



# **Presidenza del Consiglio dei Ministri**

**ATTO AGGIUNTIVO  
ALLA  
INTESA GENERALE QUADRO**

**TRA**

**GOVERNO**

**E**

**REGIONE TOSCANA**

**PER L'INTEGRAZIONE DEL 6° PROGRAMMA DELLE  
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE  
E DELLA PROPOSTA DEL 7° PROGRAMMA DELLE  
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

**ROMA, PALAZZO CHIGI, 22 GENNAIO 2010**

L'anno 2010, il giorno 22 , del mese di gennaio, presso la Presidenza del Consiglio,

***il Governo rappresentato***

*dal Presidente del Consiglio dei Ministri On.le Silvio Berlusconi*

*dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On.le Altero Matteoli*

*dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

*On.le Stefania Prestigiacomo*

*dal Ministro per i Rapporti con le Regioni On.le Raffaele Fitto*

***la Regione Toscana rappresentata***

*dal Presidente Claudio Martini*

*dall'Assessore al Territorio e infrastrutture Riccardo Conti*

sottoscrivono il 1° Atto aggiuntivo alla 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 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui al comma 1 dell' articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, ed inoltre, all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;
- 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;
- Visto** 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;

- Visto** 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;
- Visto** 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.;
- Visto** l'Accordo del marzo/aprile 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;
- Visto** 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"*;
- Visto** 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;
- Visto** il Protocollo d'intesa per il porto di Carrara stipulato l' 10 luglio 2008 tra Autorità Portuale di Carrara, Regione Toscana, Provincia di Massa Carrara, Comuni di Massa e Carrara;
- Visto** 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;
- Visto** 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;

- Visto** il Documento di Intesa sulle infrastrutture necessarie a migliorare il sistema della mobilità nella piana di Lucca del 6 marzo 2008 tra Provincia di Lucca Comuni di Lucca, Capannoni, Porcari, Altopascio, Montecarlo e Villa Basilica, Associazione degli industriali e la Camera di Commercio della Provincia di Lucca.
- 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;
- Visto** l'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011 contenente il 6° Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- Vista** la delibera 4 luglio 2008, n. 69 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 giugno 2008 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e intitolato "Programma Infrastrutture Strategiche – 6° Documento di programmazione economica e finanziaria – Programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse, documento che costituisce l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013";
- 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".

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;
- l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 18 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Toscana prevede, tra le altre, nell'ambito delle opere comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 ed aventi carattere di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale, la realizzazione delle seguenti opere ricadenti nel territorio toscano:
  - Corridoi ferroviari**
    - Tratta AC/AV Firenze – Bologna;
    - Corridoio Tirreno-Brennero "Ti-Bre" (Tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa).
  - Corridoi autostradali e stradali**
    - Variante di Valico dell'Autostrada A1;

- Corridoio Tirrenico: completamento autostradale Cecina-Civitavecchia;
- Collegamento Grosseto-Fano E78;
- Adeguamento del sistema di viabilità per l'attraversamento dei valichi appenninici tosco-emiliani.

**Hub portuali e interportuali**

- Allacciamenti plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno e Interporto di Guasticce.

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

- Nodo ferroviario linea AC/AV comprendente il sottoattraversamento ferroviario, la nuova stazione AV e interventi connessi e ulteriori fermate metropolitane;
- Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze (tramvia fiorentina);
- Centro sperimentale ferroviario Osmannoro.

- nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003 le Parti, convenendo sul fatto che le infrastrutture individuate nel 1° programma nazionale della Legge Obiettivo, così come approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, 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" infrastrutturale della Regione Toscana nonché eventuali ulteriori fabbisogni di investimenti in relazione al sistema ferroviario regionale hanno concordato altresì sul ulteriori infrastrutture aggiuntive fra cui, in particolare:
  - potenziamento della rete ferroviaria della Toscana centrale, con particolare riferimento alla linea Pistoia-Montecatini-Lucca e Viareggio;
  - adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord della Toscana – compresi i collegamenti con i complessi ospedalieri, con i porti e con il comprensorio del marmo;
  - potenziamento della tratta autostradale Firenze-Mare A11;
  - asse nord-sud di viabilità nella Piana di Lucca, come diramazione della SS 12 dell'Abetone e del Brennero fino all'Autostrada A11;
  - potenziamento dei collegamenti transappenninici tra la Garfagnana, la Lunigiana e la costa tirrenica, nonché i collegamenti dell'intera fascia sub-appenninica centrale;
  - potenziamento del sistema delle idrovie interne;
  - allacci e collegamenti con il sistema ospedaliero.
- 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 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;
- a seguito della ricognizione effettuata dal Ministro delle Infrastrutture con la Regione Toscana nel settembre 2006 circa le infrastrutture prioritarie per la Toscana è stato definito il quadro delle priorità, approvato dal CIPE il 28 giugno 2007 e recepito nel DPEF 2008 – 2012 – Allegato G.
- nel 6° Programma delle Infrastrutture strategiche sottoposto all'approvazione della Conferenza Unificata in data 10 luglio 2008 si dichiara che *“tutte le proposte avanzate dalle Regioni, alcune delle quali si configuravano come miglioramenti progettuali di opere già programmate e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, dopo l'esame da parte del CIPE, furono inserite nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2005-2008” e risultano confermate e aggiornate negli importi anche nello stesso Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011;*

**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 comunitari, nazionali e 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 88 milioni di euro;

**Dato atto** che la Regione Toscana, attraverso un contributo pari a 103 milioni di euro di risorse FESR a valere sulla programmazione 2007-2013, ha attivato interventi

ferroviari per 156 milioni di euro relativi al raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme ed il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce;

**Vista** la disponibilità congiunta del Ministero delle infrastrutture e della Regione Toscana a sottoscrivere un Atto Aggiuntivo 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, in particolare, l'Accordo di Programma Quadro del 24 maggio 2000, e quelli relativi al quadruplicamento ferroviario veloce Firenze Bologna, compresi gli interventi relativi al nodo di Firenze, al polo tecnologico dello Osmannoro, alla velocizzazione della linea ferroviaria Empoli – Siena – Chiusi, ai centri intermodali di Livorno Guasticce e Prato Gonfienti, al potenziamento e la qualificazione del servizio ferroviario metropolitano dell'area vasta Livorno Lucca Pisa (del 15 febbraio 2001).

## **TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO**

### **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, fatto salvo, per l'intervento relativo al " Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze" (tramvia fiorentina), quanto riportato al seguente punto sulle "reti metropolitane";

#### **Art. 2**

*(Oggetto)*

Le Parti convengono che le seguenti infrastrutture e opere per l'accessibilità e la logistica interessanti il territorio toscano, derivanti dalle Intese e dagli Accordi intercorsi richiamati nelle premesse e risultanti dalla presente intesa, per le ragioni menzionate, rivestono carattere strategico e prioritario sia a livello nazionale che regionale:

### **1. INTERVENTI PRIORITARI STRATEGICI**

#### **Sistema Alta Velocità - Alta Capacità ferroviaria**

Completamento dei lavori in corso per la tratta Firenze - Bologna, per i quali si intendono confermati gli impegni assunti nei precedenti Accordi. Le parti si impegnano ad un approfondimento congiunto di soluzioni di utilizzo dell'infrastruttura per il trasporto sia passeggeri che merci.



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.

Le Parti esprimono la volontà di operare congiuntamente affinché siano rispettati i tempi e le condizioni definite nel bando di gara per giungere al completamento di tutte le opere previste entro il dicembre 2014, a tal fine si evidenziano le principali fasi:

- realizzazione dell'opera di scavalco entro il dicembre 2010;
- realizzazione del sottoattraversamento ferroviario entro il mese di novembre 2014;
- realizzazione della nuova stazione AV/AC e delle opere connesse e accessorie entro il dicembre 2014.

Le Parti concordano sulla necessità 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.

### **Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano - Civitavecchia**

Le Parti prendono atto che con deliberazione CIPE n. 116 del 18 dicembre 2008, è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, il progetto preliminare dell' "Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia. Tratta Cecina (Rosignano Marittima) - Civitavecchia", con prescrizioni e raccomandazioni. Che, sotto l'aspetto finanziario, l'importo complessivo dell'opera - quale risulta dal quadro economico esposto nella relazione istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti tiene conto dei maggiori oneri connessi all'accoglimento delle prescrizioni, ai miglioramenti di carattere generale apportati dalla S.A.T. nella fase di revisione progettuale a seguito delle prescrizioni ed all'aggiornamento prezzi al 2008 - è pari a **3.556,6** milioni di euro, di cui 2.821,7 milioni di euro per lavori ed oneri da prescrizioni e 734,8 milioni di euro per somme a disposizione, comprendenti 231,5 milioni di euro per la realizzazione del lotto 0 Maroccone - Chioma.

