

REGIONE
TOSCANA



ALLEGATO A.b.13

INFRASTRUTTURE E PROGRAMMI REGIONALI

1 LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

1.1 PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO (PRS 2011-2015)

Il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 (PRS), approvato con Risoluzione n. 49 del 29/06/2011, indica le linee di azione che impegnano la Regione per l'intera legislatura, recependo gli indirizzi approvati dal Consiglio regionale in sede di discussione del documento preliminare, a partire dalla specifica previsione di un Progetto integrato di sviluppo dedicato al tema della semplificazione amministrativa.

Il documento si articola a partire dagli scenari futuri di Toscana 2030, individuando le linee di indirizzo per la programmazione regionale, le modalità del raccordo tra PRS e Piano di Indirizzo Territoriale e le tematiche trasversali che costituiscono il quadro generale per la prossima programmazione settoriale in coerenza anche con gli obiettivi delle politiche di coesione europee. Al suo interno, i Progetti integrati di sviluppo (PIS) rappresentano invece lo strumento per proporre e realizzare interventi mirati per il rilancio dei settori produttivi e per lo sviluppo delle imprese nei settori emergenti.

Nel nuovo PRS è prevista la revisione del modello di programmazione, monitoraggio e valutazione, nonché la definizione del quadro finanziario pluriennale, in raccordo con l'impostazione del bilancio pluriennale.

Il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 assume come obiettivo generale e prioritario il rilancio dello sviluppo economico della regione Toscana, attraverso la crescita di tutti i comparti del sistema produttivo, come condizione per aggiornare e ridefinire il modello di coesione sociale che caratterizza la Toscana. In questa prospettiva, dieci principi ispiratori hanno guidato l'elaborazione del PRS, come opzioni politiche di legislatura, in linea con gli scenari di Toscana 2030. Tra questi, nell'ambito della mobilità e dei trasporti, il PRS 2011-2015 persegue il principio di ***“favorire l'accessibilità materiale ed immateriale attraverso una “rete di città” con infrastrutture moderne ed efficienti. La Regione Toscana intende sviluppare una rete integrata di infrastrutture e servizi che riduca gli squilibri territoriali, garantendo la connessione della “rete di città”, superando criticità infrastrutturali secondo principi di mobilità sostenibile, di sicurezza, di basso impatto ambientale e paesaggistico, di intermodalità e riduzione dei tempi di percorrenza. La disponibilità e la funzionalità di un'adeguata rete infrastrutturale, materiale e immateriale, rappresenta infatti condizione centrale di efficienza complessiva del sistema, strumento di modernizzazione, volano di crescita e di sviluppo sostenibile.***

Lo sviluppo delle infrastrutture costituisce pertanto una priorità regionale, soprattutto in termini di realizzazione effettiva di quanto già programmato, in modo da dotare il nostro territorio di tutti i requisiti necessari per il suo sviluppo competitivo, nel più breve tempo possibile, accelerando i tempi di intervento.

Allo stesso modo, un piano regionale di digitalizzazione deve consentire sia di colmare il digital divide residuo, sia di garantire ulteriori aggiornamenti tecnologici. Una circolazione moderna di persone, merci, informazioni ed idee rappresenta infatti sia un diritto sostanziale per i cittadini, sia una garanzia reale del principio di libertà d'impresa, sia infine un fattore di attrazione complessiva del territorio regionale.”

Il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 prevede una specifica sezione relativa alle politiche per le infrastrutture e per la mobilità, dove vengono individuati gli indirizzi di legislatura correlati agli ambiti strategici di intervento. La disponibilità e la funzionalità di un'adeguata rete infrastrutturale, la costruzione di una rete integrata di infrastrutture e servizi, la qualificazione del sistema di trasporto pubblico, le azioni per la mobilità sostenibile e la realizzazione di una piattaforma logistica sono tra gli indirizzi prevalenti.

