

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Toscana**

Monitoraggio delle
opere prioritarie per
il sistema economico



FdP 2023-2024



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



UNIONCAMERE
TOSCANA

Indice



Introduzione

3



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Toscana

8



Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi con gli stakeholder

29



Considerazioni finali

85

Introduzione



INTRODUZIONE

Unioncamere Toscana prosegue il percorso all'interno del Programma Infrastrutture avviato nelle precedenti due annualità, consolidando il ruolo chiave del sistema camerale quale ente facilitatore del dialogo costruttivo tra istituzioni e sistema imprenditoriale, e di una sempre più cruciale collaborazione reciproca anche oltre i confini regionali.

Tre anni fa è stato infatti intrapreso un processo di ascolto e confronto con gli stakeholder del territorio, che ha condotto alla definizione di una serie di interventi infrastrutturali fondamentali per lo sviluppo regionale. Il lavoro è poi proseguito con la seconda annualità del Programma Infrastrutture, durante la quale le priorità strategiche sono state aggiornate.

Nell'ambito della terza edizione del programma sono state realizzate, con il supporto di Uniontrasporti, le seguenti attività territoriali:

- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali del territorio attraverso l'aggiornamento del Libro Bianco;
- Realizzazione di un fascicolo regionale che mette a fuoco i numeri chiave del tessuto economico ed infrastrutturale, a partire dai dati contenuti nel portale camerale C.Stat;
- Sviluppo di un focus di approfondimento sulla resilienza della rete regionale infrastrutturale e ferroviaria della Toscana.

In relazione all'attività di monitoraggio, oggetto del presente documento, sono stati realizzati incontri con i gestori di alcune infrastrutture particolarmente strategiche per il territorio, i cui esiti hanno consentito di raccogliere informazioni dettagliate di rilievo. A tali opere è stata dedicata una sezione di approfondimento all'interno del documento.

Con oltre 340.000 imprese attive nel 2024 – più di un terzo di quelle presenti nell'intero Centro Italia – la Toscana rappresenta un pilastro del sistema produttivo italiano. Si colloca al 4° posto a livello nazionale per export (63 miliardi di euro), contando oltre la metà delle aziende esportatrici dell'Italia centrale. La regione si trova in una posizione strategica nelle reti di trasporto europee: il territorio è attraversato dal corridoio Scandinavo - Mediterraneo che collega Helsinki a La Valletta.

Nel report «Nuovi indicatori di performance territoriale», elaborato da Uniontrasporti per Unioncamere, sono state valutate le prestazioni del sistema infrastrutturale regionale attraverso degli indicatori volti a fornire una misura analitica sia della consistenza fisica delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti legati alla loro fruibilità ed efficienza. Il quadro emerso ha mostrato che le performance infrastrutturali - più elevate nell'area compresa tra il capoluogo e la costa rispetto alle province distanti dall'asse centrale – si collocano appena al di sopra della media nazionale.

Il presente documento nasce quindi con l'obiettivo di offrire una visione aggiornata delle priorità infrastrutturali del sistema economico toscano in un'ottica di pianificazione infrastrutturale che sia capace di valorizzare appieno il potenziale di crescita della regione, configurato dalla rilevanza del suo apparato economico e dalla sua posizione geografica strategica.

A seguito della fase di ascolto del territorio, realizzata nell'ambito della prima edizione del Libro Bianco, sono stati individuati 4 macrobiettivi di sviluppo infrastrutturale regionale.

MO1 - Riduzione gap infrastrutturale nel sud, nella aree costiere della regione e nelle aree interne: la dotazione infrastrutturale insufficiente limita le opportunità di crescita economica e sociale di tali territori. Risulta prioritario il completamento delle grandi opere infrastrutturali al fine di garantire una maggiore coesione territoriale e per favorire lo sviluppo sostenibile e inclusivo dell'intera regione.

MO2 - Decongestione asse nord-est/nord-ovest della regione

Le infrastrutture di trasporto lungo l'asse orizzontale della regione sono al limite della loro capacità operative. Questa situazione comporta forti inefficienze e un impatto negativo sulla mobilità di persone e merci. E' necessario un intervento mirato al potenziamento degli assi viari e ferroviari esistenti e, parallelamente, rafforzare i servizi ferroviari, incrementandone la frequenza, l'affidabilità e la qualità complessiva

MO3 - Collegamenti capillari e veloci nei nodi urbani e nelle aree vaste

E' necessario operare per il potenziamento delle porte di accesso regionali, della viabilità di cintura e dei collegamenti di area nei principali centri

MO4 - Corridoi logistici efficienti collegati ai nodi portuali

E' necessario il potenziamento del sistema portuale e il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria ai porti, unitamente a un efficientamento delle infrastrutture di rete legate ai corridoi merci

MO 1

Riduzione gap infrastrutturale nel sud, nella aree costiere della regione e nelle aree interne

MO 2

Decongestione asse nord-est/nord-ovest della regione

MO 3

Collegamenti capillari e veloci nei nodi urbani e nelle aree vaste

MO 4

Corridoi logistici efficienti collegati ai nodi portuali

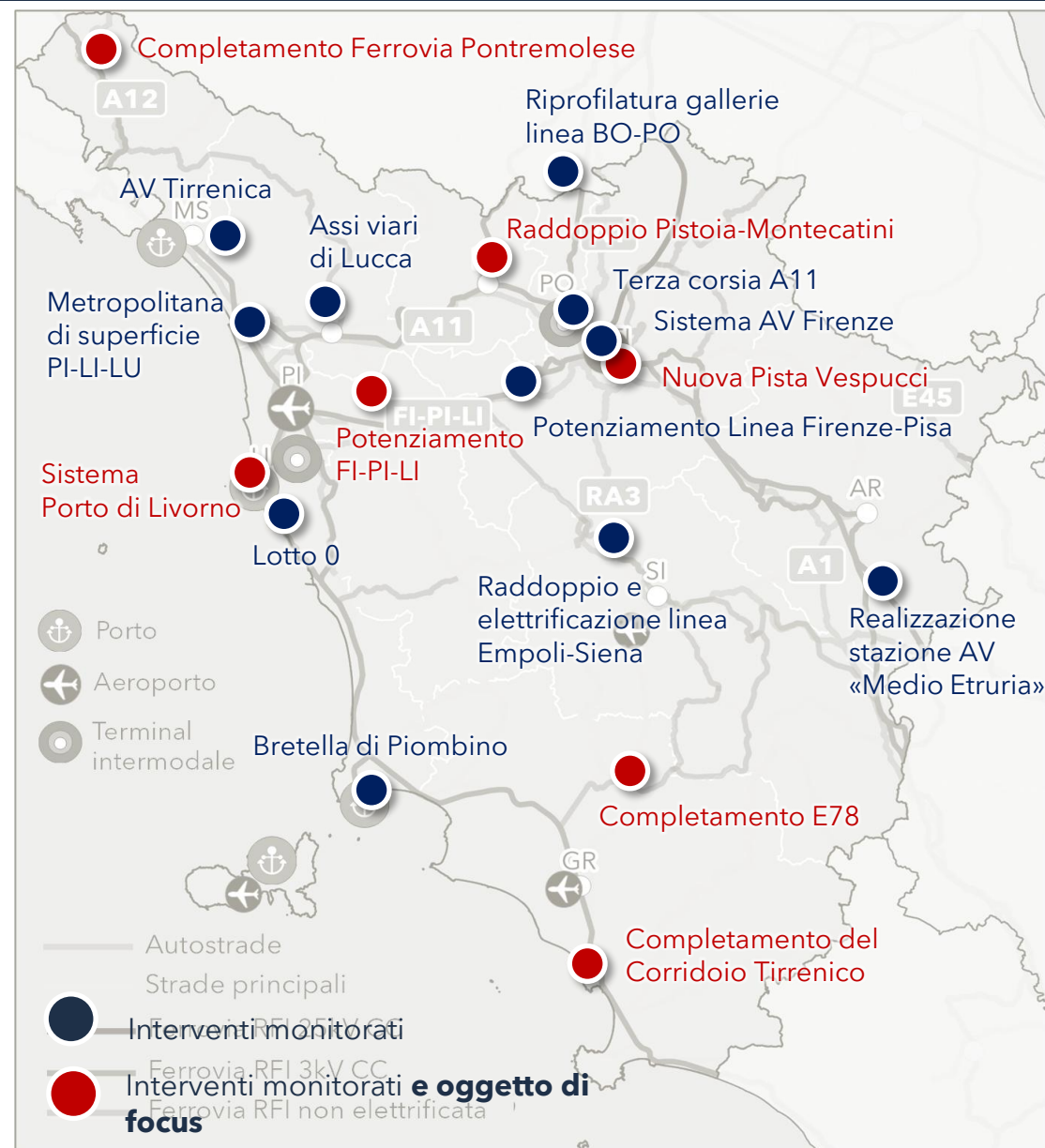
INTRODUZIONE

I 4 macro-obiettivi sono declinati in opere prioritarie che il sistema imprenditoriale toscano ritiene fondamentali per la competitività del territorio. All'interno del presente documento viene realizzato l'aggiornamento delle schede di dettaglio delle opere prioritarie di Livello 1 e un'analisi della loro evoluzione, con una **lettura anche in chiave semaforica** relativa al rischio (alto, medio, basso) di rispetto dei tempi di realizzazione o all'effettiva possibilità di realizzazione delle stesse in caso di nuove opere.

Un capitolo a parte è dedicato al **focus** su alcune opere identificate, dal sistema economico toscano, come particolarmente strategiche.

- Completamento ferrovia Pontremolese
- Raddoppio Pistoia Montecatini
- Nuova Pista Aeroporto Vespucci
- Sistema Porto di Livorno
- Completamento E78
- Potenziamento FI-PI-LI
- Completamento del Corridoio Tirrenico

Per ciascuna di queste opere è stato sviluppato un **focus specifico**, realizzato grazie a **incontri diretti con i gestori delle infrastrutture**, che hanno consentito di approfondire lo stato di avanzamento dei lavori, i principali ostacoli, le tempistiche e le prospettive future.



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Toscana



Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso, Project Review;
«Criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie

Infrastruttura	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Commissario	Criticità		
							P	T	F
Completamento del Corridoio Tirrenico		1.217	PR	-	-		•	•	•
Completamento E78 «Grosseto - Fano»		1.408*	L/P	-	TI:100%, TII:4%, TIV:1%	•		•	•
Realizzazione stazione AV «Medio Etruria»		10**	N	2028 (stima)	-		•	•	•
Linea Empoli-Siena - Completamento raddoppio e successiva elettrificazione		349	L	2029	100%	•		•	
AV Tirrenica		-	N	-	-		•	•	•
Linea Firenze - Viareggio - Completamento raddoppio Pistoia-Lucca		751	L/P	2025 (1°fase) - (2°fase)	85% (1° fase) - (2° fase)			•	
Potenziamento e ampliamento SGC «FI-PI-LI»		-	S/L	-	-		•	•	•
Terza corsia A11 - Firenze-Pisa «Firenze-Mare»		997	L	Oltre 2026	-				
Potenziamento linea ferroviaria Firenze-Pisa		140 (stima)	S	-	-		•		•
Nuova pista Aeroporto Vespucci		500	S	-	30%		•	•	
Interventi connessi al sistema AV nel nodo di Firenze		3.349	S/L	Oltre 2028	95%			•	
Completamento sistema tangenziale di Lucca		381	P	-	97% (1°stralcio) 2% (2° stralcio)	•	•	•	
Metropolitana di superfice tra Pisa, Lucca e Livorno		-	S	-	-		•	•	•
Sistema porto di Livorno		1.627	L/L/P/P	2030/2026/-/- ***	74%/84%/-/- ***	•		•	•
Riprofilatura delle gallerie della linea Bologna-Prato		565	L	2026-27	93%				
Bretella di Piombino		158	L/P	2026 (1°lotto) - (2° lotto)	100% (1° lotto) 69% (2°lotto)				
Completamento ferrovia Pontremolese		5.798	P	-	74% (1°fase) 1% (2°fase)	•			•
Variante SS1 Aurelia - «Lotto Zero» tra Maroccone e Chioma		600 (stima)	S	-	-		•	•	•

*I costi si riferiscono alla tratta toscana. Si rimanda al focus per ulteriori dettagli
** Il dato si riferisce al costo relativo all'ipotesi di stazione ubicata in località Creti-Valdichiana
*** I dati si riferiscono, rispettivamente, ai tempi e alle coperture dei seguenti interventi: Darsena Europa, Scavalco ferroviario della linea Genova-Roma, Collegamento Interporto con la linea Pisa-Collesalveti-Vada, Bypass della stazione di Pisa.

LE PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione; Gara, Lavori in corso, Project Review; «Criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie

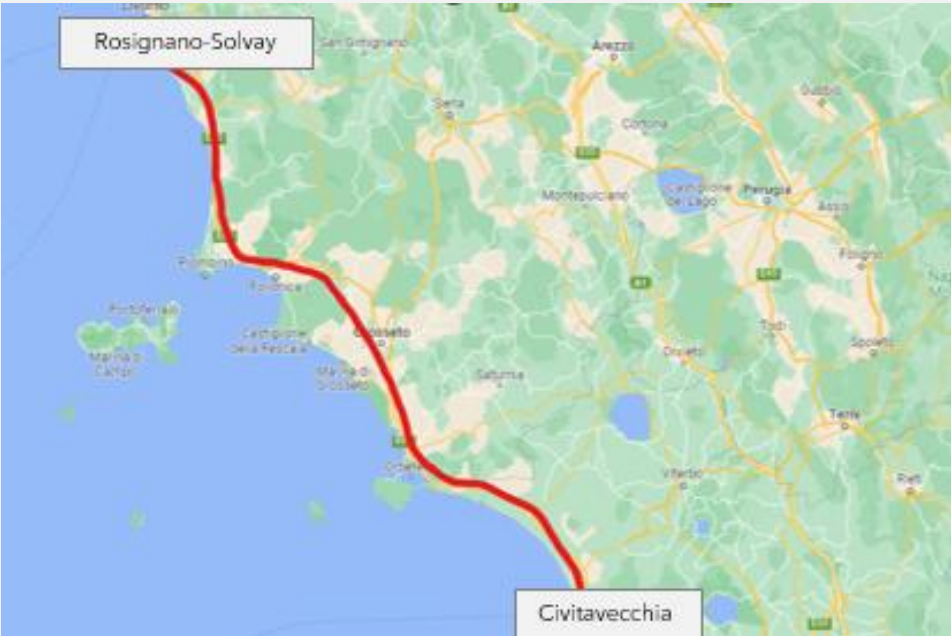
Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
Completamento del Corridoio Tirrenico		-	774	1.217	PR	PR	PR	-	-	-	
Completamento E78 «Grosseto - Fano»		1.100	1.110	1.408*	L	L/P	L/P	-	-	-	
Realizzazione stazione AV «Medio Etruria»		40(stima)	40 (stima)	10**	N	N	N	-	-	2028 (stima)	
Linea Empoli-Siena		267	322	349	P	L	L	2024	2028	2029	
AV Tirrenica		-	-	-	N	N	N	-	-	-	
Linea Firenze - Viareggio - Completamento raddoppio Pistoia-Lucca		487	487	751	L	L	L/P	-	2026 (1° fase) - (2° fase)	2025 (1° fase) - (2° fase)	
Potenziamento e ampliamento SGC «FI-PI-LI»		-	-	-	N	N	S/L	-	-	-	
Terza corsia A11 - Firenze-Pisa «Firenze-Mare»		548	548	997	P	L	L	Oltre 2026	Oltre 2026	Oltre 2026	
Potenziamento linea ferroviaria Firenze-Pisa		140	140 (stima)	140 (stima)	L	N/P	S	2026	Oltre 2026	-	
Nuova pista Aeroporto Vespucci		370	440	500	N	S	S	-	-	-	
Interventi connessi al sistema AV nel nodo di Firenze		2.735	3.433	3.349	L	L	S/L	2026	2026-28	Oltre 2028	
Completamento sistema tangenziale di Lucca		256	353	381	P	P	P	-	-	-	
Metropolitana di superfice tra Pisa, Lucca e Livorno		-	-	-	-	S	S	-	-	-	
Sistema porto di Livorno	 	1.361	938	1.627	L/P/S/S	L/L/S/P	L/L/P/P	2026/2024/-/- ***	2026/2025/-/- ***	2030/2026/-/- ***	
Riprofilatura delle gallerie della linea Bologna-Prato		-	515	565	L	L	L	Oltre 2025	2025	2026-27	
Bretella di Piombino		133	133	158	L/P	L/P	L/P	2025 (1° L) - (2° L)	2025 (1° L) - (2° L)	2026 (1° L) - (2° L)	
Completamento ferrovia Pontremolese		4.024	4.137	5.798	P	P	P	-	Oltre 2026	-	
Variante SS1 Aurelia - «Lotto Zero» tra Maroccone e Chioma		231	231	600 (stima)	S	S	S	-	-	-	

*I costi si riferiscono alle tratte toscane. Si rimanda al focus per ulteriori dettagli
** Il dato si riferisce al costo relativo all'ipotesi di stazione ubicata in località Creti-Valdichiana
*** I dati si riferiscono, rispettivamente, ai tempi dei seguenti interventi: Darsena Europa, Scavalco ferroviario della linea Genova-Roma, Collegamento Interporto con la linea Pisa-Collesalveti-Vada, Bypass della stazione di Pisa.



OPERA

CORRIDOIO TIRRENICO



Costo	1.217	M€
Copertura	-	
Fine lavori	-	
Criticità	Tempistiche progettazione definitiva, mancata nomina del commissario	
Doc. programmazione	Monitoraggio PRIIM 2025, SILOS	
Note	In attesa di commissariamento	

Rilevanza NAZIONALE

Stato PROJECT REVIEW

Macro obiettivi
RIDURRE IL GAP INFRASTRUTTURALE NELLE AREE COSTIERE E NEL SUD DELLA REGIONE

Descrizione

«Corridoio Tirrenico» è la denominazione correntemente utilizzata per descrivere l’asse viario che collega Genova a Roma, passando per la Toscana. Ad oggi il Corridoio Tirrenico è costituito da una tratta autostradale (A12) che collega Genova e San Pietro in Palazzi, dalla SS1 «Aurelia» tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia e dall’autostrada A12 tra Tarquinia e Roma. In Toscana il progetto SAT, che prevedeva la realizzazione dell’intera tratta autostradale tra Livorno e Civitavecchia (242km) ha visto il completamento dei due soli tratti tra Livorno e Rosignano (37 km) e tra Rosignano e San Pietro in Palazzi (4 km). In Lazio, è stato completato, nel 2016, il tratto tra Civitavecchia e Tarquinia (15) km, resta da realizzare il tratto tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia (187 km).

E’ in corso il trasferimento della concessione, dei progetti e delle autorizzazioni da SAT ad ANAS e il progetto di completamento autostradale è stato accantonato in favore di un adeguamento della SS1 «Aurelia». Alcuni territori hanno espresso, per la tratta esistente, la necessità di realizzazione di una terza corsia.

Sebbene alcuni dei lotti figurino nello schema di Contratto di Programma 2021-2025 tra MIT e Anas, al momento non risultano risorse finanziarie assegnate né si registrano avanzamenti concreti nella realizzazione dell’infrastruttura. La Regione Toscana continua ad adoperarsi verso tutti i soggetti interessati al fine di riavviare l’iter di realizzazione dell’opera chiedendo al Ministero di completare il passaggio di competenza tra SAT e ANAS e il completo finanziamento dell’intervento.

Benefici

Il completamento del Corridoio Tirrenico è un’opera fondamentale per il miglioramento delle connessioni nord/sud del paese. La messa in sicurezza dell’attuale viabilità SS1 Aurelia è inoltre prioritaria per cercare di prevenire l’incidentalità che, soprattutto sulla tratta grossetana, è significativa.

Azioni

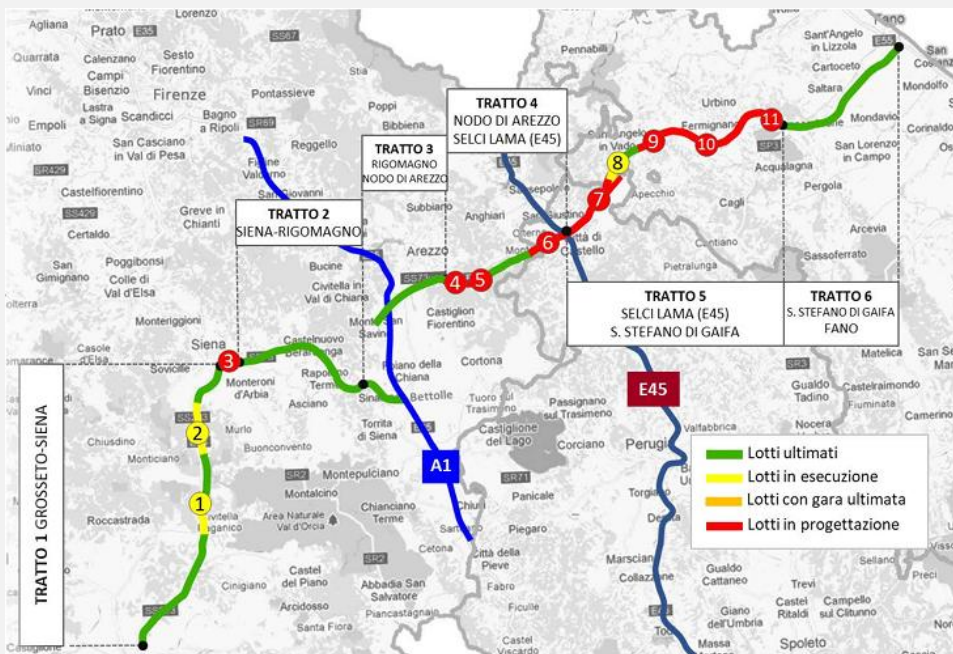
E’ necessario aprire un dialogo a livello istituzionale al fine di dare attuazione formale al commissariamento dell’opera e individuare i finanziamenti.



Incontro tecnico-operativo 23/09/2025 (cfr. Focus)



OPERA
E78 - ITINERARIO «GROSSETO FANO»



Costo

4.676 M€ (intera opera)
1.408 M€ (lotti toscani)

Copertura

Lotti Toscani - TI: 100%, TII: 4%, TIV: 1%
Lotti umbro-marchigiani - Galleria della Guinza: 100%, Altri lotti: 2%

Fine lavori

-

Criticità

Finanziamento Lotti TII e TIV

Doc. programmazione

CdP ANAS 2021-2025

Note

Opera commissariata

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
PROGETTAZIONE**

Macro obiettivi
**RIDURRE IL GAP INFRASTRUTTURALE NELLE
AREE COSTIERE E NEL SUD DELLA REGIONE**

Descrizione

L'itinerario E78 costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali del paese. Il tracciato si estende dall'Aurelia, in provincia di Grosseto, all'A14, in corrispondenza di Fano, nelle Marche, passando, in Toscana, per le città di Siena e Arezzo. La lunghezza complessiva è di 276 km, di cui il 65% circa in Toscana (Tratti I-II-III-IV). Per il completamento dell'itinerario (Toscana), si riporta lo stato di avanzamento dei lotti:

- TI Grosseto-Siena - L9, lavori in corso (fine: 2026);
- TI Grosseto-Siena - Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari, lavori in corso (fine: 2026)
- TI Grosseto-Siena non commissariato - Adeguamento S.S. n. 223 dal km 27+200 al km 30+040, Lavori in corso (fine: 2026)
- TII Siena-Bettolle (A1) - Adeguamento a 4 corsie del tratto Siena-Ruffolo (Lotto 0), in corso l'iter autorizzativo del progetto definitivo
- TIV Nodo di Arezzo - Selci Lama - Adeguamento a 4 corsie tra Le Ville-Selci Lama- 1° L, prog. definitiva in fase autorizzativa; 2° L, progettazione definitiva.
- Tratto Ruffolo - Armaiolo non commissariato - lavori in corso (fine: 2026)

Le principali criticità sono legate al mancato finanziamento degli interventi nei nodi nel Tratto II e nel Tratto IV.

Benefici

Miglioramento delle connessioni est-ovest, della sicurezza e accessibilità di alcune tratte, miglior mobilità di area.