Che sono considerati ulteriori costi relativi agli "interventi connessi" oggetto di prescrizioni della Regione Toscana, in particolare per opere compensative riferite al "Lotto 0 Maroccone - Chioma" e opere per la realizzazione della "S.S. 398 - Penetrazione al porto di Piombino", per complessivi **231,2** milioni di euro, si che il costo totale dell'opera risulta pari a **3.787,8** milioni di euro. Si richiama inoltre la convenzione stipulata per la progettazione del lotto 0 di cui sopra.

Che nel piano economico-finanziario di dettaglio che sarà predisposto in base al progetto definitivo, la copertura finanziaria dell'intero costo dell'intervento dovrà essere assunta completamente a carico della Società concessionaria S.A.T. S.p.A.

Le parti concordano sulla necessità di operare per giungere rapidamente all'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo, valutando anche l'opportunità di procedere per stralci funzionali con le relative opere connesse.

Nel quadro dell'ambientalizzazione progettuale occorre valutare anche ipotesi di pedaggiamento telematico e ipotesi di interventi volti alla sostenibilità energetica tramite l'utilizzo di fonti rinnovabili.

### **Completamento della S.G.C. E78 "Grosseto - Fano"**

Le Parti concordano sulla necessità espressa con le Regioni Umbria e Marche, con l'accordo tra Ministero delle Infrastrutture e Regioni Interessate del 2007, 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 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 il 2010;
- 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 in corso la procedura di appalto dei lavori, il termine dei lavori è previsto per il 2014;
- per quanto riguarda il progetto dello svincolo di Paganico, dell'importo previsto di **20** milioni di Euro, è in corso la procedura di acquisizione dei pareri ed il progetto dovrà essere sottoposto all'approvazione entro il 2009;
- per quanto riguarda il progetto definitivo del lotto 9, dell'importo aggiornato di **138** milioni di euro, è in corso la procedura prevista dal Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163, ai fini dell'approvazione e finanziamento delle opere, che dovrà concludersi entro il dicembre 2009;
- il progetto definitivo del lotto 4 è in via di ultimazione, con un costo presunto di **91,5** milioni di euro; il progetto dovrà essere sottoposto all'approvazione e al finanziamento entro il febbraio 2010.

Tratto Siena - Bettole:

- progettazione preliminare del lotto 0 Siena - Ruffolo entro il 2009 per un importo previsto di **90** milioni di euro e conseguente approvazione entro il 2010;
- 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 ed appalto dei lavori entro il 2010.

Tratto Monte San Savino - Palazzo del Pero:

- approvazione del progetto preliminare del lotto San Zeno - Santa Maria delle Grazie, compreso il tratto tra raccordo di Battifolle e lo svincolo di Arezzo, entro il 2010 per un importo di **166** milioni di euro e conseguente approvazione del progetto definitivo e avvio dei lavori entro il 2012;

- approvazione del progetto preliminare del lotto Santa Maria delle Grazie - Palazzo del Pero entro il 2010 per un importo di 117 milioni di euro e conseguente approvazione del progetto definitivo e avvio dei lavori entro il 2012;
- progettazione preliminare del raccordo tra il casello autostradale A1 di Monte San Savino e San Zeno, tramite adeguamento della viabilità esistente, entro il 2011 per un costo previsto di 70 milioni di euro.

Per il tratto Rigomagno - Monte San Savino le Parti concordano sulla necessità di ulteriori approfondimenti ritenendo 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, le Parti prendono atto che la Regione Toscana e la Regione Umbria stanno procedendo alla individuazione della soluzione progettuale condivisa per il lotto 7 tramite l'istituzione, da parte del Ministero delle Infrastrutture, di un tavolo tecnico con l'ANAS, avendo individuato due tracciati sui cui progetti si stanno svolgendo, con la collaborazione dell'ANAS, analisi ambientali, paesaggistiche ed economiche necessarie per un confronto esaustivo e per l'individuazione del tracciato prescelto.

Le Parti, in accordo con le Regioni Umbria e Marche, esprimono la volontà di valutare proposte di finanza di progetto, avanzate dal Ministero delle Infrastrutture, 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.

