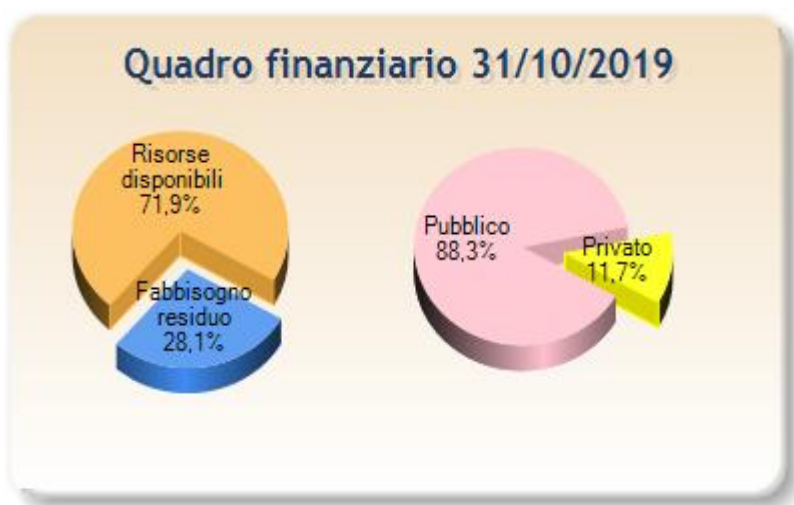


SISTEMI URBANI
Firenze - Sistema tranviario fiorentino

SCHEDA N. 218



LOCALIZZAZIONE



CUP:

H11E16001130001
H11I12000010002
H21E03000370005

**SISTEMA
INFRASTRUTTURALE:**

Sistemi urbani

SOGGETTO TITOLARE:

Comune di Firenze

DESCRIZIONE

Il Piano Strutturale approvato dal Comune di Firenze nel 2011 prevede un sistema tramviario costituito da 6 linee, in grado di raggiungere tutte le zone a maggiore domanda della città e di garantire non solo i collegamenti di tipo centro-periferia, ma anche le ricuciture trasversali fra i poli attrattori di maggiore rilevanza e le nuove centralità urbane.

Attualmente, il sistema tramviario fiorentino è così costituito:

- linea 1, Firenze Santa Maria Novella-Scandicci (in esercizio da febbraio 2010), e linea 3.1, Careggi-Firenze Santa Maria Novella comprensiva anche della cd. "Variante Valfonda" (in esercizio da luglio 2018), che costituiscono la Linea T1 "Leonardo" che collega il Comune di Scandicci con il Polo Universitario Ospedaliero di Careggi, transitando per la stazione di Santa Maria Novella a Firenze;

- linea 2 che costituisce la Linea T2 "Vespucci" (in esercizio da febbraio 2019) che collega il capolinea in Piazza dell'Unità Italiana all'aeroporto Amerigo Vespucci.

Oltre alle due linee in esercizio sono in via di definizione le seguenti estensioni del sistema tramviario:

- il completamento della linea 2, tramite la realizzazione della cd. "Variante Alternativa al Centro Storico - VACS II° lotto", che consentirà di raggiungere piazza della Libertà (zona di scambio con il TPL gomma) e piazza San Marco (zona centrale di elevato interesse turistico);

- la linea 3.2 che, con le due diramazioni verso Rovezzano e Bagno a Ripoli, rappresenta l'estensione verso la zona Sud-Est della città;

- la linea 2.2 che rappresenta la continuazione della Linea 2, dall'Aeroporto Vespucci, sino alla Stazione di Castello e al Polo Scientifico Universitario di Sesto Fiorentino;

- la linea 4.1 (Leopolda-Piagge), che rappresenta il collegamento fra la Linea T1 "Leonardo" e la popolosa area di via Pistoiese/Peretola/Brozzi

- la linea 4.2 (Piagge-Campi Bisenzio), che rappresenta il collegamento con l'area metropolitana di San Donnino/Campi Bisenzio non servita da alcun trasporto su ferro.

Il Piano Strutturale del 2011 contiene, inoltre, alcune ulteriori previsioni sullo sviluppo futuro del sistema tramviario:

linea 2bis, ipotesi sottoattraversamento Centro storico; linea 5, ipotesi di potenziamento del sistema tramviario nell'area ovest della città, rappresentato dalla realizzazione di una tratta di ricucitura trasversale fra le linee 1, 2, 3, e 4, che colleghi la Linea 1 in corrispondenza di Via Foggini con la Linea 3 a piazza Dalmazia, incrociando la Linea 2 al termine del viale Redi e la Linea 4 in corrispondenza di via delle Cascine.