Azioni

Monitoraggio dello stato di avanzamento dei lavori per i lotti mancanti, in particolare quelli finanziati solo per la parte progettuale. Apertura di un canale di confronto diretto con Anas per operare in maniera propositiva per una progettualità risolutiva dei problemi esistenti. E' inoltre necessario un interessamento politico forte per il reperimento dei fondi per i lotti non coperti.



Incontro tecnico-operativo 12/09/2025 (cfr. Focus)





OPERA

STAZIONE AV «MEDIO ETRURIA»



Costo	10*	M€
Copertura	-	
Fine lavori	2028*	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	*Il dato si riferisce al costo relativo all'ipotesi di stazione ubicata in località Creti-Valdichiana	

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
NUOVA
PROPOSTA

Macro obiettivi
RIDURRE IL GAP INFRASTRUTTURALE NELLE
AREE COSTIERE E NEL SUD DELLA REGIONE

Descrizione

Le principali stazioni AV intermedie lungo la linea che collega Milano e i capoluoghi del nord Italia con la capitale e le regioni del centro/sud, sono Bologna, Reggio Emilia «Medio Padana» e Firenze, dove i treni fermano a SMN in attesa di realizzazione della fermata AV Belfiore. Tra Firenze e Roma non sono presenti stazioni dedicate all’alta velocità, in Toscana alcuni Frecciarossa fermano, oltre a Firenze, nella stazione di Arezzo e, in Umbria, nelle stazioni di Chiusi-Chianciano e di Perugia.

Nell’ottobre 2022 il tavolo tecnico istituito dal Protocollo d’Intesa tra MIMS, Regione Umbria, Regione Toscana e RFI ha elaborato un Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) i cui esiti hanno orientato la decisione del Ministero di procedere con il progetto di una stazione AV ubicata in località di Creti-Valdichiana (ottobre 2024), preferendola a diverse alternative (potenziamento delle stazioni di Arezzo o Chiusi-Chianciano Terme, stazioni ex-novo a Chiusi Sud o Rigutino). Con una delibera del CIPESS del Novembre 2024 è stata finanziata la progettazione, da affidare a RFI. Parte del territorio e della società civile, preferendo la stazione di Rigutino come localizzazione, ha espresso delle perplessità in merito alla scelta. A luglio 2025 le regioni Umbria e Toscana hanno manifestato, attraverso un protocollo di intesa, la necessità di proseguire ulteriormente il confronto istituzionale sulla valutazione di soluzioni alternative a quella di Creti.

Benefici

La stazione è idealmente in grado di servire un bacino di utenza significativamente ampio tra Toscana e Umbria, che comprende le zone dell’Aretino, della Valdichiana, dell’area del lago Trasimeno e la zona di Perugia.

Azioni

E’ necessario realizzare un progetto che trovi ampia condivisione da parte del territorio potenzialmente servito dalla stazione AV, a partire dalla collocazione della stessa.

 OPERA LINEA «EMPOLI-SIENA» - COMPLETAMENTO RADDOPPIO ED ELETTRIFICAZIONE		
		
Costo	348,7	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2029	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026, agg.2024, PRIIM 2025	
Note	Opera commissariata	

Rilevanza REGIONALE	Stato LAVORI IN CORSO/ PERMESSI	Macro obiettivi RIDURRE IL GAP INFRASTRUTTURALE NELLE AREE COSTIERE E NEL SUD DELLA REGIONE
Descrizione La linea Empoli-Siena ha lunghezza pari a 63 km e attualmente non è elettrificata. È a binario semplice nella tratta Empoli-Granaiole (9,5 km), a doppio binario Granaiole-Poggibonsi (28 km) e torna a binario semplice nella tratta Poggibonsi-Siena (35 km). Il raddoppio della tratta Empoli-Granaiole interessa un'estensione di circa 10 km ed è da realizzarsi in affiancamento alla linea esistente. Gli interventi connessi comprendono la modifica del tracciato per incrementare la velocità, l'eliminazione di passaggi a livello e sottopassi presenti, l'upgrade tecnologico nelle stazioni terminali, l'adeguamento degli apparati, e dei sistemi di distanziamento, gestione della circolazione e informazione al pubblico. Concluso il procedimento ambientale con DGR n. 952 del 05/08/2024, i lavori sono in corso. Nell'interruzione durante il mese di agosto 2024 sono state effettuate le attività di bonifica da ordigni bellici in prossimità del binario. Nell'estate 2025 la tratta Empoli-Granaiole è sarà interrotta tra luglio e agosto. Per quanto riguarda l'elettrificazione dell'intera linea, è in corso l'iter autorizzativo ambientale. Nel dicembre 2024 è stato avviato il procedimento Commissariale di approvazione del progetto definitivo.		
Benefici L'intervento offrirà la possibilità di realizzare il servizio Firenze-Siena con mezzi a trazione elettrica in sostituzione dei treni diesel, offrendo una miglior velocità di linea e la possibilità di potenziare i servizi regionali sulla tratta, intensificando la frequenza dei convogli e migliorandone regolarità, con positive ricadute sui tempi di percorrenza.		
Azioni L'opera va monitorata al fine di rispettarne i tempi di esecuzione. Al fine del completamento dell'opera con il raddoppio fino a Siena, è utile approntare una strategia di lobbying e apertura di un dialogo istituzionale con RFI.		

 OPERA AV TIRRENICA		
		
Costo	-	M€
Copertura	-	
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza NAZIONALE	Stato NUOVA PROPOSTA	Macro obiettivi RIDURRE IL GAP INFRASTRUTTURALE NELLE AREE COSTIERE E NEL SUD DELLA REGIONE
Descrizione La dorsale ferroviaria tirrenica rappresenta il secondo asse di mobilità ferroviaria verticale della regione, dopo la linea Bologna-Firenze-Roma. La linea tirrenica entra in Toscana dalla Liguria attraversando le province di Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto, per poi proseguire verso il Lazio. La linea, attualmente elettrificata e a doppio binario, vede collegamenti AV scarsi e infrequenti delle città costiere in direzione nord/sud, con tempi di percorrenza significativi verso Milano e Roma. I capoluoghi costieri, da Massa-Carrara a Grosseto, sono collegati dai servizi Regionale, Intercity e Frecciabianca, che offrono un tempo di percorrenza meno competitivo rispetto a quelli ad alta velocità. Risulta pertanto prioritario approntare una riflessione circa la possibilità di potenziare il servizio di treni in direzione nord/sud. Il tema è da diversi anni dibattuto nelle istituzioni locali e nazionali. In caso le caratteristiche infrastrutturali della linea costituiscano un limite fisico al miglioramento della connettività ferroviaria costiera e interventi di potenziamento non siano sufficienti a garantire tempi di percorrenza competitivi, è stata espressa, da alcuni territori, la necessità di realizzare una linea dedicata all'AV lungo l'asse tirrenico. Sono attualmente in corso interventi che consistono nell'upgrading degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento del sistema ferroviario allo standard ERTMS. Il programma mira ad obiettivi come l'incremento dello standard di regolarità, puntualità e qualità del traffico ferroviario, la gestione dell'obsolescenza, l'aumento di produttività e l'efficientamento energetico, il miglioramento dei livelli di sicurezza.		
Benefici Miglioramento dei collegamenti a media-lunga percorrenza tra la Toscana costiera e Milano/Roma in termini di frequenza delle corse e tempi di percorrenza.		
Azioni Un'analisi relativa al fabbisogno di mobilità delle aree costiere che hanno evidenziato la scarsità di collegamenti ferroviari veloci può costituire un primo elemento di analisi per valutare le possibili azioni da intraprendere.		



OPERA
LINEA FIRENZE-VIAREGGIO
Completamento raddoppio Montecatini-Lucca e
realizzazione raddoppio fino a Viareggio



Costo	750,6	M€
Copertura	1) 100% 2) -	
Fine lavori	1) Settembre 2025 2) -	
Criticità	Mancanza di finanziamenti per la seconda tratta	
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026, agg.2024, PRIIM 2025	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi DECONGESTIONE ASSE NORD EST/NORD OVEST DELLA REGIONE

Descrizione

La tratta Pistoia-Lucca, sulla linea ferroviaria che collega Firenze a Viareggio è uno degli assi fondamentali della mobilità regionale.

Il raddoppio della tratta Pistoia-Lucca prevede due fasi:

Raddoppio Pistoia - Montecatini (12 km)

Raddoppio Montecatini Terme - Lucca (30 km)

I lavori per la prima fase sono attualmente in conclusione con l'attivazione prevista a Settembre 2025. Oltre al raddoppio della tratta sono previsti una serie di altri interventi tra cui l'eliminazione dei passaggi a livello, la realizzazione di viabilità sostitutiva e alcune opere idrauliche. Per quanto riguarda la seconda fase, sulla tratta Montecatini - Pescia il raddoppio è in fase di stand-by in ragione di una mancata convergenza di tutti gli enti coinvolti, mentre sulla Pescia - Lucca il progetto si è arrestato in seguito ad un'integrazione alla verifica ambientale. Per quest'ultima tratta è stata finanziata solo la progettazione dell'opera; pertanto, fino all'ottenimento del finanziamento completo, non sarà possibile avviare la Conferenza dei Servizi.

Benefici

Aumento offerta in termini di numero di corse, miglioramento dei tempi di percorrenza per i pendolari costieri diretti verso Lucca o verso l'area pistoiese-pratese e verso Firenze, potenziamento dell'offerta in chiave turistica per raggiungere la costa.

Azioni

L'opera va monitorata al fine di garantire il rispetto dei tempi di esecuzione, risolvere le criticità presenti e procedere rapidamente alla fase attuativa del secondo lotto dei lavori. I lavori lungo la linea sono ad oggi causa di interruzioni e disagi per i pendolari.



Incontro tecnico-operativo 15/07/2025 (cfr. Focus)



OPERA
RISANAMENTO E AMPLIAMENTO SGC «Fi-Pi-Li»



Costo	-	M€
Copertura	-	
Fine lavori	-	
Criticità	Tempi di costituzione di Toscana Strade, attuale assenza di progettazione preliminare complessiva sull'infrastruttura	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE/
NAZIONALE

Stato
NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivi
DECONGESTIONE ASSE NORD
EST/NORD OVEST DELLA REGIONE

Descrizione

La SGC «Fi-Pi-Li» è una strada di interesse regionale a due corsie che collega Firenze alla costa: si biforca all'altezza di Casciana Terme Lari e da un lato si ricongiunge al raccordo autostradale di Pisa (A12), dall'altro termina nel porto di Livorno. Ente proprietario è la Regione Toscana e gestore è la Città metropolitana di Firenze. La strada è sottodimensionata, non adeguata al volume di traffico presente e su ampie tratte non è presente la corsia di emergenza. Le problematiche maggiori legate al traffico si incontrano nelle due tratte tra Empoli e Firenze, con lunghi e quotidiani ingorghi e frequenti incidenti. Al traffico veicolare delle auto si aggiunge infatti quello dei tir diretti alle zone industriali del Val d'Arno, che percorrono la FI-PI-LI in alternativa alla Firenze Mare (A11) soggetta a pedaggio. Negli ultimi anni si è registrato un progressivo peggioramento dell'infrastruttura, con numerose frane e cedimenti dell'asfalto. Gli interventi di adeguamento necessari riguardano principalmente: la realizzazione della terza corsia (o ampliamento delle carreggiate ove non sia possibile), la realizzazione della corsia di emergenza ove mancante, il risanamento di ampi tratti di pavimentazione (e la regimentazione delle acque). Nel settembre 2023 la Giunta Regionale ha approvato una proposta di legge per la costituzione di «Toscana Strade» che avrà come obiettivo la gestione della FI-PI-LI, nonché i necessari adeguamenti e/o ampliamenti. Ad oggi, la proposta di legge portata all'attenzione del consiglio non è stata ancora approvata. Ad Aprile 2025 è stata inaugurata una corsia di emergenza lunga 1,25 km nel tratto tra Firenze e Scandicci.

Benefici

Miglioramento della sicurezza, riduzione dei tempi di percorrenza, riduzione del traffico in entrata e uscita da Firenze e da e verso la costa.

Azioni

E' in atto il percorso per realizzare la società di gestione dedicata «Toscana Strade» che si occupi sia della FI-PI-LI che di altre strade di interesse regionale. E' auspicabile aprire un dialogo istituzionale e un canale di confronto diretto e costante con la Regione.

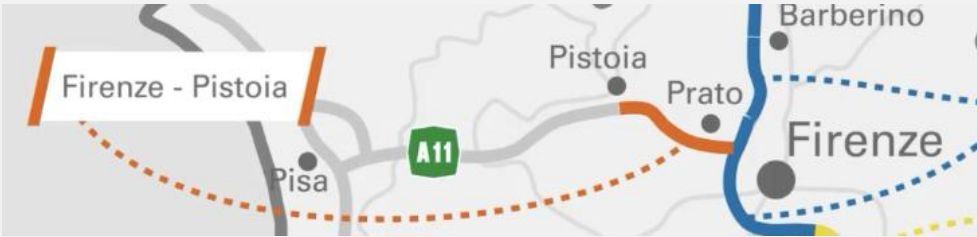


Incontro tecnico-operativo 22/07/2025 (cfr. Focus)





OPERA
A11- AMPLIAMENTO A TRE CORSIE FIRENZE-PISTOIA



Costo	997	M€
Copertura	-	
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	Tempistiche avvio lavori	
Doc. programmazione	Progetto ASPI	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE/ NAZIONALE	Stato PROG. ESECUTIVA CONCLUSA	Macro obiettivi DECONGESTIONE ASSE NORD EST/NORD OVEST DELLA REGIONE
---------------------------------------	---------------------------------------	---

Descrizione

L'autostrada A11 Firenze-Pisa è attualmente composta da due corsie per senso di marcia più due di emergenza. Si tratta di un'arteria di importanza strategica nel territorio regionale. Il progetto di ampliamento dell'autostrada A11 Firenze - Pisa nord prevede la realizzazione della **terza corsia nella tratta tra Firenze Peretola e Pistoia** (27 km). Ad oggi il progetto della terza corsia è limitato a Pistoia, ma è in **previsione un futuro ampliamento fino a Montecatini**. Oltre all'ampliamento sono previsti alcuni nuovi interventi, tra cui il **potenziamento del nodo di Peretola**, con l'obiettivo di migliorare la fluidità del traffico ivi confluyente e la realizzazione del nuovo **svincolo di Pistoia Est**, a servizio dell'area industriale di S.Agostino e della zona vivaistica, con il collegamento all'**asse dei vivai**. Interventi necessari sono inoltre la realizzazione di un collegamento più funzionale con il Macrolotto Industriale n.2 e l'Asse delle Industrie a Prato nonché il raddoppio del Ponte Lama. Per un eventuale adeguamento a tre corsie della tratta successiva, tra Pistoia e Montecatini (direzione Pisa), il cui progetto preliminare risulta approvato da ANAS nel 2010, è ipotizzabile un costo di ulteriori 450 milioni di euro circa. Nel settembre 2024, la Regione ha sollecitato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ad approvare tempestivamente il progetto esecutivo dell'opera, così da consentire ad Autostrade per l'Italia l'avvio dei lavori programmati. Nelle more dell'approvazione del progetto esecutivo da parte del Ministero, sono comunque state effettuate le attività propedeutiche (Lotto 0) relative alla bonifica degli ordigni bellici, agli interventi archeologici e alle cantierizzazioni.

Benefici

Miglioramento fluidità e riduzione del traffico in entrata e uscita da Firenze, decongestione nodo di Peretola, accesso autostradale aree industriali e distretto vivaistico, mitigazione dell'inquinamento acustico e atmosferico, grazie a una miglior velocità di scorrimento e la realizzazione di barriere antirumore, piantumazione

Azioni

La partenza dei lavori è stata prevista per la fine del 2023. E' auspicabile che venga mantenuto aperto il canale di comunicazione attivo con la Regione e ASPI per monitorare il rispetto dei tempi previsti.



OPERA

POTENZIAMENTO LINEA FERROVIARIA
FIRENZE-PISA



Costo	140* M
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Finanziamento, tempistiche
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026, agg.2024, PRIIM 2025
Note	*stima

Rilevanza REGIONALE

Stato STUDIO DI FATTIBILITA'

Macro obiettivi COLLEGAMENTI CAPILLARI E VELOCI NEI NODI URBANI E NELLE AREE VASTE

Descrizione

La linea ferroviaria Firenze-Pisa, conosciuta come «Leopolda» collega i due capoluoghi passando per Empoli e Pontedera. Costituisce, insieme alla linea Firenze-Viareggio, uno dei principali assi ferroviari della regione. Ad oggi la durata della tratta va da circa 50' a oltre 1.10'. Al termine degli interventi, ai quali è necessario affiancare anche un miglioramento del materiale rotabile, l'obiettivo è di scendere a meno di 40'. È in corso lo studio di fattibilità del quadruplicamento della tratta Empoli - Bivio San Miniato e Bivio Renai - Cascine, finalizzato a potenziare il servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio. Sono previste inoltre opere puntuali di upgrade dell'infrastruttura, in linea con l'adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T «Scandinavia-Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti». Fra queste si citano la sostituzione dei deviatori a Cascina e Navacchio e l'adeguamento del sistema di protezione marcia treno tra San Romano e Pisa. Terminati a Dicembre 2024 con un costo complessivo di 19 milioni di euro il rinnovo di binari e deviatori nella tratta Empoli - San Romano.

Benefici

Migliori connessioni con tra la costa e il capoluogo, decongestionamento assi viari, in particolare la FI-PI-LI, sbocco più fluido alle merci in accesso al porto di Livorno e al polo di Piombino, miglioramento collegamento tra gli aeroporti toscani di Pisa e Livorno.

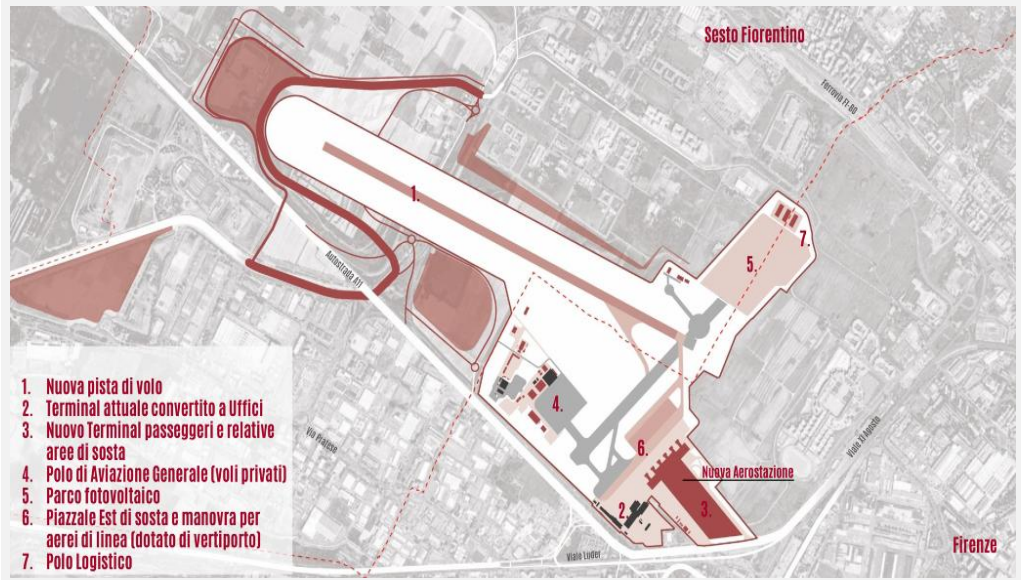
Azioni

L'intervento fino a Pisa non risulta attualmente all'interno della programmazione RFI. E' necessario aprire un dialogo istituzionale con il Ministero perché l'intervento di potenziamento venga incluso nella programmazione nazionale.



OPERA

NUOVA PISTA AEROPORTO VESPUCCI



Costo	500 M€
Copertura	30%
Fine lavori	-
Criticità	Il progetto della nuova pista non è condiviso da una parte dell'opinione pubblica e da alcuni territori.
Doc. programmazione	Masterplan di Toscana Aeroporti S.p.a (2035)
Note	-

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivi
COLLEGAMENTI CAPILLARI E VELOCI
NEI NODI URBANI E NELLE AREE VASTE

Descrizione

L'aeroporto Vespucci è lo scalo aeroportuale della città di Firenze, sito nella zona di Peretola, ed è dotato di una pista con alcuni limiti strutturali, nello specifico è corta e ventosa. Sono frequenti i dirottamenti di voli su altri aeroporti a causa condizioni meteo avverse e sulla pista possono decollare e atterrare aeromobili solo fino a una data dimensione.

Nel 2014 è stato presentato da Toscana Aeroporti, gestore dei due scali di Firenze e di Pisa, un masterplan (2014-2029) che non ha ricevuto parere positivo in merito alla VIA. Il nuovo progetto presentato nel Masterplan 2035 prevede una nuova pista di 2000 mt, più corta e maggiormente inclinata verso l'A11 rispetto alla proposta precedente, un nuovo terminal, le opere compensative, nonché la modifica alla viabilità. La nuova pista permetterebbe sorvoli più alti e prevalentemente su aree industriali. E' stato rilasciato (02/2024) il parere della commissione di verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente relativa al nuovo Masterplan, in attesa della VIA e della successiva Conferenza dei Servizi. Nel dicembre 2024 Toscana Aeroporti ha inviato le integrazioni al progetto. Sono stati rivisti il nuovo terminal e apportate ulteriori modifiche necessarie a superare i dubbi ministeriali su consumo di suolo e rumore, al fine di aumentare la sicurezza e ridurre l'impatto economico e ambientale. E' atteso entro il 2025 il parere del Ministero sulla sostenibilità ambientale del piano.

Benefici

Dotare Firenze e la Toscana di un city airport performante, che sia in grado di rispondere alla domanda di traffico presente. Miglioramento della sicurezza, maggior affidabilità, possibilità di accogliere aeromobili di maggior dimensione, ampliamento del numero delle rotte, aumento del numero complessivo di passeggeri.

Azioni

L'opera è ad oggi dibattuta e, sebbene apprezzata in alcune aree, non è pienamente condivisa altrove. E' necessario operare per individuare soluzioni condivise che tengano conto delle esigenze dei territori su cui impatteranno le nuove opere.

Incontro tecnico-operativo 08/09/2025 (cfr. Focus)



OPERA
SISTEMA AV NEL NODO DI FIRENZE



Costo	3.349 M€
Copertura	95%
Fine lavori	Nodo AV (2028), Belfiore (2028), Circondaria (oltre 2028*)
Criticità	Necessità di project review, tempistiche di realizzazione differite, ritardi nei lavori, tecniche (es. gestione interferenze linea tramviaria)
Doc. programmazione	Contratto di programma RFI 2022-2026, agg.2024, piano commerciale RFI 2024, PRIIM 2025.
Note	*da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I.

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
LAVORI IN
CORSO/STUDIO DI
FATTIBILITA'

Macro obiettivi
COLLEGAMENTI CAPILLARI E VELOCI
NEI NODI URBANI E NELLE AREE VASTE

Descrizione

Il «Sistema AV nel nodo di Firenze» si compone di diversi interventi strettamente correlati che interessano l'upgrade del nodo, la linea AV, la nuova fermata Belfiore e la connessione con la stazione di SMN e con la nuova fermata di Circondaria.

Passante AV: il passante, in corso di scavo, si sviluppa per circa 7,5 km nel sottosuolo della città di Firenze, con due gallerie parallele, ognuna destinata a una sola direzione di marcia. I tratti terminali sono in superficie: a Nord tra le stazioni di Castello e Rifredi e a Est nei pressi di Campo di Marte. In parte del tracciato, al fine di ottimizzare le fasi di lavoro e contenere i tempi, lo scavo delle gallerie viene realizzato mediante due frese tunnel boring machine (TBM). A Maggio 2025, la fresa utilizzata per lo scavo della galleria pari ha percorso oltre 1800 m dei circa 3000 m previsti, mentre quella utilizzata per la galleria dispari ne ha percorsi oltre 1200.