Le Parti concordano inoltre 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 ed al viadotto di Petriolo per i quali i lavori dovranno essere in corso in tale data.

## 2. INTERVENTI PRIORITARI

Oltre agli interventi prioritari strategici sopra evidenziati le Parti riconoscono carattere prioritario ai seguenti interventi che costituiscono i necessari raccordi tra gli interventi strategici e il sistema infrastrutturale esistente o che costituiscono elementi particolarmente qualificanti del sistema.

### SISTEMI INFRASTRUTTURALI GENERALI

#### SISTEMI FERROVIARI

##### **Raddoppio linea ferroviaria Pontremolese Parma - La Spezia**

Nel prendere atto dell'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, le Parti concordano sulla volontà 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)].

### **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) le parti convengono sulla necessità di realizzare la nuova linea ferroviaria Osmannoro-Campi necessaria per potenziare il trasporto regionale.

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.

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.

### **Polo tecnologico ferroviario di Firenze Osmannoro**

Si confermano gli 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, dovrà avvenire entro dicembre 2009.

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, che porterà alla chiusura dello stabilimento di Firenze Porta a Prato entro settembre 2009, anziché nel 2008 come previsto dagli accordi.

Le Parti concordano che 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, la Regione Toscana

compartecipa con R.F.I. alla spesa per 70 milioni di euro con fondi FESR nel rispetto delle seguenti condizioni che garantiscono l'utilizzazione dei fondi comunitari:

- 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 2010.
- avvio dei lavori entro 2010 e ultimazione entro il 2013 per il raddoppio del tratto Pistoia-Montecatini.
- Avvio lavori 2013 e ultimazione entro 2016 per gli altri interventi.

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 della tratta Pistoia-Montecatini Terme (costo 116 milioni di euro);
2. velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca ed opere sostitutive del passaggio a livello (costo 60 milioni di euro);
3. sottoattraversamento di Montecatini Terme (costo 80 milioni di euro con partecipazione del Comune di Montecatini Terme).

Le Parti concordano sulla necessità che sia predisposto a cura di RFI il progetto preliminare del potenziamento della tratta Lucca -Viareggio entro il 2011.

#### **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:

- progettazione definitiva entro 2009;
- approvazione del progetto e appalto dei lavori entro il 2011;
- avvio dei lavori entro il aprile 2012 e ultimazione entro il 2014 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 Collesalveti entro il 2012 e ultimazione entro il 2015.

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. 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 Collesalveti-Vada, lato Sud e lato Nord (costo 102 milioni di euro);
4. bretella di collegamento della Collesalveti-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).

#### **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, le Parti concordano sulla necessità di definire entro l'anno 2010 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 le Parti concordano sulla 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 Miniato-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.

Le Parti concordano sulla necessità di realizzare entro il 2010 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**

Le Parti ritengono prioritariamente necessaria la realizzazione del raddoppio del tratto Empoli-Granaiole, 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.

Le Parti concordano pertanto sull'inserimento dell'intervento nel prossimo Contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Le Parti concordano inoltre sulla necessità di approfondire, tramite progetto preliminare, da predisporre a cura di RFI entro il 2010, il raddoppio della tratta Poggibonsi-Siena, per l'elettificazione dell'intera linea Empoli-Siena e per la velocizzazione della linea Siena-Chiusi con adeguamento in sede. Entro il 2011 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 le parti convengono sulla 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 nel tratto tra Pontassieve e San Piero a Sieve, 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;
- 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.**

Le Parti concordano sulla 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.

## **SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI**

### **Potenziamento 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 in fase di verifica di Valutazione di Impatto Ambientale.

In merito al progetto definitivo del potenziamento a tre corsie del tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord, recentemente approvato, le Parti concordano sulla necessità di istituire entro un mese, con il coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti, il Comitato di Controllo dei lavori previsto dall'atto finale della Conferenza di servizi di approvazione, esteso agli Enti Locali interessati, per un rapido avvio dei lavori.

Per l'approvazione del progetto definitivo del potenziamento a tre corsie del tratto Firenze sud - Incisa di Val d'Arno, con la necessaria riqualificazione della viabilità locale, le Parti concordano sulla esigenza di attuare sollecitamente gli adeguamenti progettuali a seguito del Decreto VIA, prima della Conferenza di servizi di approvazione.

