



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Intesa Generale Quadro
con la
Regione Toscana*

Roma, 18 aprile 2003

INTESA GENERALE QUADRO

Il giorno 18 aprile 2003 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

tra

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e

la Regione Toscana

Considerato che la Toscana rappresenta, in termini economico-sociali e logistici, uno degli ambiti strategici del Paese, in quanto oltre ad essere area determinante per la fluidificazione dei traffici nord – sud – nord, è anche ambito territoriale generatore di un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e di merci;

Considerato che la Toscana concorre a formare circa il 7% del prodotto interno nazionale e, in particolari filiere produttive, quali ad esempio quelle della moda e delle macchine utensili, concentra quote assai elevate della competitività nazionale;

Considerato che all'interno della regione si articola uno dei più complessi sistemi urbani del Paese, di eccezionale rilievo storico-culturale e con una significativa densità di popolazione residente, con rilevanti flussi turistici nazionali e internazionali e che la domanda di trasporto tra questi centri e con il resto del Paese non è adeguatamente soddisfatta, determinando enormi costi per le famiglie e per gli operatori economici;



Considerato altresì che la Toscana riveste un ruolo assai rilevante nell'economia nazionale per la movimentazione di merci, sia come bacino di produzione e di consumo, sia come area di smistamento, e che la disponibilità di infrastrutture e sistemi per la logistica è caratterizzata da notevoli diseconomie e non risulta ancora sufficiente ad assicurare la necessaria competitività per lo sviluppo economico e per l'occupazione;

Considerato pertanto che nel territorio della Regione Toscana è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale; e che una parte significativa del deficit infrastrutturale della Regione, , riveste carattere di vera e propria "emergenza" assumendo la configurazione di "preminente interesse nazionale" e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto al quale appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana;

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), modificato con l'art.13 della Legge n°166 del 1 agosto 2002 e visto il Decreto Legislativo n°190 del 20 agosto 2002;

Visto il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14/03/2001;

Visto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha avviato la preparazione di detto Programma raccogliendo le proposte dei Ministeri competenti e delle Regioni interessate;

Vista pertanto la proposta di collaborazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti rivolta al Presidente della Regione Toscana con la nota del 30 ottobre 2001;

[Handwritten signatures and initials]

MP 2

RA

Vista la disponibilità congiunta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Toscana, manifestatasi nell'incontro del 14 novembre 2001 presso gli Uffici del Ministero, a sottoscrivere una Intesa Generale Quadro per affrontare i problemi sopraevidenziati nell'interesse comune del Paese e della Regione e viste le proposte avanzate dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Presidente della Regione Toscana in quella sede al fine della preparazione del 1° Programma nazionale delle infrastrutture di preminente interesse nazionale;

Visto il 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le proposte infrastrutturali ivi contenute per il territorio della Regione Toscana;

Richiamati e confermati i precedenti accordi e le intese tra Stato e Regione Toscana relativi alle infrastrutture per i trasporti, in particolare, l'Accordo di Programma Quadro del 24.05.2000, e quelli relativi al quadruplicamento ferroviario veloce Firenze - Bologna, compresi gli interventi relativi al nodo di Firenze, al polo tecnologico dell'Osmannoro, alla velocizzazione della linea ferroviaria Empoli - Siena - Chiusi, ai centri intermodali di Livorno - Guasticce e di Prato - Gonfienti, al potenziamento del servizio ferroviario metropolitano dell'area vasta Livorno - Lucca - Pisa;

si stipula la seguente

INTESA GENERALE QUADRO

tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
rappresentato dal Ministro Pietro Lunardi

e

la Regione Toscana
rappresentata dal Presidente Claudio Martini



3



Le Parti, su proposta congiunta delle stesse, come verificato nell'incontro sopra richiamato del 14 novembre 2001 e nei successivi incontri tecnico-istruttori, convengono che le infrastrutture e le opere interessanti il territorio toscano, comprese nel programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, per le ragioni menzionate, rivestono carattere strategico sia a livello nazionale che regionale.