Belfiore AV: La nuova stazione (comunemente chiamata «Foster»), posta sotto il livello stradale, sarà collegata tramite percorsi pedonali con la nuova fermata Circondaria e tramite people mover (1,3 km) con SMN. A Maggio 2025 sono stati realizzati tutti i diaframmi del camerone, completato il solaio ed eseguito lo scavo di 15 metri dei 25 previsti in totale. Sono attualmente in corso la cassetatura, l'armatura e i getti delle strutture che costituiscono il solaio intermedio.

Circondaria: La nuova fermata garantirà l'interscambio del sistema ferroviario regionale con la stazione AV e l'integrazione intermodale con gli altri sistemi di TPL. RFI ha perfezionato al MASE l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA a metà gennaio 2025. Il cronoprogramma attuale ipotizza l'avvio della prima fase realizzativa a partire da agosto 2026 con una durata di circa un anno e mezzo.

Benefici

Miglioramento del sistema di mobilità di Firenze e dell'area metropolitana e riduzione dei conflitti tra le varie tipologie di traffico ferroviario. Permetterà di raggiungere la città con maggiore regolarità, velocità e frequenza e il nuovo hub ferroviario potrà integrarsi con gli altri sistemi di TPL.

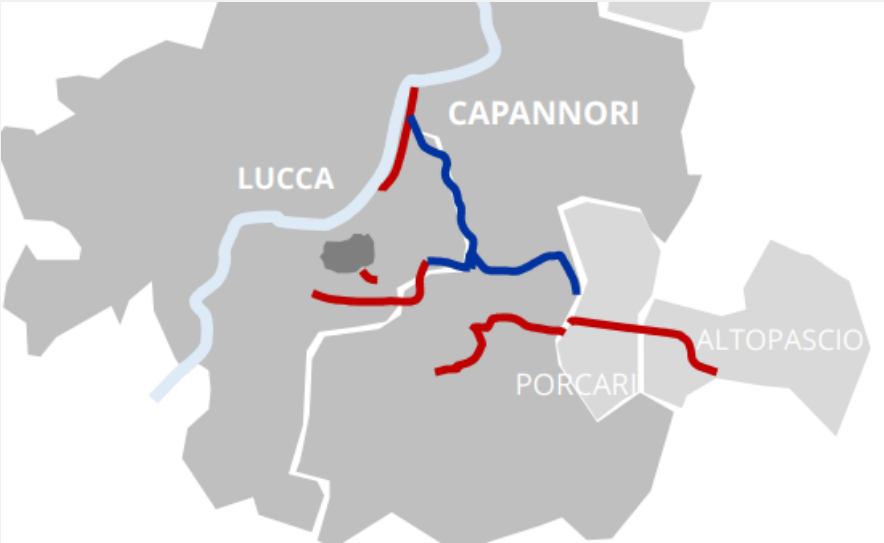
Azioni

E' necessario un forte impegno istituzionale e un monitoraggio serrato per il rispetto delle tempistiche: i numerosi cantieri aperti sono fonte di enorme disagio sia per la stazione di SMN che per la mobilità urbana e in accesso al capoluogo. In aggiunta, dato che le opere sono strettamente correlate, è necessario che i lavori procedano in parallelo.



OPERA

SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA - «ASSI VIARI»



Costo	381	178 M€ (1°stralcio) 203 M€ (2°stralcio)
Copertura	(1° stralcio) 97%; (2° stralcio) 2%	
Fine lavori	-	
Criticità	Tempi realizzazione realizzazione 2° stralcio	
Doc. programmazione	CdP Anas 2021-2025	
Note	Opera commissariata	

Rilevanza REGIONALE

Stato
PROG. DEFINITIVA (1° STRALCIO)
PROG PRELIMINARE (2° STRALCIO)

Macro obiettivi
COLLEGAMENTI CAPILLARI E VELOCI
NEI NODI URBANI E NELLE AREE VASTE

Descrizione

Il «Sistema tangenziale di Lucca» costituisce un itinerario strategico di collegamento diretto tra la S12 «Dell'Abetone e del Brennero» e l'autostrada A11. L'intera opera ha una lunghezza complessiva di 30 km, da realizzarsi attraverso l'adeguamento di viabilità esistenti in ambito periurbano e la realizzazione di nuovi tratti di strada a due corsie.

Il progetto definitivo del 1° stralcio funzionale (12 km), è stato approvato dalla Conferenza dei Servizi a dicembre 2024.

Gli interventi sono previsti lungo tre assi:

1- Asse Nord Sud - di nuova costruzione, tra la SS12 e la nuova rotatoria «Antraccoli Est» (5,67 km);

2 - Asse Ovest-Est di nuova costruzione, tra la nuova rotatoria «Antraccoli Est» e la nuova rotatoria «Ospedale San Luca» (1,65 km);

3 - Asse Est-Ovest, realizzato per la maggior parte attraverso l'adeguamento della viabilità esistente, tra la nuova rotatoria «Antraccoli Est» e il nuovo casello di Capannori (4,64 Km).

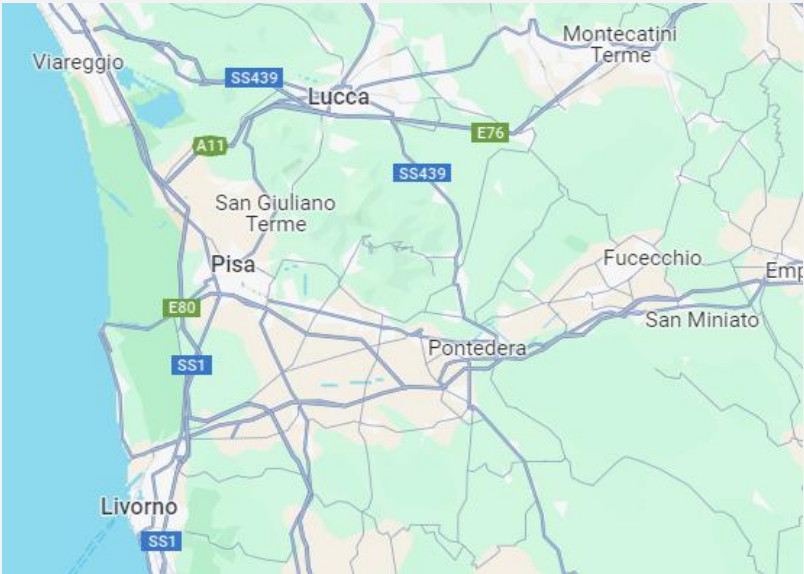
Il 2° stralcio funzionale (18 km) prevede il completamento dell'Asse Ovest-Est dalla rotatoria di collegamento con l'ospedale "San Luca" fino al casello di Lucca Est dell'A11, l'adeguamento della SS12 tra Ponte a Moriano e Corte Pasquinelli, lo scavalco ferroviario della Firenze-Lucca e la nuova viabilità connessa, la realizzazione della circonvallazione di Altopascio e il collegamento tra il casello del Frizzone e la SP3 «Bientinese».

Benefici

Il sistema viario esistente che si dirama dalla città di Lucca in direzione nord/sud ad oggi non è gerarchizzato e i percorsi sono frammentati. L'intervento (1°stralcio) permetterà una miglior mobilità nord/sud, un alleggerimento del traffico intorno alle mura e in ambito urbano, consentendo inoltre la realizzazione di interventi sulla provinciale Romana e sul nodo di Antraccoli. In aggiunta, permetterà un collegamento diretto tra Capannori e l'Ospedale di San Luca.

Azioni

Le recenti disposizioni in materia di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione prevedono lo stralcio delle opere non cantierabili entro il 2023. Il 2° stralcio è ancora in attesa dell'approvazione del progetto definitivo ed è a rischio cancellazione.

 OPERA METROPOLITANA DI SUPERFICIE PISA LUCCA E LIVORNO		
	Costo	-
	Copertura	-
	Fine lavori	-
	Criticità	-
	Doc. programmazione	-
	Note	-

Rilevanza REGIONALE	Stato STUDIO DI FATTIBILITA'	Macro obiettivi COLLEGAMENTI CAPILLARI E VELOCI NEI NODI URBANI E NELLE AREE VASTE
Descrizione La metropolitana di superficie tra Pisa-Lucca e Livorno (eventualmente estensibile in un secondo momento ai territori limitrofi, come Massa e Carrara) è una proposta di servizio da realizzarsi sulla rete esistente, in grado di collegare velocemente i maggiori poli urbani della Toscana Nord-Ovest. Sebbene le distanze tra tali centri siano esigue (circa 20 km nelle tratte Livorno-Pisa e Pisa-Lucca), il mezzo preferenziale per lo spostamento è quello privato. La proposta, di recente oggetto di uno studio economico e di fattibilità, è di realizzare il collegamento tramite la rete ferroviaria già esistente, con opportuni interventi di adeguamento (es. stazioni, binari di collegamento, potenziamento della rete in alcune tratte). Sebbene sussistano alcune criticità è plausibile la possibilità di realizzare un collegamento tra Lucca e Livorno con tempistiche inferiori ai 40'. Attualmente non risultano ancora avviate opere strutturali concrete: il progetto resta in attesa di un impulso istituzionale e di accordi con RFI.		
Benefici Miglior connettività tra i capoluoghi, velocizzazione dei collegamenti, riduzione dell'utilizzo del mezzo privato, maggior intermodalità, potenziamento della mobilità nell'area costiera.		
Azioni L'opera è ancora in fase di proposta. E' necessario proseguire nel dialogo tra le istituzioni territoriali e Regione Toscana al fine di esplorare le possibili soluzioni e facilitare il dialogo con Ferrovie dello Stato.		

 OPERA SISTEMA PORTO DI LIVORNO	
	
Costo	860 M€ (Darsena 1 fase) 767 M€ (Interventi ferroviari)
Copertura	1) 74% 2) 84% 3) 1% 4) 1%
Fine lavori	1) 2029/2030 2) 2026 3) progettazione - 2026 4) progettazione 2026
Criticità	Differenti tempistiche di realizzazione interventi
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026, agg. 2024, PRIIM 2025
Note	-

Rilevanza NAZIONALE	Stato LAVORI IN CORSO/PROGETT.	Macro obiettivi SISTEMA LOGISTICO EFFICIENTE E COLLEGATO AI NODI PORTUALI
Descrizione Il macro intervento qui definito «Sistema porto di Livorno» si compone di diversi interventi strettamente correlati che interessano l'area porto e il sistema di connessione della stessa con il sistema ferroviario, l'interporto di Guasticce e la linea ferroviaria Pisa-Collesalvetti-Vada 1- Darsena Europa (avvio delle opere di cantierizzazione) 2- Scavalco ferroviario della linea Genova-Roma «Tirrenica» (lavori in corso) 3- Collegamento ferroviario Interporto di Guasticce con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada (Progetto di fattibilità) 4- Bypass stazione di Pisa (Progettazione definitiva) La Darsena Europa offrirà 3km di banchine, 2 terminal e un ingresso portuale con fondale a 20m e permetterà l'accesso a navi di maggior dimensione, con un previsto raddoppio di traffico container. Lo scavalco, realizzato attraverso la posa di un binario singolo lungo un nuovo viadotto di circa 360 mt a 15 campate, permetterà il raccordo con la linea ferroviaria esistente; per il collegamento con l'interporto è previsto un allungamento dei binari a completamento dell'intervento. Il by pass ferroviario permetterà di connettersi alla linea direzione Firenze senza transitare per il nodo di Pisa.		
Benefici Realizzare una filiera fluida di transito merci, potenziare il corridoio intermodale di collegamento tra il porto di Livorno e il corridoio Scan-Med, accessibilità diretta al porto di megacontainer e semirimorchi via ferro senza rottura di carico.		
Azioni Sono già partiti i lavori relativi alla Darsena Europa e quelli relativi allo scavalco ferroviario (ad oggi ci sono dei rallentamenti a causa del riscontro di concentrazioni di idrocarburi nei terreni superiori ai limiti di legge), mentre sono in progettazione il collegamento con l'interporto e il by pass ferroviario. E' fondamentale monitorare l'avanzamento dei lavori sulle opere 1) e 2) e iniziare a operare per il reperimento delle risorse necessarie alle opere 3-4.		
Incontro tecnico-operativo 15/07/2025 (cfr. Focus)		



OPERA
RIPROFILATURA DELLE GALLERIE LINEA-
BOLOGNA PRATO



Costo	565	M€ (totale interventi di potenziamento)
Copertura	93	%
Fine lavori	2026/27	
Criticità	Tecniche, interruzione servizio, tempi di realizzazione	
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026 agg. 2024, PRIIM 2025	
Note	-	

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi
SISTEMA LOGISTICO EFFICIENTE E
COLLEGATO AI NODI PORTUALI

Descrizione

L'adeguamento delle gallerie della linea Bologna-Prato costituisce un'opera essenziale per il miglioramento dei collegamenti ferroviari dei porti e dei poli logistici delle aree costiere della Toscana e dell'Emilia Romagna con le regioni del nord Italia e dell'Europa settentrionale.

L'opera consiste in una serie di interventi di adeguamento e riqualificazione di gallerie della linea storica, nello specifico la riprofilatura a sagome PC80 - standard previsto per il traffico merci - l'abbassamento del piano del ferro ed altri interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale, come il rinnovamento di una parte degli impianti tecnologici. Una volta ultimato l'adeguamento potranno transitare dalla linea i treni merci che trasportano i semirimorchi e i container high cube (autostrada viaggiante). Per quel che riguarda le opere civili, le stesse sono suddivise in 3 fasi, con il seguente programma:

Fase 1 - tratto Vernio - Prato, 2021 (lavori ultimati);

Fase 2 - tratto Pianoro - San Benedetto Val di Sambro, 2025 (lavori ultimati);

Fase 3 - tratto San Benedetto V.S. - Vernio, 2026/2027 (lavori in corso all'interno della Grande Galleria dell'Appennino, traffico sospeso dal 26/09/25 al 13/12/25, saranno attivati bus sostitutivi).

Per quel che riguarda gli impianti tecnologici, l'ACC-M sarà ultimato secondo il seguente programma:

Pianoro - Monzuno, 2021 (attivato);

Monzuno - San Benedetto Val di Sambro, 2023 (attivato);

San Benedetto Val di Sambro - Vernio, 2024 (attivato);

Vernio - Prato, in corso, conclusione entro il 2026/2027.

Benefici

Miglioramento dei collegamenti con i porti e gli interporti toscani ed emiliani grazie alla possibilità di adeguamento agli standard europei delle reti TEN-T, risoluzione delle problematiche di rottura di carico

Azioni

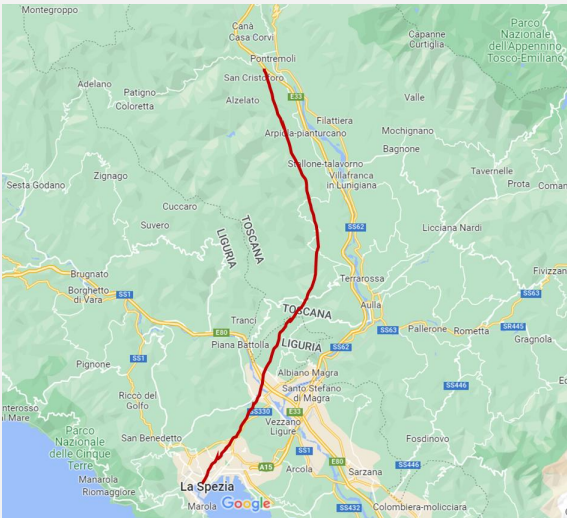
Gli interventi sulla linea comportano la sospensione dei servizi, con inevitabili disagi per il traffico passeggeri e pendolari. E' fondamentale il mantenimento di un dialogo costante con RFI, al fine di rispettare il cronoprogramma e approntare un servizio sostitutivo efficiente per i viaggiatori.

 OPERA BRETELLA DI PIOMBINO		
		
Costo	78 (Lotto 1) 80 (Lotto 2)	M€
Copertura	100% (Lotto 1); 69% (Lotto 2)	
Fine lavori	1 lotto 2026, 2° lotto (ipotesi 2026)	
Criticità	Tempi di realizzazione, finanziamento e tracciato Lotto 2	
Doc. programmazione	Allegato Infrastrutture al DEF 2025, SILOS, PRIIM 2025.	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE/ NAZIONALE	Stato LAVORI IN CORSO/PROGETTAZIONE	Macro obiettivi SISTEMA LOGISTICO EFFICIENTE E COLLEGATO AI NODI PORTUALI
Descrizione L'Intervento denominato «Bretella di Piombino», consiste nel prolungamento della strada statale 398 "Via Val di Cornia" tra l'autostrada A12 e il Porto di Piombino e si compone di due interventi distinti: Lotto 1 - Raccordo svincolo di Geodetica - Gagno (3,15 km); Lotto 2 - Raccordo Gagno - Porto di Piombino (1,76 km). Il primo lotto consiste nella realizzazione di un tratto di strada extraurbana principale a due carreggiate separate, con due corsie per ogni senso di marcia, tra lo svincolo di via Geodetica e Gagno, mentre per il secondo lotto sono previste due corsie a scavalco degli stabilimenti siderurgici e la connessione al porto. Il primo lotto è stato aggiudicato a fine 2021 e i lavori di realizzazione sono giunti a circa il 25%, con ultimazione prevista per la fine del 2026. Per il secondo lotto risulta assegnata la gara per la progettazione, la quale è ancora in atto.		
Benefici Miglior accesso al centro abitato, alla zona industriale ed al porto per i veicoli provenienti dalla svincolo di Venturina sull'Aurelia e, specularmente, un miglioramento delle modalità di uscita dal porto e dal centro abitato verso l'Aurelia.		
Azioni La viabilità attuale causa forti rallentamenti durante il periodo estivo, quando l'afflusso turistico al porto diventa significativo. E' fondamentale monitorare lo stato avanzamento lavori del lotto 1, e rispettare in modo serrato le tempistiche per l'esecuzione dei lavori del lotto 2.		



OPERA
RADDOPPIO FERROVIA PONTREMOLESE



Costo	486 (1^) 5.312 (2^) M€
Copertura	74 (1^) 1 (2^) %
Fine lavori	-
Criticità	Tecniche - finanziarie
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026 agg. 2024, SILOS
Note	Opera commissariata

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE TRATTE
RIMANENTI

Macro obiettivi
SISTEMA LOGISTICO EFFICIENTE E
COLLEGATO AI NODI PORTUALI

Descrizione

Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese ha l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario, di collegamento tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria ed Emilia Romagna e in particolare i porti di Livorno, La Spezia e Carrara.

Il progetto di completamento della linea prevede due diverse fasi funzionali: 1^ fase - adeguamento piano del ferro e realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici e raddoppio tratte Parma-Vicofertile-Osteriazza; 2^ fase - tratta Berceto-Chiesaccia, di completamento del raddoppio dell'intero itinerario.

Attualmente sono in corso le progettazioni per le tratte mancanti: Chiesaccia-Berceto con la nuova galleria di valico di 21 km, Osteriazza-Vicofertile e la Parma-Vicofertile (inserita nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018). In seguito a una serie di revisioni, negli ultimi anni il costo totale dell'opera è passato da 2,3 Mld a 5,8 Mld.

Benefici

Il completamento del raddoppio della linea velocizzerà i collegamenti tra i porti di La Spezia e della Toscana con la pianura padana per il trasferimento delle merci. Verranno garantiti collegamenti più rapidi anche per i passeggeri, con ricadute positive sul turismo. A questi benefici si aggiungerebbero anche i vantaggi ambientali derivanti dallo spostamento di flussi di persone e merci dalla strada alla ferrovia.

Azioni

Supporto al Commissario nelle azioni di individuazione delle fonti di finanziamento dell'opera e nel monitoraggio della realizzazione dei lavori previsti. Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, al fine di favorire una realizzazione dell'intervento che trovi condivisione da parte delle comunità locali.

Incontro tecnico-operativo 28/07/2025 (cfr. Focus)

 OPERA COLLEGAMENTO MAROCCONE-CHIOMA - «LOTTO 0»		
		
Costo	600*	M€
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Tecniche, finanziarie	
Doc. programmazione	Intervento ricompreso nel progetto SAT relativo al completamento dell'A12, in corso di Project Review	
Note	*non essendo stata ancora approvata la progettazione, il costo è stato oggetto negli anni di numerose rivalutazioni	

Rilevanza REGIONALE	Stato STUDIO DI FATTIBILITA'	Macro obiettivi SISTEMA LOGISTICO EFFICIENTE E COLLEGATO AI NODI PORTUALI
Descrizione Il progetto definito «LOTTO 0», è una variante della lunghezza di 6,5 km all'attuale collegamento costiero via SS1 Aurelia tra Maroccone e Chioma. Prevede la realizzazione di una strada a una corsia per senso di marcia, tre gallerie (Romito, Calafuria, Quercianella, comprese vie di fuga), i due svincoli di Maroccone e di Chioma e il collegamento con la SS1 Aurelia. L'opera rientra tra quelle connesse alla realizzazione dell'autostrada A12 - Tratta Rosignano Civitavecchia, ad oggi in revisione progettuale dopo il passaggio da SAT a ANAS per la realizzazione di una superstrada.		
La viabilità nel tratto costiero che va dal Maroccone a Chioma presenta forti criticità: è elevata la commistione tra traffico leggero e pesante, sia locale che di lunga percorrenza, i volumi di traffico sulla tratta sono importanti, nel periodo estivo la situazione risulta ulteriormente complicata dalla presenza delle auto in sosta, con implicazioni importanti anche dal punto di vista della sicurezza. La realizzazione della variante permetterebbe di separare il traffico pesante e a lunga percorrenza da quello locale, decongestionando la SS1 e la costa tra Calafuria e Quercianella, con un miglioramento dell'accessibilità verso la città e il porto di Livorno.		
Benefici Miglioramento della viabilità e della sicurezza, dei collegamenti costieri, dell'accessibilità al porto di Livorno e alleggerimento traffico sulla SS1.		
Azioni Sebbene l'opera sia discussa da molto tempo anche a livello istituzionale, non sono emerse significative novità riguardo alla possibilità di realizzare l'infrastruttura.		

Focus su opere selezionate: incontro tecnico-operativo con gli stakeholder

-  Risanamento e ampliamento «Fi-Pi-Li»
-  Linea Firenze - Viareggio
-  Sistema Porto di Livorno
-  E78 - Itinerario «Grosseto - Fano»
-  Raddoppio ferrovia Pontremolese
-  Nuova Pista Aeroporto Vespucci
-  Completamento del Corridoio Tirrenico





RISANAMENTO E AMPLIAMNETO «Fi-Pi-Li»

CONTESTO E OBIETTIVO

La **Strada di Grande Comunicazione «Firenze-Pisa-Livorno» (SGC Fi-Pi-Li)** è un'infrastruttura viaria strategica per la mobilità regionale, che collega il capoluogo toscano alla costa tirrenica. Il tracciato si biforca all'altezza di Casciana Terme Lari: un ramo prosegue verso il raccordo autostradale di Pisa (A12), mentre l'altro termina nel porto di Livorno.

La **strada è sottodimensionata, non adeguata al volume di traffico presente e su ampie tratte non è presente la corsia di emergenza**. Le problematiche maggiori si incontrano nelle due tratte tra Empoli e Firenze, con lunghi e quotidiani ingorghi e frequenti incidenti. Al traffico veicolare delle auto si aggiunge infatti quello dei tir diretti alle zone industriali del Val d'Arno, che percorrono la Fi-Pi-Li in alternativa alla Firenze Mare (A11) soggetta a pedaggio. Nei periodi estivi la situazione è ulteriormente aggravata dai veicoli privati che al mattino si dirigono verso la costa e la sera rientrano in direzione Firenze. I frequenti e diffusi interventi di manutenzione sull'asse viario determinano inoltre restringimenti a una corsia o la chiusura di alcune tratte. Negli ultimi anni si è registrato un progressivo peggioramento dell'infrastruttura, con numerose frane e cedimenti dell'asfalto. Ad Aprile 2025, con un investimento di 3 milioni e 800 mila euro (fondi regionali), è stata inaugurata una corsia di emergenza. L'intervento complessivo riguarda oltre 7 km ed è finalizzato anche al risanamento acustico.

Per quanto riguarda la **Governance** dell'infrastruttura, l'ente proprietario è la Regione Toscana. La città metropolitana di Firenze ne ha la gestione amministrativa su delega delle province di Livorno e Pisa ma a sua volta esercita le funzioni di gestione ordinaria e straordinaria con un RTI denominato Global Service (di cui mandataria è Avr Spa).