### **Potenziamento Autostrada A11**

Le Parti 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 prevedere, nel quadro dell'intervento, i nuovi svincoli di Pistoia Chiazzano e di Prato Centro, con prosecuzione della Terza corsia fino alla località Vasone in Comune di Buggiano con nuovo svincolo.

Autostrade per l'Italia ha dichiarato la propria disponibilità a presentare il progetto preliminare entro il 2009.

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 evidenziano che è in atto il 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.

### **Potenziamento dei valichi appenninici**

Conferma degli impegni 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:

- 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, da terminare entro il 2010;
  - 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);
- 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 definitivo da adeguare tenendo conto degli studi elaborati dalla Provincia di Lucca e del Protocollo d'Intesa di cui in premessa, da completare entro il 2010;
- 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);
  - SS 64 Porrettana: tratto toscano - confine regionale, per un importo attualizzato di **320** milioni di euro (progettazione definitiva in via di ultimazione);
  - 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.

## INTERVENTI STRADALI DELLA PROGRAMMAZIONE ANAS

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

Conferma 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 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 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.

Conferma 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).

### **SS n. 67 Tosco Romagnola**

Realizzazione delle 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**

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).

### **Variante SS n.1 Aurelia 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 predisporrà il progetto esecutivo entro sei mesi dalla firma della presente intesa; la Regione Toscana intende contribuire al finanziamento di tale progettazione.

Per il finanziamento dell'opera le Parti concordano di provvedere al relativo inserimento nel piano ANAS 2010.

### **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.

Le Parti 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, su questo si verificherà il rispetto delle indicazioni fornite dalla Regione Toscana.

### **Potenziamento dei collegamenti tra Garfagnana e Lunigiana e la costa Tirrenica**

Le Parti concordano di definire entro il 2010 uno studio di fattibilità, coordinato dal Ministero delle Infrastrutture, 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.  
RETI METROPOLITANE

### **Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze (tramvia fiorentina)**

Conferma, relativamente al secondo lotto della linea tre ( con diramazione V.le Europa), degli impegni assunti con l'Intesa Generale Quadro del 18 aprile. Per l'esame del costo aggiornato di tale opera si rimanda agli specifici accordi in corso tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Comune di Firenze.

## HUB INTERPORTUALI

### **Interporto Amerigo Vespucci - Livorno - Guasticce: Opere varie**

Le Parti confermano 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 sono stati avviati nel luglio 2009.

Le Parti concordano inoltre sulla 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 le Parti concordano sulla 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.

## HUB PORTUALI E IDROVIE INTERNE

### **Porto di Livorno**

Per il porto di Livorno le Parti concordano sulla necessità 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, entro il 2010.

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 2011.

Le Parti concordano, nel frattempo, di dare attuazione alle rimanenti opere del vigente piano regolatore portuale in coerenza con il P.O.T., per un importo complessivo di **62** milioni di euro.

Le Parti confermano altresì la 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;
- 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 rende pertanto necessario 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. Pertanto le Parti concordano sulla necessità di realizzare i seguenti 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. Le Parti concordano sulla 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 **15** milioni di euro;
- interventi per la viabilità e le infrastrutture portuali a Rio Marina per un importo pari a **18** 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 le Parti esprimono congiuntamente 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 l' 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 già previsto risorse per circa **88** milioni di euro a carico delle risorse FESR (POR CReO), FAS (delibera CIPE dicembre 2008), Accordo di Programma del 13 febbraio 2005 tra Ministero dell'Ambiente e Regione Toscana, e del proprio bilancio regionale, gli Enti Locali, la Camera di Commercio e l'Interporto contribuiscono al finanziamento per **20** milioni di euro. Lo Stato si impegna a reperire la rimanente somma di **90,4** milioni di euro entro la data di approvazione del secondo lotto prevista per il 2011.

Le Parti concordano sulla necessità di sviluppare, come ulteriore stralcio funzionale a seguito del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Livorno, la sistemazione della foce del canale Scolmatore come elemento di salvaguardia idraulica e diverso sbocco a mare del canale Navicelli, per un costo indicativo di **20** milioni di euro.

### 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 le Parti ritengono necessario 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 si impegna a garantire 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.

### SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

La Regione Toscana garantisce la 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 si impegna 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.