DELIBERE CIPE E/O ORDINANZE ATTUATIVE

CIPE 6/2019

DATI STORICI

1999

Il Comune di Firenze, con delibera del Consiglio comunale n. 609 del 19 aprile '99, approva le linee del Piano della mobilità, con il quale sono definite le priorità degli interventi per la realizzazione del sistema tramviario.

2001

La delibera CIPE n. 121 include, nell'Allegato 1, nell'ambito dei «Sistemi urbani», l'infrastruttura «Firenze sistema tramviario», e, nell'Allegato 2, il «Sistema a guida vincolata di Firenze (tranvia fiorentina)».

2002

Il 29 ottobre 2002 il Comune di Firenze pubblica il bando per la selezione di proposte, ai sensi dell'art. 37 bis, legge 109/94 e s.m.i., per la progettazione, costruzione e gestione di un sistema integrato di tranvia nel territorio dei Comuni di Firenze e Scandicci.

2003

L'Intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Toscana, sottoscritta il 18 aprile 2003 e integrata dagli atti aggiuntivi sottoscritti il 22 gennaio 2010 e il 16 giugno 2011, include il «Sistema a guida vincolata dell'ambito metropolitano di Firenze per il completamento della rete delle tranvie» nel «Sistema urbano e metropolitano». Il 6 giugno 2003 è sottoscritto il contratto per la costruzione della linea 1 Firenze-Scandicci e il 1° dicembre 2004 iniziano i lavori.

In data 6 settembre 2003 il Comune di Firenze individua, quale proposta di pubblico interesse per la progettazione, costruzione e gestione di un sistema integrato di tranvia nel territorio dei Comuni di Firenze e Scandicci, quella dell'ATI composto da RATP International Spa (capogruppo), Architechna Engineering srl, Alstom Transport Spa, Alstom Transport System Spa, Ansaldo Breda Spa, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari Spa, Baldassini e Tognozzi Costruzioni Generali Spa, Ciet Spa, Coestra Spa, Consorzio Toscano Costruzioni Scarl, Consorzio Cooperative Costruzioni Scarl, Dicos Spa e Sirti Spa.

In data 21 ottobre 2003 il Comune di Firenze pubblica il bando di gara, ai sensi dell'art. 37 quater della legge 109/94 e smi, per l'affidamento della progettazione esecutiva e costruzione delle linee 2 e 3 primo lotto nonché la gestione delle linee, 1, 2 e 3 primo lotto.

2004

In data 12 dicembre 2004 il Comune di Firenze aggiudica la gara al promotore, l'ATI composto da Ratp International Spa (capogruppo), Architechna Engineering srl, Alstom Transport Spa, Alstom Transport System Spa, Ansaldo Breda Spa, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari Spa, Baldassini e Tognozzi Costruzioni Generali Spa, Ciet Spa, Coestra Spa, Consorzio Toscano Costruzioni Scarl, Consorzio Cooperative Costruzioni Scarl, Dicos Spa e Sirti Spa.

2005

Il 7 aprile 2005 si è costituita la Società di Progetto denominata Tram di Firenze SpA, partecipata dai soggetti promotori nelle seguenti quote: soci gestori Ratp 24,9% e Ataf 24,1%; socio progettista Architechna Engineering 2%; soci costruttori - Baldassini e Tognozzi Costruzioni Generali Spa, Alstom Transport Spa, Alstom Transport System Spa, Ansaldo Breda Spa, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari Spa, Ciet Spa, Coestra Spa, Consorzio Toscano Costruzioni Scarl, Consorzio Cooperative Costruzioni Scarl, Dicos Spa e Sirti Spa - complessivamente 49%.

Il 20 giugno 2005, con atto rep. n. 60525, il Comune di Firenze e la società Tram di Firenze SpA sottoscrivono, ai sensi ai sensi dell'art. 37-bis e seguenti della legge n. 109/1994 smi, la Convenzione di concessione per la progettazione, costruzione, parziale finanziamento, gestione e manutenzione del Sistema Tranvia dell'area di Firenze.

