

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SU FERRO IN TOSCANA - ALTA VELOCITA' NEL MUGELLO E IMPATTO AMBIENTALE

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SU FERRO IN TOSCANA

Comunicazione Assessore Riccardo Conti

A) Il Nodo di Firenze dell'alta capacità ferroviaria

1. Premessa

Il passaggio della linea alta velocità/alta capacità ha costituito un elemento fondamentale della pianificazione del territorio fiorentino negli ultimi 20 anni.

Il Piano Regionale integrato dei trasporti (1989) prevedeva il sottoattraversamento di Firenze con la creazione di una stazione sotto Santa Maria Novella.

Il programma direttore per l'area fiorentina elaborato da FS nel '92 prevedeva la collocazione della stazione AV/AC a Campo Marte e il passaggio cittadino interamente in superficie, a fianco della linea faentina; la Regione, la Provincia di Firenze e il Comune di Firenze si espressero negativamente a tale ipotesi per motivi trasportistici e di impatto sull'ambiente e la cittadinanza, espressione confermata nel corso della VIA del relativo progetto.

A seguito del protocollo d'intesa tra FS e Comune del '93, venne presentato, all'inizio del '94, da parte di Ferrovie il programma di riassetto del sistema ferroviario di Firenze (master plan), che prevede la collocazione della stazione a Campo Marte, il passaggio della nuova linea nel tratto Via Salviate-Campo di Marte, in sotterranea fino a Ponte al Pino, l'interramento delle linee ferroviarie esistenti (vengono eliminati i rami del "laccio ferroviario" Campo Marte-Santa Maria Novella e Campo Marte-Rifredi e sostituiti uno da un boulevard e l'altro da tramvia veloce).

Nelle proposte e nel dibattito assumono un ruolo rilevante le soluzioni relative alle officine di Porta al Prato, al polo tecnologico dell'Osmannoro e al ripristino della Faentina.

Tale programma non venne condiviso dalla Regione, che confermò l'ipotesi del sottoattraversamento con stazione sotterranea nelle vicinanze di Santa Maria Novella; nel 1995 si compatta il fronte degli Enti Locali e Palazzo Vecchio si allinea sulle posizioni di Regione e Provincia.

L'Accordo quadro del 1995 tra Ministero, Regione, FS e TAV conferma definitivamente il tracciato della linea A.V./A.C. nel territorio toscano (quadruplicamento veloce della tratta Bologna-Firenze), mentre l'approvazione regionale rimane condizionata dalla verifica definitiva delle modalità di attraversamento dell'area urbana di Firenze. Si ribadisce però che la soluzione per la penetrazione urbana della linea veloce deve avvenire in sottoattraversamento e deve assicurare il ruolo centrale della Stazione di S.M.Novella. Le parti contraenti si impegnano a promuovere l'intensificazione dei servizi ferroviari regionali e il potenziamento del Nodo di Firenze attraverso la sua effettiva integrazione con il sistema di trasporto pubblico regionale, metropolitano e urbano, sulla base del Programma Direttore per il Trasporto ferroviario nella regione Toscana. Tra gli allegati all'accordo viene siglato l'accordo tra Comune di Firenze, Regione Toscana, Provincia di Firenze, FS s.p.a. e TAV s.p.a sulle linee guida per il ridisegno del Nodo di Firenze a partire dalla penetrazione urbana dell'A.V. e sulla riorganizzazione del sistema della mobilità dell'Arca Fiorentina con particolare riferimento al collegamento tranviario con Scandicci, alla linea ferroviaria Faentina, ed al Polo Tecnologico dell'Osmannoro.

Dal 1995 al 1999 l'affinità di posizioni rende Regione ed Enti Locali più forti nel confronto con FS ed una serie di atti definiscono le condizioni per arrivare all'approvazione del 1999. L'attraversamento di Firenze viene visto ora come una *opportunità* ed il confronto tra enti diventa più costruttivo.

Nella comunicazione al Consiglio Regionale del novembre 1995 si evidenzia che il quadruplicamento ferroviario Firenze-Bologna inciderà profondamente sull'assetto della mobilità in Toscana, grazie alla recuperata capacità delle linee esistenti, per i servizi ferroviari Regionali e il trasporto merci su ferrovia.

Il P.T.C. della Provincia di Firenze, approvato nel 1998 quale atto di programmazione che assume il ruolo di coordinamento e raccordo tra la politica territoriale regionale e la pianificazione comunale prevede l'attraversamento urbano di Firenze della nuova linea ferroviaria veloce con compiti di trasporto passeggeri e merci, in coerenza con gli atti di programmazione regionale, sostenendo il ruolo di "alta capacità".

Con la conferenza di servizi marzo 1999 viene approvato il progetto definitivo del passante sotterraneo e della stazione. Contestualmente sono definiti, come sostenuto dal fronte compatto di Regione e Enti Locali, gli impegni relativi al centro dinamica sperimentale, al servizio ferroviario metropolitano e al potenziamento del trasporto merci. La soluzione progettuale della nuova stazione viene però ritenuta ulteriormente migliorabile e TAV avvia un concorso internazionale per la sua progettazione.

Gli interventi del nodo ferroviario di Firenze sono previsti nell'Intesa Generale Quadro sulle infrastrutture di trasporto firmata il 18 aprile 2003 dal Governo e dalla Regione Toscana.

Con la conferenza di servizi del 2003 viene approvato il progetto definitivo della nuova stazione di Belfiore a seguito del concorso internazionale vinto dal gruppo di Norman Foster e Ove Arup.

Nell'anno seguente vengono sottoposte a VIA le opere di fluidificazione del traffico ferroviario (scavalco tra Rifredi e Castello), opere che vengono approvate nel 2005.

È stata quindi avviata, con la pubblicazione del bando nel 2006, la procedura per la gara di appalto per conto di Rete Ferroviaria Italiana dei lavori di realizzazione degli interventi di potenziamento del nodo ferroviario di Firenze.

La gara ha previsto la realizzazione di due lotti di intervento, il primo relativo alla progettazione ferroviaria e allo scavalco tra Rifredi e Castello e il secondo relativo al tunnel sotto la città di Firenze e alla nuova stazione ferroviaria AV.

Per il primo lotto viene previsto il finanziamento; per il secondo lotto viene prevista una clausola di recesso che R.F.I. può esercitare, entro un anno dall'aggiudicazione, nel caso non le venissero assegnati dei fondi necessari.

I lavori sono stati aggiudicati nel luglio 2007 alla Società Cooperativa Coopsette.

Il Piano di indirizzo territoriale della Regione, approvato il 24 luglio 2007, assegna all'alta capacità ferroviaria un ruolo strategico per l'accessibilità e la logistica regionale, nazionale e internazionale, i cui riferimenti principali sono riportati nei due paragrafi di questa relazione che seguono.

2. Accessibilità: le opportunità per il servizio passeggeri

Il servizio ferroviario rappresenta la struttura portante dei servizi di trasporto pubblico su tutto il territorio regionale su cui fondare politiche strategiche di intervento per rispondere alla nuova domanda di mobilità diffusa per passare, razionalizzando, potenziando e strutturando i servizi, da un sistema organizzato per linea ad un sistema di mobilità a rete.

In questo senso la regione ha avviato un progetto di potenziamento dei servizi ferroviari ristrutturandoli e riqualificandoli secondo un orario cadenzato-mnemonico definito Memorario.