Il PRS 2011-2015 individua pertanto, tra le linee di indirizzo per la programmazione regionale, nel quadro degli “strumenti di programmazione di legislatura” per l'Area “Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione”, il Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità, quale strumento

di programmazione ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999, stante l'esigenza di razionalizzare il complesso degli strumenti e procedimenti di programmazione, nelle materie attinenti al sistema delle infrastrutture di trasporto, alla logistica, al servizio di trasporto pubblico locale e alle politiche sulla mobilità e sull'infomobilità. Di seguito un estratto del PRS 2011-2015 relativo alle "Politiche per le Infrastrutture e la Mobilità", alle "Politiche per la società dell'informazione e della conoscenza" e alle "Tematiche trasversali".

Indirizzi di legislatura per le Infrastrutture e la Mobilità

- 1. realizzare le grandi opere di interesse nazionale e regionale**, tenendo conto che il tratto toscano del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il nodo ferroviario di Firenze costituiscono itinerario di interesse prioritario, avendo come obiettivo il rafforzamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali (potenziamento A1 e A11) e ferroviari, aumentando la competitività del reticolo autostradale regionale. La Regione punta fortemente all'attivazione di investimenti privati quale alternativa alle ridotte disponibilità finanziarie pubbliche, particolarmente per la realizzazione di opere di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale, approfondendo l'ipotesi di adeguare a tipologia autostradale la strada regionale FI-PI LI integrata con la Bretella Lastra a Signa-Prato (finalizzata all'aggiornamento del Programma della viabilità di interesse regionale, con la predisposizione di uno studio di fattibilità per un importo complessivo di investimento dell'ordine di 1.500 milioni di euro) e l'attivazione di un nuovo rapporto con ANAS per la messa in sicurezza e l'ammodernamento del raccordo autostradale Siena-Firenze (per il quale è in corso il lavoro di un gruppo tecnico tra Ministero delle Infrastrutture, ANAS Regione e Province di Firenze e Siena; valutando un costo dell'intervento dell'ordine di 700 milioni di euro);
- 2. qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico locale**, dando attuazione al processo di velocizzazione dei servizi ferroviari, qualificando il trasporto pubblico locale su gomma, riprogettando le reti, introducendo nuovi sistemi di monitoraggio e valutazione delle prestazioni, individuando un rinnovato modello di governance orientato ad un processo aggregativo dell'ambito ottimale di gestione (per il quale si dovrà individuare la modalità che meglio consente il raggiungimento degli obiettivi della riforma), nonché dei livelli di governo, prevedendo un rafforzamento del ruolo regionale in termini di programmazione e vigilanza, garantendo inoltre la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'isola d'Elba e migliori collegamenti - anche di carattere turistico - con i porti e gli aeroporti toscani;
- 3. sviluppare azioni per la mobilità sostenibile** completando la rete tranviaria dell'area fiorentina e la realizzazione del people mover tra Pisa aeroporto e la stazione ferroviaria; proseguendo gli interventi per la sicurezza stradale e le azioni per la sensibilizzazione della popolazione sui comportamenti dei cittadini; realizzando piste ciclabili e zone di mobilità pedonale nei centri urbani e l'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile; sviluppando tecnologie di innovazione e di infomobilità per il miglioramento della qualità dei trasporti e dei servizi; sostenendo, anche tramite specifiche previsioni del capitolato di gara per l'affidamento del lotto unico regionale, i piani di investimento per il rinnovo del parco mezzi nel trasporto pubblico su gomma, a vantaggio dell'utilizzo di veicoli meno inquinanti.
- 4. potenziare la piattaforma logistica toscana** attraverso l'infrastrutturazione ed il potenziamento nonché la messa in atto di azioni volte a favorire forme di sinergia e integrazione del sistema dei porti nazionali (Livorno, Piombino e Carrara) a beneficio del traffico merci e il rilancio di una regia regionale per la programmazione delle opere portuali a Viareggio attraverso l'istituzione di una specifica autorità portuale dei porti regionali, rafforzando la dotazione aeroportuale e la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo;
- 5. promuovere azioni trasversali per la comunicazione e l'informazione dei cittadini** per conoscere in tempo reale i servizi programmati e disponibili, favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle piste ciclabili per la riduzione dell'uso del mezzo privato, supportando gli enti locali

nell'incentivazione di alcune specifiche azioni di miglioramento infrastrutturale, promuovendo la ricerca e la formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali.