2007

In data 6 marzo 2007, con atto rep. n. 61360, il Comune di Firenze e la società Tram di Firenze SpA stipulano il 1° Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione del sistema Tranvia nell'Area di Firenze, mediante il quale il Concedente ha affidato al Concessionario l'esecuzione di tutti i lavori, le forniture e le prestazioni necessarie per lo spostamento dei sottoservizi interferenti e connessi con le Linee 2 e 3 (1° Lotto) del Sistema Tranvia, e le attività di progettazione preliminare, comprensiva delle opere d'arte e dello studio trasportistico, del prolungamento della Linea 3 da Viale Strozzi fino a Bagno a Ripoli, con diramazione a Viale Mazzini e Campo Marte – Rovezzano.

Il Comune di Firenze, con DG n. 230 del 24 aprile 2007, approva i progetti esecutivi stralcio rispettivamente per la Linea 2 (via di Novoli) e per la Linea 3.1 (viale Morgagni), comprensivi della sistemazione urbanistica della fascia laterale delle strade interessate, ed è dato parziale avvio ai lavori oggetto di Concessione.

Il Comune di Firenze, con DG n. 862 del 21 Dicembre 2007, come integrata con DG n. 372 del 10 giugno 2008, approva definitivamente il progetto definitivo revisionato relativo alla Linea 2 ed alla Linea 3 (1° lotto), contenente alcune modifiche e variazioni intervenute sul progetto allegato alla Convenzione.

Il 23 gennaio 2008 il progetto definitivo revisionato è inviato al MIT per le approvazioni di competenza. A seguito dell'approvazione del Progetto Definitivo Revisionato, è avviata la revisione della Convenzione di concessione, conclusasi con la sottoscrizione di un verbale che, unitamente al testo del 2° Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione, è approvato con DG n. 410 dell'1 luglio 2008.

2008

In data 14 ottobre 2008, con atto rep. n. 62256, il Concedente e il Concessionario stipulano il 2° Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione del sistema Tranvia nell'Area di Firenze, avente ad oggetto la revisione della Convenzione stessa a seguito dell'approvazione, da parte del Concedente, del progetto definitivo revisionato.

2009

Il Comune di Firenze, con DG n. 4891 del 29 settembre 2009, approva in linea tecnica il progetto preliminare del prolungamento della Linea 3 Viale Strozzi fino a Bagno a Ripoli, con diramazione verso Rovezzano, definendone altresì un lotto funzionale.

2010

In data 26 gennaio 2010, con voto 428/211FI/2, la Commissione Interministeriale di cui alla legge 1042/69 esprime parere favorevole, in linea tecnica ed economica, sul progetto definitivo revisionato riguardo le Linee 2 e 3, ad esclusione della tratta Unità-Piazza Libertà.

Il MIT, con nota prot. n. 8882 cl. 12.07/211FI/2 del 2 febbraio 2010, rilascia il "Nulla Osta ai fini della sicurezza ex art. 3 DPR 753/80 sui progetti "Variante linea tranviaria di Firenze, 1° stralcio – Careggi – Viale Strozzi" e "Variante linea tranviaria 2 di Firenze – Aeroporto Peretola – Unità".

In data 14 febbraio 2010 inizia l'esercizio commerciale della Linea 1 Scandicci-Firenze Santa Maria Novella.

Il MIT, con nota prot. n. 21798 cl. 12.07/211FI/2 del 10 marzo 2010, esprime parere favorevole in linea economica sui progetti "Variante linea tranviaria di Firenze, 1° stralcio – Careggi – Viale Strozzi" e "Variante linea tranviaria 2 di Firenze – Aeroporto Peretola – Unità".

Con decisione della Giunta Comunale del 31 agosto 2010 è individuata la soluzione progettuale Valfonda – Fortezza – Lavagnini – Piazza Libertà – Piazza San Marco, quale tratta di collegamento della Linea 2 con Piazza della Libertà. In data 30 novembre 2010 il Concessionario chiede l'apertura della procedura di revisione della Concessione ai sensi dell'art. 30 della Convenzione.

2011

In data 2 marzo 2011 il MIT - Dipartimento per i Trasporti Terrestri, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale - , con Voto 457/211, esprime parere favorevole in merito allo studio preliminare "LINEA TRANVIARIA 2: variante da Piazza Unità a Piazza Libertà".

Il Comune di Firenze, con DG n. 52 del 28 marzo 2011, approva, in linea tecnica ed economica, il Progetto Esecutivo delle Linee 2 e 3 (I° lotto) del sistema tramviario nonché la Relazione del RUP e relativi allegati, esclusa la tratta di passaggio al Duomo (Unità - Duomo - San Marco - Libertà) e tutte le attività connesse (fra cui l'adeguamento ai veicoli e alla sede per consentire l'attraversamento del centro storico con il sistema a batterie). E' altresì stabilito che i finanziamenti della suddetta tratta sospesa (Unità - Duomo - San Marco - Libertà), unitamente a tutte le attività connesse, vengono accantonati in attesa della predisposizione da parte del Concessionario della progettazione del tracciato alternativo di cui al Voto 457.