Pertanto sulle principali direttrici afferenti la stazione di Firenze, la Regione ha avviato per fasi lo sviluppo del progetto secondo il seguente programma:

- ✓ orario 2004/05: direttrice Firenze – Pisa – Livorno/Carrara; incremento del 20% sulla linea (4% intera offerta regionale);
- ✓ orario 2005/06: direttrice Firenze – Prato – Viareggio; incremento del 30% sulla linea (5% intera offerta regionale);
- ✓ orario 2006/2007 direttrice Firenze –Empoli - Siena ;incremento del 25% sulla linea (4%intera offerta regionale);
- ✓ orario 2007/2008 direttrice Firenze -Arezzo e Mugello Val di Sieve ; incremento del 20% sulla linea (5% intera offerta regionale).

Nel 2008/ 2009 è prevista l'attivazione del progetto sulla linea Pontremolese e Tirrenica nord nonché sulla linea Empoli – Firenze Porta a Prato avendo raggiunto la stazione di SM Novella la sostanziale saturazione di capacità di accoglienza dei servizi.

Solo a seguito del completamento dei lavori di realizzazione del nodo di Firenze dell'alta capacità, previsto per il 2013, si verificheranno le condizioni per un, ulteriore, forte potenziamento del servizio passeggeri regionale e metropolitano, sia in termini quantitativi che qualitativi.

L'insieme degli interventi previsti consentirà di utilizzare, oltre ai due nuovi binari sotterranei e relativa stazione, la corrispondente fermata metropolitana di superficie di "Circondaria", gli ulteriori binari di superficie (binari 3 e 4 della Carbonaia da S. M. Novella verso Campo di Marte e binari 5 e 6 da S. M. Novella verso Rifredi), l'opera di scavalco per fluidificare in traffico tra Castello e Rifredi, la riorganizzazione del nodo di Rovezzano, le nuove aree ferroviarie dell'Osmannoro, le ulteriori nuove fermate metropolitane e i vari interventi di sviluppo tecnologico delle stazioni e della rete.

Gli interventi di cui sopra ed il sottoattraversamento ferroviario con la nuova stazione AV/AC consentiranno di liberare i binari in superficie e quindi il progressivo potenziamento di servizi ferroviari metropolitani distinti ed indipendenti da quelli regionali, condizione per realizzare servizi ad alta frequenza con "cadenzamento omogeneo" (ogni 10 o 15 o 20 minuti a seconda delle linee), dedicati alle singole fasce d'utenza, ottenendo contemporaneamente un significativo effetto di velocizzazione per le relazioni regionali per tener conto della domanda crescente ed "evoluta" di mobilità in modo da perseguire l'obiettivo dei 500.000viaggiatori/giorno trasportati sulla rete ferroviaria regionale.

3. Logistica: le opportunità per il trasporto delle merci

Il prossimo completamento ferroviario dell'alta capacità nel tratto tra Firenze e Bologna (2008 tratta e 2013 nodo di Firenze) costituisce un'opportunità forte a livello transregionale ed europea, consentendo di ipotizzare nuovi scenari di relazione sia spaziali che economici tra l'area forte della Toscana e le aree forti a nord, da aprire direttamente ai progetti prioritari relativi al Corridoio Europeo 1 (Berlino-Milano-Roma-Palermo), alle autostrade del mare attraverso il porto di Livorno, nonché al Corridoio Europeo 5.

Il nuovo quadro infrastrutturale risultante dalla realizzazione dell'alta capacità tra Firenze e Bologna, infatti, porta a sviluppare un sistema logistico transregionale di valenza internazionale, tale da conferire alla Toscana un ruolo privilegiato di piattaforma commerciale plurimodale per gli scambi tra Oriente e Occidente e tra Nord e Sud del continente.

L'idea strategica, dunque, è quella di anticipare il vantaggio competitivo legato alla sinergia del fascio di infrastrutture ferroviario e stradale passante per l'appenninico, ed anche ad iniziare la capitalizzazione per il sistema Italia dei cospicui investimenti fatti, in modo da organizzare un'interconnessione laterale al Corridoio 1 che, partendo dal nodo Pisa/Livorno/Carrara, via Firenze/Bologna e da qui verso Parma/Verona per il Brennero, e verso Padova/Trieste per l'Est europeo, colleghi stabilmente il Tirreno con l'Europa dell'Est e con l'area dei Balcani.

Gli effetti di questa visione portano anche a definire un insieme di sistemi territoriali urbani (sia regionali che infraregionali), nel quale possano acquistare sempre più rilevanza la qualificazione logistica, la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari e la realizzazione di nuove funzioni industriali e di servizio a maggiore valore aggiunto, in modo da creare nuove reti immateriali tali da far competere anche aree in apparenza più deboli oltre a favorire la “dinamizzazione” delle interdipendenze con le regioni contermini.

La visione al futuro di questa piattaforma territoriale strategica è rafforzata dal completamento della Piattaforma logistica costiera: porto di Livorno, interporto A. Vespucci di Guasticce, aeroporto G. Galilei di Pisa e connessione stabile con interporto di Gonfienti di Prato e aeroporto di Firenze Peretola, nonché con la restante portualità dell’Alto Tirreno.

La Piattaforma logistica costiera della Toscana è un luogo di relazioni che si realizzano a vari livelli:

- rispetto alla rete di poli portuali e logistici del Mediterraneo;
- attraverso l’integrazione con la rete dei sistemi insediativi dell’Italia centrale;
- come interfaccia tra sistema della costa e Toscana interna;
- come rete di nodi logistici differenziati al proprio interno;
- come sistema che può essere allargato alla rete dei porti costieri, soprattutto Piombino e Carrara, ma anche La Spezia.

4. La situazione attuale del Nodo

Il Contraente Generale Nodavia ha completato, nel marzo 2008, la consegna del progetto esecutivo dell’intera opera, che è diviso in due lotti (1° lotto scavalco, 2° lotto passante e stazione); il contratto d’appalto stabilisce che nei sessanta giorni successivi alla consegna del progetto complessivo dovevano essere predisposte tutte le verifiche da parte di R.F.I. e di ITALFERR.

RFI sta sottoponendo il progetto al parere dell’Osservatorio Ambientale, per verificare il rispetto delle prescrizioni definite dalla VIA e dalle Conferenze di Servizi di approvazione, prima dell’avvio dei lavori.

E’ necessario sviluppare, con l’apporto delle Istituzioni interessate e di RFI, un efficace piano di comunicazione e informazione, per rendere esplicite alla popolazione interessata le scelte progettuali, le soluzioni di cantierizzazione e i relativi effetti sull’ambiente e sulla mobilità, nonché le finalità dell’intervento, inquadrandole nel sistema complessivo del miglioramento delle condizioni di mobilità dell’area metropolitana fiorentina e dell’intera regione, con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza e dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico.

B) Quadro aggiornato delle previsioni del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica della Toscana

- Novembre 2008 -

Elenco interventi su infrastrutture ferroviarie

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

1. TRATTA A.V. FIRENZE-BOLOGNA

Lavori di quadruplicamento veloce del tratto toscano dal confine con la Regione Emilia e Romagna alla Stazione di Firenze Castello;

Comuni di: Borgo San Lorenzo, Firenze, Firenzuola, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto Fiorentino, Vaglia.