Le infrastrutture di cui al punto precedente sono articolate secondo le macrotipologie indicate di seguito:

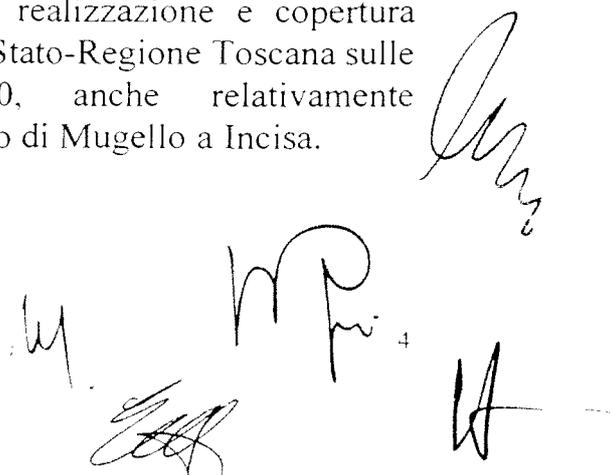
1. Corridoi ferroviari:

Tratta AV Firenze – Bologna,
per la quale si intendono confermati tempi di realizzazione e finanziamenti come specificati nell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000 e relativo monitoraggio semestrale.

Corridoio Tirreno – Brennero "Ti-Bre" (Tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa),
per il quale si prevede il completamento del raddoppio ferroviario nel tratto Chiesaccia - Pontremoli e l'adeguamento tecnologico dell'intero tracciato individuando una spesa di 166 milioni di euro, di cui 5 nel 2003 per la progettazione e 40 nel 2004 per l'avvio dei lavori da concludersi entro il 2008. Sono inoltre da individuare tramite il Contratto di Programma F.S. 2003 i tempi di realizzazione ed i finanziamenti per la realizzazione del tunnel di valico della Pontremolese.

2. Corridoi autostradali e stradali

Variante di Valico dell'Autostrada A1,
per la quale si intendono confermati tempi di realizzazione e copertura finanziaria come specificati nell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000, anche relativamente all'adeguamento a tre corsie del tratto da Barberino di Mugello a Incisa.



Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature and several smaller initials.

Per quanto riguarda in particolare l'adeguamento a tre corsie dei tratti Barberino - Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa, per i quali erano previsti finanziamenti per 280 milioni di euro nella convenzione ANAS - Autostrade del 1997 e relativi atti aggiuntivi, sono attualmente in corso i progetti definitivi che, anche per l'adeguamento della nuova normativa tecnica, comportano aumenti di spesa da inserire nella convenzione ANAS - Autostrade in via di definizione.

Corridoio Tirrenico: completamento autostradale Cecina - Civitavecchia, per la cui realizzazione le parti si impegnano ad approfondire congiuntamente, anche attraverso incontri con la Regione Lazio, ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri ambientali, storici, culturali e trasportistici del territorio interessato, compresi i necessari collegamenti con i porti.

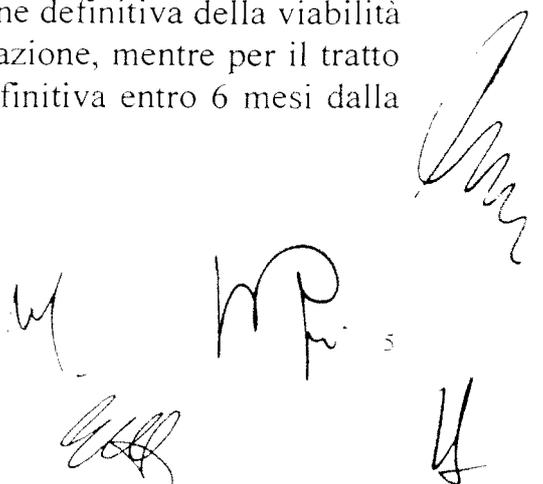
Le parti concordano sulla esigenza di giungere alla definizione del progetto preliminare entro 6 mesi dalla firma della presente intesa e di procedere alle successive fasi di approvazione, finanziamento, appalto e realizzazione nei tempi tecnici strettamente necessari.