Le Parti concordano sulla 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.

o o o o o o o o o o o o o o o o

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 concordano sulle 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;

- 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 SS 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 Intesa Generale Quadro, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi nelle premesse indicati anche con specifici Accordi integrativi della presente Intesa, per la crescita sociale ed economica della Regione Toscana integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

### **Art. 3**

*(integrazioni al Programma delle Infrastrutture strategiche)*

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 e precisazioni rispetto al Programma delle Infrastrutture Strategiche**

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire <sup>1</sup>	Stato dell'arte anno 2009
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.		
rete stradale	Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano - Civitavecchia	3.787,8				3.787,8		Progetto definitivo in corso
rete stradale	Adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Firenze - Siena	350		103,5 <sup>2</sup>			246,5	Progettazione in corso
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	271,12	271,12	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	91,50	da avviare al 2010
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Grosseto-Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	138,00	da avviare al 2010
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Siena-Bettolle (lotto 0) Siena - Ruffolo	90,00	-	-	-	-	90,00	Progetto preliminare in corso da avviare al 2011
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	166,00	-	-	-	-	166,00	Progetto preliminare in corso da avviare al 2012
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: Tratto Monte San Savino - Palazzo del Pero - lotto S.Maria delle Grazie- Palazzo del Pero	117,00	-	-	-	-	117,00	Progetto preliminare in corso da avviare al 2012
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 62 e SS 63 Nodo di Aulla	160,00	-	-	-	-	160,00	Pronto progetto preliminare da avviare al 2011
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 62 e SS 63 Collegamento Aulla - Fivizzano	20,00	-	-	-	-	20,00	Pronto progetto definitivo da avviare al 2010

<sup>1</sup> Risorse extra regionali da reperire

<sup>2</sup> Contratto di Programma ANAS 2009



rete stradale	Valichi Appenninici: SS 12 Variante centro abitato di Abetone	40,00	-	-	-	-	-	-	40,00	Progetto preliminare in corso da avviare al 2011
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 12 Variante centro abitato di Ponte a Serraglio Comune Bagni di Lucca	30,00	-	-	-	-	-	-	30,00	Progetto definitivo in corso da avviare al 2010
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	200,00	-	-	-	-	-	-	200,00	Progetto preliminare da adeguare da avviare al 2010
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 64 Porrettana Tratto toscano-confine regionale	320,00	-	-	-	-	-	-	320,00	Progetto definitivo in corso da avviare al 2011
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 67 Tosco Romagnola - 3° lotto San Francesco - Dicomano	192,00	-	-	-	-	-	-	192,00	Progetto preliminare in corso da avviare al 2011
rete stradale	Valichi Appenninici: SS 67 Tosco Romagnola - 2 ponti sul fiume Arno loc.Vallina Comune di Bagno a Ripoli	80,00	-	-	-	-	-	25,00	55,00	Progetto definitivo in corso da avviare al 2010
rete stradale	Variante SS n.1 Aurelia in Comune di Massa	7,6	-	-	-	-	-	-	7,6	
nodo intermodale allacci viari e ferroviari	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce	26,08	26,08	-	-	-	-	-	-	finanziati in corso
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	da avviare al 2010
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	40	-	7	-	33 <sup>3</sup>	-	-	-	Progetto definitivo in corso da avviare al 2011
nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno - Pisa: collegamento di Guasticce con la Collesalveti-Vada, lato Sud e lato Nord	102	-	-	-	-	-	-	102,00	da avviare al 2012

<sup>3</sup> fondi FESR POR Regione Toscana

nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno – Pisa: bretella di collegamento della Collesalveti-Vada con la linea Firenze-Pisa	80	-	-	-	-	80,00	da avviare al 2012
nodo intermodale allacci ferroviari	Raccordi ferroviari Livorno – Pisa: opera di scavalco della linea Tirrenica nell'ambito del collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce	30	-	-	-	-	30,00	da avviare al 2012
hub portuali	Porto di Livorno	562					562	da avviare al 2011
hub portuali	Porto di Piombino	35					35	progettazione in corso
hub portuali	Porti di Portoferraio e Rio Marina	36					36	progettazione in corso
hub portuali e idrovie interne	Scolmatore d'Arno	198,4			108 <sup>4</sup>		90,4	da avviare al 2011
Idrovie interne	Adeguamento funzionalità canale Navicelli	27,4			2,4 <sup>5</sup>		25	Studio di fattibilità, in corso progettazione definitiva
rete ferroviaria	Polo tecnologico ferroviario di Firenze Osmannoro	80				69	11	
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca: raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme	116			70 <sup>6</sup>	46	-	Verifica VIA in corso Approvazione entro 2009 da avviare al 2010
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca: velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca ed opere sostitutive del passaggi a livello	60				-	60,00	da avviare al 2012
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pistoia – Lucca: sottoattraversamento di Montecatini Terme	80			40 <sup>7</sup>	-	40,00	da avviare al 2012
rete ferroviaria	Sistema Alta Velocità - Alta Capacità ferroviaria: Nodo di Firenze	1.300				1.300		lavori in corso