- Previsione di fine lavori a Luglio 2009; pre-esercizio settembre-novembre 2009. Attivazione dicembre 2009.
- Importo previsto 3530 Meuro di cui:
 - 40% finanziato con Contratto di Programma F.S. 1994-2000 e contratto di Programma F.S. 2001-2005 e 60% finanziato tramite ricorso al mercato dei capitali.
- Lavori in corso realizzati all'90%.

2. INTERVENTI VARI SUL NODO DI FIRENZE

Comune di : Firenze, Montevarchi, San Giovanni Valdarno, Campi Bisenzio, Fiesole, Pelago, Pontassieve, Prato, Pistoia, Rufina, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa.

Costo complessivo 2150 milioni di euro.

Sottoattraversamento A.V.

- Progetto definitivo approvato con le Conferenze di Servizi del 1999 e del 2003.
- Appalto 2006, progettazione esecutiva 2008, lavori 2008-2013.
- 600 Meuro.

Nuova Stazione A.V

- Progetto definitivo approvato con la conferenza di servizi del 2003
- appalto 2006, progettazione esecutiva 2008; lavori 2008 – 2013
- 450 Meuro

Opera di scavalco tra la stazione di Firenze Castello e Firenze Rifredi

- Progetto definitivo del 2003 – Conferenza di Servizi di approvazione conclusa.
- Appalto 2006; progettazione esecutiva nel 2008; lavori 2008-2010
- 90 Meuro.

Interventi ferroviari tramviari e viari connessi

- appalto 2004; lavori 2005 – 2012.
- 160 Meuro.

Completamento e potenziamento infrastrutturale Firenze Rifredi-Prato, compreso SCC del Nodo; comprende i seguenti interventi:

- Quadruplicamento linea FI Rifredi – FI Castello (completato a dic. 2000).
- Collegamento impianto di Osmannoro con linea FI – PI tramite bivio Olmatello: completamento 2003.
- Telecomando linea FI – PI (eseguito telecomando Bivio Renai e Sanminiatello).
- Binario 1° bis FI SMN attivato 2002.
- 3° binario Rifredi –Olmatello completato 2003.
- ACEI stazione Rifredi: 2005.
- Completamento stazione Rifredi 2005, con 9 binari serviti da marciapiedi alti.
- 174,56 milioni di euro finanziato con 2° addendum del contratto di Programma 1994-2000.

Adeguamento tecnologico Nodo di Firenze (modifiche ACEI FI SMN)

- Realizzazione del 5° binario di collegamento tra FI SMN e Rifredi, il 6°, da destinare al cantiere della nuova stazione AV, viene finanziato nell'ambito degli interventi AV.
- Attivazione dei binari 17 e 18 di FI SMN.
- Realizzazione del 5° binario e banalizzazione dei 5 binari FI SMN-Rifredi 2005.
- Realizzazione del 3° e 4° binario FI SMN – Campo di Marte terminati 2006 con novo ACEI Statuto 2006.
- ACEI del Deposito Locomotive 2009.
- Prolungamento sottopassaggio viaggiatori FI SMN fino via Alamanni 2009.
- 77,46 milioni di euro nel Contratto di Programma 2001-2005.

Nuove fermate metropolitane:

- Fermata “Cure” 1^ fase 2001.
- Fermata “Perfetti Ricasoli” completata 2003 non attivata.
- Fermata “Piagge” attivata 2004.
- Fermata “S. Donnino” completata 2003, attivazione 2008.
- Prato Borgonuovo 2005.

- Lastra a Signa 2006.
- Fermate sulla direttrice Osmannoro – Campi Bisenzio (Osmannoro e Peretola) da realizzare insieme alla linea Osmannoro-Campi.
- Interventi diffusi sul Nodo per attrezzaggio metropolitano (parcheggi scambiatori presso fermate metropolitane):
 - Parcheggio Salviati su linea faentina.
 - Parcheggio c/o Stazione di Firenze Rifredi.
- L'attivazione e realizzazione della Fermata delle Cure (2^a fase) è collegata con il sottoattraversamento AV.
- 19,62 milioni di euro finanziato con 2° addendum del Contratto di Programma 1994-2000 e 15 meuro finanziati dagli interventi connessi ad AV.
- Fermate di S. Paolo (Prato), S. Agostino (Pistoia).
- Fermate, Le Querce-Le Macine, Mazzone-Montemurlo (comune di Prato).
- Fermate di Pistoia Ovest, Capostrada (comune di Pistoia).
- Fermata di Nuovo Ospedale (comune di Montevarchi e S. Giovanni V.no).
- Fermata di Veroni - Distretto scolastico (comune di Pontassieve).
- Fermata di S. Francesco sud (comune di Pelago).
- Adeguamento Stazione di Rufina.
- Sono stati completati gli studi di fattibilità e le progettazioni preliminari a cura di Italferr.
- Sono state eseguite le progettazioni definitive (a cura di RFI) di S. Paolo e S. Agostino.
- La fermata di San Paolo è stata attivata nel dicembre 2005 con il nome di Prato Borgonuovo.
- Per progettazione 0,41 milioni di euro - Fondi messi a disposizione del Comitato di Garanzia da parte di TAV (fondo di 3 mld di cui all'art. 1 dell'A.I. del 3.3.99).
- Girone (Fiesole) e San Salvi (Firenze), progettazione preliminare non avviata.

3. LINEA FIRENZE - EMPOLI - PISA

Comuni di: Campi Bisenzio, Empoli, Firenze, Lastra A Signa, Signa, Montelupo Fiorentino, Cascina, Montopoli in Val d'Arno, Pisa, Pontedera, San Miniato.

Potenziamento infrastrutturale Firenze - Empoli - Variante Signa – Montelupo

- Linea ferroviaria completata ed attivata il 17 dicembre 2005.
- Il 27 agosto 2006 è stata inaugurata la nuova fermata di Lastra a Signa (attivazione l'11 settembre 2006).
- 176 Meuro Contratto di Programma 1994-2000 - 1° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000.

- In corso interventi complementari di riqualificazione ambientale dei luoghi oggetto dell'intervento.
- Avvio 2^a fase dell'attrezzaggio della fermata di Lastra a Signa.
- Realizzazione parcheggio scambiatore in stazione di Montelupo 2008+2009.

Interventi di potenziamento tecnologico fra Pisa ed Empoli - Intervento programmato e realizzato con finanziamenti SCC Tirrenica.

Quadruplicamento della linea Empoli - Montelupo e Collegamento Signa – Campi con doppio binario tramite soluzione già prevista nel PTC di Firenze, sono interventi programmati a suo tempo per completare insieme all'Osmannoro-Campi il quadruplicamento Firenze-Empoli.

4. IMPIANTO DINAMICA POLIFUNZIONALE FIRENZE-OSMANNORO

Comune di Firenze

- Completato a luglio 2004.
- 131,01 Meuro di cui 115,85 Meuro - Contratto di Programma 1994-2000 e 15 Meuro RFI.

Stabilimento di Grande Riparazione Vetture: Lo stabilimento, destinato ad ospitare la manutenzione ciclica del materiale rotabile trainato, è in corso di realizzazione ad Osmannoro, con conseguente chiusura delle OGR di Firenze P.P.