Collegamento Grosseto - Fano E78,

da attuarsi tramite il completamento dei lotti non finanziati (tratto Siena-Grosseto per un importo previsto 260 milioni e del restante tratto toscano per un importo previsto 336 milioni di euro).

In particolare per il completamento del tratto Siena - Grosseto corrispondente ai lotti 4,5,6,7,8 e 9 di cui al progetto di massima che ha ottenuto la pronuncia favorevole di VIA del Ministero dell'Ambiente n° 1465 del 18 gennaio 1993, l'ANAS predisporrà il progetto definitivo entro 6 mesi dalla firma della presente intesa, anche avvalendosi del lavoro di progettazione definitiva predisposto dai tecnici incaricati per i lotti 4 e 9 a seguito della relativa convenzione ANAS - Regione Toscana - Province di Grosseto e Siena.

Per la parte di completamento del tratto Siena - Bettolle, corrispondente al tronco di Ruffolo e alla viabilità connessa del lotto 3, di cui al progetto di massima approvato con nota del Ministero dei Lavori Pubblici n°309 del 11/04/1996, a seguito della pronuncia di VIA del Ministero dell'Ambiente n°1965 del 21/09/1994 si dà atto che la progettazione definitiva della viabilità connessa al lotto 3 è terminata, è in corso l'approvazione, mentre per il tratto di Ruffolo l'ANAS completerà la progettazione definitiva entro 6 mesi dalla firma della presente intesa.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below.

Per la ulteriore parte di completamento della SGC E78 fino al confine con la Regione Umbria, corrispondente al collegamento del tratto Siena - Bettolle con San Zeno, ai due lotti del tratto San Zeno - Palazzo del Pero e al lotto Ville di Monterchi - Umbria, si dà atto che è terminata la progettazione definitiva del lotto San Zeno - Santa Maria alle Grazie, compreso il nodo di Olmo, per il quale è attualmente in corso il procedimento di VIA.

Le parti si impegnano ad approfondire congiuntamente, insieme alla Regione Umbria, la definizione del tracciato del tratto Ville di Monterchi - Umbria; occorre inoltre definire congiuntamente la soluzione di tracciato tra il tratto Siena - Bettolle e San Zeno.

Per la progettazione e realizzazione complessiva dell'intero tratto toscano della SGC E78 si individuano i seguenti tempi:

- completamento progettazione definitiva per tutti i tratti da completare entro il 2003;
- appalto e avvio dei lavori per tutti i tratti entro il 2004;
- completamento della realizzazione dell'intero tracciato nel territorio toscano entro il 2008.

Per il finanziamento dei tratti di completamento che non risultano già finanziati o già inseriti nel Programma ANAS 2002-2004 viene individuata la spesa complessiva di 596 milioni di euro di cui 14 nel 2002, 25 nel 2003, 100 nel 2004, 150 nel 2005, 150 nel 2006, 107 nel 2007 e 50 nel 2008.

Per le somme del triennio 2002-2004 si attingerà ai fondi già presenti nel bilancio dello Stato per l'attuazione della legge Obiettivo; per le ulteriori annualità il Governo si impegna a individuare le necessarie risorse finanziarie per far fronte ai tempi sopra individuati.

Adeguamento del sistema di viabilità per l'attraversamento dei valichi appenninici toscano-emiliani,

da attuarsi tramite interventi sulle SS 64 "Porrettana", 67 "Tosco-Romagnola", 12 "dell'Abetone e del Brennero", 63 "del Cerreto" compreso il collegamento con la SS 62 "della Cisa".

Per gli interventi sulla SS 64 è in via di completamento il progetto esecutivo.

Per gli interventi sulla SS 67 è in via di completamento il progetto definitivo.

Per gli interventi sulla SS 12 deve essere predisposto il progetto preliminare.

Per gli interventi sulla SS 63 e sulla SS 62 è stato predisposto il progetto preliminare sul quale l'ANAS sta attivando la Conferenza di Servizi.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature on the right and several smaller ones below it.