Nel settembre 2023 la Giunta Regionale ha approvato una proposta di legge per la costituzione di «Toscana Strade» che avrà come obiettivo la gestione della Fi-Pi-Li, nonché i necessari adeguamenti e/o ampliamenti. La società, a capitale interamente pubblico, passato il voto favorevole della giunta dovrebbe essere votata dal consiglio regionale, e potrà contare su un budget annuo di 20-22 milioni di euro. Ad oggi, la proposta di legge portata all'attenzione del consiglio non è stata ancora approvata.

Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture si è ritenuto necessario un **incontro tecnico-operativo con i gestori**, coinvolgendo anche le camere di commercio toscane, allo scopo di approfondire la conoscenza sullo stato della progettazione e dei lavori in corso, nonché gli ostacoli affrontati. Di seguito si riporta un'elaborazione dei principali output dell'incontro svolto il 22 Luglio 2025 con alcune necessarie integrazioni di contesto.

INTERVENTI IN CORSO

Ampliamento della carreggiata fino a Scandicci

Ad Aprile 2025, con un investimento di 3 milioni e 800 mila euro (fondi regionali) è stata **inaugurata una corsia di emergenza larga 3,50 metri e lunga 1 chilometro e 250 metri fra Firenze e Scandicci**. L'intervento complessivo è finalizzato anche al risanamento acustico: è stato infatti utilizzato un asfalto fonoassorbente con una miscela appositamente studiata per le caratteristiche della Fi-Pi-Li ed è stata installata anche una barriera anti rumore alta fino a 3,5 metri. Nell'ottica di estendere questo modello a tutta l'infrastruttura, la Regione ha affidato un incarico all'**Università di Pisa** per uno studio approfondito che indichi dove sia possibile procedere con l'allargamento della strada per inserire la terza corsia e/o corsia d'emergenza. Una volta che saranno note le prestazioni operative, si andranno a determinare le possibili aree dove effettuare interventi che potrebbero essere la chiave di svolta per rendere la Fi-Pi-Li più capiente, capace di assorbire meglio il traffico e di superare le criticità legate a incidenti, rallentamenti e code che fino a oggi l'hanno caratterizzata. I risultati dello studio, in conclusione del 2025, saranno a disposizione della giunta regionale per opportune valutazioni.



Fonte: Elaborazione propria su Google Earth

INTERVENTI IN CORSO

Risanamento e messa in sicurezza dell'infrastruttura

La manutenzione della S.G.C. Fi-Pi-Li rappresenta una priorità strategica, cui la Città Metropolitana destina annualmente oltre 3 milioni di euro, nell'ambito di una specifica convenzione finalizzata alla gestione e valorizzazione di questa infrastruttura viaria di rilevanza regionale. Nel 2025 è stato stanziato un milione di euro per la manutenzione straordinaria degli impianti di sollevamento dei ponti mobili Mogadisco e Navicelli all'interno dell'Interporto di Livorno (DGR 503/2025). Tra il 2020 e il 2025 risultano completati i seguenti interventi:

- L'intervento di ripristino frana al km 79+865, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini, Comune di Livorno. Grazie a questo intervento il collegamento veicolare sarà più fluido con il porto di Livorno, soprattutto per i mezzi pesanti;
- Adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI - lotto 2A, in Provincia di Firenze, sul tratto Ginestra - Montelupo (km 15+180 - km 22+078 - 6,54 mln);
- Lavori viadotto del Turbone (1,9 mln). Sono state eseguite delle indagini sul viadotto Turbone (progr. 17+220 - 17+400 nel comune di Montelupo Fiorentino) ed è stata ravvisata la necessità di procedere con un intervento di risanamento della struttura;
- Adeguamento e messa in sicurezza del lotto 2B, in Provincia di Firenze. Il progetto riguarda il tratto di S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno compreso tra gli svincoli di Montelupo e Empoli Est, tra le progressive chilometriche 19+070 e 22+180. A tale intervento è stata poi associata anche la realizzazione della intersezione di tipo rotatorio sulla SS 67, in prossimità dello svincolo di Montelupo Fiorentino.

INTERVENTI IN CORSO

Opere di collegamento

Le opere di collegamento migliorano l'accessibilità alla superstrada e la connessione con altre arterie strategiche, contribuendo fattivamente a rendere più fluida la circolazione. Inoltre, l'adozione di soluzioni progettuali moderne permette di aumentare gli standard di sicurezza, riducendo il rischio di incidenti in punti critici o ad alta intensità di traffico. Sono attualmente in corso i seguenti interventi:

- Miglioramento dello svincolo a rotatoria con la SR 206 in località Vicarello. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato completato in data 16 ottobre 2023 ed è stata convocata la Conferenza dei Servizi il 28 novembre 2023. È in corso la verifica della progettazione definitiva per l'approvazione cui seguirà la fase del progetto esecutivo con conseguente approvazione, al fine di avviare la procedura di gara la cui indizione è ipotizzabile per l'inizio del 2026. Sono stati destinati 2 mln a valere sul FSC 21-27 e 0,4 mln di risorse regionali.
- Svincolo in località Montopoli. È stato affidato ed eseguito lo studio di fattibilità per la valutazione di più alternative con valutazione di una soluzione progettuale più ampia.
- Nuovo Ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 PISTOIESE. Il nuovo ponte sull'Arno tra Lastra a Signa e Signa è un'infrastruttura strategica per migliorare la viabilità nella piana fiorentina e pratese, decongestionando il traffico sull'attuale unico collegamento tra i due comuni. L'opera prevede un tracciato di circa 3 km e include anche un percorso ciclopedonale tra il Parco Fluviale e il Parco dei Renai. L'intervento è attualmente nella fase di approvazione definitiva e avvio delle procedure espropriative.

NUOVO PONTE SULL'ARNO

Descrizione dell'intervento

Nel gennaio 2019 la Giunta regionale ha approvato l'accordo tra la Regione Toscana, il Comune di Lastra a Signa e il Comune di Signa per la realizzazione di un **nuovo ponte sull'Arno**, destinato a **collegare lo svincolo della SGC Fi-Pi-Li a Lastra a Signa con via Arte della Paglia**, nel territorio comunale di Signa. Il nuovo tracciato si estenderà per circa 3 chilometri, di cui 900 metri saranno realizzati in viadotto. Il ponte, con una struttura in acciaio e una campata principale di oltre 140 metri, rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità dell'intera area della piana fiorentina e pratese, poiché contribuirà a decongestionare il traffico sull'unico collegamento attualmente esistente tra i due comuni.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un percorso ciclopedonale che metterà in connessione il Parco Fluviale di Lastra a Signa con il Parco dei Renai, valorizzando così anche la mobilità sostenibile. L'opera si inserisce in un sistema più ampio di attraversamenti sull'Arno, che include il Viadotto dell'Indiano a monte e il futuro ponte in località Fibbiana, tra Capraia e Limite e Montelupo, previsto a cura di ANAS.

Costi e iter progettuale

Nel luglio 2021 sono stati stanziati 1,5 milioni di euro per la progettazione dell'infrastruttura e ad agosto 2023 è stato aggiudicato l'appalto integrato per la progettazione definitiva e la realizzazione dei lavori. Attualmente è in fase di conclusione la Conferenza dei Servizi decisoria, necessaria per l'approvazione del progetto definitivo e la formalizzazione dell'aggiudicazione, coinvolgendo tutti gli enti e i soggetti interessati. Con l'approvazione del progetto sarà dichiarata la pubblica utilità dell'opera, dando così avvio alla fase espropriativa, già iniziata con l'invio delle comunicazioni agli interessati. I lavori prenderanno il via con la realizzazione del corpo stradale e porteranno al **completamento del nuovo ponte e relativo viadotto entro il 2028. Il costo complessivo dell'investimento ammonta a 71,5 milioni di euro**, di cui 49,9 milioni finanziati con fondi FSC, aggiornati a 65,369 milioni in seguito alla revisione del prezzario 2022 (comprensivi di 15,469 milioni deliberati con la Delibera CIPESS n. 35/2022), e 6,131 milioni coperti con fondi regionali.

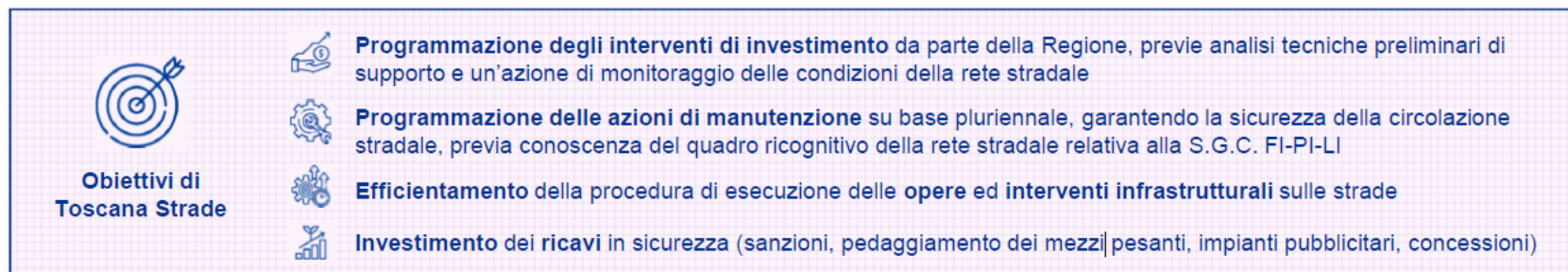
PROSPETTIVE FUTURE

Interventi di adeguamento necessari

- Realizzazione terza corsia (o ampliamento delle carreggiate ove non sia possibile)
- Realizzazione della corsia di emergenza ove mancante
- Risanamento di ampi tratti di pavimentazione (e la regimentazione delle acque)
- Prosecuzione della progettazione dell'ampliamento della carreggiata nello stralcio B (cioè, tra Scandicci e Lastra a Signa).

Pedaggio

Con una delibera di Giunta la Regione Toscana ha deciso di avviare la costituzione di **Toscana Strade**, una società finalizzata alla gestione della S.G.C. Fi-Pi-Li con eventuale successiva estensione operativa a tutte le strade regionali. Successivamente, è stato affidato un servizio di assistenza nell'**analisi economico-finanziaria e giuridica** per la costituzione di un nuovo soggetto destinato alla gestione delle strade regionali all'advisor **KPMG**. Lo studio di Luglio 2022 afferma che, rispetto agli obiettivi della società, fra i principali abilitatori della mission di Toscana Strade c'è l'introduzione di una forma di **pedaggiamento dei mezzi pesanti** per investimento dei ricavi nell'infrastruttura. Questa ipotesi nasce dall'evidenza empirica circa il livello di usura della SGC Fi-Pi-Li derivante dal transito dei TIR, essendo un'arteria di collegamento rilevante sia per importanti poli industriali limitrofi che verso il porto di Livorno.



Fonte: KPMG
Toscana Strade - Assistenza nell'analisi economico-finanziaria e giuridica per la costituzione di un nuovo soggetto destinato alla gestione delle strade regionali

In questa sezione vengono esposti i principali risultati emersi dallo studio condotto da KPMG in merito all'introduzione di un sistema di pedaggiamento per i mezzi pesanti lungo l'asse viario della SGC Fi-Pi-Li. L'analisi ha preso in esame diverse soluzioni operative per l'implementazione del pedaggio, valutando con attenzione sia il modello a sistema aperto che quello a sistema chiuso.

Considerazioni

- La Fi-Pi-Li presenta un'infrastruttura con caratteristiche non pienamente assimilabili a un'autostrada, risulta prudente applicare un pedaggiamento concorrenziale all'A11. Risulta prudente, per tali ragioni, escludere l'ipotesi di applicare il 100% delle tariffe ASPI al sistema di pedaggiamento aperto.
- Si può ipotizzare una riduzione dei flussi di traffico pesante dovuta all'introduzione del pedaggio, stimata in 10% per il sistema chiuso e 15% per il sistema aperto.
- A livello di investimento iniziale e gestione/manutenzione del sistema di esazione, il sistema aperto risulta più vantaggioso, dovendo far fronte all'installazione di portali in 5 sezioni, a fronte di 29 svincoli da coprire in caso di sistema chiuso.



Fonte: KPMG
Toscana Strade - Assistenza
nell'analisi economico-
finanziaria e giuridica per la
costituzione di un nuovo
soggetto destinato alla gestione
delle strade regionali

Confronto rispetto alle tariffe operate da ASPI per verificare la convenienza rispetto all'A11 (che prevede un chilometraggio maggiore per i luoghi di destinazione).

Scenari

Sulla base delle precedenti considerazioni, se si ipotizza l'80% della tariffa autostradale si prevede un introito annuale superiore a 14 milioni di euro annui con il pedaggiamento dei soli veicoli pesanti.

Lo scenario che consente il minor livello di investimento iniziale, con la relativa esigenza di gestione dell'investimento, e riduce il rischio di disincentivare la fruizione dell'infrastruttura da parte dei mezzi pesanti, è stato identificato nella soluzione di sistema aperto con tariffe pari all'80% di quelle di Autostrade per l'Italia. Dall'analisi economico-finanziaria effettuata, tale scenario garantisce la sostenibilità economica della gestione a regime delle Fi-Pi-Li da parte di Toscana Strade.



LINEA FIRENZE - VIAREGGIO

Completamento del raddoppio Pistoia - Lucca

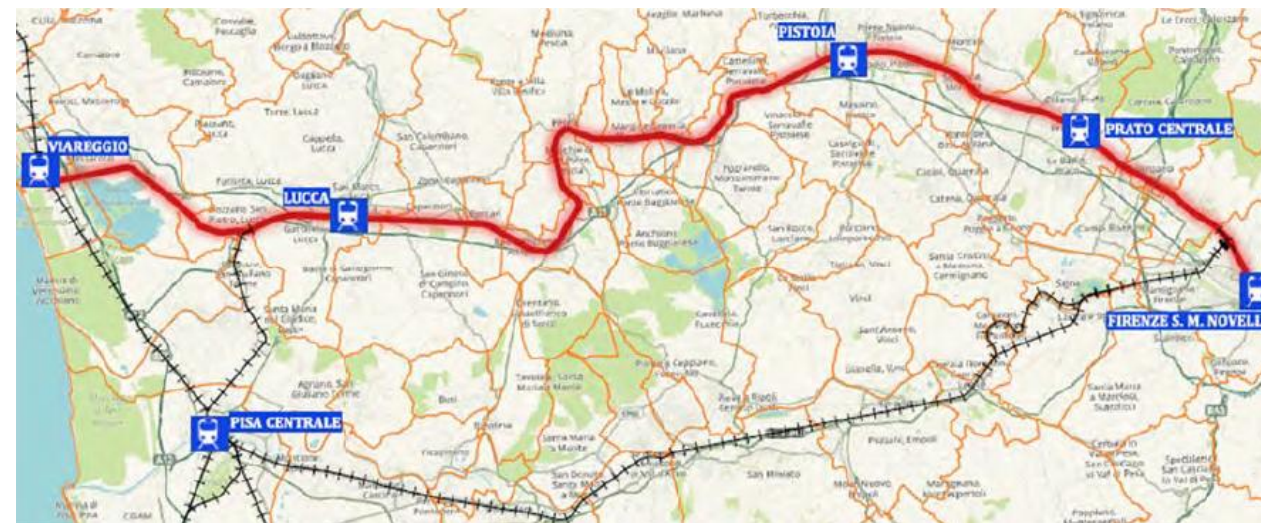
La **tratta ferroviaria che collega Pistoia a Lucca**, parte della linea che unisce Firenze a Viareggio, rappresenta uno degli assi portanti della mobilità in Toscana. Sono in corso sul tracciato degli interventi di raddoppio, che rivestono una notevole importanza per il trasporto regionale su ferro, in quanto la realizzazione del doppio binario consentirà l'aumento dell'offerta in termini di numero di corse, miglioramento dei tempi di percorrenza per i pendolari costieri diretti verso Lucca o verso l'area pistoiense-pratese e verso Firenze, senza tralasciare anche i benefici in chiave turistica per il raggiungimento della costa.

Per ragioni legate alla disponibilità dei finanziamenti e allo stato attuale dei lavori, l'opera è stata suddivisa in tre sottofasce distinte:

- tratta Pistoia - Montecatini;
- tratta Montecatini - Pescia;
- tratta Pescia - Lucca.

La prima fase è in avanzato stato di realizzazione. La seconda e la terza fase, invece, sono più arretrate: tra Montecatini e Pescia il progetto di raddoppio è in stand-by, mentre per la Pescia-Lucca sono state necessarie delle integrazioni alla verifica ambientale.

Il **15 luglio 2025**, con il coinvolgimento delle camere di commercio toscane, si è tenuta una riunione tecnico-operativa fra Uniontrasporti ed RFI, con la quale è stato possibile approfondire con il gestore lo stato di avanzamento, i benefici attesi, le sfide affrontate e le prospettive future dell'asse con un dettaglio su ogni fase funzionale. Si riportano in questo focus i principali temi emersi.



Fonte: Regione Toscana

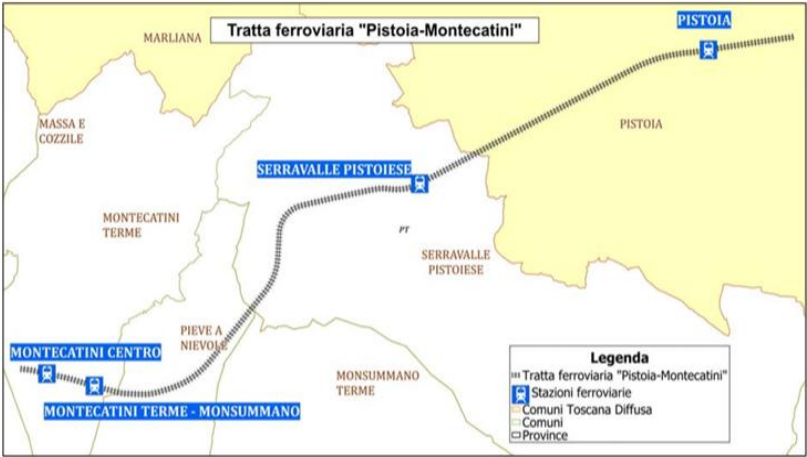
TRATTA PISTOIA - MONTECATINI

Interventi in corso

L'intervento di raddoppio della tratta **Pistoia-Montecatini Terme** si sviluppa su circa 12 chilometri ed è realizzato quasi interamente in affiancamento all'attuale binario. L'unica eccezione è rappresentata dalla nuova galleria di Serravalle, lunga 1,6 km, dove è stato necessario abbandonare il tracciato attuale al fine di aumentare la velocità massima di percorrenza (fino a 140 km/h) e diminuire la pendenza. L'attivazione è prevista a Settembre 2025 e sono in fase di completamento le opere relative all'allaccio della nuova galleria, nonché le procedure per la sicurezza e la messa in servizio, per le quali è stato necessario interrompere l'esercizio ferroviario.

Interventi realizzati e opere correlate

Risultano già completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini Terme, realizzati con separato appalto, i tratti di nuovo binario che si sviluppano in totale affiancamento al binario in esercizio dalla stazione di Pistoia fino alla fermata di Serravalle (circa 6 km) e dai pressi dell'imbocco della nuova galleria Serravalle lato Montecatini Terme fino alla stessa stazione di Montecatini Terme (circa 3 km). È stata prevista la soppressione di 13 passaggi a livello presenti lungo tutta la linea con contestuale realizzazione di nuove opere di attraversamento della linea ferroviaria (nuova viabilità o percorsi ciclopeditoni), oltre agli interventi di mitigazione acustica sull'intera tratta con la posa di circa 2,5 km di nuove barriere antirumore.



Fonte: RFI

Specifiche intervento	
Lunghezza complessiva	12 km
Costo	355 M€
Copertura	85%
Fine lavori	2025

TRATTA MONTECATINI - PESCIA

Interventi in corso e opere connesse



Fonte: RFI

Specifiche intervento	
Costo	23,5 M€
Copertura	N.D.
Fine lavori	2027

Il progetto di **raddoppio** sulla tratta Montecatini - Pescia è in fase di **stand-by** in ragione di una mancata convergenza di tutti gli enti coinvolti verso una soluzione definitiva.

Sono stati completati nel 2022 interventi di risanamento del binario, oltre che di adeguamento tecnologico (impianti di trazione elettrica) e infrastrutturale (dispositivo di armamento della linea), con lo scopo di migliorare l’asset funzionale della linea e garantire un adeguato livello di servizio.

Durante il 2025 è stato completato l’iter di Conferenza dei servizi per gli interventi di **eliminazione PPLL nei comuni di Borgo a Buggiano, Uzzano e Massa e Cozzile**. La stessa opera a Montecatini sarà avviata prossimamente, per effetto di approfondimenti progettuali, tuttora in corso da parte di RFI, richiesti dalla complessa situazione idrogeologica del contesto territoriale e dal rinvenimento di interferenze con i sottoservizi. Gli interventi sono correlati anche all’adeguamento dei sottopassi stradali e risultano compatibili con eventuali attività di raddoppio della linea.

La frequenza sulla tratta rimarrà invariata, quindi non ci saranno impatti sulla viabilità. Fino a quando non sarà ripreso il progetto del raddoppio, non sarà prevista l’eliminazione dei passaggi a livello.

TRATTA PESCIA - LUCCA

Descrizione del progetto

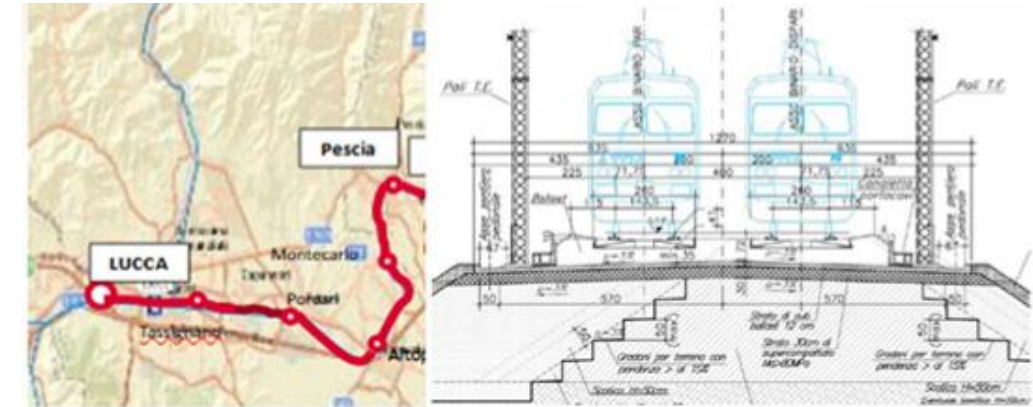
Per quanto riguarda i 25 km della tratta Pescia-Lucca, il raddoppio previsto in affiancamento alla linea esistente comprende il rinnovo tecnologico ed infrastrutturale dell'attuale linea ferroviaria, incluse le attività per l'adeguamento alle nuove specifiche tecniche di interoperabilità previste a livello comunitario.

In seguito alla presentazione del progetto originario al CSLP, sono emerse delle prescrizioni relative all'inserimento di opere collaterali. In particolare, il comune di Altopascio ha manifestato la necessità di realizzare una viabilità alternativa, al fine di garantire la stessa accessibilità stradale anche dopo la soppressione dei passaggi a livello. Le modifiche hanno richiesto un'integrazione alla verifica ambientale inviata alla regione, che si esprimerà entro la fine del 2025.

Prospettive future

Al momento è stata finanziata solo la progettazione dell'opera; pertanto, fino all'ottenimento del finanziamento completo, non sarà possibile avviare la Conferenza dei Servizi. Il costo a vita intera dell'intervento è stimato in circa 390 milioni di euro*; tale importo è stato tuttavia calcolato in funzione dei livelli tariffari vigenti all'atto dello sviluppo progettuale e dovrà essere incrementato per effetto dell'aumento del costo dei materiali e dell'energia registrato negli ultimi tre anni. Spetta ora al MIT-MEF la valutazione per reperire i finanziamenti necessari ad avviare l'iter autorizzativo.