- Spesa prevista 30 Meuro.
- completamento 2009.

5. CENTRO SPERIMENTALE FERROVIARIO OSMANNORO

Comune di Firenze

- Realizzazione nell'ambito dell'area ferroviaria dell'Osmannoro, in Comune di Firenze, di un centro sperimentale per verificare, collaudare e certificare materiali e tecnologie ferroviarie avente le potenzialità per costituire la sede dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ai fini della certificazione e della omologazione del materiale rotabile.
- appalto 2006;
- realizzazione 2006 – 2010.
- 155 Meuro di cui:
 - 80 già a disposizione F.S.
 - 60 nel Contratto di Programma F.S. 2001-2005
 - 15 da Intesa Generale quadro di attuazione della Legge Obiettivo del 18-4-2003.

6. LINEA FERROVIARIA DI COLLEGAMENTO TRA OSMANNORO E CAMPI BIENZIO CON DOPPIO BINARIO A COMPLETAMENTO DELLA LINEA FIRENZE - OSMANNORO

Comuni di Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

- Progetto definitivo in via di elaborazione con approfondimento delle problematiche idrauliche e conseguente approvazione e finanziamento.
- 36.15 Meuro - Contratto di Programma 1994-2000; possibile incremento dei costi per messa in sicurezza idraulica.

7. LINEA FAENTINA

Comuni di: Borgo San Lorenzo, Dicomano, Fiesole, Firenze, Pelago, Pontassieve, Rufina, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto Fiorentino, Vaglia, Vicchio.

Elettrificazione- Intervento programmato nell'Accordo Quadro del 27 luglio 1995 e nel Protocollo di Intesa del 24 aprile 1997 tra Ministero dei Trasporti, FS, TAV, Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Vaglia.

- Progettazione definitiva completata ma non ancora effettuata Conferenza di Servizi.
- Avvio della realizzazione entro un anno dalla Conferenza di Servizi e dal finanziamento.

8. LINEA EMPOLI - SIENA – CHIUSI

Comuni di : Barberino Val d'Elsa, Castelfiorentino, Certaldo, Empoli, Asciano, Castellina in Chianti, Chiusi, Montepulciano, Poggibonsi, Rapolano Terme, Siena, Sinalunga, Torrita di Siena.

Intervento di velocizzazione Empoli-Siena

Raddoppio tratta Certaldo-Poggibonsi e interventi vari di velocizzazione

- Lavori iniziati novembre 2004.
- Lavori conclusi nel 2006.
- 61.97 Meuro - Ministero dei Trasporti - Provincia di Siena - Comune di Siena.

Raddoppio della tratta Empoli - Granaiolo sulla linea Empoli - Siena; - Intervento programmato

Potenziamento ed elettrificazione della linea Empoli - Siena - Intervento programmato

Raddoppio tratta Poggibonsi - Siena - Intervento programmato

Intervento di velocizzazione Siena - Chiusi con adeguamento in sede-
Intervento realizzato con rettifica di vari tratti di linea e conseguente aumento della velocità e adeguamento in Cat D4 (merci pesanti) della intera Chiusi-Siena –Empoli. Costo 20 milioni di euro.

9. CORRIDOIO TIRRENO - BRENNERO "TI-BRE" - TRATTA PONTREMOLESE, COMPRESO NODO DI PISA

Comuni di: Aulla, Filattiera, Licciana Nardi, Pisa, Pontremoli, Villafranca in Lunigiana.

Raddoppio della linea Pontremolese nel tratto S.Stefano di Magra Chiesaccia, compresa nuova stazione di Aulla e lavori di adeguamento tecnologico SCC, già compresi nell'Accordo Quadro del 24-5-2000

- Lavori principali conclusi in giugno 2007.
- Costo 240 Meuro - Contratto di Programma 1994-2000.

Raccordo Garfagnana

- Lavori iniziati agosto 2005 e conclusi nel 2007.

Raddoppio tratto Chiesaccia - Pontremoli Intervento prioritario

- Progettazione preliminare e procedura di VIA concluse
- Importo lavori 620 Meuro.
- Progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2007; finanziata la progettazione definitiva in attuazione della Finanziaria 2008(48 meuro per tutto il raddoppio compresa la parte in Emilia e Romagna).
- Progettazione definitiva in corso.

Tunnel di valico

- Progettazione preliminare e procedura di VIA concluse.
- Importo lavori 924 Meuro
- Progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2007
- Progettazione definitiva in corso finanziata con quota dei 48 Meuro di cui sopra.

È stato firmato il 2-12-2004 l'Accordo di Programma per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese e delle relative ulteriori opere a questa funzionalmente collegate.

10. SISTEMA COMANDO-CONTROLLO LINEA GENOVA - ROMA E PONTREMOLESE, CON POSTO A PISA CENTRALE

Comune di Pisa

- Lavori completati nel 2004.
- Costo 126,53 Meuro - 1° addendum Contratto di Programma 1994-2000 (225 milioni€ di progetto di cui quota parte interessanti la Regione Toscana).

- Intervento completamente ultimato: SCC tirrenica 2004, CtC Pontremolese 2006-2007.

11. SISTEMAZIONE IMPIANTI NODO DI PISA. POTENZIAMENTO LINEA COLLESALVETTI - VADA. POTENZIAMENTO IMPIANTI MERCI DI LIVORNO

Comuni di : Pisa, Livorno Collesalveti, Rosignano Marittimo, Cascina, Castellina Marittima, Faglia, Orciano Pisano, Santa Luce.

Sistemazione Impianti Nodo di Pisa. Elettrificazione Collesalveti Vada, Potenziamento Impianti merci di Livorno

- Elettrificazione Pisa-Collesalveti-Vada, conclusa nel 2004.
- 3° binario Pisa Centrale-Pisa San Rossore, concluso nel 2005.
- Nuovo ACS di Pisa e attivazione scavalco linea tirrenica con FI-PI-LI:
 - 1^ fase conclusione nel 2008;
 - 2^ fase conclusione nel 2010.
- Posto di incrocio di Orciano, lavori in corso. Attivazione nell'anno 2009.
- Sotto Stazione Elettrica di Faglia, lavori in corso. Attivazione nell'anno 2009.

Previsione di fine lavori al 2010, costo complessivo 181,5 Meuro di cui:

- 49,8 Meuro Contratto di Programma 2001-2005
- 3,7 Meuro Legge Finanziaria 2003
- 59,1 Meuro Legge Finanziaria 2004
- 21,4 Meuro Legge Finanziaria 2005
- Previsti ulteriori finanziamenti RFI.

Razionalizzazione del bivio Mortellini - per non avere incrocio a raso fra le linee GE-PI-LI e FI-LI. Intervento prioritario

Progettazione definitiva terminata nel 2004 – approvazione in corso al Ministero dell'Ambiente, finanziamento non disponibile.

Raccordi ferroviari Livorno-Pisa è stato sviluppato lo studio di fattibilità e le progettazioni sono in corso per i seguenti interventi:

1. **Realizzazione di strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana** idonee al carico/scarico delle merci e alla partenza dei treni (costo 20 meuro).
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 meuro).
3. **Collegamento di Guasticce con la Collesalveti-Vada, lato Sud e lato Nord** (costo 102 meuro).
4. **Bretella di collegamento della Collesalveti-Vada con la linea Firenze-Pisa** (costo 80 meuro).
5. **Opera di scavalco della linea Tirrenica nell'ambito del collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce** (costo 30 meuro).