Per la progettazione e realizzazione dell'intero adeguamento delle strade statali di valico di cui sopra si individuano i seguenti tempi:

- completamento progettazione preliminare SS12 entro febbraio 2003;
- completamento progettazione definitiva di tutti gli interventi entro il 2003;
- appalto e avvio dei lavori di tutti gli interventi entro il 2004;
- completamento della realizzazione di tutti gli interventi entro il 2007;

Per il finanziamento di tutti gli interventi viene individuata la spesa complessiva di 310 milioni di euro di cui 2 nel 2002, 25 nel 2003, 50 nel 2004, 90 nel 2005, 80 nel 2006 e 63 nel 2007.

Per le somme del triennio 2002-2004 si attingerà ai fondi già presenti nel bilancio dello Stato per l'attuazione della legge Obiettivo; per le ulteriori annualità il Governo si impegna a individuare le necessarie risorse finanziarie.

3. Hub portuali e interportuali

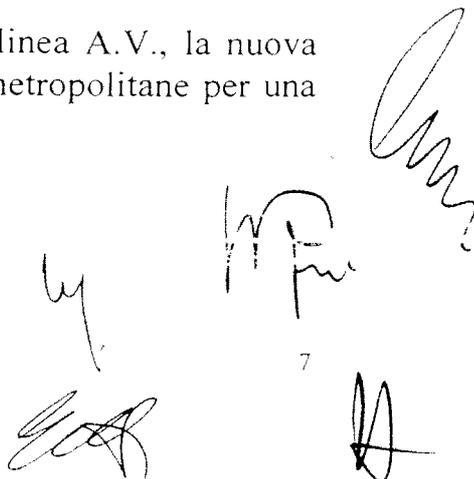
Allacciamenti plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno e Interporto di Guasticce, intendendosi confermati, per l'allacciamento ferroviario dell'interporto di Guasticce tempi di realizzazione e finanziamenti come da Accordo del 24 maggio 2000 e Protocollo di Intesa del 29 gennaio 2001.

Le Parti inoltre concordano sulla necessità di rafforzare l'interportualità e i relativi collegamenti ferroviari nell'area Firenze - Prato, come da relativo protocollo di intesa del 29 gennaio 2001 tra lo Stato e la Regione Toscana; a tal fine le parti si impegnano a verificare la fattibilità del trasferimento dello scalo merci da Prato a Gonfienti con le relative opere e a considerarne la funzionalità con successivi atti.

4. Sistema urbano e metropolitano – Nodo di Firenze

Nodo ferroviario di Firenze,

comprendente il sottoattraversamento ferroviario della linea A.V., la nuova stazione A.V. e interventi connessi e ulteriori fermate metropolitane per una spesa complessiva di 1230 milioni di euro.



Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature at the top right, a signature 'M.F.' in the middle, and two other signatures at the bottom.

Per il sottoattraversamento è prevista una spesa di 600 milioni di euro con i seguenti tempi:

- completamento progettazione esecutiva 2002;
- appalto 2003;
- lavori 2004 - 2008.

Per la nuova stazione A.V. è prevista una spesa di 450 milioni di euro con i seguenti tempi:

- completamento progettazione esecutiva 2003;
- appalto 2004;
- lavori 2005 - 2009.

Per gli interventi connessi è prevista una spesa di 160 milioni di euro con i seguenti tempi:

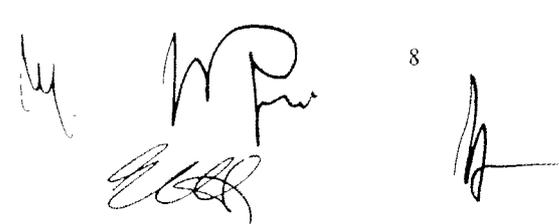
- completamento progettazione esecutiva 2002;
- appalto 2003;
- lavori 2004 - 2008.

Per le ulteriori fermate presenti nell'ambito metropolitano e per le quali è in corso la progettazione preliminare da parte di Italferr S.p.A. si individua una spesa di 20 milioni di euro con i seguenti tempi:

- completamento progettazione definitiva ed esecutiva 2003;
- appalto 2004;
- lavori 2004 - 2007.