*Fonte: Monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)



Fonte: RFI

ALTRI INTERVENTI

Adeguamento stazioni

Lungo la tratta Montecatini Terme - Lucca sono presenti diverse stazioni che vengono progressivamente adeguate agli standard RFI, attraverso l'installazione di sottopassaggi, ascensori e marciapiedi con altezza di 55 cm. In particolare, nel tratto interessato dal raddoppio della linea tra Pescia e Lucca, alcune di queste stazioni vengono riconvertite in fermate, pur continuando a garantire il servizio ai viaggiatori.

N°	IMPIANTO	Prog. Km	ASSETTO IMPIANTO
1	BORGIO A BUGGIANO	16+992	Adeguamento
2	PESCIA	20+648	Stazione
3	MONTECARLO S.S.	25+125	Trasformazione in fermata
4	ALTOPASCIO	29+780	Stazione
5	PORCARI	34+643	Stazione
6	TASSIGNANO	38+579	Trasformazione in fermata
7	LUCCA	43+767	Stazione

Fonte: Regione Toscana

Azioni

L'intervento in corso richiede un costante monitoraggio al fine di assicurare il pieno rispetto delle tempistiche previste per l'esecuzione dei lavori, affrontare e risolvere tempestivamente le criticità già emerse o potenzialmente riscontrabili, e consentire un rapido passaggio alla fase attuativa relativa all'ultima tratta dell'opera.

È importante sottolineare che i cantieri attualmente aperti lungo la linea ferroviaria stanno comportando significative interruzioni del servizio e disagi rilevanti per l'utenza pendolare, rendendo quindi ancora più urgente una gestione efficace dell'avanzamento dei lavori.



Fonte: RFI



SISTEMA PORTO DI LIVORNO

CONTESTO E OBIETTIVO

Il Porto di Livorno, situato sulla costa tirrenica della Toscana, è uno dei principali scali marittimi d'Italia. Nato nel XVI secolo per volere dei Medici, il porto è cresciuto nel tempo fino a diventare un nodo strategico per il traffico commerciale, industriale e passeggeri. Le caratteristiche geografiche e morfologiche conferiscono al porto un ruolo strategico al centro del Mediterraneo occidentale.

Oggi è in corso un grande percorso di ampliamento, composto da diversi interventi strettamente correlati che interessano l'area porto e la sua connessione con il sistema ferroviario e l'interporto di Guasticce:

- 1) La **Darsena Europea**;
- 2) Lo **scavalco ferroviario** della linea Genova-Roma «Tirrenica»;
- 3) Il **collegamento ferroviario** dell'interporto Vespucci con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e **bypass della stazione di Pisa**.

L'obiettivo dell'ampliamento è realizzare una filiera fluida di transito merci potenziando il corridoio intermodale di collegamento tra il porto di Livorno e il corridoio Scan-Med, al fine di garantire un'accessibilità diretta al porto di megacontainer e semirimorchi via ferro senza rottura di carico.

Per garantire un costante monitoraggio e un'attenta verifica dello stato di avanzamento degli interventi ferroviari, il **15 luglio 2025** si è svolta una riunione tecnica tra Uniontrasporti e RFI. Questo incontro ha rappresentato un momento fondamentale di confronto e approfondimento sull'opera, durante il quale sono stati analizzati nel dettaglio i progressi realizzati e le eventuali criticità emerse nel corso dei lavori. Di seguito si riportano i principali punti di approfondimento emersi durante l'incontro.



Porto di Livorno
Fonte: Regione Toscana

La **Darsena Europa** è un grande progetto di ampliamento del Porto di Livorno, concepito per potenziare la competitività e la capacità operativa dello scalo toscano a livello internazionale. Si tratta di un'infrastruttura strategica che prevede la realizzazione di una nuova area portuale verso il mare aperto, a nord dell'attuale porto commerciale, offrendo **un ingresso portuale con fondale a 20 m e permettendo l'accesso a navi di maggior dimensione, con un previsto raddoppio di traffico container**. La VIA è stata conclusa e nel maggio 2025 è stato approvato il progetto esecutivo relativo alla prima fase di realizzazione della Piattaforma Europa, con il conseguente avvio delle opere di cantierizzazione.

Prima fase di realizzazione

La prima fase di realizzazione comprende la realizzazione di **opere foranee di protezione** della nuova imboccatura portuale con approfondimento dei fondali e la **realizzazione del terminal contenitori** dove saranno ubicate le infrastrutture per svolgere le operazioni portuali di carico/scarico delle merci.

Specifiche intervento	
Costo	860 M€
Copertura	74%
Fine lavori	2029/2030
Azioni	Monitorare l'avanzamento dei lavori
Note	Opera commissariata



Porto di Livorno, stato attuale
Fonte: Regione Toscana



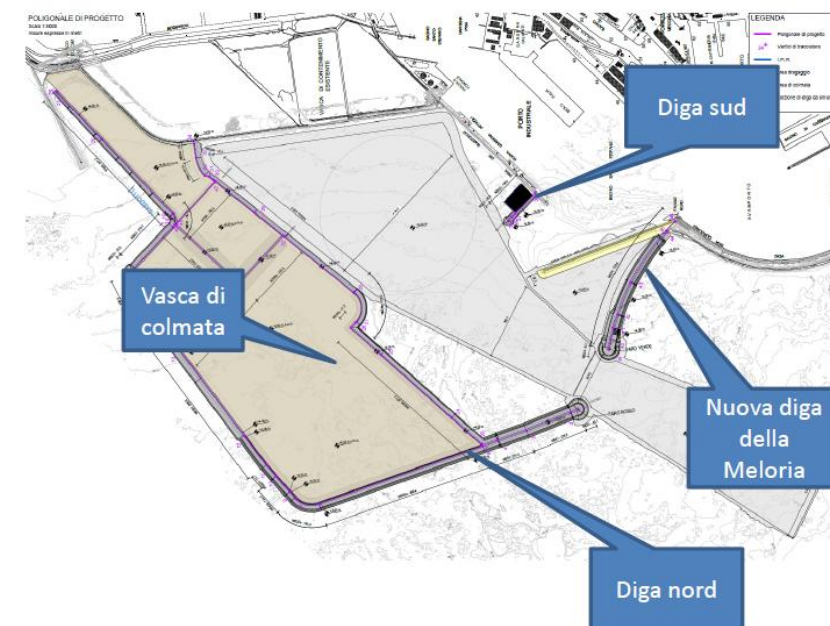
Porto di Livorno, prima fase piattaforma europea
Fonte: Regione Toscana

DARSENA EUROPA - PRIMA FASE

La fase iniziale della realizzazione della Darsena Europa prevede un'espansione verso nord, attraverso la costruzione di una nuova diga di protezione esterna (nota come **Diga Nord**), la modifica e l'allungamento della **Diga del Marzocco** (denominata Diga Sud), oltre alla demolizione e successiva riorganizzazione della parte settentrionale della **Diga della Meloria**.

Le attività di dragaggio saranno mirate a predisporre la base di appoggio per le nuove opere, a incrementare la profondità dei fondali nel canale di accesso – portandoli a -17 metri nella sezione esterna e a -16 metri in quella interna rispetto al livello medio del mare – e a modellare i nuovi bacini e le darsene interne. In particolare, la darsena destinata al nuovo terminal container sarà caratterizzata da fondali a -16 metri sul livello medio del mare, mentre il bacino di Santo Stefano e le aree adiacenti presenteranno profondità fino a -13 metri s.m.m.

La **vasca di colmata** viene realizzata attraverso il progetto di consolidamento, articolato in due lotti, per una superficie complessiva di circa 350.000 metri quadrati, destinati alla realizzazione di un futuro terminal container. L'intervento prevede l'applicazione di una precarica, con l'obiettivo di accelerare il processo di consolidamento dei terreni e garantire un'adeguata capacità portante in vista dei futuri utilizzi dell'area.



Piattaforma europea - lavori della prima fase
Fonte: Regione Toscana

DARSENA EUROPA - SECONDA FASE

Prospettive future

Ipotesi di terminal contenitori

Nello scenario previsto dal progetto, il terminal avrà una superficie complessiva di circa 620.000 m², articolata come segue:

- una banchina di 60.000 m², con una lunghezza totale di 1.200 metri e uno scartamento dei binari per le gru STS pari a 30,48 metri;
- un piazzale di circa 560.000 m², suddiviso in aree funzionali specifiche destinate a gate di accesso, stoccaggio dei container, servizi e parco ferroviario.

Seconda fase

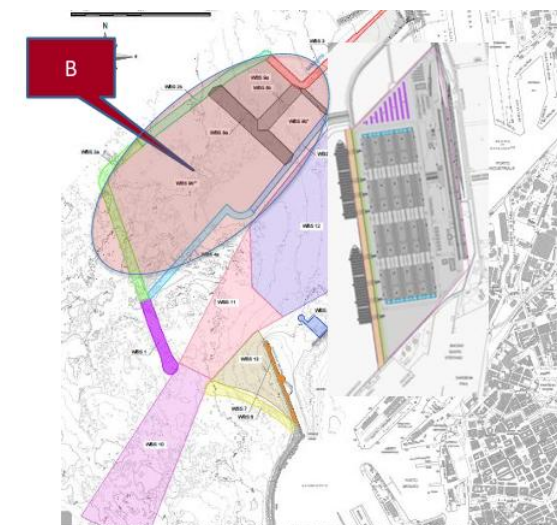
La seconda fase del progetto Darsena Europa riguarda la realizzazione del Terminal "**Autostrade del Mare**", che rappresenta la componente operativa di questa nuova piattaforma portuale.

In questa fase, saranno attivate le attività portuali vere e proprie, con lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico delle merci trasportate su gomma, direttamente dalle o verso le navi ormeggiate presso gli accosti dedicati del terminal.

In altre parole, si tratta della fase in cui il nuovo terminal inizierà a funzionare a pieno regime come hub logistico intermodale, facilitando l'interscambio tra trasporto marittimo e trasporto su strada.

Piattaforma europea – terminal contenitori e terminal «Autostrade del Mare»

Fonte: Regione Toscana



SCAVALCO FERROVIARIO

Fra gli interventi ferroviari è prevista la realizzazione dello scavalco ferroviario della linea Genova-Roma «Tirrenica». L'opera è costituita da un viadotto ferroviario a 14 campate lungo circa 361 m, fondato su circa 700 pali profondi fino a 56 m e di diametro fino a 1,20 m. L'obiettivo dell'intervento è **il miglioramento dei collegamenti tra il porto di Livorno e l'interporto**, eliminando le interferenze sulla linea Tirrenica e rendendo di conseguenza possibile l'implementazione della funzione di retroporto del centro intermodale di Guasticce.

Lavori in corso e criticità

I lavori sono iniziati nel 2023, ma si sono verificati dei **rallentamenti a causa del riscontro di concentrazioni di idrocarburi nei terreni superiori ai limiti di legge**, di cui sono stati informati gli enti coinvolti. In questo contesto, si è reso necessario avviare specifici iter ambientali finalizzati alla gestione di tali materiali in condizioni di sicurezza e nel rispetto delle normative vigenti. I ritrovamenti hanno interessato l'area 2 del cantiere, ossia quella dell'interporto, causandone il rallentamento di tutte le lavorazioni, in particolare quelle relative alle travi di scavalco della linea tirrenica. La ripresa dei lavori è legata al **momento in cui sarà possibile interrompere la circolazione, e ciò sulla linea tirrenica può avvenire solo in determinati periodi dell'anno**, vista l'importanza dell'infrastruttura a livello nazionale. Dopo che l'analisi di rischio sarà prevenuta ad ARPAT verranno attivate tutte le procedure che consentiranno lo svincolo delle aree e, quindi, l'inizio dei lavori. L'ipotesi di completamento per fine 2026 rimane valida.



Sistema porto di Livorno - interventi ferroviari
Fonte: Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Toscana - ed. 2023

Specifiche intervento	
Costo	32 M€
Copertura	84%
Fine lavori	2026
Azioni	Monitorare le procedure di svincolo

COLLEGAMENTO FERROVIARIO

Collegamento ferroviario dell'interporto Vespucci con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada

L'opera mira a **collegare direttamente l'interporto Vespucci alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada** al fine di migliorare l'accesso ferroviario delle merci, velocizzando il carico/scarico dal porto di Livorno all'interporto e riducendo il ricorso al trasporto su gomma.

Monitoraggio della fase progettuale

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PTFE) ha ottenuto parere positivo con prescrizioni presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. L'istruttoria ha comportato profonde rivisitazioni del progetto dal punto di vista delle opere strutturali a causa di **problematiche idrauliche e geologiche**. Il CSLP ha espressamente indicato, in coerenza con i nuovi orientamenti normativi, di non prevedere pile in alveo nell'ambito di attraversamento dei corsi d'acqua (nello specifico si fa riferimento a quelle del torrente Tora). Ciò ha richiesto una revisione completa dell'opera: si è passati da un progetto a più campate ad uno a singola campata di dimensioni rilevanti, con incremento di tutte le opere collaterali (spalle, fondazioni).

In aggiunta, la mancata realizzazione nell'area degli interventi previsti dalla regione rispetto allo scolmatore dell'Arno, ha causato nella progettazione un rischio idraulico maggiore di quello previsto. Quest'ultimo ha comportato un innalzamento dei rilevati ferroviari per garantire un franco idraulico più alto.

Appare chiaro che l'opera presenta un costo raddoppiato rispetto alla previsione originale per effetto di questi nuovi input. Tra l'altro, l'incremento delle opere collaterali e dei rilevati ferroviari è tecnicamente complesso da realizzare se si considerano le caratteristiche geomeccaniche del terreno. È in corso un tavolo con la Regione per valutare le criticità emerse.

Specifiche intervento	
Costo	426 M€
Copertura	1%*
Azioni	Monitorare la ripresa dell'attività progettuale
Note	*Gli interventi non sono finanziati per la fase realizzativa, le stime sono approssimative visto il recente aumento dei costi.

BYPASS DELLA STAZIONE DI PISA

Il **bypass ferroviario della stazione di Pisa** rappresenta un'infrastruttura strategica nell'ambito del potenziamento del sistema di trasporto merci in Toscana e, più in generale, lungo il corridoio europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo. L'intervento si inserisce in un più ampio piano di razionalizzazione e miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al porto di Livorno e all'Interporto Vespucci di Guasticce, finalizzato a separare i flussi di traffico passeggeri da quelli merci, aumentare la capacità della rete e ridurre i tempi di percorrenza. Attualmente, i treni merci diretti o provenienti dall'area portuale di Livorno sono costretti a transitare attraverso la stazione centrale di Pisa, creando una situazione che genera interferenze con il traffico passeggeri ad alta intensità e costituisce un collo di bottiglia per la fluidità della circolazione.

Il bypass consentirà ai convogli merci di aggirare il nodo di Pisa attraverso un tracciato dedicato, collegando direttamente la linea Pisa-Collesalveti-Vada alla linea Firenze-Pisa senza intersecare i binari destinati al servizio viaggiatori.

Questa soluzione non solo migliorerà l'efficienza del trasporto merci, ma avrà anche un impatto positivo sulla sostenibilità ambientale, incentivando lo shift modale dalla gomma alla rotaia. Inoltre, favorirà la piena integrazione logistica tra porto, interporto e rete ferroviaria nazionale, rendendo più competitivo il sistema toscano nel panorama della logistica europea.

Si è arrivati alla conclusione del progetto definitivo ed è stato **avviato l'iter al MASE** per la verifica di impatto ambientale. Una volta terminato quest'ultimo sarà possibile definire il costo dell'opera con maggiore accuratezza per poi richiedere i finanziamenti.

Specifiche intervento	
Costo	309 M€
Copertura	1%*
Azioni	Monitorare l'iter ambientale al MASE
Note	*Gli interventi non sono finanziati per la fase realizzativa, le stime sono approssimative visto il recente aumento dei costi.



E78 - «ITINERARIO GROSSETO-FANO»

CONTESTO E OBIETTIVO

La rete infrastrutturale italiana si è sviluppata principalmente lungo l'asse **Nord-Sud**, con importanti dorsali stradali e ferroviarie che attraversano il centro del Paese, la costa adriatica e quella tirrenica. Al contrario, le connessioni **Est-Ovest** – da una costa all'altra – sono rimaste deboli e frammentate, contribuendo a un divario infrastrutturale che ha ostacolato la piena integrazione del sistema Paese. In questo contesto, la **strada europea E78 "Grosseto-Fano"**, conosciuta anche come "Due Mari", rappresenta un'infrastruttura strategica per il **riequilibrio territoriale**. Con i suoi circa 270 km di estensione, quest'opera ha il potenziale per rafforzare la **coesione territoriale**, migliorare la **competitività logistica** e promuovere uno sviluppo regionale più equilibrato, potenziando l'accessibilità delle aree interne dell'Appennino e creando un collegamento diretto tra il mar **Tirreno e l'Adriatico**. Una volta completata, la E78 favorirà inoltre l'integrazione tra alcuni dei principali porti italiani: **Livorno e La Spezia** sul versante tirrenico, **Ancona e Ravenna** su quello adriatico.

La realizzazione dell'infrastruttura è stata segnata da **notevoli difficoltà attuative**. Nonostante i primi progetti risalgano agli anni '70, a oggi risultano completati e in esercizio solo circa 170 km. Restano da realizzare oltre **100 km di tracciato**, distribuiti in diversi lotti, alcuni incompiuti o ancora in fase di progettazione. I tratti più complessi interessano l'attraversamento dell'Appennino, con opere d'ingegneria rilevanti come la **galleria della Guinza**, il cui completamento è più volte slittato e che rappresenta un nodo cruciale per la piena funzionalità del collegamento.

Ben consapevole della necessità di promuovere l'accelerazione dei lavori, il sistema camerale toscano, in un'azione di sinergia e collaborazione con i sistemi camerali di Umbria e Marche, hanno realizzato un incontro il 12 settembre 2025 con l'attuale **Commissario Straordinario di Governo**, ing. Lamberto Nibbi, con l'obiettivo di fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori e di evidenziare le concrete opportunità che l'opera, una volta completata, offrirà al tessuto imprenditoriale locale che potrà finalmente contare su un'arteria vitale per rafforzare le connessioni, creare nuove filiere produttive e stimolare la crescita economica.

La collaborazione tra i sistemi camerali delle tre regioni coinvolte dimostra come sia essenziale un approccio unitario per sbloccare progetti strategici di questa portata, superando i confini amministrativi per un obiettivo comune.

Di seguito si riporta un'elaborazione dei principali esiti dell'incontro con le dovute integrazioni e considerazioni di contesto da parte degli autori del presente documento.

IL TRACCIATO

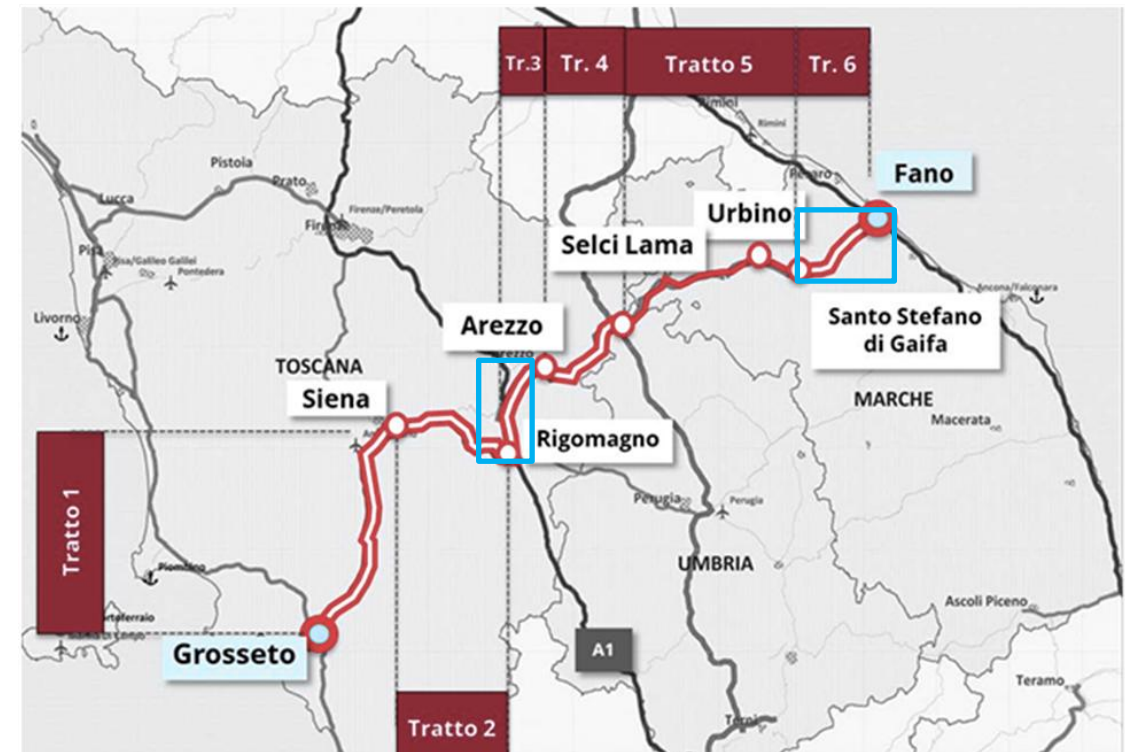
La realizzazione della E78 è un'opera complessa che attualmente riguarda 107 km su un tracciato complessivo di 276 km (65% in Toscana, 5% in Umbria, 30% nelle Marche). L'opera si sviluppa attraverso una serie di lotti funzionali e strategici, ciascuno con un proprio stato di avanzamento. La gestione è in carico ad Anas Spa e i progressi dipendono dai finanziamenti, dalle autorizzazioni e dalle complessità tecniche di ogni singolo tratto. Il tracciato parte dalla Via Aurelia all'altezza di Grosseto, in Toscana, attraversa l'Umbria e termina in corrispondenza del casello di Fano, sull'Autostrada A14, nelle Marche; lungo il suo sviluppo interseca la A1, la E45 e la Fondovalle del Metauro.

L'intero itinerario è stato suddiviso in 6 tratte:

- **Tratto 1:** Grosseto – Siena
- **Tratto 2:** Siena - Rigomagno con proseguimento fino a Bettolle/A1
- **Tratto 3:** Rigomagno-Nodo di Arezzo
- **Tratto 4:** Nodo di Arezzo-Selci Lama/E45
- **Tratto 5:** Selci Lama/E45 - S. Stefano di Gaifa
- **Tratto 6:** S. Stefano di Gaifa – Fano.

Il completamento dell'itinerario, anche in esito ai risultati degli studi di traffico condotti da Anas, è previsto con:

- infrastruttura di tipo B a 4 corsie, 2 per senso di marcia (215 km da Grosseto/SS1 a Selci Lama/E45)
- infrastruttura di tipo C a 2 corsie, 1 per senso di marcia, predisposta per futuro raddoppio a 4 corsie (61 km, da Selci Lama/E45 a S. Stefano di Gaifa con l'innesto sul tratto esistente).