Indirizzi per la legislatura per le Politiche per la società dell'informazione e della conoscenza

- 1. migliorare l'accessibilità territoriale e ridurre il digital divide tramite la diffusione in tutto il territorio toscano della copertura in banda larga di secondo livello (oltre 7 Mbps) e l'attivazione di servizi di connettività diffusa e infomobilità per la promozione del turismo, del commercio e la valorizzazione dei beni culturali;*
- 2. garantire un rapporto più diretto e immediato di cittadini e imprese con una PA efficiente che, grazie a un capillare utilizzo delle tecnologie, assicura la semplificazione di procedure, abbatte i tempi di attesa e riduce i costi di funzionamento nel servizio di amministrazione e nei rapporti con i cittadini e con le imprese;*
- 3. promuovere, nel rispetto del D.Lgs. 196/2003, l'integrazione del patrimonio informativo della PA e la ricomposizione delle informazioni al fine di attivare un sistema unitario per la gestione dei dati tributari e catastali, per il supporto alla lotta contro l'evasione fiscale, e al fine di garantire il diritto alla detenzione delle informazioni da parte di cittadini e imprese attraverso la ricomposizione dei dati in fascicoli elettronici.*

Tematiche trasversali affrontate nel PRS

Tra le tematiche trasversali trattate, si ricorda la legge regionale 19/2011 recante "Disposizioni per la promozione della sicurezza stradale in Toscana" che impone al PRS di definire la strategia coordinata e continuativa di intervento della Regione nell'ambito della sicurezza stradale.

1.2 DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

I DPEF annuali (DPEF 2012, approvato dal Consiglio Regionale con risoluzione n. 56 del 27 luglio 2011; DPEF 2013, approvato con risoluzione n.161 del 19 dicembre 2012) prevedono varie azioni di intervento nelle politiche per le infrastrutture e per la mobilità in coerenza con gli indirizzi espressi nel PRS 2011-2015.

Nell'ambito delle politiche per le infrastrutture e la mobilità il DPEF 2013 prevede le seguenti linee di intervento e azioni per l'anno 2013:

1) REALIZZAZIONE DI GRANDI OPERE PER LA MOBILITÀ E DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA:

Linea 1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale

Azione 1. In merito alle principali infrastrutture per la viabilità, le priorità sono legate all'individuazione delle modalità per promuovere l'adeguamento e la messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI e del raccordo autostradale Firenze-Siena; alle ulteriori azioni per il completamento dell'Autostrada Tirrenica; alla prosecuzione delle azioni per la strada di collegamento al Porto di Piombino, per cui deve essere assicurata continuità nell'investimento.

Azione 2. La Regione conferma il valore strategico della realizzazione degli interventi nelle infrastrutture ferroviarie, con priorità ai raccordi ferroviari per il porto di Livorno, per cui possono essere valutate le modalità di finanziamento più adeguate anche sulla base dell'avanzamento procedurale e alla tratta ferroviaria Pistoia-Montecatini, per cui deve essere assicurata continuità nell'investimento.

Azione 3. Nell'ambito della viabilità regionale e locale, prosegue l'avvio e il completamento degli interventi già programmati per l'adeguamento e la messa in sicurezza, oltre alla necessaria manutenzione, della rete della viabilità regionale. Sarà costantemente verificata la compatibilità della programmazione e degli investimenti alle esigenze di bilancio, a fronte del "patto di stabilità".