<sup>4</sup> Regione Toscana 88 milioni di euro; Enti Locali, Camere di Commercio, Autorità Portuale e Interporto 20 milioni di euro

<sup>5</sup> Fondi Regione Toscana già assegnati al Comune di Pisa

<sup>6</sup> fondi FESR POR Regione Toscana

<sup>7</sup> Comune di Montecatini Terme

rete ferroviaria	Fermate metropolitane degli accordi AV/AC	50						50	
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	80						80	da avviare al 2011
rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Firenze-Pisa	110						110	studio di fattibilità entro 2010
rete ferroviaria	Linea ferroviaria Empoli-Siena – raddoppio tratto Empoli-Granaiole	40						40	da avviare al 2010
rete ferroviaria	Altri interventi ferroviari	216						216	
reti metropolitane	Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze (tramvia fiorentina)	370,17	177,84	61,17 <sup>8</sup>				131,16	
	<b>Riepilogo totale</b>	<b>9.716,87</b>	<b>297,20</b>	<b>1.703,34</b>	<b>314,57</b>			<b>3.812,80</b>	<b>3.588,96</b>

**N.B. Per le voci non riportate nella presente tabella resta valido quanto riportato nel 6° Programma delle Infrastrutture Strategiche e aggiornato nel 7° Programma delle Infrastrutture Strategiche.**

<sup>8</sup> Comune di Firenze. Disponibilità della Regione Toscana a integrare i finanziamenti con 35,5 milioni di euro con fondi FESR POR

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.

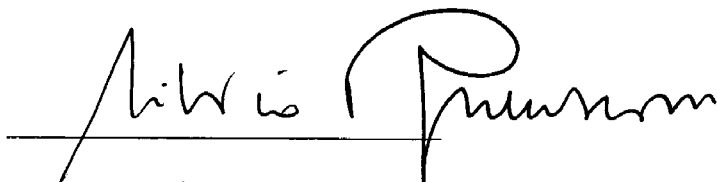
La Presidenza del Consiglio dei Ministri assicurerà, ove necessario, adeguato coordinamento per l'attuazione di quelle attività che, per competenza, fossero attribuite a Dicasteri diversi.

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:**

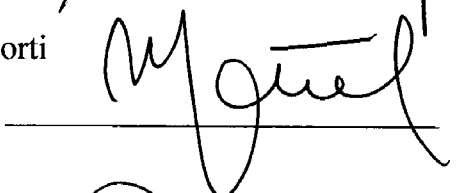
Il Presidente del Consiglio

On. Silvio Berlusconi



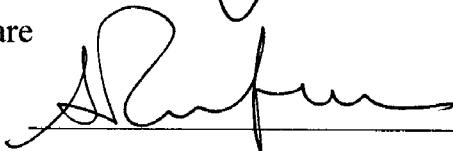
Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti

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

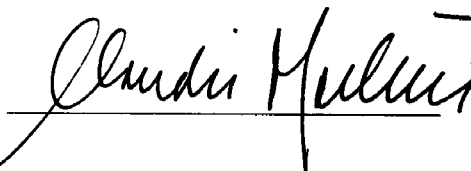
On. Raffaele Fitto



**per la Regione Toscana**

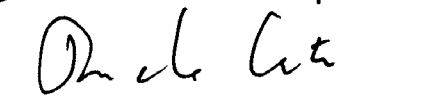
Il Presidente

Claudio Martini



L'Assessore al Territorio e infrastrutture

Riccardo Conti



Il presente documento "1° Atto integrativo della Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2003", sottoscritto in n.3 originali, è composto di n. 28 pagine numerate.