 Itinerario tipo B a 4 corsie
 Tratte completate
 Itinerario tipo C a 2 corsie

Fonte: Anas

GLI INTERVENTI

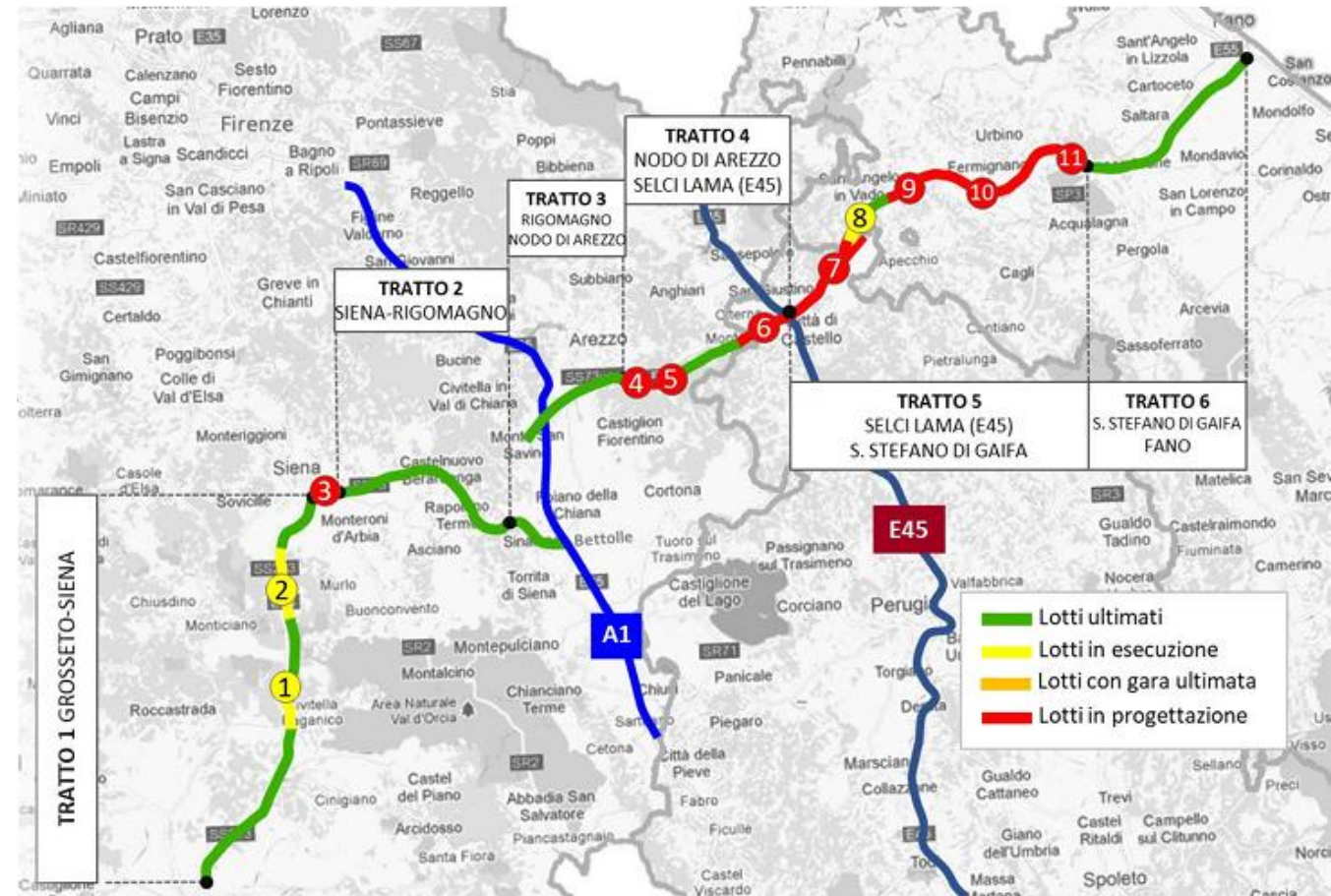
Le opere oggetto di commissariamento riguardano **12 interventi** di adeguamento, a 4 o a 2 corsie, anche con tratti in variante plano-altimetrica rispetto all'esistente:

- **5 in Toscana**, ricompresi all'interno di tratte già completate e in esercizio, il cui completamento darebbe quindi unità funzionale all'itinerario
- **2 in Umbria**, funzionali a completare la connessione della E78 con l'importante asse della E45 Orte - Ravenna in località Selci Lama
- **1 tra Umbria e Marche**, finalizzato all'apertura al traffico della canna esistente della Galleria Guinza in attesa della futura realizzazione della seconda canna
- **4 nelle Marche**, relativi al completamento dell'itinerario con la variante di Mercatello sul Metauro e alla connessione al tratto già realizzato ed in esercizio a 4 corsie fino a Fano.

In toscana, ai 5 interventi presenti, si aggiungono altri due progetti, che non sono oggetto di commissariamento.



Per le opere non ancora «cantierizzate», le risorse coprono solo la progettazione.



Fonte: Anas

LA E78 IN TOSCANA

REGIONE TOSCANA (~35 km)

Nella Regione Toscana nel tratto 1 si registrano i progressi più tangibili, mentre nel tratto 2 abbiamo la presenza di lotti che hanno soltanto la parte di progettazione oggetto dei finanziamenti.

I 5 interventi oggetto di commissariamento riguardano:

- GALLERIA «CASAL DI PARI»: lavori in corso con interventi di adeguamento della galleria esistente. È in corso una perizia di variante.
- LOTTO 9 (Grosseto-Siena): lavori in corso per l'adeguamento a 4 corsie di circa 12 km dell'esistente SS223 di Paganico con una nuova carreggiata in affiancamento all'esistente, di tipo B (in conformità ai tratti già realizzati). È in corso una perizia di variante.
- LOTTO 0 (Siena - Ruffolo/A1): adeguamento da 2 a 4 corsie del tratto di circa 6 km della SS223 di Paganico, tra gli svincoli «Cerchiaia» e «Ruffolo», che funge anche da tangenziale sud di Siena. La progettazione definitiva è stata conclusa a ottobre 2024, è in corso quella esecutiva.
- AREZZO-PALAZZO DEL PERO: adeguamento a strada extraurbana principale di tipo B di circa 8 km della SS72 Senese-Aretina esistente (attualmente di tipo C), compresa la realizzazione di 3 svincoli e 1 galleria. Attualmente è in corso di approvazione la progettazione definitiva. Sono state avviate le procedure ambientali per poter redigere il progetto esecutivo.
- SAN ZENO-AREZZO: adeguamento a strada extraurbana principale di tipo B di circa 5,3 km della SS72 Senese-Aretina esistente (attualmente di tipo C), compresa la realizzazione di due bretelle di collegamento e alcune opere d'arte tra gallerie, ponti e viadotti. Il progetto definitivo è stato approvato a dicembre 2024 ed è in corso la progettazione esecutiva.

I 2 interventi che non sono oggetto di commissariamento riguardano:

- LOTTO 4 (Adeguamento a 4 corsie della SS223 Paganico, dal km 27+200 al km 30+040): lavori in corso con avanzamento pari al 61% con ultimazione prevista alla data del 31/12/2026.
- TRATTO RUFFOLO - ARMAIOLO: lavori consegnati in via d'urgenza nel 2025 con ultimazione prevista alla data del 03/09/2026, in corso le attività di accantieramento e di campionamento sui cumuli.

INTERVENTI IN CORSO IN REGIONE TOSCANA

Tratto 1 Grosseto -Siena.**Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari**

L'intervento ha l'obiettivo di adeguare dal punto di vista strutturale i rivestimenti definitivi della **galleria esistente Casal di Pari**, in conformità con le normative tecniche vigenti. Il progetto prevede inoltre il completamento delle opere stradali e impiantistiche, per un'estensione complessiva di circa 1.680 metri, inclusi i raccordi stradali di accesso e uscita dalla galleria. Attualmente, la circolazione sul vecchio tracciato è sospesa a causa delle condizioni di degrado riscontrate nella canna esistente. La realizzazione dell'opera permetterà la riapertura al traffico su entrambe le carreggiate.



Fonte: Anas

L'ultimazione contrattuale dei lavori era inizialmente prevista per il mese di marzo 2024. Tuttavia, a seguito delle richieste di proroga presentate dall'Appaltatore - parzialmente accolte dalla Direzione Lavori - e a causa di eventi e criticità sopraggiunte durante l'esecuzione, sono state concesse delle proroghe. Tra le problematiche emerse si segnala il **movimento gravitativo** verificatosi nel marzo 2024, che ha comportato la sospensione parziale delle lavorazioni nel tratto interessato. I lavori in quell'area sono ripresi in data 28/06/2024. In merito a tali criticità si è espresso il CCT, che ha concesso ulteriori giorni di proroga, con **nuova data di fine lavori attualmente fissata al 24/09/2025**. È attualmente in fase di predisposizione una **perizia di variante**, necessaria sia per l'esecuzione di ulteriori e modificati lavori resisi indispensabili, sia per il recepimento delle disposizioni espresse dal CCT. All'interno della perizia è previsto un ulteriore slittamento dei termini contrattuali, con ultimazione dei lavori fissata, al momento, al 29/10/2026.

Costo intervento

Costo complessivo	35,14 mln
Finanziamento	100%
Fondo Infrastrutture	30 mln
Fondo Unico	5,14 mln

INTERVENTI IN CORSO IN REGIONE TOSCANA

Tratto 1 Grosseto -Siena.
Adeguamento a 4 corsie dal km 41+600 al km 53+400 (Lotto 9)



Fonte: Anas

Costo intervento	
Costo complessivo	195,77 mln
Finanziamento	100%
Contratto di programma 2015	131,48 mln
Fondo Unico	64,30 mln

L'opera riguarda il **completamento del tratto 1 della direttrice "Grosseto-Siena", collocandosi tra due segmenti già adeguati (lotti 8 e 10)**. L'intervento consiste nell'ampliamento dell'attuale S.S. 223 "di Paganico" a quattro corsie, mediante la costruzione di una nuova carreggiata parallela a quella esistente. Il tracciato verrà realizzato secondo le caratteristiche proprie di una strada extraurbana principale di categoria B, con una piattaforma stradale larga 22,00 metri, in continuità con i tratti già completati.

Sono **in fase di esecuzione le operazioni di scavo e modellamento del terreno** necessarie alla realizzazione sia della viabilità principale che di quella locale prevista dal progetto. Parallelamente, si stanno costruendo le fondazioni delle spalle e delle pile dei viadotti "Ornate". Le fondazioni della Spalla 2 del cavalcavia "Frontignano" sono state completate, mentre sono in corso quelle della Spalla 1.

Per quanto riguarda il cavalcavia "Ponticini", si è ormai in fase conclusiva con il completamento delle spalle, delle pile e con il varo dell'impalcato metallico.

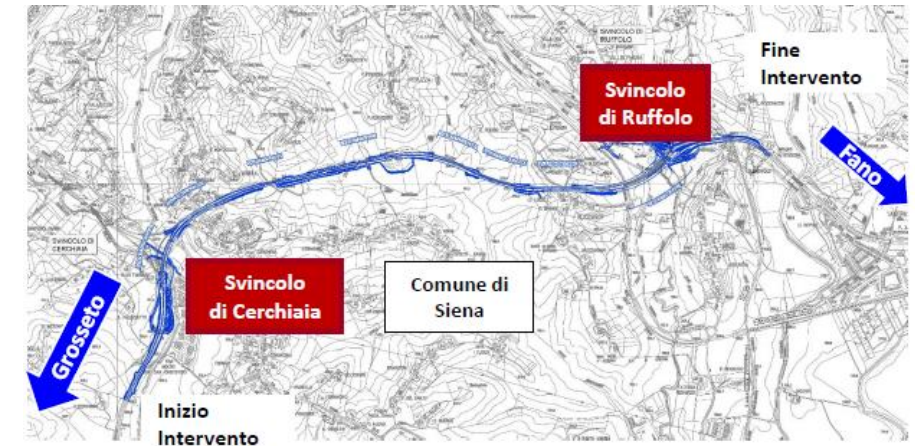
La produzione delle strutture metalliche degli impalcati è quasi terminata presso gli stabilimenti, con la maggior parte dei componenti già consegnata in cantiere.

È in fase di elaborazione una **perizia di variante** che considera i ritrovamenti archeologici emersi e le richieste dell'Unione dei Comuni della Val di Merse, in particolare per garantire la continuità della viabilità secondaria rispetto all'asse principale della E78. La perizia prevede anche una proroga dei tempi contrattuali, con la **conclusione dei lavori stimata entro fine 2026**.

INTERVENTI IN PROGETTAZIONE IN TOSCANA

Tratto 2 Siena -Bettolle Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena -Ruffolo (Lotto 0)

L'intervento prevede **l'adeguamento da due a quattro corsie del tratto di viabilità extraurbana secondaria della S.S. 223 "di Paganico"**, compreso tra gli svincoli di «Cerchiaia» e «Ruffolo», per una lunghezza complessiva di circa 5,7 km. Il progetto include l'adeguamento dei due svincoli esistenti e la realizzazione di importanti opere maggiori, tra cui due gallerie per uno sviluppo complessivo di circa 350 metri, sei viadotti per un'estensione complessiva di circa 1.400 metri, e sei ponti e cavalcavia localizzati in prossimità degli svincoli. Sono inoltre previste opere d'arte minori, tra cui tre sottovia stradali, quattro ponticelli e cinque manufatti idraulici e muri di sostegno, necessari per garantire la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura.



Fonte: Anas

Costo intervento	
Lavori	298 mln
SAD	39 mln
Oneri Investimento	42 mln
Totale investimento	379 mln
Finanziamento	Solo progettazione

Il **Progetto Definitivo ha ottenuto la VIA** positiva con prescrizioni tra luglio 2021 e ottobre 2023, e ha concluso la Conferenza dei Servizi a marzo 2024. Il progetto è stato validato da Anas e approvato dal Commissario a ottobre 2024, avviando così la fase di Progetto Esecutivo (PE). **Le attività del PE sono iniziate a gennaio 2025, ma sospese per l'esecuzione di indagini geognostiche, concluse a giugno. I lavori sono ripresi a luglio 2025, con consegna prevista in autunno.**

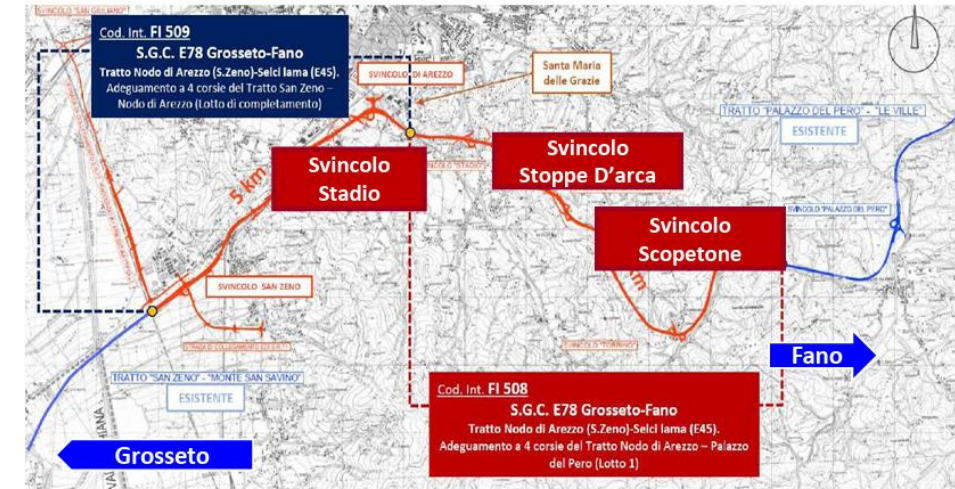
INTERVENTI IN PROGETTAZIONE IN TOSCANA

Tratto 4 Nodo di Arezzo (S.Zeno) - Selci Lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno -Arezzo -Palazzo del Pero - 1°Lotto

Il progetto riguarda **l'ammodernamento della S.S. 72 Senese-Aretina**, attualmente classificata come strada extraurbana secondaria (tipo C), mediante l'adeguamento a una sezione stradale di tipo B, corrispondente a una strada extraurbana principale. L'intervento si estende per circa 8 chilometri, nel tratto compreso tra lo svincolo "Stadio" ad Arezzo e la località di Palazzo del Pero; sono previste la costruzione di tre nuovi svincoli – Stadium, Stoppe d'Arca e Scopetone – nonché la realizzazione di nove viadotti e di una galleria, denominata "Torrino", lunga circa 180 metri.

Costo intervento	
Lavori	271 mln
SAD	36 mln
Oneri Investimento	33 mln
Totale investimento	340 mln
Finanziamento	Solo progettazione

Il **Progetto Definitivo** è attualmente in **fase autorizzativa**, inoltre sono stati completati i controlli di sicurezza e avviate le verifiche ambientali e archeologiche, con ulteriori scavi richiesti dalla Soprintendenza Archeologica di Arezzo. La verifica di ottemperanza alla VIA è stata attivata a Luglio ed è in corso presso il MASE, con parere istruttorio già pervenuto da ARPAT. La Conferenza dei Servizi sarà avviata dal Commissario dopo la pubblicazione degli avvisi e una volta concluso l'iter, il progetto sarà approvato in intesa con la Regione. Seguirà la redazione del Progetto Esecutivo, che sarà base per la gara d'appalto, subordinata alla disponibilità dei finanziamenti.



Fonte: Anas

INTERVENTI IN PROGETTAZIONE IN TOSCANA

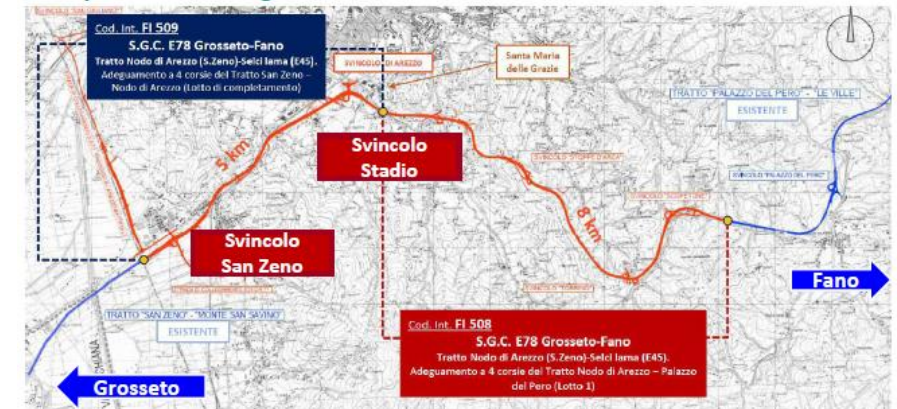
Tratto 4 Nodo di Arezzo (S.Zeno) - Selci Lama (E45).**Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno -Arezzo -Palazzo del Pero -2°Lotto di Completamento**

Il progetto riguarda l'adeguamento dell'infrastruttura esistente della S.S. 72 Senese-Aretina, attualmente caratterizzata da una piattaforma stradale di tipo C (extraurbana secondaria), che sarà trasformata in una piattaforma di tipo B (extraurbana principale). L'intervento si estende per circa 5,28 km, nell'area industriale di San Zeno e nella città di Arezzo.

Completano l'opera la realizzazione di due bretelle di collegamento: una, lunga 1,38 km, tra la E78 e lo svincolo di San Zeno sulla SR 71 Umbro-Casentinese; l'altra, di circa 4,04 km, tra la E78 e lo svincolo di San Zeno con il R.A. 679 Arezzo-Battifolle (A1).

Lungo il tracciato sono previste diverse opere d'arte principali, tra cui: una galleria artificiale denominata "Olmo", lunga 250 metri; un manufatto di sostegno per la galleria ferroviaria, lungo 227 metri; un prolungamento della stessa galleria ferroviaria di 22,6 metri; e due ponti/viadotti, il Ponte "San Zeno" lungo 45,4 metri e il Viadotto San Giuliano, di circa 1.047 metri, situati lungo le bretelle di collegamento tra la E78 e il RA.

Il **Progetto Definitivo è stato completato e approvato** a dicembre 2024 dopo aver superato tutte le verifiche di sicurezza e ambientali previste. La Conferenza dei Servizi si è conclusa con esito positivo e l'intesa con la Regione è stata formalizzata. Il progetto definitivo è stato approvato da Anas e dal Commissario, permettendo l'avvio della fase di Progetto Esecutivo, iniziata a giugno 2025 con le prime attività di rilievo e indagine, in vista della successiva gara d'appalto, che dipenderà dal finanziamento disponibile.



Fonte: Anas

Costo intervento	
Lavori	262 mln
SAD	44 mln
Oneri Investimento	38 mln
Totale investimento	344 mln
Finanziamento	Solo progettazione

INTERVENTI IN PROGETTAZIONE IN TOSCANA

Tratto 1 Grosseto -Siena. Lotto 4°**Adeguamento S.S. n. 223 dal km 27+200 al km 30+040**

Il Lotto 4 della S.S. 223 "di Paganico" prevede **l'adeguamento a quattro corsie di un tratto lungo 2,8 km, tramite la realizzazione di una nuova carreggiata affiancata a quella esistente**. Sono previste importanti opere strutturali: otto nuovi viadotti, una galleria naturale e l'adeguamento di alcune opere esistenti. I lavori sono iniziati con una prima consegna parziale a settembre 2020, mentre la consegna totale è avvenuta nel febbraio 2022, dopo l'approvazione del Piano di Utilizzo delle Terre da parte del Ministero della transizione ecologica.

Ad oggi, sono stati completati espropri, rimozione delle interferenze, monitoraggi ambientali e bonifica bellica. È stato completato lo scavo della galleria "Poggio Tondo" ed è in corso la sua definizione. Proseguono i lavori sui viadotti: alcuni hanno già l'impalcato varato e la soletta gettata, altri sono in fase avanzata. Sono inoltre in corso le opere minori e i movimenti terra per i rilevati.

L'avanzamento complessivo è pari al 61%, con ultimazione prevista entro il 31 dicembre 2026.

Tratto Ruffolo - Armaiolo. Lotto 2°**Sovrappasso ferroviario in località Pian delle Cortine**

L'intervento di completamento in località Pian delle Cortine riguarda la ripresa di un appalto avviato nel 2015 e risolto nel 2017 per inadempienza dell'appaltatore, con circa il 30% dei lavori già eseguiti.

Il progetto prevede la **realizzazione di un sovrappasso ferroviario sulla linea Chiusi-Empoli**, lungo 133 metri, con sezione stradale da 10,50 m, **e uno svincolo di uscita sulla E78 Siena-Bettolle**, oltre a due rotatorie di raccordo con la viabilità locale.

Dopo aggiornamenti tecnici e normativi, anche per la gestione dei materiali di scavo come rifiuti, il costo complessivo del progetto è stato portato a 9,46 milioni di euro, coperti da fondi statali.

Il progetto aggiornato è stato approvato a dicembre 2023 e i lavori sono iniziati il 12 marzo 2025. Al momento l'avanzamento è dello 0,51%, con fine lavori prevista per il 3 settembre 2026. Sono in corso attività preliminari di accantieramento e caratterizzazione dei terreni.

LA E78 IN UMBRIA E NELLE MARCHE

REGIONE UMBRIA (~25 km)

La tratta umbra si trova in una situazione più complessa dal punto di vista orografico, che ha richiesto soluzioni tecniche più articolate con diversi progetti e opere ancora da avviare o in fase di stallo. I 2 interventi oggetto di commissariamento sono entrambi in progettazione definitiva con procedure ambientali in corso e riguardano:

- LE VILLE-SELCI LAMA/E45: adeguamento a 4 corsie di 12 km. È in corso la redazione del progetto definito. La valutazione di impatto ambientale è stata avviata a luglio 2025, ma non ancora conclusa.
- LOTTO 1 (Selci Lama/E45-Parnacciano/Guinza): adeguamento a 2 corsie funzionale all'apertura della Galleria della Guinza, è in procinto di avvio il progetto esecutivo. Questo lotto è fondamentale per il collegamento della E45 con il tratto marchigiano.

REGIONE MARCHE (50 km)

La tratta marchigiana si concentra principalmente sulla risoluzione del nodo della Galleria della Guinza, un'opera strategica e a lungo bloccata. I 4 lotti oggetto di commissariamento riguardano:

- LOTTO 2 Adeguamento a 2 corsie della Galleria della Guinza e LOTTO 3 Guinza-Mercatello Ovest: complessivamente circa 10 km, i lavori sono in corso (avviati a febbraio 2024 con completamento previsto entro il 2027).
- LOTTO 4 Adeguamento a 2 corsie della tratta di 4 km da Mercatello sul Metauro ovest a Mercatello sul Metauro est: il progetto definitivo è stato concluso e approvato.
- LOTTO 7 Adeguamento a 2 corsie della Variante di Urbania (dal km 215 al km 220): il progetto è stato concluso e approvato a luglio 2023, è in corso la progettazione esecutiva.
- LOTTI 5-6 Adeguamento a 2 corsie nella tratta Mercatello sul Metauro est-Urbania e LOTTI 8-9-10 nella tratta Mercatello sul Metauro est - S. Stefano di Gaifa: per l'intera tratta era stato redatto un PFTE, approvato a febbraio 2023, poi scisso in due lotti. È in corso di redazione il progetto definitivo su cui dovranno essere avviate le procedure di acquisizione dei pareri.