Interventi specifici interesseranno la viabilità locale nelle Province di Lucca e Firenze, da attuarsi tramite appositi accordi di programma e mediante l'inserimento dei medesimi nel Programma degli investimenti sulla Viabilità Regionale. E' prevista infine la realizzazione degli interventi per i Mondiali di ciclismo in attuazione dell'Accordo di Programma approvato con DPGR 169/2012.

Linea 2. Sviluppo della piattaforma logistica toscana

Azione 1. Proseguiranno le azioni a sostegno dei porti commerciali e l'attivazione della prima fase di interventi da parte dell'Autorità Portuale Regionale, con particolare riferimento agli interventi di dragaggio del porto di Livorno e alle attività di supporto per la redazione dei piani regolatori portuali, anche in funzione dei progetti di riqualificazione dei poli industriali. La Regione conferma la priorità di adeguamento dello Scolmatore dell'Arno con la necessaria rimodulazione nel bilancio di previsione 2013-2015, in coerenza con le previsioni di spesa e le indicazioni dell'Accordo di Programma sottoscritto l'11 gennaio 2012.

Azione 2. Nel 2013 sono previsti ulteriori passaggi per l'integrazione del sistema aeroportuale regionale. Si conferma la priorità del progetto di qualificazione dello scalo aeroportuale fiorentino nel quadro delle specializzazioni di funzioni dei due scali principali. E' prevista inoltre l'attuazione delle azioni di supporto allo sviluppo aereo in coerenza con le decisioni comunitarie.

Sarà portata a compimento la strategia per garantire la continuità aerea con l'Isola d'Elba, anche attraverso la fusione della società di gestione con la società proprietaria dell'aeroporto ed il superamento delle criticità finanziarie pregresse attraverso una contestuale ricapitalizzazione.

2) QUALIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Linea 1. Gara per il lotto unico regionale su gomma

Azione 1. Definizione conclusiva e pubblicazione degli atti della gara per il lotto unico regionale su gomma. Alle azioni attuate, ovvero in corso di attuazione nel 2012, seguiranno nel corso del 2013 la stesura definitiva del capitolato e dei documenti di gara, la loro approvazione con atti ed il loro invio ai soggetti economici che hanno risposto all'Avviso di manifestazione di interesse, e quindi la presentazione delle offerte, la loro valutazione, l'aggiudicazione provvisoria e definitiva e la stipula del contratto di servizio.

Linea 2. Mobilità sostenibile

Azione 1. Realizzazione del sistema tranviario a Firenze e del people mover di collegamento tra stazione e aeroporto a Pisa, per cui possono essere valutate le modalità di finanziamento più adeguate sulla base dell'avanzamento procedurale.

Azione 2. Avvio di un nuovo bando 2013 per gli enti locali in materia di sicurezza stradale che porterà all'avvio dei lavori nel 2014.

Azione 3. Avvio degli interventi di realizzazione della ciclopista dell'Arno.

Linea 3. Informazione e Comunicazione

Azione 1. Consolidamento dell'attività dell'osservatorio per la mobilità ed i trasporti anche attraverso azioni che implementano la qualità e quantità dei dati di trasporto di persone e merci da parte dei diversi soggetti interessati con specifiche azioni di supporto (infomobilità).

1.3 PROGETTI INTEGRATI DI SVILUPPO (PIS)

Oltre agli indirizzi per la programmazione settoriale, il PRS 2011-2015 individua, come assi prioritari dell'azione di governo, 22 Progetti integrati di sviluppo (PIS).

Tali progetti si riferiscono ad interventi rilevanti per il rilancio della crescita economica, sia in termini industriali che di tutela dell'eguaglianza sociale o di utilizzo appropriato delle risorse regionali. La centralità dei progetti deriva dalle tipologie di settori/filiere coinvolte, dalle implicazioni per il consolidamento o lo sviluppo occupazionale, così come dal confronto e coinvolgimento di attori pubblici e privati disponibili a collaborare ed investire risorse proprie.