2014

Il Comune di Firenze, con DG n. 110 del 16 aprile 2014, approva il progetto esecutivo revisionato (Cantieri A1, A2, A3, B1, B2 e G di linea 2 ed A1, B, C ed F di linea 3).

In data 17 aprile 2014, a seguito dell'approvazione del progetto esecutivo delle linee 2 e 3.1 del sistema tramviario - esclusa la tratta di passaggio al Duomo (Unità - Duomo - San Marco - Libertà) - e della manifestata necessità per gli enti finanziatori di procedere ad una ristrutturazione del finanziamento privato, è sottoscritto il terzo atto aggiuntivo.

Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella "Tabella 0 Programma delle infrastrutture strategiche", l'intervento "Firenze - sistema tramviario".

L'art. 3, commi 1 e 1-bis, del decreto-legge 1° settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, per consentire nell'anno 2014 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, incrementa il Fondo "sblocca cantieri" di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013. La "Tramvia di Firenze" fa parte degli interventi da finanziare ai sensi del comma 2 con decreti del MIT, di concerto con il MEF, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto.

2015

Il decreto interministeriale MIT-MEF del 4 marzo 2015, n. 82, ha, tra l'altro previsto che i requisiti di cui all'art. 3, comma 2, del decreto-legge n. 133 del 2014 si dovessero intendere soddisfatti, relativamente all'intervento "Tramvia di Firenze - Prosecuzione Linea 4 di Firenze tratta Leopolda-Piagge", al verificarsi della trasmissione alla Struttura tecnica di missione degli elaborati progettuali idonei per la conferenza dei servizi e per la sottoposizione all'approvazione del CIPE. Inoltre ha quantificato in 100 milioni di euro le risorse destinate alla "Tramvia di Firenze", imputati per 20 milioni di euro sull'anno 2017, 40 milioni sull'anno 2018 e 40 milioni sull'anno 2020. Tali risorse, a seguito di riduzioni e rimodulazioni, sono rideterminate con decreto MIT-MEF di settembre 2017 in 99,51 milioni di

euro complessivi, imputati per 19,77 milioni sull'anno 2017, 37,19 milioni sull'anno 2018, 2,55 milioni sull'anno 2019 e 40 milioni sull'anno 2020.

L'opera "Tramvia di Firenze" è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 (aprile e novembre 2015), Allegato 3 Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche.

Il 29 aprile 2015 il Comune di Firenze trasmette al MIT il progetto preliminare della linea 4.1 idoneo per la Conferenza di servizi.

In data 14 maggio 2015 iniziano i lavori di realizzazione della tramvia Linea 2 e 3.1.

La Città metropolitana di Firenze, con decreto dirigenziale 17 dicembre 2015, n. 5051, dispone di non sottoporre il progetto della linea 4 della tramvia di Firenze a procedura di VIA, come previsto dalla legge della Regione Toscana n. 10 del 2010.

In data 21 dicembre 2015 la Regione Toscana, con DG n. 1277, esprime parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare "Sistema tranviario fiorentino - Linea tranviaria 4.1 Leopolda-Piagge".

Il 22 dicembre 2015, si tiene la Conferenza di servizi sul progetto preliminare della linea 4 della tramvia di Firenze.

2016

L'opera "Tramvia di Firenze" è riportata nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2016, Appendice - Stato avanzamento delle 25 opere del PIS.

Il CIPE, con delibera n. 56 del 1° dicembre 2016, assegna risorse alla Regione Lazio, alla Regione Lombardia e alle Città metropolitane di Firenze, Milano, Genova e Venezia, in quanto amministrazioni regionali e città metropolitane del Centro Nord che hanno concluso il processo di concertazione interistituzionale che ha portato alla sottoscrizione di appositi documenti pattizi, già condivisi nella sede della Cabina di regia di cui al DPCM 25 febbraio 2016. Alla Città metropolitana di Firenze sono assegnati 110 milioni di euro.

L'art. 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, istituisce, nello stato di previsione del MEF, un fondo per il finanziamento degli investimenti e dello sviluppo infrastrutturale del Paese, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni per l'anno 2018, di 3.500 milioni per l'anno 2019 e di 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032.

