio, anche derivanti da disposizioni finanziarie nazionali, esclusivamente a seguito degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'arteria, e comunque con forme di esenzione e agevolazione per pendolari e residenti.

Il costo degli interventi necessari per dotare l'infrastruttura dei requisiti necessari per attivare forme di finanza di progetto è indicativamente valutabile in **700** milioni di euro, compreso lo studio di fattibilità.

Le Parti convengono sulla necessità di operare con approfondimenti tecnici congiunti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana e ANAS per il coordinamento di ipotesi di finanza di progetto riguardanti il raccordo Siena-Firenze la Strada Regionale Firenze-Pisa-Livorno.

– **Adeguamento e messa in sicurezza della S.R.T. n. 68 della Val di Cecina**, tratto tra Saline di Volterra e Colle Val d'Elsa, come raccordo tra l'itinerario E 80, l'itinerario E 78 e le autostrade del mare. Costo dell'intervento **40** milioni di euro. Finanziamento da reperire attraverso il rifinanziamento della legge 376/2003.

– **Adeguamento e messa in sicurezza della S.R.T. n. 69 del Valdarno**, tratto tra il casello autostradale A1 e Ponte Mocarini, come adduzione al corridoio plurimodale europeo n.1 Palermo-Rotterdam. Costo dell'intervento **12** milioni di euro. Finanziamento per 8,4 milioni di euro da reperire attraverso il rifinanziamento della legge 376/2003, per 3,6 milioni di euro a carico della Amministrazione Provinciale di Arezzo.

Tabella 2 Componente propositiva

Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggrediente	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo	Finanziamenti	Ulteriori esigenze	Fonti di Copertura (fonti legislative ed importi)	Tiraggio anno 1	Tiraggio anno 2	Tiraggio anno n
Adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Firenze - Siena	ANAS				700		700	103,5 Stato 596,5 ANAS o Privati	103,5	150	150
Adeguamento e messa in sicurezza della S.R.T. n. 68 della Val di Cecina	ANAS- Regione	Studio di fattibilità Comune di Volterra			40		40	Legge 376/2003	5	15	15
Adeguamento e messa in sicurezza della S.R.T. n. 69 del Valdarno	ANAS- Regione	Definitivo Provincia di Arezzo			12		12	Legge 376/2003	2	5	5

**Art. 4***(Priorità per i finanziamenti pubblici)*

Le Parti concordano sulle seguenti priorità immediate di finanziamento a carico pubblico, con la compartecipazione di soggetti privati ove previsto, per gli interventi di seguito elencati:

**PRIORITÀ IMMEDIATE DI FINANZIAMENTO**

NUM. ORDINE	DESCRIZIONE	FINANZIAMENTO DA REPERIRE IN MILIONI EURO	SOGGETTO PER COPERTURA
1	<b>Interventi ferroviari:</b> Nodo Firenze: completam. Adeguamento Mugnone: 20,3 Nodo Firenze: fermate metropolitane e bivio Olmatello: 50,0 Nodo Firenze: collegamento S.M. Novella- Stazione AV: 32,4 Raddoppio linea Pistoia-Montecatini Terme (70 Regione): 46,0 Raccordi Livorno-Pisa (33 Regione): 7,0 Linea ferroviaria Pistoia – Lucca: velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca 60,0	215,7	Stato Contratto programma FS