Per il finanziamento degli interventi del nodo ferroviario di Firenze, comprese le ulteriori fermate metropolitane si dà atto che fino al 2002 compreso sono stati finanziati 54 milioni di euro, che per il 2003 è individuato uno stanziamento di 80 milioni di euro, per il 2004 di 144 milioni di euro e per gli anni 2005-2010 i restanti 952.

Per le somme 2003-2004 e per i successivi impegni di spesa per gli interventi si procederà, nel quadro del programma nazionale per l'Alta Velocità, con l'intervento finanziario di Infrastrutture S.p.A., ai sensi dell'articolo 75 della Legge 289 del 27 dicembre 2002.



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

per il completamento della rete delle tranvie, oltre alla realizzazione della linea 1 (Scandicci - Santa Maria Novella), 2 (Centro - Peretola), 3 primo lotto (Centro - Careggi), aventi una spesa complessiva prevista di 401,13 milioni di euro, è necessario prevedere il secondo lotto della linea 3 (Centro - Campo Marte - Rovezzano, con diramazione V.le Europa) per una ulteriore spesa di 212,78 milioni di euro. La quota a carico dello Stato definita per il raggiungimento della quota del 60% sul complesso della rete, nel rispetto della L.211/1992, risulta pari a 177,837 milioni di euro; la restante quota pari a 34,943 milioni di euro è a carico del Comune di Firenze.

La competenza prevalente è dell'amministrazione Comunale di Firenze; il soggetto attuatore sarà la stessa Amministrazione Comunale in proprio o tramite società pubbliche partecipate; è previsto il completamento della progettazione definitiva entro il 2003, l'appalto entro il 2004, l'inizio dei lavori entro il 2005 e la conclusione entro il 2009; le risorse finanziarie statali necessarie per il triennio 2002-2004 sono pari rispettivamente a 3,099 per il 2002 - 12,911 per il 2003 e 38,734 milioni di euro per il 2004.

Centro sperimentale ferroviario Osmannoro,

per un costo complessivo previsto di 105 milioni di euro, di cui 30 milioni di euro già a disposizione di F.S. e 60 milioni di euro nel contratto di programma F.S. 2001.

Tempi previsti:

- progettazione esecutiva 2002 (progettazione definitiva già approvata);
- appalto 2003;
- realizzazione 2003-2006.

Le spese effettive annuali individuate per il triennio 2002-2004 sono pari a:

- 1,5 milioni di euro per il 2002;
- 5,0 milioni di euro per il 2003;
- 15,5 milioni di euro per il 2004.

Le Parti convengono che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, realizzerà un progetto di fattibilità avanzato, con i relativi flussi di domanda prevedibili, per un nuovo tratto di viabilità di collegamento tra Lucca e Modena. La Regione Toscana si impegna ad

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature, the initials 'M', 'MP', and 'A', and a small number '9'.

esaminare, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con la Regione Emilia-Romagna, i risultati di tale iniziativa ai fini delle comuni decisioni conseguenti.

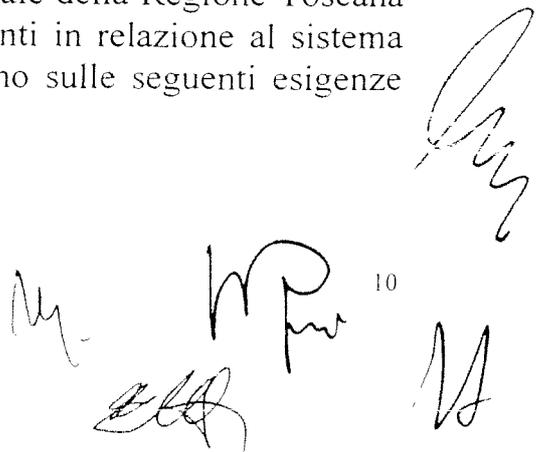
Per la realizzazione di tali infrastrutture le Parti si impegnano, in attuazione della Legge Obiettivo, e nel rispetto delle attribuzioni e prerogative di ciascun livello istituzionale, alla massima collaborazione – sia nelle fasi di progettazione (ove non ancora completate), sia in quelle di realizzazione – individuando congiuntamente per ciascuna opera: la copertura finanziaria, le procedure autorizzative certe, la necessaria chiarezza nelle responsabilità e nei tempi operativi, le sedi e gli strumenti di monitoraggio sistematico dell'avanzamento delle azioni e delle opere e del mantenimento degli impegni assunti, anche di ordine finanziario.