2017

A gennaio 2017 il Comune di Firenze, con note prot. n. 422 del 4 gennaio 2017, n. 672 e n. 710 del 5 gennaio 2017, inoltra all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) una richiesta di parere in relazione alla concessione del sistema tramviario di Firenze, con particolare riferimento alla possibilità di affidare direttamente a Tram di Firenze SpA la realizzazione della Linea 4 (tratta Leopolda-Le Piagge) e l'estensione della Linea 2 Aeroporto – Sesto Fiorentino (Polo Scientifico), quali lavori non previsti nella convenzione stipulata originariamente con la predetta società. L'ANAC esprime il proprio parere con delibera 12 aprile 2017, n. 388, ritenendo, che "nell'ambito di un rapporto concessorio è demandata alla stazione appaltante la potestà di valutare la sussistenza in concreto delle condizioni legittimanti il ricorso all'istituto delle modifiche del contratto in corso di esecuzione, previsto e disciplinato dall'art. 175 del Codice".

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017, appendice 1 – Programmi di interventi - Programma città metropolitana di Firenze, tra gli interventi della categoria "Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione" identificati dall'id 3, è inserito l'intervento "Completamento linee tranviarie 2, 3", classificato "invariante", con la nota "Presente nelle 25 Opere del PIS (ALL.INF. DEF 2015)". E' altresì inserito, tra gli interventi della categoria "Estensione della rete di trasporto rapido di massa" identificati dall'id 4, l'intervento "Estensione della linee tranviarie 2, 3, 4", classificato "progetto di fattibilità".

In data 3 maggio 2017 il Comune di Firenze pubblica sulla GUUE S85 il bando di gara per l'affidamento dell'incarico di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'estensione del sistema tramviario fiorentino nei comuni di Firenze, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino (Linea 2.2 e linea 4.2). Il servizio è aggiudicato in data 6 febbraio 2019. Con DPCM del 21 luglio 2017 è disposta la ripartizione di parte del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, a favore dei settori di spesa indicati nell'allegato al decreto stesso.

Il decreto MIT del 22 dicembre 2017, n. 587, ha, tra l'altro, disposto la ripartizione, fra i vari interventi, delle risorse del

Fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, pari a 1.397 milioni di euro complessivi, assegnando il finanziamento di 47 milioni di euro al Comune di Firenze per la "Linea tranviaria 4.1: tratta Leopolda-Piagge". Inoltre ha stabilito che le risorse ripartite s'intendano revocate "qualora il soggetto beneficiario non provveda all'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2020". Infine ha previsto che le risorse in questione s'intendano altresì revocate nel caso di mancato rispetto del cronoprogramma di cui all'art. 2 del decreto stesso, "dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro ventiquattro mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento".

2018

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, capitolo IV. Lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo IV. 4 sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane, tabella Programma città metropolitana di Firenze - Interventi invariati, sono inseriti, tra gli interventi della categoria "Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione" identificati dall'id 3, l'intervento "Linea 2 Tram - Peretola - San Marco" e "Linea 3.1 Tram - Careggi - Santa Maria Novella", con un costo complessivo di 437,72 milioni. Tra gli interventi della categoria "Estensione della rete di trasporto rapido di massa", indentificati dall'id 4, sono invece inseriti gli interventi: "Linea 2.2 Tram -Prolungamento Sesto Fiorentino - Polo scientifico", con un costo complessivo di 154,25 milioni; "Linea 3 Tram - 2° stralcio - I Lotto funzionale "Le Cure" da piazza della Libertà a Piscina Costoli e prolungamento viale Strozzi - Bagno a Ripoli con diramazione verso Rovezzano", con costo di 370,00 milioni; "Linea 4.1 Leopolda-Piagge", con un costo di 166 milioni.

In data 16 luglio 2018 inizia l'esercizio commerciale della Linea 3.1 Careggi-Santa Maria Novella.

Il decreto MIT del 6 agosto 2018, n. 360, conferma il riparto delle risorse di cui al decreto n. 587 del 2017, previa acquisizione dell'intesa della Conferenza unificata, e rinvia allo stesso decreto n. 587 per le modalità di attribuzione ed erogazione delle risorse stesse.

In data 22 agosto 2018 il Comune di Firenze pubblica sulla GUUE S160 il bando di gara per l'affidamento dell'incarico di verifica dei progetti di fattibilità tecnica ed economica dell'estensione del sistema tramviario fiorentino nei comuni di Firenze, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino (Linea 2.2 e linee 4.2.a e 4.2.b). Il servizio è aggiudicato in data 16 ottobre 2019.