Come intervento conseguente al collegamento della E45 con la Galleria della Guinza, si aggiunge il seguente:

- SECONDA CANNA GALLERIA DELLA GUINZA (6 km): è un intervento non commissariato, su cui è stato avviato un progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) e nell'estate 2025 il Governo ha stanziato delle risorse che coprono il finanziamento della progettazione.

RELAZIONI CON IL TERRITORIO

Criticità e sfide

L'iter progettuale è stato rallentato da **ricorsi** presentati sia da privati che da Amministrazioni locali. Nonostante le opposizioni, l'attuale percorso è stato definito senza possibilità di modifiche sostanziali, poiché, considerata anche l'orografia del territorio, spostamenti del tracciato potrebbero influire su comuni adiacenti o aree sensibili come quelle archeologiche.

Un problema cruciale resta il **reperimento delle risorse** finanziarie. La mancanza di fondi e i ritardi generano scetticismo tra i cittadini, che percepiscono il progetto come lontano dalla realizzazione. Questo aspetto, unito ai ricorsi, contribuisce a prolungare i **tempi** e ad aumentare i costi dell'opera nel tempo.

Impatto economico e sociale

Una volta completata, l'infrastruttura avrà un impatto macroeconomico significativo, migliorando la competitività e la sicurezza stradale. Il progetto renderà più accessibili anche i territori montani e favorirà gli scambi commerciali, in particolare per l'artigianato e la logistica, creando un collegamento strategico tra i porti di Ancona e Livorno.

L'adeguamento della viabilità renderà i territori più fruibili e aumenterà l'afflusso turistico. L'itinerario, grazie anche al collegamento con arterie principali come la E45, attirerà un traffico notevole, specialmente di mezzi pesanti.

Per superare le opposizioni, spesso dovute alla «sindrome Nimby» (Not In My Backyard), una soluzione potrebbe essere quella di negoziare la realizzazione di **opere compensative** anziché bloccare il progetto, evitando così ritardi e ulteriori aumenti dei costi.

Sostenibilità e innovazione

Anas ha adottato linee guida per la sostenibilità, integrando la strategia sia nelle nuove costruzioni che nella manutenzione. La progettazione tiene conto dell'impatto ambientale, con monitoraggi e accorgimenti specifici per ridurre rumore e inquinamento. Sono stati impiegati materiali ecosostenibili, come l'acciaio corten e pavimentazioni speciali. Sono state previste anche soluzioni innovative, come ponti per attraversare aree naturali e bacini di dispersione dell'acqua.

L'itinerario è stato inserito nella **rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)** e prevede l'implementazione della **Smart Road**, un sistema di guida assistita che informa gli utenti in tempo reale su incidenti o rallentamenti. Infine, anche l'aspetto archeologico riveste un ruolo importante. Durante i lavori, eventuali reperti vengono documentati e, dove possibile, resi fruibili.



RADDOPPIO FERROVIA PONTREMOLESE

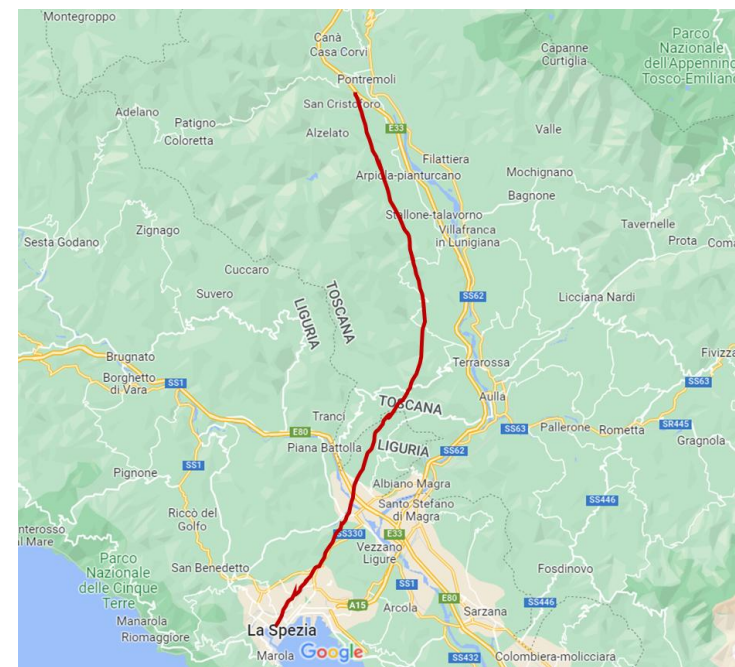
La **linea ferroviaria Pontremolese** rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità tra l'area padana e la fascia costiera dell'alto Tirreno, collegando la città di **Parma con La Spezia lungo un tracciato di circa 110 chilometri**. Fin dagli anni '80 è stato avviato un progetto di potenziamento della linea, con l'obiettivo di migliorare la capacità e l'efficienza del traffico ferroviario.

L'infrastruttura ha un **ruolo rilevante nel sistema logistico della regione Toscana**, pur attraversandola soltanto in minima parte, essa infatti offre un'alternativa solida e sostenibile per i flussi merci diretti o provenienti dalla costa, permettendo di alleggerire il traffico sugli altri assi.

L'opera è inserita nella rete transeuropea dei trasporti, in particolare nella sezione denominata "Comprehensive Network", e funge da collegamento tra due delle principali direttrici ferroviarie nazionali: la Genova-Roma e la Milano-Bologna.

Il potenziamento rappresenta quindi una grande opportunità per rafforzare l'integrazione della Toscana nella rete TEN-T e in quella nazionale, con ricadute positive su export, turismo e mobilità sostenibile.

Per favorire un'accelerazione concreta dei lavori, le Camere di commercio della Toscana, in collaborazione con i sistemi camerali di Liguria ed Emilia-Romagna, hanno organizzato il **30 luglio 2025** un **incontro con RFI e il Commissario Straordinario di Governo**, Mariano Cocchetti. L'iniziativa ha permesso di fare il punto sullo stato di avanzamento del progetto e di evidenziare le opportunità che l'opera offrirà al tessuto imprenditoriale. Di seguito vengono riportati i principali esiti dell'incontro, con alcune considerazioni di contesto a cura degli autori del presente documento.



La linea ferroviaria Pontremolese
Fonte: Elaborazione Uniontrasporti

STATO ATTUALE DEI LAVORI

La presenza di lunghi tratti a binario unico sulla ferrovia Pontremolese limitano la capacità e la flessibilità dell’infrastruttura ferroviaria, influenzando negativamente sulla regolarità e sulla puntualità dei servizi. A questo problema si aggiungono ulteriori criticità:

- le pendenze elevate nel tratto di valico appenninico, che penalizzano fortemente i treni merci, costretti a ridurre la massa trasportata e la lunghezza dei convogli;
- le interferenze con i centri urbani, che creano disagi alla circolazione locale.

Lo **stato attuale dei lavori** vede una situazione in cui sono state individuate due macro-fasi progettuali:

- la prima interessa il raddoppio del tratto tra **Parma e Vicofertile**;
- la seconda comprende il segmento compreso tra **Vicofertile, Berceto, Pontremoli, Osteriazza e Chiesaccia**, dove oltre al raddoppio sarà realizzata una nuova galleria di valico per permettere il regolare transito di tutti i treni merci e opere che eviteranno le interferenze con i centri abitati.

Attualmente sono stati completati circa 40 chilometri del raddoppio dei 110 totali del tracciato.

Prima fase

La prima fase del progetto di raddoppio della ferrovia Pontremolese riguarda la tratta **Parma - Vicofertile**, lunga circa 8 km; il progetto preliminare è stato redatto dal Gruppo Ferrovie dello Stato nel 2002 e approvato dal CIPE nel 2009. Nel 2021 è stato presentato il progetto definitivo in Conferenza dei Servizi, dando avvio all’iter autorizzativo che si è concluso nel 2024 con l’approvazione del Commissario straordinario di governo. Il costo complessivo del lotto, aggiornato al 2024, è di 486 milioni di euro, di cui 360 milioni sono già stati allocati nel Contratto di Programma RFI-MIT, **mentre restano da reperire 126 milioni per avviare le fasi negoziale e realizzativa.**

Prima fase	
Costo	486 M€
Copertura	74%
Fine Lavori	5 anni dall'avvio dei lavori

SECONDA FASE

La **seconda fase ricade in piccola parte nel territorio Toscano** ed è costituita da più lotti funzionali:

- lotto Vicofertile - Fornovo - Osteriazza;
- lotto Berceto - Pontremoli;
- lotto Pontremoli - Chiesaccia.

Seconda fase	
Costo	5.312 M€
Copertura	1%
Fine Lavori	N.D.

Secondo le indicazioni del CIPE nel 2024 si è avviata la progettazione definitiva anche del lotto **Vicofertile - Fornovo - Osteriazza**, che consiste nel raddoppio di 22 km di linea, quasi tutto in affiancamento al binario esistente. Inoltre, in corrispondenza di Fornovo si prevede un bypass di 2 km in galleria, per evitare l'attraversamento del centro urbano. **La conclusione della fase di progettazione è attesa entro il 2025**, a questa seguirà l'avvio dell'iter autorizzativo.

Per quanto riguarda il secondo lotto tra **Berceto e Pontremoli**, l'attenzione è concentrata sul tratto di valico della linea storica, che con la sua pendenza del 23‰ rappresenta un ostacolo significativo per il traffico merci. In particolare, i treni in partenza da La Spezia verso Parma incontrano maggiori difficoltà, poiché la forte inclinazione riduce la massa trasportabile e, di conseguenza, la lunghezza dei convogli. Questo limita l'efficienza della linea e porta spesso a privilegiare itinerari alternativi, come quello via Genova. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova galleria in variante per superare le problematiche esposte, ma dovrà essere rivisto per essere adeguato alle recenti normative in termini di sicurezza. Ad esempio, nel progetto del 2009 si prevedeva una galleria a fornice unico, mentre l'attuale normativa prevede che le gallerie più lunghe di 5 km siano a doppio fornice, uno per senso di marcia con binario singolo e collegati tramite bypass.

SECONDA FASE

La situazione peggiora nel tratto da **Pontremoli a Villafranca, quindi Osteriazza - Chiesaccia**, dove i finanziamenti per il raddoppio sono assenti anche per la progettazione. In questo lotto, dunque, non si registrano attività progettuali in corso.

Durante l'incontro operativo con il Commissario di Governo è emerso che il progetto della seconda fase, a seguito di una **rivalutazione parametrica**, ha subito un rilevante incremento dei costi, oggi stimati in **5,3 miliardi di euro**. Sarebbe auspicabile un ragionamento a livello politico che metta insieme Regioni, province, comuni e sistema camerale affinché si possa sensibilizzare il MIT sulla strategicità della Pontremolese e quindi accelerare il reperimento dei fondi mancanti per avviare le fasi realizzative.

**Opere connesse**

Alcune opere sono in corso indipendentemente dal raddoppio: tra queste si segnalano la sostituzione di alcuni passaggi a livello e gli interventi di upgrade realizzati da RFI nelle stazioni, finalizzati all'adeguamento del modulo a 550 metri, che riguardano sia gli apparati di gestione del traffico, sia le strutture destinate ai viaggiatori, come marciapiedi e sottopassi.



NUOVA PISTA AEROPORTO VESPUCCI

CONTESTO E INQUADRAMENTO

L'Aeroporto Amerigo Vespucci, noto anche come aeroporto di Firenze-Peretola, è lo scalo aereo principale della città di Firenze e uno dei due aeroporti che compongono il Sistema Aeroportuale Toscano, insieme a quello di Pisa. Situato a pochi chilometri dal centro storico, lo scalo svolge un ruolo strategico nel collegare Firenze con le principali destinazioni europee.

L'Aeroporto di Firenze necessita di un nuovo piano di sviluppo, per rispondere a esigenze ormai non più rinviabili di sicurezza ed efficienza operativa. L'infrastruttura attuale presenta limiti significativi, soprattutto per via della pista corta e mal orientata, che causa frequenti cancellazioni e deviazioni dei voli, oltre a un forte impatto acustico sui quartieri sorvolati.

Nel **masterplan di sviluppo e ampliamento al 2035 di Toscana Aeroporti**, società che gestisce lo scalo, è stata redatta una proposta per rendere lo scalo più moderno, funzionale e in grado di rispondere alle sfide ambientali, tecnologiche e sociali del prossimo decennio. Uno degli aspetti fondamentali del progetto è la riduzione dell'impatto ambientale. La revisione prevede una significativa diminuzione della popolazione esposta al rumore aeroportuale, grazie all'ottimizzazione delle rotte e delle procedure di volo.

Un altro obiettivo chiave è quello di rafforzare il ruolo dell'aeroporto come nodo multimodale di trasporto, ben integrato con la viabilità urbana ed extraurbana, le linee tramviarie, la rete ferroviaria e le forme di mobilità sostenibile. Questo approccio punta a rendere l'aeroporto sempre più accessibile e connesso con il territorio.

Dal punto di vista operativo, la proposta include la realizzazione della **nuova pista di volo**, progettata per migliorare la sicurezza e la regolarità dei voli, riducendo al tempo stesso l'impatto acustico e ambientale. L'infrastruttura sarà in grado di accogliere aeromobili di nuova generazione, aumentando il numero di passeggeri per singolo volo e riducendo il numero complessivo di movimenti aerei.

Il progetto rafforza anche la sinergia tra l'aeroporto di Firenze e quello di Pisa, configurando un Sistema Aeroportuale Toscano integrato: Pisa sarà lo scalo principale per il traffico internazionale e low-cost, mentre Firenze manterrà il ruolo di city airport, focalizzato su traffico business e turistico di qualità, con collegamenti point-to-point e verso hub europei.

Al fine di realizzare un focus di aggiornamento relativo allo stato di avanzamento dei lavori e approfondire le prospettive di sviluppo dello scalo aeroportuale, le camere di commercio toscane hanno incontrato l'**8 settembre 2025 Roberto Naldi, CEO di Toscana Aeroporti**, e **Federico Barraco, Executive Director of Communications** della società. Durante l'incontro è stato realizzato un quadro di approfondimento relativo allo stato di avanzamento progettuale, alle prospettive commerciali dell'aeroporto, in relazione anche allo sviluppo strategico dello scalo di Pisa, toccando anche il tema dell'accessibilità dei due scali. Di seguito una sintesi dei principali risultati, con integrazioni e riflessioni degli autori.

ITER PROGETTUALE

L'**iter progettuale** finalizzato alla realizzazione del nuovo aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze **è attualmente in fase di sviluppo e continua ad evolversi**. Vengono adesso illustrate sia le tappe principali già completate nel percorso, sia quelle che si prevede saranno affrontate nelle prossime fasi, al fine di fornire una panoramica chiara e dettagliata dell'intero processo. L'obiettivo è quello di offrire una previsione di massima circa i tempi e le modalità di avvio dei lavori, evidenziando l'impegno costante delle istituzioni e dei soggetti coinvolti per garantire un avanzamento efficace e sostenibile del progetto, nel rispetto delle esigenze ambientali, tecniche e sociali del territorio.

Costi previsti	
Importo	500 mln
Finanziamento pubblico	150 mln

Fasi

Nel settembre 2023 è stata avviata la fase preliminare di VAS. Successivamente, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale ha concluso la fase di scoping del procedimento integrato VIA-VAS, fornendo un parere consultivo a ENAC e Toscana Aeroporti. All'interno del documento, sono stati indicati gli approfondimenti tecnici necessari per la successiva fase di valutazione. La Commissione ha inviato richieste di chiarimenti, ulteriori informazioni e dati su una lunga serie di aspetti: da quelli legati alle problematiche idrogeologiche a quelli riguardanti il suolo e il sottosuolo, alla protezione della biodiversità, dal rumore al monitoraggio ambientale da attuare.

Nel dicembre 2024 Toscana Aeroporti ha inviato le integrazioni al progetto. Sono stati rivisti il nuovo terminal e apportate ulteriori modifiche necessarie a superare i dubbi ministeriali su consumo di suolo e rumore, al fine di aumentare la sicurezza e ridurre l'impatto economico e ambientale. A Gennaio 2025 la Regione ha acquisito il parere favorevole del Nucleo Unificato Regionale di verifica e valutazione degli investimenti pubblici, approvando la ricognizione tecnica dei pareri sul Masterplan.

Il Ministero dell'Ambiente esprimerà, con apposito decreto atteso tra Settembre e Ottobre 2025, il parere motivato di sostenibilità ambientale del piano e di compatibilità ambientale delle opere in esso incluse. Seguirà la Conferenza dei Servizi, nella quale verranno presentati gran parte dei progetti esecutivi per la conformità urbanistica. L'apertura dei cantieri, in caso l'iter proceda senza rallentamenti, è prevista non prima dell'inverno del 2026, con una durata stimata dei lavori di circa 28 mesi.

STATO ATTUALE DELL'INFRASTRUTTURA

Pista attuale

Allo stato attuale l'aeroporto dispone di un'infrastruttura di volo con pavimentazione flessibile a copertura di un'area di circa 1.750 metri di lunghezza per 60 metri di larghezza, 45 dei quali afferenti alla pista di volo ed i restanti 15, suddivisi in due fasce laterali di 7,5 metri ciascuna, alle banchine laterali.

La pista è orientata in modo da sfruttare la direzione prevalente del vento, ma presenta alcune limitazioni legate alla sua posizione e agli ostacoli naturali e artificiali intorno, come le colline e le zone urbanizzate. Per questo motivo, oggi l'infrastruttura viene utilizzata quasi esclusivamente in una solo verso, con i decolli principalmente verso sud, sorvolando aree residenziali, mentre gli atterraggi avvengono sempre da sud.

La pista è dotata di sistemi tecnologici che aiutano gli aeromobili ad atterrare in sicurezza, ma a causa della sua posizione la lunghezza effettiva utilizzabile è ridotta, rendendo necessarie particolari attenzioni nelle operazioni di volo, specialmente in condizioni meteorologiche avverse come nebbia o vento sfavorevole.

Appare chiaramente che **le caratteristiche della pista influenzano fortemente la capacità operativa dell'aeroporto**. Non è raro, infatti, che voli vengano cancellati, dirottati o effettuati con limitazioni di carico.



La pista dell'aeroporto Vespucci
Fonte: Masterplan Toscana
Aeroporti

Caratteristiche della pista	
Larghezza	1.750 metri
Lunghezza	45 metri
Pavimentazione	Flessibile
Orientamento	05/23

STATO ATTUALE DELL'INFRASTRUTTURA

L'utilizzo quasi esclusivo di una sola direzione per i decolli e gli atterraggi ha un forte impatto sul rumore prodotto dagli aerei, poiché le traiettorie di volo interessano proprio le zone più densamente abitate di Firenze, come Peretola, Brozzi, Quaracchi e le Piagge. Anche l'adozione di tecniche di decollo meno rumorose non è sufficiente a eliminare il problema.

La nuova pista

Superare le problematiche legate a limiti infrastrutturali, ostacoli orografici, limitazioni operative e di sicurezza è indispensabile per migliorare l'esperienza dei passeggeri (riducendo disagi come ritardi, dirottamenti o restrizioni di carico) e per rendere lo scalo capace di attrarre più traffico e garantire servizi migliori, accrescendo la sua competitività.

La proposta di project review presentata da Toscana Aeroporti contempla la realizzazione della **pista di volo** per superare tali criticità. Sfruttando analisi comparative e anemologiche, si è arrivati a una configurazione differente rispetto alle originarie previsioni di cui al precedente Masterplan 2014-2029, da:

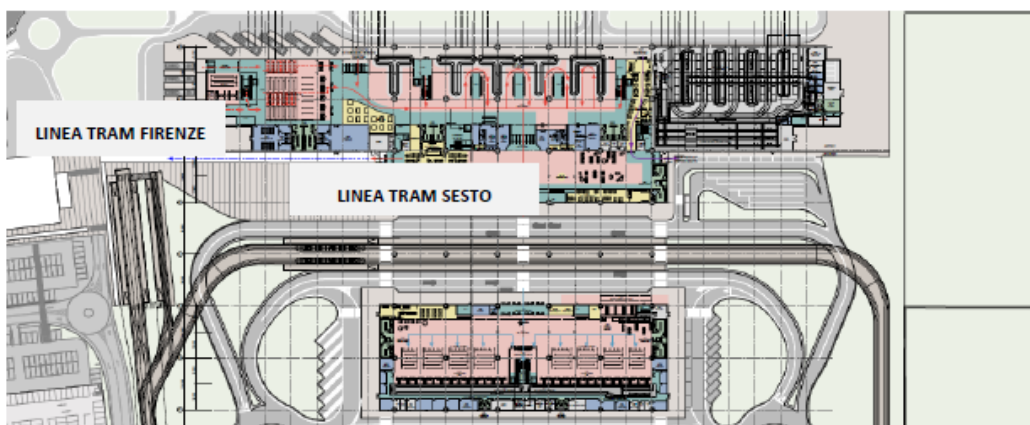
- minor sviluppo lineare, 2.200 metri in luogo di 2.400 metri;
- diversa giacitura, 11/29 in luogo di 12/30 (nel primo progetto era prevista parallela all'autostrada, mentre la nuova proposta maggiormente inclinata verso l'A11)
- diverso posizionamento, più arretrato verso l'attuale sedime e ruotato rispetto al precedente.



La nuova pista dell'aeroporto
Fonte: Masterplan Toscana Aeroporti

OPERE CONNESSE

Terminal



Fonte: Masterplan Toscana Aeroporti

A supporto del nuovo Terminal si genera così un articolato sistema trasportistico che si inserisce all'interno del sistema di superficie esistente integrandolo e rafforzandolo. Per consolidare questo sviluppo risulta di rilevante importanza **l'integrazione ed il collegamento tra la linea 2 Santa Maria Novella - Firenze Aeroporto** del sistema tramviario locale ed il futuro sviluppo della nuova Linea per Sesto Fiorentino che trovano proprio nella nuova aerostazione il loro collegamento e snodo sia per i passeggeri in transito che per i pendolari.

Il Terminal passeggeri dell'aeroporto di Firenze ha una **superficie di circa 15.000 metri** quadrati ed è composto da un insieme di tre edifici che ospitano sia le attività legate ai passeggeri che quelle relative al traffico merci. Il progetto di espansione mira a costruire un nuovo terminal, con la possibilità di arrivare ad ospitare, al 2035, circa **6 milioni di passeggeri**, a fronte degli attuali 3,5.

La volumetria del nuovo Terminal è articolata in due elementi separati dedicati ad arrivi e partenze che sono inframezzati da una circolazione di accesso e uscita, generando una vera e propria piazza urbana coperta attorno alla quale si articolano tutti i flussi pedonali e veicolari.

I due volumi separati a quota strada si raccordano invece al primo piano diventando un unico elemento di collegamento che porta alla Departures hall.

OPERE CONNESSE

Gli interventi previsti includono la costruzione di una nuova pista di volo che coinvolgerà un'area principalmente rurale e il nuovo terminal. Si riportano, di seguito i principali interventi di compensazione relativi alle nuove opere

- Interventi di riassetto idraulico della porzione di Piana interferita dalla nuova pista di volo: fra questi sono previsti **l'intervento sul Fosso Reale** con modifica del suo tracciato attuale nel tratto interferente con la nuova pista e adeguamento di parte dell'esistente, l'adeguamento del reticolo dei canali di bonifica con la realizzazione del nuovo canale di gronda, la trasformazione del Canale Colatore Sinistro in collettore fognario asservito al Polo Scientifico e Tecnologico Universitario, la trasformazione del Canale Colatore Sinistro in collettore fognario asservito al Polo Scientifico e Tecnologico Universitario, la realizzazione del collettore di scarico della Vasca di compensazione idraulica sul Canale di Cinta Orientale prevista nel RUC del comune di Sesto Fiorentino.
- Interventi di viabilità: gli interventi sulla viabilità previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale sono legati principalmente alla necessità di risolvere l'interferenza tra la futura pista 11/29 e il tratto attuale di Via dell'Osmannoro, compreso tra la Mezzana-Perfetti-Ricasoli e lo svincolo dell'autostrada A11. Fra questi ci sono la **nuova viabilità locale di collegamento (sottopasso) tra Sesto Fiorentino e Osmannoro di lunghezza pari a 1.355 metri**; la nuova viabilità di Servizio Aeroporto di lunghezza pari a 940 metri; il nuovo tratto di riconnessione a Via del Pantano di lunghezza pari a 566 metri; nuova intersezione a rotatoria nei pressi del Polo Scientifico di Sesto Fiorentino; nuova intersezione a rotatoria a sud della futura pista aeroportuale, connessa all'adeguamento dello svincolo autostradale di Sesto Fiorentino.
- Opere di compensazione paesaggistica e ambientale: tra cui la realizzazione del nuovo **lago artificiale di Signa** che sarà situato nella parte sud-ovest del "Corridoio Est della Piana Fiorentina", che sostituisce e migliora l'attuale lago di Peretola, eliminato per far posto alla nuova pista di volo; l'intervento nella zona **Mollaia**, a Sesto Fiorentino, che consiste nella creazione di un'area umida e di un bosco idrofilo con salici e pioppi, destinati allo sviluppo e al rifugio di queste specie in vista della loro traslocazione dalle aree interessate dalle nuove opere aeroportuali.
- Duna a protezione del Polo Scientifico: L'opera consiste nella costruzione di un rilevato di terra rinforzata alto 10 metri, progettato principalmente come barriera acustica per proteggere il Polo Scientifico e Tecnologico di Sesto Fiorentino dai rumori aeroportuali.