- È stato sottoscritto in data 17 novembre 2008 il Protocollo di Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana e Ferrovie dello Stato 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” con il quale:

- la Regione Toscana si impegna a finanziare con il contributo dei fondi del POR “Competitività regionale e occupazione” FESR 2007-2013, approvato dalla Commissione Europea il 1° agosto 2007 con decisione C (2007)-3785, per circa 33 milioni di euro gli interventi relativi al rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l’interporto di Guasticce.

- il Ministero si impegna ad inserire un importo pari ad almeno 7 meuro nella tabella A del Contratto di Programma 2007-2011, per il primo stralcio dei raccordi ferroviari Livorno-Pisa comprendente le strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana e il collegamento diretto della Darsena Toscana con la linea Roma-Genova lato Pisa.

- il Ministero si impegna a verificare la possibilità di inserimento degli ulteriori finanziamenti relativi al rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l’interporto di Guasticce, nel prossimo Contratto di Programma 2012-2016 - parte Investimenti - per gli anni 2012 e seguenti.

12. INFRASTRUTTURE INTERPORTO DI GUASTICCE

Comuni di: Livorno, Collesalveti.

- Lavori ultimati. In fase di chiusura del collaudo 15,49 Meuro - 1° Addendum al Contratto di Programma 1994-2000
- Per adeguamenti portuali ed interportuali 10,33 Meuro da definire e finanziare nel quadro della Legge Obiettivo 443/2001.

13. SISTEMA INTEGRATO SU FERRO AREA VASTA PI-LI-LU-MC

Province di: Pisa, Livorno, Lucca, Massa Carrara.

- Intervento programmato nell’accordo Bersani-Martini del 15 febbraio 2001.
- Effettuato un progetto di fattibilità generale con un finanziamento di 250 mila euro.

14 Scalo Merci di Diecimo Pescaglia Linea Lucca-Aulla

- È in corso il potenziamento dello scalo merci a servizio dell’attività cartaria.
- Intervento finanziato: 2 Meuro.

15.POTENZIAMENTO E RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA PISTOIA - LUCCA-VIAREGGIO

Comuni di: Baggiano, Massa e Cozzale, Montecatini Terme, Pieve a Nievole,

Pistoia, Serravalle Pistoiese, Uzzano, Altopascio, Capannori, Lucca, Massarosa, Montecarlo, Porcari, Viareggio.

Per quanto riguarda il potenziamento e raddoppio della tratta Pistoia – Lucca, è stato redatto da R.F.I., in attuazione del protocollo d'intesa del 17 marzo 2003, il progetto dei seguenti interventi individuati come prioritari:

- raddoppio tratta Pistoia – Montecatini, 110 Meuro;
- velocizzazione linea Montecatini-Lucca, 60 Meuro;
- sottoattraversamento Montecatini, 50 Meuro R.F.I. e 30 Meuro Comune di Montecatini;
- È completata la progettazione definitiva. L'intervento è inserito nel D.P.E.F. 2005-2008 dello Stato.

Ulteriori interventi necessari:

- raddoppio tratta Lucca – Altopascio;
 - raddoppio tratta Altopascio-Montecatini.
-
- Per progettazione 3,6 Meuro finanziati da RFI - Intesa Generale Quadro 18 aprile 2003 di attuazione della Legge Obiettivo 443/2001.
 - È stato sottoscritto in data 17 novembre 2008 il Protocollo di Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana e Ferrovie dello Stato 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” con il quale:
 - la Regione Toscana si impegna a finanziare con il contributo dei fondi del POR “Competitività regionale e occupazione” FESR 2007-2013, approvato dalla Commissione Europea il 1° agosto 2007 con decisione C (2007)-3785, per circa 70 milioni di euro l'intervento relativo al raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia - Montecatini Terme.
 - il Ministero si impegna ad inserire un importo pari ad almeno 46 meuro nella tabella A del Contratto di Programma 2007-2011 per il raddoppio della linea Pistoia-Montecatini Terme.
 - È inoltre in corso di appalto il progetto “Interconnessione Rete Ferroviaria territorio lucchese” per la gestione del traffico merci, che ricade nei Comuni di Capannori e Porcari, in attuazione del relativo protocollo di intesa.
 - Spesa prevista 28 Meuro, finanziato.

16. COLLEGAMENTO FIRENZE CASCINE – FIRENZE PORTA AL PRATO E POTENZIAMENTO STAZIONE DI EMPOLI

- Intervento in corso di realizzazione
- ultimazione prevista novembre 2008 e attivazione servizio Empoli-Firenze PP dicembre 2008.
- importo 24 meuro finanziati-

17. ULTERIORI INTERVENTI DA APPROFONDIRE E SVILUPPARE PROGETTUALMENTE NEL CORSO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO

Interventi prioritari:

- Quadruplicamento tratta Bivio Renai-Cascine-Olmatello;
- Quadruplicamento tratta Bivio Sanminiato-Empoli;
- Raddoppio Empoli Granaiolo;

Collegamento Campi-Prato-Pistoia - Corridoio prioritario da approfondire

Collegamento Arezzo – Sansepolcro - Corridoio prioritario da approfondire

Ulteriori interventi da approfondire nel corso dell'attuazione del Piano, da valutare anche in relazione alla possibilità di utilizzazione dei fondi comunitari

- Velocizzazione Siena-Chiusi con rettifiche;
- Velocizzazione Arezzo-Siena-Grosseto;
- Interconnessione Faentina - AV;
- Recupero linea Volterra - Saline di Volterra;
- Recupero linea Lucca - Pontedera;
- Recupero linea Orbetello Porto S. Stefano;
- Raddoppio Pistoia Capostrada e collegamento diretto linea Lucca;
- Recupero linea Follonica - Massa Marittima
- Recupero linea Poggibonsi- Colle Valdelsa;
- Recupero linea Pracchia- San Marcello- Mammiano;
- Recupero linea Pisa-Tirrenia-Livorno.
- Riquilificazione e potenziamento linea Lucca-Aulla

17. INTERVENTI VARI DI SOPPRESSIONE DEI PAS SAGGI A LIVELLO

- Vari interventi da approfondire per l'attuazione del piano di soppressione dei passaggi a livello in accordo di R.F.I. Con fondi R.F.I. ed eventuale compartecipazione degli enti proprietari delle strade interessate. In particolare:
 - nodo di Firenze (via Vittorio Emanuele e Faentina)
 - FI –PI vari
 - Pistoia –Lucca.