2019 Ottobre

In data 11 febbraio 2019 inizia l'esercizio commerciale della Linea 2 Perentola-San Marco.

In data 3 aprile 2019 la Regione Toscana conferma il parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto preliminare "Sistema tramviario fiorentino - Linea tranviaria 4.1 Leopolda-Piagge", già espresso il 21 dicembre 2015.

Il CIPE, con delibera n. 6 del 4 aprile 2019, approva il progetto preliminare del «Sistema tramviario fiorentino - Linea tranviaria 4.1 Leopolda-Piagge» del costo di 166 milioni di euro da finanziare con 95 milioni di euro a valere sui fondi di cui al decreto-legge n. 133 del 2014, con 47 milioni di euro a valere sulle risorse del fondo di cui all'art. 1, comma 140, della legge n. 232 del 2016, e con 24 milioni di euro a valere sulle risorse del Patto per Firenze di cui alla delibera CIPE 56/2016.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2019, "capitolo III. Appendice: lo stato di attuazione degli interventi programmati, paragrafo III.4 Piano Città/Aree Metropolitane, Figura 0.12: Programmi Città Metropolitana di Firenze", sono riportati i costi, le risorse disponibili e il fabbisogno residuo articolati per programma. Per gli interventi della categoria "Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione", identificati dall'id 3, tra i quali rientrano gli interventi "Linea 2 Tram - Peretola - San Marco" e "Linea 3.1 Tram - Careggi - Santa Maria Novella", si rileva un costo complessivo di 437,72 milioni, un ammontare di finanziamenti statali definiti di 116,7 milioni di euro, e altri finanziamenti per 321,02 milioni di euro. Per gli interventi della categoria "Estensione della rete di trasporto rapido di massa", identificati dall'id 4, tra i quali rientrano gli interventi "Linea 2.2 Tram -Prolungamento Sesto Fiorentino - Polo scientifico", "Linea 3 Tram - 2° stralcio - I Lotto funzionale "Le Cure" da piazza della Libertà a Piscina Costoli e prolungamento viale Strozzi-Bagno a Ripoli con diramazione verso Rovezzano", e "Linea 4.1 Leopolda-Piagge", si rileva un costo complessivo di 690,25 milioni, un ammontare di finanziamenti statali definiti di 216,10 milioni di euro, altri finanziamenti per 83,15 milioni di euro, e un fabbisogno residuo di 391,00 milioni di euro.

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati

comunicati dal RUP al 31 ottobre 2019, si rileva il seguente stato di avanzamento:

- Linea 1 – In esercizio commerciale dal 14 febbraio 2010;
- Linee 2 Perentola-San Marco e 3.1 Careggi-Santa Maria Novella – Linea 2 in esercizio commerciale dall'11 febbraio 2019; Linea 3.1. in esercizio commerciale dal 16 luglio 2018;
- Sistema tranviario fiorentino - Linea 3.2 - I Lotto funzionale Le Cure da piazza della Libertà a Piscina Costoli e prolungamento viale Strozzi - Bagno a Ripoli con diramazione verso Rovezzano – Progetto definitivo;
- Linea 4.1 Leopolda-Piagge – Progetto definitivo;
- Linea 2.2 Prolungamento Sesto Fiorentino-Polo Scientifico – Studio di fattibilità;
- Linea 4.2 Piagge-Campi Bisenzio – Studio di fattibilità.

COSTO PRESUNTO (milioni di euro)