2	<b>Tratta AV/AC Firenze-Bologna</b> Erogazione risorse previste da Addendum luglio 2002	16,5	TAV-Ministero Ambiente-CIPE
3	<b>Interventi stradali E 78:</b> E 78 Fano-Grosseto, tratto Siena-Grosseto: lotto 4: 96,9 E 78 Fano-Grosseto, tratto Siena-Grosseto: lotto 9: 145,0	241,9	Stato-Contratto di programma ANAS
4	<b>Interventi stradali connessi all'Autostrada A 12:</b> Variante Aurelia:Lotto 0 Maroccone-Chioma: 350,0 Penetrazione porto Piombino ( 20 Regione): 25,0	375,0	Stato- SAT-ANAS
5	<b>Interventi raccordo autostradale Siena-Firenze:</b> Lavori urgenti programmazione ANAS 2009: 103,5 Studio di fattibilità entro 2011 2,0 Ulteriori interventi finanza di progetto o D.L.78/2010: 594,5	700	Stato-ANAS-Privati
6	<b>Interventi stradali valichi appenninici:</b> SS 12, viabilità est di Lucca 200,0	200,0	
TOTALE		1749,1	

Le Parti concordano inoltre sulle seguenti ulteriori priorità di finanziamento per gli interventi di seguito elencati:

#### ULTERIORI PRIORITÀ DI FINANZIAMENTO

NUM. ORDINE	DESCRIZIONE	FINANZIAMENTO DA REPERIRE IN MILIONI EURO	SOGETTO PER COPERTURA
1	<b>Interventi ferroviari:</b> Linea Empoli-Siena: raddoppio Empoli-Granaiolo: 40,0 Linea Firenze-Pisa: interventi vari: 110,0 Linea Osmannoro-Campi: 80,0 Linea Pontremolese: compl. progettazione definitiva: 40,0 Linea Faentina: studio di fattibilità per riqualificazione: 1,0 Linea ferroviaria direttissima Firenze-Roma – Tratta Firenze-Figline Valdarno: studio di fattibilità per incremento capacità 1,0	272,0	Stato Contratto programma FS
2	<b>Interventi stradali E 78:</b>	373,0	Stato-Contratto di programma

	Lotto 0 Siena-Ruffolo: 90,0 Lotto Arezzo San Zeno-S.M. alle Grazie 166,0 Lotto Arezzo S.M. alle Grazie-Palazzo del Pero: 117,0		ANAS
3	<b>Interventi stradali valichi appenninici:</b> SS 12, esclusa la viabilità est di Lucca, SS 62, SS 63, SS 64, SS 67. interventi vari: 842,0	842,0	Stato-Contratto di programma ANAS
4	<b>Interventi hub portuali e interportuali:</b> Porto di Livorno: piano regolatore: 62,0 Porto di Piombino: piano regolatore. 35,0 Sbocco Canale Navicelli 20,0 Darsena Interporto di Guasticce 16,8 Porto di Portoferraio e Rio Marina 36,0	169,8	Stato
5	<b>Sistema Tranviario Fiorentino:</b> quota di finanziamento statale 180,0	180,0	
6	<b>Interventi stradali SS 1 Aurelia:</b> Variante di Massa 7,6	7,6	Stato-Contratto di programma ANAS
7	<b>Interventi stradali:</b> SRT 68 40,0 SRT.69 12,0	52,0	Stato L. 376/2003
TOTALE		1896,4	

### Art. 5

#### *(integrazioni al Programma delle Infrastrutture strategiche)*

Le Parti convengono inoltre sul fatto che le infrastrutture individuate nel primo Programma Nazionale della Legge Obiettivo, così come approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 ed integrato con la presente intesa, non esauriscono gli obblighi e gli impegni del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, e delle Aziende da questo vigilate, nei confronti delle situazioni di “criticità” infrastrutturali della Regione Toscana, nonché eventuali fabbisogni di investimenti in relazione al sistema ferroviario regionale, A tal fine le Parti confermano le seguenti esigenze aggiuntive:

- allacci e collegamenti con il sistema ospedaliero della toscana;
- adeguamento dei collegamenti tra il sistema autostradale e stradale della Toscana e i complessi ospedalieri, i porti e il comprensorio del marmo;
- interventi per la riqualificazione dei sistemi di trasporto di carattere metropolitano e per la riqualificazione delle aree che interessano le stazioni ferroviarie, nel rispetto delle intese tra Governo e Regione, anche attraverso finanziamenti statali ai Piani Urbani della Mobilità e agli interventi per il trasporto rapido urbano e metropolitano;