INTERPORTI E SCALI MERCI

Tipologia	Localizzazione	Provincia
Scalo merci –in corso ,a cura privati	Indicatore - Arezzo	Arezzo
Scalo merci	San Giovanni Valdarno	Arezzo

Scalo merci	Castello-Firenze	Firenze
Scalo merci – non prioritario	Braccagni	Grosseto
Scalo merci	Orbetello scalo	Grosseto
Scalo merci	Paganico	Grosseto
Interporto- potenziamento prevista dell'infrastruttura ferroviaria	Livorno Guasticce	Livorno
Scalo merci	Calambrone-Livorno	Livorno
Scalo merci	Rosignano	Livorno
Scalo merci-da potenziare nell'ambito del potenziamento del porto	Fiorentina - Piombino	Livorno
Scalo merci-in corso	Frizzone	Lucca
Scalo merci- in corso a Diecimo	Valle del Serchio	Lucca
Scalo merci	Porto Carrara	MassaCarra ra
Scalo merci-potenziato	San Rossore	Pisa
Scalo merci-realizzato da privati	San Miniato	Pisa
Scalo merci	Pontedera	Pisa
Scalo merci	Montale	Pistoia
Scalo merci	Sant'Agostino	Pistoia
Interporto-in corso di potenziamento	Gonfienti-Prato	Prato
Scalo merci-da realizzare	Chiusi	Siena
Scalo merci progetto abbandonato e sostituito con Barberino loc.Zambra	Badesse- sostituito da Zambra	Siena

ALTA VELOCITA' NEL MUGELLO E IMPATTO AMBIENTALE

Comunicazione Assessore Anna Rita Bramerini

PREMESSA

È necessario evidenziare che, dopo l'ultima comunicazione del 12 febbraio 2008, alla data odierna, nonostante le rinnovate richieste inoltrate ai ministeri competenti, insieme a quelle per il rinnovo dell'Accordo Procedimentale non c'è stata ancora nessuna risposta formale circa la disponibilità dei **15** milioni di euro di cui **2,5** a carico del Ministero dell'Ambiente e **12,5** del Ministro delle Infrastrutture non ancora erogati. Né risposta formale c'è stata fino ad ora relativamente alle ulteriori richieste di risorse, circa **47** milioni di euro, contenute nel Master Plan adottato dalla Giunta regionale con DGRT n. 819/07.

Per quanto riguarda il rinnovo dell'accordo, nonostante la corrispondenza intercorsa con il Ministero dell'Ambiente (04/04/2008, 08/07/2008 e 10/09/2008), gli incontri tecnici avuti e la condivisione finale del testo, lo stesso ministero non ha ancora provveduto ad inviare l'Accordo Procedimentale definitivo completo degli allegati tecnici. L'accordo non è stato pertanto ancora rinnovato, né è stato riattivato l'Osservatorio Ambientale.

Continua di conseguenza a perdurare la condizione, già espressa nella precedente comunicazione, ovvero l'impossibilità di conoscere e verificare, nei modi a suo tempo concordati e attuati per oltre 10 anni tra ministeri, regioni e società ferroviarie, il programma dei lavori, il monitoraggio, così come l'esatto adempimento degli impegni di tutela ambientale, contenuti nel sopraccitato accordo riportante le prescrizioni di VIA, e delle prescrizioni stabilite in Conferenza dei Servizi.

Pertanto le informazioni relative ai lavori e ai ripristini ambientali che seguono continuano ad essere raccolte sulla base dell'ordinaria attività di vigilanza e controllo ambientale operata da ARPAT e dagli Enti locali competenti in materia.

STATO DI REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

I lavori sono circa al 95%. Risultano infatti ultimate tutte le opere civili di linea, le attività di posa dell'armamento ferroviario (binari, etc), l'installazione di armamento antivibrante le attività di elettrificazione e messa in tensione della linea. Sono invece in corso di ultimazione tutti gli interventi di mitigazione acustica della tratta, così come le attività relative agli impianti tecnologici (impianti di sicurezza e circolazione ferroviaria); così come in corso sono le prove e tarature degli apparati e degli impianti e avviate le corse dei primi treni (ETR 500).

Il termine di ultimazione della linea è fissato al 30/06/2009, l'inizio del pre esercizio per il 01/07/2009, mentre l'avvio dell'esercizio commerciale è programmato per il dicembre 2009.

RIPRISTINI AMBIENTALI

Il completamento delle opere civili prevede la dismissione dei **cantieri** e **campi base** con ripristino dello stato antecedente agli interventi, fatte salve le aree che rimarranno di pertinenza ferroviaria o che verranno utilizzati diversamente previo accordi con le amministrazioni.

Si sottolinea che il non rinnovo dell'Osservatorio Ambientale, quale organismo incaricato anche attraverso il sistema delle agenzie ambientali alla verifica del corretto adempimento degli obblighi previsti dalla procedura di VIA e dalle conferenze dei servizi di approvazione dei progetti esecutivi, sta provocando una generale carenza di informazione sullo stato del progetto e in particolare sull'attuazione delle varie fasi di ripristino.

Per quanto concerne i **cantieri** l'ARPAT, nell'ambito dello svolgimento delle attività ordinarie di controllo e vigilanza a completo carico del bilancio regionale, segnala che:

- la procedura prevede:
 1. asportazione dei rifiuti e demolizione delle opere;
 2. investigazione, per verificare la presenza di superamento delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC), e, in caso affermativo, attivazione delle procedure di bonifica;
 3. ripristino delle aree secondo il progetto approvato
- in generale i ripristini non sono stati ancora effettuati, anche se in alcuni casi si sta procedendo in tal senso per le parti di stretto interesse delle ferrovie (piazzole di servizio), ma non per le parti da restituire a verde e/o agricolo.
- in alcuni casi non è stato ancora completato l'allontanamento dei rifiuti.

Per quanto concerne i **campi base**, mentre in alcuni casi le Amministrazioni Comunali, hanno acquisito le strutture, in altri casi il ripristino è stato fatto, anche se, proprio a causa della mancata attività dell'Osservatorio Ambientale, non sappiamo se in modo completo. In altri casi (p.e. Carlone – Vaglia), il ripristino non è stato iniziato e le strutture abbandonate.

La procedura di chiusura delle **discariche**, di competenza provinciale, è stata completata per quanto concerne gli aspetti amministrativi, ivi compreso la stipula della garanzia finanziaria per il ripristino e la gestione post operativa decennale. I tempi per la chiusura e ripristino sono in generale previsti per 18 mesi. Rimane da capire chi gestirà tali impianti trascorsi i 10 anni di cui sopra.

Relativamente al **PREVAM** riguardante la ex Cava Paterno (Vaglia), sono state attivate le procedure attualmente in fase di avanzata definizione, anche se, come precedentemente segnalato, saranno necessarie integrazioni in relazione alla emanazione del D. lgs. 117/08. Il protrarsi della impossibilità di riutilizzare il materiale a cava Paterno, impedisce il ripristino delle cave poste in località Cardetole.

Per gli ulteriori dettagli relativi ai singoli interventi si rimanda alla tabella allegata (Allegato 1).

Si ritiene importante ricordare nuovamente che l'Accordo Procedimentale, attualmente scaduto e in attesa di rinnovo, prevede che **tutti i ripristini ambientali relativi alle aree di cantiere, alla viabilità provvisoria, ai campi base, ai campi industriali, ai tratti allo scoperto del tracciato e alle aree di imbocco delle finestre, secondo i progetti esecutivi approvati, siano garantiti da apposita polizza fidejussoria di 31,5 miliardi delle vecchie lire** (pari a circa **16,3 milioni** di euro).