Costo al 21 dicembre 2001	212,780	Fonte:
Costo al 6 aprile 2006	212,780	Fonte:
Costo al 30 giugno 2008	640,420	Fonte:
Previsione di costo al 30 aprile 2010	640,420	Fonte:
Costo ad aprile 2011	640,420	Fonte: DEF 2011
Previsione di costo al 30 aprile 2011	640,420	Fonte: DEF 2011
Costo al 30 giugno 2011	1.025,100	Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Previsione di costo al 31 dicembre 2011	1.025,100	Fonte: DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011)
Costo a giugno 2012	1.025,100	Fonte: DEF 2012 (aggiornamento settembre 2012)
Previsione di costo al 30 settembre 2012	1.025,100	Fonte: DEF 2012 (aggiornamento settembre 2012)
Costo a dicembre 2012	1.025,100	Fonte: DEF 2012 (delibera CIPE 136/2012)
Costo a settembre 2013	1.025,100	Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Previsione di costo al 31 ottobre 2013	1.025,100	Fonte: DEF 2013 (aggiornamento settembre 2013)
Costo ad agosto 2014	1.025,100	Fonte: Delibera CIPE 26/2014
Costo a settembre 2014	1.025,100	Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione di costo al 31 dicembre 2014	1.025,100	Fonte: DEF 2014 (aggiornamento settembre 2014)
Previsione di costo al 31 marzo 2016	1.374,860	Fonte: Regione Toscana, DGR n. 536/2014
Previsione di costo al 31 dicembre 2016	1.374,860	Fonte: Regione Toscana, DGR n. 536/2014
Previsione di costo al 31 maggio 2017	1.606,990	Fonte: Delibera CIPE 56/2016 - Patto per la città metropolitana di Firenze; Regione Toscana, DGR n. 536/2014
Costo al 26 aprile 2018	1.127,970	Fonte: DEF 2018
Previsione di costo al 31 maggio 2018	1.606,784	Fonte: Delibera CIPE 56/2016 - Patto per la città metropolitana di Firenze; Regione Toscana, DGR n. 536/2014
Costo al 30 aprile 2019	1.127,970	Fonte: DEF 2019
Previsione di costo al 31 ottobre 2019	1.393,120	Fonte: Delibera CIPE 6/2019; DEF 2019; DEF 2018; Comune di Firenze; Regione Toscana

QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

Disponibilità al 31 ottobre 2019:	1.001,920
Fondi Privati	117,000 Fonte: Comune di Firenze
Fondi FSC 2014-2020	24,000 Fonte: Delibera CIPE 6/2019
Fondo "sblocca cantieri" (d)	95,000 Fonte: Delibera CIPE 6/2019
Fondo investimenti - Art 1, comma 140, Legge 232/2016	47,000 Fonte: Delibera CIPE 6/2019
Fondi pubblici	718,920 Fonte: DEF 2019; DEF 2018; Comune di Firenze

(d) Fondo di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 69/2013 le cui risorse sono state incrementate dai commi 1 e 1-bis dell'articolo 3 del decreto legge 133/2014.

Sistema tranviario fiorentino - Linea 1

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:

Conferenza di servizi:

Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori: Conclusi
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note: In esercizio commerciale dal 14 febbraio 2010

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

Sistema tranviario fiorentino - Linee 2 Perentola-San Marco e 3.1 Careggi-Santa Maria Novella

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:
Conferenza di servizi:
Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:	Comune di Firenze
Modalità di selezione:	Affidamento con bando
Procedura:	Procedura ristretta
Sistema di realizzazione:	Finanza di progetto (ex art. 153 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Procedimento a doppia gara - Fase II
Criterio di aggiudicazione:	Offerta economicamente più vantaggiosa
Fase progettuale a base di gara:	
Tempi di esecuzione:	
Progettazione:	
Lavori:	
Data bando:	14/10/2003
CIG/CUI:	
Data aggiudicazione:	02/12/2004
Tipo aggiudicatario:	
Nome aggiudicatario:	TRAM DI FIRENZE SPA
Codice fiscale aggiudicatario:	05529970484
Data contratto:	20/06/2005
Quadro economico:	
Importo a base gara:	247.777.671,54
Importo oneri per la sicurezza:	
Importo complessivo a base di gara:	247.777.671,54
Importo aggiudicazione:	247.777.671,54
Somme a disposizione:	32.284.092,31
Totale:	280.061.763,85
% Ribasso di aggiudicazione:	
% Rialzo di aggiudicazione:	
Note:	

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:	Conclusi
Data presunta inizio lavori:	
Data presunta fine lavori:	
Stato avanzamento importo:	
Stato avanzamento percentuale:	
Data effettiva inizio lavori:	
Data effettiva fine lavori:	
Data presunta fine lavori varianti:	
Tempi realizzazione:	
Data collaudo statico:	
Data collaudo tecnico-amministrativo:	
Note:	Linee in esercizio commerciale: Linea 2 dal 11 febbraio 2019; Linea 3.1 dal 16 luglio 2018.