- approfondimenti degli interventi ferroviari per il nodo di Chiusi, attraverso un tavolo tecnico coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la partecipazione delle Regioni Toscana e Umbria e gli Enti Locali;
- potenziamento della ferrovia Siena – Grosseto attraverso la realizzazione di alcuni punti di incrocio per integrare il servizio ferroviario;
- potenziamento del sistema autostrada A12 e strada statale S.S. 1 Aurelia nel tratto Pisa Livorno, attraverso un tavolo tecnico coordinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la definizione di uno studio di fattibilità.

Le Parti si impegnano, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, ad attuare con spirito di costante collaborazione la presente integrazione all'Intesa Generale Quadro, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi nelle premesse indicati, per la crescita sociale ed economica della Regione Toscana integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

In attuazione di quanto sopra definito il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti si impegna a sottoporre all'approvazione del CIPE le conseguenti integrazioni al Programma delle Opere Strategiche come qui di seguito specificate:

**Toscana OPERE LEGGE OBIETTIVO – Integrazioni all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 a seguito dell'8° Programma delle Infrastrutture Strategiche**

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire (L.376/2003 e altre)	Stato dell'arte anno 2011
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	Adeguamento e messa in sicurezza della S.R.T. 68 della Val di Cecina (tratto Saline di Volterra e Colle Val d'Elsa), come raccordo tra la E 80, la E 78 e le autostrade del mare	40						40	Studio di fattibilità
rete stradale	Adeguamento e messa in sicurezza della S.R.T. 69 del Valdarno (tratto da casello autostradale A1 a Ponte Mocarini), come adduzione al corridoio plurimodale europeo n.1 Palermo-Rotterdam	12						12 (8,4 L.376/2003 + 3,6 Provincia di Arezzo)	Progetto definitivo
rete stradale	Adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Firenze – Siena con fondi ANAS	700		103,5 <sup>1</sup>				596,5	Progettazione in corso
Riepilogo totale		752		103,5				648,5	

<sup>1</sup> Contratto di Programma ANAS 2009

**Art. 6***(Monitoraggio e procedure di aggiornamento)*

Trimestralmente sarà effettuato, attraverso la Banca Dati della struttura Tecnica di Missione del Ministero della infrastrutture e dei trasporti, il monitoraggio dell'Intesa generale Quadro.

L'Intesa viene confermata annualmente in occasione della redazione dell'Allegato Infrastrutture alla decisione di Finanza Pubblica.

-----

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nell'ambito delle proprie attribuzioni e funzioni, assicurerà ogni necessaria e opportuna collaborazione per la piena attuazione della presente intesa.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri assicurerà, ove necessario, adeguato coordinamento per l'attuazione di quelle attività che, per competenza, fossero attribuite a Dicasteri diversi.

Le Parti decidono altresì di verificare semestralmente lo stato di avanzamento del presente atto e, in particolare, nel 1° semestre si impegnano a produrre apposito elaborato da cui si evinca, per ogni singola opera, lo stato di avanzamento e la relativa copertura, indicando, specificatamente, le fonti di finanziamento e le reali previsioni di spesa.

**per il Governo:**

Il Presidente del Consiglio

On. Silvio Berlusconi \_\_\_\_\_

Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti

On. Altero Matteoli \_\_\_\_\_

Il Ministro dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare

On. Stefania Prestigiacomo \_\_\_\_\_

Il Ministro per i Rapporti con le Regioni

On. Raffaele Fitto \_\_\_\_\_

**per la Regione Toscana:**

Il Presidente

Enrico Rossi \_\_\_\_\_

L'Assessore alle infrastrutture e mobilità

Luca Ceccobao \_\_\_\_\_

Roma.....

Il presente documento "2° Atto integrativo della Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2003", sottoscritto in n... originali, è composto di n.      pagine numerate.