Questa fidejussione è stata regolarmente prestata da TAV SpA a favore del Ministero dell'Ambiente. L'accordo procedimentale prevede che il Ministero dell'Ambiente possa procedere allo svincolo di tali garanzie fideiussorie **previa attestazione da parte dell'Osservatorio Ambientale della completezza e adeguatezza degli interventi di ripristino.**

Altra fidejussione di **47 miliardi** delle vecchie lire (pari a circa **23.2 milioni** di euro) è stata prestata sempre da TAV SpA a favore della Regione Toscana per il puntuale adempimento delle obbligazioni da lei assunte in dipendenza degli accordi e convenzioni annesse sottoscritti con la Provincia di Firenze e i Comuni toscani interessati dalla tratta AV Firenze-Bologna. In questo caso spetterà alla sola Regione Toscana, una volta verificata la loro attuazione, esprimersi in merito al suo svincolo ovvero alla sua totale o parziale escussione.

OPERE DI MITIGAZIONE

Come ben noto a seguito del verificarsi, a partire dall'agosto 1999, di importanti impatti sulla componente idrica sia superficiale che sotterranea in un'ampia fascia a cavallo del tracciato durante e dopo lo scavo delle gallerie della tratta AV/AC, le ferrovie, i ministeri e le due regioni nel luglio

2002 con il così detto Addendum hanno concordato sulla necessità di mettere in atto una serie di misure di mitigazione degli impatti idrogeologici sia per “il completamento, la ottimizzazione, la razionalizzazione e l'interconnessione delle linee idriche esistenti”, che per interventi “di conservazione naturalistica, di risanamento idrogeologico e di valorizzazione ambientale”.

Il quadro dell'impatto sulla risorsa idrica di sottosuolo può essere convenientemente descritto dai grafici delle portate drenate (l'ultimo aggiornamento è dell'ottobre 2008) dalle gallerie della tratta Firenze – Bologna scavate in territorio toscano (allegato 2). Da questi grafici si può osservare che il sistema idrogeologico sta ormai rispondendo al regime pluviometrico. Per quanto riguarda la galleria di Vaglia nel 2008 le portate complessive, sia massime (circa 180 l/s) che minime (100 l/s), sono nella media degli anni precedenti. Per quanto concerne invece la galleria Firenzuola, sia all'imbocco Sud “Autodromo” che a quello Nord, si è osservato nel 2008 un importante recupero delle portate sia massima: 240 l/s (Autodromo) e 300 l/s (Nord) che minima: 120 l/s (Autodromo) e 195 l/s (Nord).

In attuazione dell'Addendum per completare in tempi certi, entro il 2009, la realizzazione degli interventi acquedottistici e fognari previsti dal suddetto l'Addendum, è stato ritenuto opportuno siglare, rispettivamente nel dicembre 2006 e nel maggio 2007, due specifiche convenzioni (DGRT n. 879/2006 e n. 880/2006): la prima, tra Regione Toscana, Comune di Firenzuola e TAV SpA, riguarda interventi per circa **6 milioni** posti sul versante adriatico, mentre la seconda, tra Regione Toscana, AATO 3 e Publiacqua Spa, regola quelli sul versante del Mugello per i restanti circa **14 milioni** di euro.

Sul versante mugellano ad oggi TAV SpA ha erogato alla Regione Toscana circa **11,8 milioni** di euro dei circa **14 milioni** previsti. A sua volta la Regione, come previsto dall'Addendum, ha trasferito all'AATO n. 3, sulla base degli impegni e dello stato di avanzamento dei lavori dichiarati, circa **6 milioni** di euro.

Ad oggi dei **18** interventi, coperti da finanziamento TAV SpA, che costituiscono il programma della convenzione:

- n. **8** interventi sono stati dichiarati **conclusi**
- n. **3** interventi sono stati **appaltati**, e sono **in corso di esecuzione**

L'importo complessivo di questi interventi da quadro economico è di circa **5,6 milioni** di euro.

Il mancato rispetto dei tempi è in alcuni casi connesso ai tempi necessari a espletare le procedure di esproprio previste per legge non determinabili a priori dal gestore. Per far fronte a tale problema alcuni interventi acquedottistici, già appaltati o ancora da appaltare, sono stati inseriti (DPGR n. 78 del 6 giugno 2008) nell'elenco degli interventi emergenziali di cui all'ordinanza di protezione civile n. 3598/2007; ciò ha consentito l'applicazione di procedure agevolate. Purtroppo non è stato possibile applicare la stessa soluzione anche agli interventi fognari che risultano pertanto quelli con maggiore ritardo.

In relazione al mancato rispetto dei tempi si è comunque provveduto a mettere in mora il gestore Publiacqua al fine di applicare, se del caso e come previsto dalla convenzione, la penale di 1000 euro al giorno a suo carico.

Recentemente (07/11/2008) Publiacqua SpA ha formalmente chiesto la stipula di una nuova convenzione in sostituzione di quella vigente del 21/12/2006, motivando tale richiesta con la necessità di ridefinire, a seguito di approfondimenti tecnici connessi alla stesura dei progetti definitivi, i costi e i tempi di realizzazione degli interventi da eseguire con le risorse dell'Addendum del luglio 2002. Tale proposta di Publiacqua è all'esame dell'AATO 3, che deve esprimersi in merito. In prima istanza tale proposta non ha trovato positivo accoglimento da parte degli uffici regionali in quanto in essa non vengono date sufficienti garanzie alla realizzazione degli interventi nei tempi programmati.

Sul versante Adriatico dove, sulla base della convenzione relativa, il conferimento delle risorse avviene invece direttamente da TAV al Comune di Firenzuola, sono stati realizzati n. 2 acquedotti (Val di Frena e Bordignano) e alcuni interventi fognari nel capoluogo per circa **4 milioni** di euro. I restanti circa **2 milioni** di euro per interventi, sempre di tipo fognario in alcune frazioni del Comune, verranno erogati sulla base del programma lavori definito da Hera SpA (gestore per l'area) con il Comune.

Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione e valorizzazione ambientale connessi più specificatamente agli impatti sulla risorsa idrica, si ricorda che la Regione Toscana ha complessivamente a disposizione solo **16,5** dei **32,7** milioni di euro previsti dall'Addendum del luglio 2002. Come già detto in premessa, nonostante le numerose richieste inoltrate ai ministeri competenti non abbiamo ad oggi ancora avuto nessuna risposta formale circa la disponibilità dei **15 milioni** di euro, di cui **2,5** a carico del Ministero dell'Ambiente e **12,5** del Ministro delle Infrastrutture, non ancora erogati.

Ciò nonostante la Regione Toscana a partire dal luglio 2002 ha attivato una lunga serie di attività procedurali-amministrative e tecnico-scientifiche finalizzate al miglior utilizzo di queste risorse. Questa attività è stata condotta, oltre che dagli uffici regionali preposti, anche dalla specifica Commissione Tecnica (DGRT n. 150/2004) costituita dagli Enti Locali interessati (Regione Toscana, Provincia, Comunità Montana e Comuni), dalle due Autorità di Bacino (Arno e Reno), dall'Osservatorio Ambientale Locale e affiancata dai due consulenti esterni Prof. Enio Paris e Prof. Giuliano Rodolfi. nominati a partire dall'agosto 2005 dalla Regione con specifico incarico.

Nel giugno del 2007, alla luce del quadro conoscitivo degli impatti, degli studi di fattibilità realizzati dagli Enti Attuatori, dello stato di avanzamento degli interventi di cui al "Primo Programma" e degli elaborati progettuali presentati dagli stessi Enti Attuatori, la Regione Toscana ha elaborato un documento denominato "Master Plan degli Interventi di Mitigazione e Valorizzazione Ambientale delle aree attraversate dalla linea ferroviaria AV/AC Bologna-Firenze di cui all'Addendum 2002" che è stato adottato con la DGRT n. 819 del 20/11/2007.