Contenzioso:

Totale riserve definite:	
Importo totale riserve definite:	
Totale riserve da definire:	
Note:	

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

Sistema tranviario fiorentino - Linea 3.2 - I Lotto funzionale Le Cure da piazza della Libertà a Piscina Costoli e prolungamento viale Strozzi - Bagno a Ripoli con diramazione verso Rovezzano

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: In corso
Note: Conferenza di servizi: 28/11/2019
Progettazione definitiva
CIPE: No
Importo lavori:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

Sistema tranviario fiorentino - Linea 4.1 Leopolda-Piagge

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Progettazione definitiva
Conferenza di servizi: In corso
Note: Convocata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 22/12/2015
Progettazione definitiva
CIPE: No
Importo lavori:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

Sistema tranviario fiorentino - Linea 2.2 Prolungamento Sesto Fiorentino- Polo Scientifico

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto: Studio di fattibilità
Conferenza di servizi:
Note:
Studio di fattibilità
CIPE: No
Importo lavori:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

**Data collaudo tecnico-
amministrativo:**

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

Sistema tranviario fiorentino - Linea 4.2 Piagge-Campi Bisenzio

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:
Conferenza di servizi:
Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:
Modalità di selezione:
Procedura:
Sistema di realizzazione:
Criterio di aggiudicazione:
Fase progettuale a base di gara:
Tempi di esecuzione:
Progettazione:
Lavori:
Data bando:
CIG/CUI:
Data aggiudicazione:
Tipo aggiudicatario:
Nome aggiudicatario:
Codice fiscale aggiudicatario:
Data contratto:
Quadro economico:
Importo a base gara:
Importo oneri per la sicurezza:
Importo complessivo a base di gara:
Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:
Totale: 0,00
% Ribasso di aggiudicazione:
% Rialzo di aggiudicazione:
Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:
Data presunta inizio lavori:
Data presunta fine lavori:
Stato avanzamento importo:
Stato avanzamento percentuale:
Data effettiva inizio lavori:
Data effettiva fine lavori:
Data presunta fine lavori varianti:
Tempi realizzazione:
Data collaudo statico:
Data collaudo tecnico-
amministrativo:
Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:
Importo totale riserve definite:
Totale riserve da definire:
Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:
Totale giorni sospensione:
Note:

Varianti:

Numero totale:
Giorni proroga totali:
Motivi:
Altri motivi:
Importo:
Importo oneri sicurezza:
Somme a disposizione:
Totale: 0,00
Note:

**Sistema tranviario fiorentino - Completamento linea 2, tramite la
realizzazione della cd. Variante Alternativa al Centro Storico - VACS II°
lotto**

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:

Conferenza di servizi:

Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

**Sistema tranviario fiorentino - Linea 2bis Ipotesi sottoattraversamento
Centro storico - Linea 5**

STATO DI ATTUAZIONE a cura dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC)

PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:

Conferenza di servizi:

Note:

AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

Quadro economico:

Importo a base gara:

Importo oneri per la sicurezza:

Importo complessivo a base di gara:

Importo aggiudicazione:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

% Ribasso di aggiudicazione:

% Rialzo di aggiudicazione:

Note:

ESECUZIONE LAVORI:

Stato avanzamento lavori:

Data presunta inizio lavori:

Data presunta fine lavori:

Stato avanzamento importo:

Stato avanzamento percentuale:

Data effettiva inizio lavori:

Data effettiva fine lavori:

Data presunta fine lavori varianti:

Tempi realizzazione:

Data collaudo statico:

Data collaudo tecnico-
amministrativo:

Note:

Contenzioso:

Totale riserve definite:

Importo totale riserve definite:

Totale riserve da definire:

Note:

Sospensione lavori:

Numero totale:

Totale giorni sospensione:

Note:

Varianti:

Numero totale:

Giorni proroga totali:

Motivi:

Altri motivi:

Importo:

Importo oneri sicurezza:

Somme a disposizione:

Totale: 0,00

Note:

NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Decreto-Legge n. 69 del 21 Giugno 2013

Comune di Firenze – DG n. 110 del 16 Aprile 2014

Delibera CIPE 26/2014 del 1 Agosto 2014

Decreto-Legge n. 133 del 1 Settembre 2014

Legge n. 164 del 11 Novembre 2014

Decreto interministeriale MIT-MEF n. 82 del 4 Marzo 2015

Delibera CIPE 56/2016 del 1 Dicembre 2016

Legge n. 232 del 11 Dicembre 2016

Delibera ANAC n. 388 del 12 Aprile 2017

DPCM del 21 luglio 2017 del 21 Luglio 2017

Decreto MIT n. 587 del 22 Dicembre 2017

Decreto MIT n. 360 del 6 Agosto 2018

Città Metropolitana di Firenze – PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) - Quadro conoscitivo – Focus

Comune di Firenze del Marzo 2019

Delibera CIPE 6/2019 del 4 Aprile 2019

SITI INTERNET UFFICIALI

http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/sistema_tramviario/sistema.html