Accessibilità

L'aeroporto di Firenze è servito dal **sistema tranviario**, che garantisce attualmente circa il **50% della connettività complessiva con lo scalo**. Il sistema risulta adeguato alle esigenze attuali e sarà ulteriormente potenziato grazie ai nuovi collegamenti con Prato e Sesto, previsti sia nei piani regionali, sia nel Piano urbano del Comune di Firenze. Il completamento del nodo di Peretola, a cura di ASPI, contribuirà a migliorare ulteriormente l'accessibilità stradale, assicurando ingressi e uscite più rapide.

Un tema centrale riguarda la connessione **tra Firenze e Pisa**, con riferimento ai passeggeri che arrivano all'aeroporto di Pisa con destinazione Firenze, o, viceversa, per coloro che, partendo dal nodo di Firenze, devono raggiungere lo scalo di Pisa. Il potenziamento ed efficientamento dell'offerta attuale, sia in relazione al livello di servizio, sia in relazione ai tempi di percorrenza e alla frequenza dell'offerta, è condizione necessaria per una buona connettività tra i nodi.

Tra le necessità evidenziate:

- aumento, nelle carrozze, dello spazio disponibile per i bagagli;
- riduzione delle fermate intermedie tra Pisa e Firenze, per ridurre i tempi di viaggio;
- miglioramento del livello di servizio, per rispondere alle esigenze di segmenti di mercato che richiedono standard di viaggio più elevati, come ad esempio l'introduzione di carrozze di prima classe;
- previsione di corse anche prima dell'alba e in tarda serata (intorno alle 23-23.30): durante queste fasce orarie l'offerta di trasporto è coperta da autobus che non riescono a garantire il corretto livello di servizio. Per sopperire alla carenza di collegamenti capillari, nello scalo pisano è stato implementato un efficiente sistema di rent-a-car.

Il sistema pisano, presenta maggiori difficoltà, in relazione all'accessibilità rispetto a quello di Firenze, non è ad esempio semplice parcheggiare vicino al terminal perché gli spazi sono attualmente a beneficio del sistema di parcheggi del people mover.

UN SISTEMA AEROPORTUALE SINERGICO

In relazione all'importanza sottolineata, nell'ambito dell'incontro realizzato con Toscana Aeroporti, di fornire un quadro dello sviluppo dell'**intero sistema aeroportuale**, in ottica sistemica, viene fornito un aggiornamento dello stato avanzamento lavori nell'aeroporto di Pisa, unitamente al quadro unitario delle prospettive di sviluppo commerciale dei due aeroporti. In relazione all'accessibilità, sono state condivise alcune riflessioni circa le esigenze di connettività da e per i due scali.

Interventi in corso presso l'aeroporto Galilei di Pisa

Sono in corso gli interventi di realizzazione dell'**ampliamento terminal** previsti in masterplan e alcuni **interventi sull'APRON**, per un totale compreso tra i 70 e 80 milioni interamente finanziati.

E' in corso il nuovo edificio della prima fase, sarà completato entro la fine del mese di settembre. Sarà operativo entro la fine della prima fase di interventi, **prevista per inizio primavera 2027**. La fine della seconda fase è invece prevista entro giugno 2027. Gli interventi in corso consentiranno all'aeroporto di Pisa di un sensibile miglioramento della qualità dei servizi di terminal.

Sviluppo dell'offerta commerciale

L'**aeroporto di Pisa** presenta un'offerta commerciale prevalentemente costituita da voli **low cost**, cui si aggiunge una quota, in misura inferiore, di voli intercontinentali. È attualmente in corso una campagna di promozione finalizzata ad aumentare il numero di collegamenti a lungo raggio. In particolare, si sta lavorando per ripristinare voli verso **Stati Uniti, Emirati Arabi, Qatar, Canada e Cina**; al momento, gli unici aeroporti italiani con un focus rilevante su questo tipo di destinazioni sono Roma Fiumicino e Milano Malpensa.

L'aeroporto di Firenze manterrà il proprio ruolo di **city hub**, cioè di scalo urbano connesso ai principali aeroporti europei (Francoforte, Monaco, Parigi, etc.), dai quali è possibile proseguire verso destinazioni intercontinentali. Con l'**allungamento della pista**, lo scalo potrà accogliere **aeromobili più capienti e silenziosi**. Tuttavia, **non si prevede un aumento significativo dei voli intercontinentali** diretti, poiché i nuovi aerei previsti non sono adatti a coprire tratte di lungo raggio.



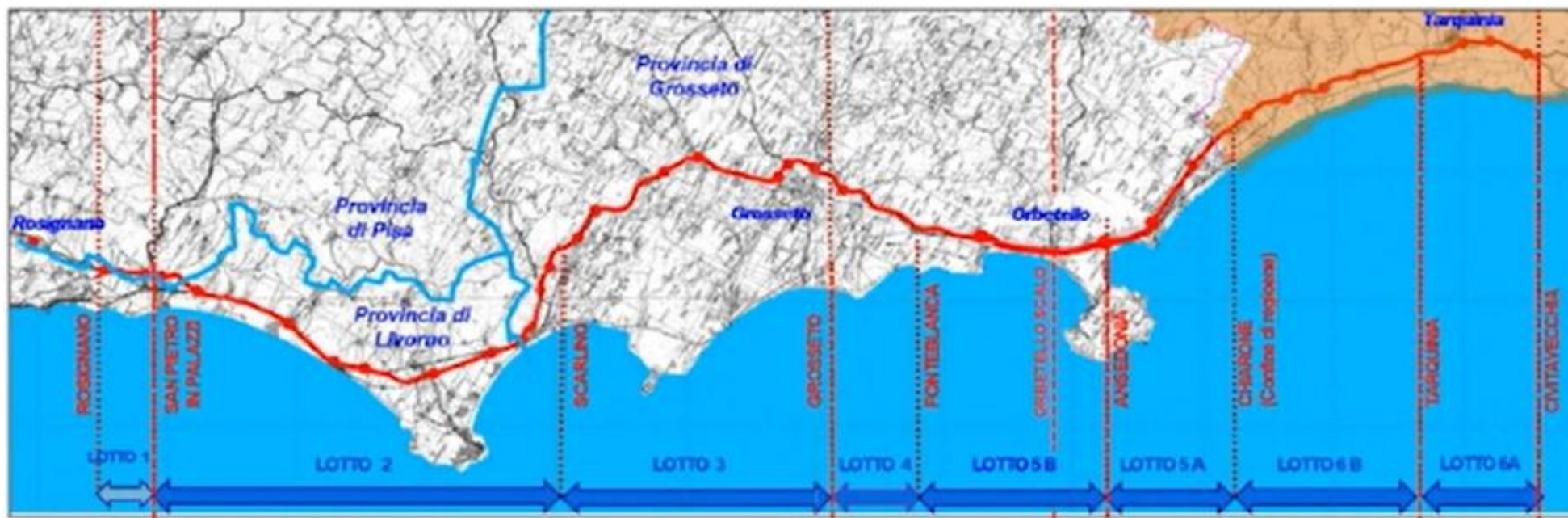
CORRIDOIO TIRRENICO

CONTESTO E OBIETTIVO

Con l'espressione «**Corridoio Tirrenico**» si fa riferimento all'asse stradale che collega Genova a Roma, seguendo un tracciato che si sviluppa lungo la fascia costiera tirrenica e attraversa la Liguria, la Toscana e il Lazio. Questo itinerario, è attualmente **costituito da tre segmenti viari di rango differente: il primo è rappresentato dall'autostrada A12 nel tratto compreso tra Genova e San Pietro in Palazzi, il secondo dalla strada statale Aurelia (SS1) tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia, il terzo tratto è nuovamente autostradale (A12), da Tarquinia fino a Roma**. Nell'ambito del potenziamento di questa infrastruttura, un ruolo centrale è stato storicamente svolto dal progetto elaborato dalla SAT - Società Autostrada Tirrenica, che prevedeva la realizzazione di un collegamento autostradale continuo lungo l'intero tratto compreso tra Livorno e Civitavecchia, per una lunghezza complessiva di 242 chilometri. Il progetto è stato solo in parte completato, attraverso la realizzazione di soli tre tratti: Livorno-Rosignano (circa 37 km), Rosignano-San Pietro in Palazzi (4 km) e, nel Lazio, il segmento Tarquinia-Civitavecchia (15 km). Resta dunque da realizzare il tratto intermedio tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia, che misura circa 187 km. Negli ultimi anni si è assistito a un **cambiamento significativo di scenario**: è stato avviato il processo di **trasferimento della concessione dei progetti e delle relative autorizzazioni da SAT ad Anas**, che risulta ancora in corso e non completamente formalizzato. Parallelamente, è stata abbandonata l'ipotesi di completare il corridoio con un'autostrada, in favore di opere di adeguamento e messa in sicurezza dell'attuale SS1 Aurelia. In particolare, l'obiettivo è quello di portare l'intero tracciato a quattro corsie nei tratti ancora a carreggiata singola, migliorando la sicurezza e la fluidità del traffico. Sebbene diversi interventi rientrino formalmente nello schema del Contratto di Programma 2021-2025 siglato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS, attualmente non risultano stanziare risorse finanziarie. **Non registrandosi avanzamenti significativi nella realizzazione delle opere previste, il Corridoio Tirrenico resta in una situazione di incompiutezza strutturale**, che ne limita fortemente il potenziale strategico per la mobilità e lo sviluppo economico dell'intero versante tirrenico del Paese.

Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture, è stato organizzato un **incontro tecnico-operativo con Anas, rappresentata dall'Ing. Francesco Pisani**, con l'obiettivo di approfondire le principali criticità che ostacolano il completamento dell'opera. Di seguito si presenta una sintesi dei principali elementi emersi durante l'incontro, svoltosi il **23 settembre 2025**, arricchita da alcune integrazioni di contesto ritenute necessarie per una più chiara comprensione dello stato attuale.

DESCRIZIONE DELL'OPERA



Fonte: ANAS

L'intervento di completamento del corridoio tirrenico consiste nell'esecuzione di lavori di ammodernamento e adeguamento del tratto viario della Strada Statale 1 "Aurelia", nel segmento compreso tra le località di Cecina e Tarquinia. L'itinerario complessivo è stato suddiviso in diversi lotti funzionali. Dell'originario progetto SAT sono stati realizzati i seguenti lotti:

- Lotto 1, Rosignano - San Pietro in Palazzi: prolungamento dell'A12 Genova-Rosignano;
- Lotto 6A, Tarquinia - Civitavecchia: prolungamento dell'A12 Civitavecchia - Roma.

DESCRIZIONE DELL'OPERA (2)

I lotti ancora da realizzare sono:

- Lotto 2 (62 km), San Pietro in Palazzi - Scarlino, e Lotto 3 (44 km), Scarlino - Grosseto Sud: interventi di manutenzione sulla tratta esistente, attualmente classificata come strada di categoria B. **Costo stimato: circa 623 milioni di euro**
- Lotto 4 (16 km), Grosseto Sud - Fonteblanda, e Lotto 5B (24 km), Fonteblanda - Ansedonia: realizzazione di un'infrastruttura di categoria A, in parte in adeguamento e in parte in variante rispetto al tracciato attuale. In attesa della conclusione delle relative Conferenze dei Servizi, uno studio di prefattibilità di Anas ha stimato per i due lotti un **costo di circa 412 milioni di euro**.
- Lotto 5A (14 km, in parte ricadente nel Lazio), Ansedonia - Pescia Romana, e Lotto 6B (26 km, interamente nel Lazio), Pescia Romana - Tarquinia: realizzazione di un'infrastruttura di categoria A, in prosecuzione del tratto autostradale precedente. Le CdS si sono concluse con esito positivo e i progetti definitivi sono stati approvati. **Costo stimato: circa 721 milioni di euro**.

Il quadro illustrato si riferisce alla progettazione SAT, che Anas deve acquisire e allineare alla normativa attualmente vigente.

Fonte: CDP Anas 2021-2025

Specifiche	Lotto 2	Lotto 3
Estesa	62 km	44 km
Sez. Trasversale	18,6 m	18,6 m
N° corsie	4	4
Costo*	368 mln	255 mln

Specifiche	Lotto 4	Lotto 5B
Estesa	16,4 km	24,5 km
Sez. Trasversale	15,3 m	15,3 m
N° corsie	4	4
Costo	412 mln (studio di prefattibilità) - Fonte PRIIM	

Specifiche	Lotto 5A	Lotto 6B
Estesa	14,4 km	25,75 km
Sez. Trasversale	9,50 - 10,50	15,3 m
N° corsie	2	4
Costo**	265 mln (182 milioni Fonte PRIIM)	456 mln

*Gli importi si riferiscono al CDP ANAS 2021-2025. Dove non indicati sono stati utilizzati dati del Documento di Monitoraggio del PRIIM Regione Toscana 2025

** Tratte che ricadono anche nel territorio laziale.

STATO ATTUALE

Tutti i progetti preliminari sono stati redatti da SAT e approvati nel 2008 tramite apposita delibera del CIPE, con l'indicazione di prescrizioni e raccomandazioni da recepire nelle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva. Attualmente, **risultano completati i lotti 1 e 6A**, mentre i restanti sei lotti si trovano allo stadio di progetto definitivo, approvato con delibera CIPE del 2012, e risultano inseriti nel Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025.

La delibera del 2012 ha subordinato la realizzazione dei lotti 2 e 3 all'approvazione dei lotti 4 e 5B. Tuttavia, l'iter autorizzativo di questi ultimi non si è mai concluso, a causa di numerosi pareri negativi espressi nel corso delle Conferenze di Servizi. Tali pareri hanno evidenziato la necessità di una revisione integrale del progetto, sia per quanto riguarda la classificazione dell'infrastruttura, sia in merito alla localizzazione del tracciato del corridoio tirrenico.

Il passaggio da SAT ad Anas

Nel 2019, con la conversione in legge del DL 162/2019, **è stata indicata Anas come soggetto che dovrà provvedere alla realizzazione delle opere** ancora non realizzate (ossia quelle tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia), nominando l'**amministratore delegato pro tempore** di Anas **Commissario straordinario** per la progettazione e l'esecuzione degli interventi, a far data dalla sottoscrizione del contratto di programma MIT-Anas 2021-2025 fino al completamento dei lavori.

Conseguentemente, con conversione in legge del DL 121/2021, è stata autorizzata **l'acquisizione, da parte di Anas, degli elaborati progettuali redatti dalla società SAT**, previa acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e riconoscimento del pagamento del corrispettivo determinato riguardo a costi di progettazione e ai diritti sulle opere di ingegno. Il DL 29/2024 ha prescritto che il pagamento del corrispettivo dovrà essere quantificato su una valutazione contabile e documentale che sarà affidata ad una primaria società di revisione abilitata al rilascio della certificazione di bilancio.

II PASSAGGIO DA SAT AD ANAS

In data 5 marzo 2025, il Commissario straordinario ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una **richiesta volta all'individuazione della società di revisione da incaricarsi per la quantificazione del corrispettivo**; contestualmente, ha **chiesto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di esprimere il proprio parere in merito a eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai progetti definitivi già approvati** - nello specifico, i lotti 5A e 6B - elaborati a suo tempo dalla società SAT.

Nel mese di maggio 2025, il Consiglio ha riscontrato l'istanza di Anas, richiedendo l'adeguamento dei progetti dei lotti 5A e 6B alla normativa vigente. Le direzioni aziendali competenti sono attualmente impegnate nell'analisi del parere ricevuto.

L'assenza di una formale definizione del trasferimento da SAT ad ANAS ostacola non solo l'avanzamento degli iter autorizzativi dei singoli lotti, ma complica anche la predisposizione di un cronoprogramma affidabile, necessario per stimare le tempistiche di avvio dei lavori.

Il **costo totale dell'opera ricadente in Toscana si aggira intorno a 1.217 milioni di euro***, importo che andrà rivisto a seguito dell'aggiornamento della progettazione. Gli importi stimati, infatti, si basano sui progetti predisposti da SAT, ma con il trasferimento della documentazione ad Anas e il conseguente adeguamento, è plausibile che si verifichino modifiche, in relazione ai prezzi vigenti al momento dell'aggiornamento.

*Monitoraggio PRIIM

Considerazioni finali



CONCLUSIONI

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Toscana si basa su un metodo improntato all'ascolto e al confronto con gli stakeholder del territorio, che ha condotto, durante la prima annualità del Programma Infrastrutture, alla definizione di una serie di interventi fondamentali per lo sviluppo regionale, in un'ottica di pianificazione infrastrutturale che sia capace di rispondere efficacemente alle sfide del contesto socio-economico in continua evoluzione.

Nella presente edizione 2025 si è condotto un monitoraggio delle opere individuate con l'obiettivo di evidenziarne lo stato di avanzamento dei finanziamenti e dei lavori. La principale novità rispetto alle precedenti annualità è costituita dallo sviluppo di un focus specifico su una serie di interventi ritenuti particolarmente strategici dal sistema economico toscano. A tal fine, per ciascuna delle opere selezionate è stato avviato un percorso di approfondimento attraverso l'organizzazione di specifici incontri tecnico-operativi. Questi momenti di confronto, che hanno visto il coinvolgimento attivo dei gestori delle infrastrutture e del sistema camerale toscano, sono stati finalizzati a ricostruire con precisione lo stato di avanzamento dei progetti, individuandone eventuali criticità, sia di natura procedurale che tecnica.

CONCLUSIONI

Le attuali carenze infrastrutturali della Toscana rappresentano un limite significativo alla possibilità per la regione di esprimere appieno il proprio potenziale di sviluppo, determinato sia dalla solidità del suo sistema economico, sia dalla sua collocazione geografica strategica lungo l'asse del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, uno dei principali itinerari transeuropei di trasporto e scambio commerciale. In assenza di un adeguamento, tali condizioni favorevoli rischiano di non tradursi in opportunità concrete di crescita e competitività per il territorio.

I focus di approfondimento sulle opere prioritarie selezionate hanno evidenziato spesso la limitatezza delle arterie strategiche toscane, che si presentano inadatte a sostenere i volumi di traffico presenti. Lungo l'asse est-ovest la Fi-Pi-Li è inadeguata rispetto alla funzione che ricopre, con lunghi e quotidiani ingorghi e frequenti incidenti. Lungo l'asse longitudinale, la SS1 Aurelia continua a rappresentare un'infrastruttura di estrema criticità. Su tale opera il territorio della Toscana costiera ha visto progressivamente ridurre le previsioni di intervento e, dalla realizzazione autostradale attesa, si è arrivati a un fermo anche dei progetti di adeguamento necessari a una messa in sicurezza. Appare dunque necessaria e urgente un'azione correttiva, in risposta alla completa assenza di coperture finanziarie causata dall'esclusione dai piani nazionali.

Sebbene fra le opere oggetto dei focus di approfondimento ci siano anche dei progetti che presentano un discreto stato di avanzamento, è necessario sottolineare che quest'ultimi rimangono comunque incompleti, rilevando di fatto, per alcuni interventi, assenza di finanziamenti. Fra questi, per il sistema stradale si citano la E78 e, per il sistema ferroviario, il raddoppio della linea Pistoia-Lucca, dove diversi lotti rimangono finanziati soltanto per la parte progettuale.

CONCLUSIONI

Il porto di Livorno assume una rilevanza centrale nel sistema di trasporto merci della Toscana, essendo un nodo logistico strategico per l'intero Paese. La piena operatività del porto dipende da una serie di interventi che devono essere portati a compimento con urgenza: la realizzazione della Darsena Europa, lo scavalco ferroviario e il completamento dei collegamenti intermodali con l'interporto. Si tratta di opere che non possono più subire rallentamenti, pena il rischio di perdita di competitività dell'intero sistema portuale dell'alto Tirreno. In relazione al traffico merci, di vitale importanza è la ferrovia Pontremolese, che offre un'alternativa di trasporto solida e sostenibile ai flussi diretti o provenienti dalla costa toscana, permettendo di alleggerire il traffico sugli altri assi. Anche quest'opera attende le risorse finanziarie necessarie, essendo coperta per il momento solo la progettazione.

Per il futuro della fascia costiera regionale, l'effettiva attuazione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) rappresenta una tappa decisiva. Questo strumento, concepito per favorire l'attrazione di investimenti e semplificare le procedure amministrative per le imprese insediate nelle aree portuali e retroportuali, potrà offrire un contributo importante al rilancio economico e logistico del territorio.

In questa direzione, assume particolare rilievo il primo segnale concreto registrato nel settembre 2025, con la convocazione della riunione inaugurale della Consulta permanente per la ZLS e l'adozione del relativo Piano di lavoro. Affinché la Zona Logistica Semplificata possa realmente contribuire alla trasformazione del territorio, sarà tuttavia imprescindibile che il suo percorso di attuazione proceda di pari passo con il potenziamento delle infrastrutture necessarie e si inserisca in un quadro di pianificazione nazionale coerente.

Anche lo sviluppo del sistema aeroportuale riveste un ruolo cruciale. Sia l'Aeroporto Vespucci di Firenze che l'Aeroporto Galilei di Pisa sono interessati da progetti di potenziamento finalizzati all'incremento dei volumi di traffico e al miglioramento dell'esperienza dei passeggeri. Tali interventi si inseriscono in una visione complementare, orientata alla costituzione di un Sistema Aeroportuale Toscano integrato.

CONCLUSIONI

Nel complesso, appare necessario efficientare le principali direttrici stradali e ferroviarie, sia trasversali che longitudinali, potenziare il sistema aeroportuale, e migliorare l'integrazione con la rete di trasporto nazionale. Questi interventi risultano determinanti per incrementare la competitività delle imprese del territorio, aumentare l'attrattività nel settore turistico, e rafforzare la capacità del sistema economico-produttivo di rispondere alle sfide in atto. Risulta urgente avere delle certezze sulle tempistiche di realizzazione delle opere che, pur essendo potenzialmente cantierabili, sono da troppo tempo in uno stato di immobilismo a causa dei finanziamenti che coprono solo una parte della spesa necessaria.

Una parte significativa della Toscana, in particolare quella meridionale e costiera, continua spesso ad essere esclusa dai principali indirizzi di sviluppo infrastrutturale e dalle strategie di programmazione economica nazionale. A fronte di questa situazione, sono attualmente in corso diverse iniziative strutturate e ampiamente condivise, promosse dal sistema camerale, dal mondo associativo e dalle realtà istituzionali, con l'obiettivo di riportare al centro del dibattito nazionale le opere strategiche per l'area.

In questo contesto si inserisce anche il presente Libro Bianco, che intende contribuire a rafforzare questo impegno, ribadendo con determinazione l'urgenza di garantire alla Toscana del sud e alla fascia costiera un adeguato riconoscimento nell'agenda politica e negli investimenti pubblici. Solo attraverso una visione realmente inclusiva e una programmazione attenta all'equità territoriale sarà possibile colmare il divario attuale e promuovere uno sviluppo equilibrato e sostenibile per l'intera regione.

Report realizzato da Unioncamere Toscana
con il supporto tecnico-scientifico di



Settembre 2025