Il Master Plan costituisce sostanzialmente un quadro complessivo, comprensivo della stima economica, degli interventi realizzabili di mitigazione e valorizzazione ambientale.

In esso sono indicate:

- le risorse necessarie alla sua completa realizzazione che, compresi gli interventi acquedottistici e fognari, ammontano complessivamente a circa **100** milioni di euro.
- l'elenco degli interventi che dovranno essere realizzati dagli enti attuatori (Regione, Provincia, Comunità Montana Mugello, Cons. Bon. Romagna Occ. e ARPAT) con le risorse individuate dall'Addendum del luglio 2002 già erogate e ancora da erogare (allegato C della DGRT n. 819/07).

Attualmente lo stato di attuazione degli interventi di mitigazione relativo agli interventi coperti da finanziamento (fase 1a dell'allegato C della DGRT n. 819/07) è il seguente:

Progetto Cisterne: l'importo complessivo previsto è di 1,3 milioni di euro, di cui 1 milione è già a disposizione della Comunità Montana. Dei 160 interventi finanziabili, ne sono stati liquidati 143. Gli altri 17 sono in corso di realizzazione. I fondi sono stati utilizzati per circa l'86%. La capacità di accumulo indicativa al termine del programma delle cisterne realizzate è di circa 2.500 metri cubi. Restano ancora 20 interventi non coperti da finanziamento.

Sorgenti Storiche in aree SIC - Comune di Firenzuola: l'importo complessivo previsto, già a disposizione della Comunità Montana, è di 280.000 euro. L'intervento, che prevede il recupero e fruibilità turistica di alcune sorgenti non interessate da impatto, è stato suddiviso in tre lotti. Il primo lotto (62.500 euro) è già stato realizzato, il secondo (125.000 euro) è in corso di

realizzazione, mentre il terzo (56.000 euro) è in fase di aggiudicazione dell'appalto. Con le risorse rimanenti (37.000 euro) è prevista la realizzazione di un quarto lotto.

By pass su Fosso Rampolli: L'intervento (circa 90.000 euro) fa parte degli interventi, così detti di "impermeabilizzazione delle fratture beanti", volti a sperimentare la possibilità di ridurre la quantità d'acqua che viene sottratta ai corsi d'acqua superficiali attraverso i sistemi di fatturazione in collegamento con le gallerie. La Provincia di Firenze, che per la realizzazione di questa azione ha a disposizione complessivamente 1,15 milioni di euro, a giugno 2008 ha completato la progettazione definitiva degli interventi di impermeabilizzazione sul T. Veccione e attivato le relative procedure di VIA, nonché quasi ultimato la progettazione di un intervento analogo sul T. Erci.

Rilanci acque di gallerie su T. Bosso e T. Bagnone: Di questo intervento (1,65 milioni di euro) sono stati appaltati e consegnati i lavori di un primo lotto, per circa 460.000 euro. I lavori sono in avanzato stato di realizzazione (90%); ciò consentirà di immettere nell'area di Luco, a partire dalla prossima primavera-estate, sia nel T. Bosso che nel T. Bagnone, circa 25 litri al secondo.

Entro il 30 giugno 2008, come prescritto dalla DGRT n. 819/2007, gli Enti Attuatori hanno consegnato i progetti definitivi di tutti gli altri interventi previsti dal Master Plan e realizzabili con le risorse dell'Addendum fino ad ora erogate (16,5 milioni di euro).

Espletate le procedure di VIA, di adeguamento alla strumentazione urbanistica e attivate le procedure di esproprio, si ritiene possibile che buona parte di questi interventi possano essere appaltati entro il 2009.

Di particolare interesse e rilievo sono i risultati della seconda fase dello studio geochimico isotopico delle acque di galleria concluso nello scorso giugno 2008, così come quelli dello studio idrogeologico sui torrenti Diaterna, Veccione, Rampolli e Carzola realizzato dall'Università di Ferrara per conto della Provincia di Firenze, a supporto della realizzazione degli interventi di impermeabilizzazione a lei assegnati.

È infine in corso di definizione, ad opera di un gruppo di lavoro interno alla Regione che vede la collaborazione dei consulenti Prof. Paris e Prof. Rodolfi, il progetto preliminare per la realizzazione di un invaso di medie dimensioni (circa 300.00 mc) sul T. Carzola.

Tutta la documentazione relativa al **Master Plan** (testo e allegati cartografici) è comunque disponibile all'indirizzo internet: <http://servizi.rete.toscana.it/tav/>.

Con riferimento infine al processo penale a carico di CAVET, attualmente ancora in atto, la sentenza dovrebbe essere depositata per l'inizio del 2009. Sempre nell'ambito del processo penale gli imputati, al fine di attenuare la loro posizione processuale e far ricadere i danni futuri sulle amministrazioni che hanno autorizzato l'opera, hanno pretestuosamente diffidato i Ministeri, la Regione, la Provincia, TAV SpA, e l'Osservatorio Ambientale, ad *"adottare, ..., i provvedimenti urgenti atti a far cessare l'eventuale danno ingiusto, eliminando, con le modalità più opportune, il drenaggio in corso"*.

A tale diffida l'amministrazione regionale ha risposto che gli impatti e i danni ambientali conseguenti alla progettazione, realizzazione e gestione della tratta ferroviaria A.V. Bologna-Firenze sono da addebitarsi esclusivamente al committente, al realizzatore e al concessionario dell'opera pubblica, ciascuno per la propria parte di competenza e responsabilità, né non può essere avanzata nei confronti della Regione Toscana alcuna pretesa risarcitoria.

In conclusione è importante evidenziare nuovamente che alla data odierna, nonostante le rinnovate richieste inoltrate ai ministeri competenti, insieme a quelle per il rinnovo dell'Accordo Procedimentale **non c'è stata ancora nessuna risposta formale circa la disponibilità dei 15 milioni di euro di cui 2,5 a carico del Ministero dell'Ambiente e 12,5 del Ministro delle Infrastrutture non ancora erogati**. Né risposta formale c'è stata fino ad ora relativamente alle

ulteriori richieste di risorse, circa **47** milioni di euro, contenute nel Master Plan adottato dalla Giunta regionale con DGRT n. 819/07.

Per quanto riguarda il rinnovo dell'accordo, nonostante la corrispondenza intercorsa con il Ministero dell'Ambiente (ns. note del 04/04/2008, del 08/07/2008 e del 10/09/2008 e la nota di risposta del Ministero dell'Ambiente del 16/10/2008), gli incontri tecnici avuti e la condivisione finale del testo, lo stesso ministero **non ha ancora provveduto ad inviare** il testo definitivo completo dei necessari allegati tecnici così che l'Accordo Procedimentale non è stato ancora rinnovato, né è stato riattivato l'Osservatorio Ambientale.

Si informa comunque che, come comunicato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare con le suddette note, l'inserimento in esso dell'impegno ad erogare i rimanenti 15 milioni di euro dell'Addendum 2002 è per questa amministrazione condizione inderogabile alla firma del nuovo accordo.