In particolare la Regione Toscana si impegna, per la realizzazione degli assi di viabilità sopra indicati, a rendere disponibili i materiali inerti necessari nel rispetto delle compatibilità ambientali.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, 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 convengono inoltre 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; a tal fine le Parti concordano sulle seguenti esigenze aggiuntive:

The bottom of the document features several handwritten signatures in black ink. There are approximately six distinct signatures, some appearing to be initials or short names, and one larger, more stylized signature on the right side. The signatures are arranged in a loose, horizontal cluster.

- potenziamento della rete ferroviaria della Toscana centrale, con particolare riferimento alla linea Pistoia-Montecatini-Lucca- Viareggio;
- adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord della Toscana - compresi i collegamenti con i complessi ospedalieri (Ospedale Unico della Versilia e Ospedale di Massa), con i porti e con il comprensorio del marmo - anche al fine di un migliore collegamento con il Corridoio Ti-Bre;
- 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 da definirsi d'intesa con i Comuni interessati, la Provincia e la Regione.
- potenziamento dei collegamenti transappenninici tra la Garfagnana, la Lunigiana e la costa tirrenica; nonché dei collegamenti dell'intera fascia sub-appenninica centrale;
- potenziamento del sistema delle idrovie interne;
- allacci e collegamenti con il sistema ospedaliero.

Pertanto le Parti concordano di procedere ad una verifica congiunta, entro 4 mesi dalla sottoscrizione della presente Intesa Generale Quadro, dell'Accordo di Programma in materia di infrastrutture di trasporto sottoscritto nel corso della precedente legislatura, al fine di individuare congiuntamente le priorità programmatiche nei settori infrastrutturali rispetto alle quali, alla luce del mutato ordinamento costituzionale, le Parti riterranno di dover cooperare dal punto di vista procedurale e finanziario in tempi definiti: a tal fine il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna fin d'ora a sostenere, con risorse proprie e/o delle Aziende vigilate, gli oneri economici per le progettazioni di specifiche opere rientranti fra quelle per le quali le Parti determineranno di collaborare.

In particolare, nei termini sopra indicati, si procederà all'integrazione dell'Accordo Quadro Stato-Regione Toscana sulle infrastrutture di trasporto del 24.05.2000, sia con riferimento alle opere di cui alla citata delibera CIPE del 21 dicembre 2001, sia con riferimento ad ulteriori opportunità di intervento così come richiamato al capoverso precedente anche al fine del monitoraggio sull'avanzamento dei lavori e sul rispetto degli impegni.


 M. W.P. " H

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.

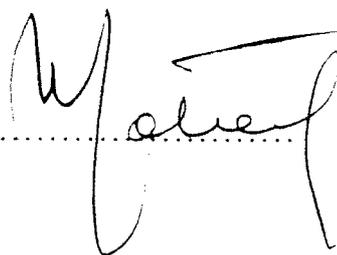
Il Presidente del Consiglio dei Ministri



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



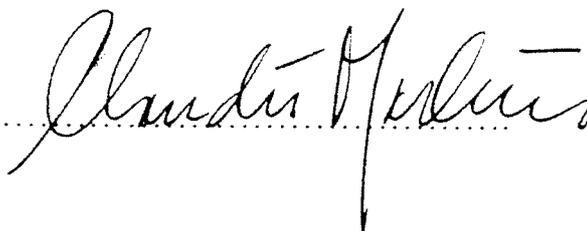
Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio



Il Ministro per gli Affari Regionali.....



Il Presidente della Regione Toscana



Roma, 18 aprile 2003

La presente Intesa Generale Quadro sottoscritta in 2 originali si compone di 12 pagine numerate