I PIS sono correlati con le risorse e gli strumenti di programmazione previsti dalla normativa regionale (es. infrastrutture, territorio, ambiente, capitale umano, diritti di cittadinanza, sistemi di welfare, etc.), configurando quindi un "approccio a matrice" tra progetti e programmazione regionale medesima. Attraverso gli stessi, è quindi possibile realizzare una concentrazione delle risorse dei vari piani e programmi di riferimento, sulla base delle priorità che i Progetti integrati di sviluppo individuano.

Lo sviluppo dei progetti permetterà di correlare esigenze di sviluppo economico con politiche regionali attinenti ad esempio la mobilità e le infrastrutture. In tale ambito si individuano i progetti seguenti.

Progetto integrato di sviluppo dell'area pratese

La finalità del progetto è quella di sostenere il processo di riqualificazione e rilancio dello sviluppo e della competitività dell'area pratese attraverso una pluralità di interventi che richiedono il coordinamento dell'azione dei diversi livelli pubblici e privati coinvolti. Tra le Linee d'intervento individuate si prevede di favorire la riqualificazione del territorio, anche attraverso la risoluzione delle questioni di tipo infrastrutturale, che spaziano dalle problematiche legate alla viabilità cittadina e, più in generale, alla qualità della vita e alla logistica.

Distretto lapideo

Il progetto si propone di accompagnare le imprese del distretto e le imprese tradizionali delle pietre ornamentali toscane in un percorso di riorganizzazione della filiera e del suo modo di proporsi sui mercati; tra le Linee di intervento individuate si prevede di favorire il trasferimento da gomma a rotaia del trasporto del materiale lapideo.

Distretto cartario

Il progetto si propone di rafforzare e rendere ancora più dinamica l'azione del distretto cartario rendendo concorrenziale l'attività delle imprese anche grazie alla sostenibilità del contesto in cui essa si svolge; tra le Linee di intervento individuate si prevede di favorire il trasporto su ferro tramite adeguamento delle infrastrutture ferroviarie.

Progetti di riqualificazione dei grandi poli industriali

Il Progetto si propone di favorire la riqualificazione delle aree produttive esistenti e individuare nuove aree produttive nei siti di interesse nazionale (SIN) e nei siti industriali dismessi, garantendo il recupero delle acque, la gestione avanzata dei rifiuti e lo sviluppo di energie rinnovabili. Il progetto si concentra, nella prima fase sulle aree di Piombino e Massa Carrara. Per la prima area industriale, tra le Linee di intervento individuate si prevedono interventi per l'accessibilità al porto, con il collegamento diretto con la grande viabilità nazionale e Interventi per la viabilità industriale,

funzionali al consolidamento dell'industria siderurgica. Per Massa, si prevedono invece la realizzazione di interventi relativi alla viabilità e ristrutturazione di alcune infrastrutture di collegamento, in raccordo con gli enti locali competenti.

Tra i progetti relativi ai distretti tecnologici regionali si individuano i seguenti:

Distretto per le ICT e le telecomunicazioni

Il Distretto Tecnologico per le ICT e le telecomunicazioni costituisce il tentativo per mettere a sistema le eccellenze presenti nel territorio toscano massimizzando le opportunità di partnership e le collaborazioni tra i vari attori dell'innovazione e del trasferimento tecnologico. Le tre aree di azione sono: ICT per il sistema produttivo, ICT per la funzione pubblica, ICT per le grandi infrastrutture tecnologiche; tra le Linee di intervento individuate si prevede di favorire lo sviluppo dell'Infomobilità.

Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti

Il Progetto si propone di attivare un sistema di *governance* pubblico-privata per lo sviluppo del distretto tecnologico in grado di programmare azioni di sistema e la gestione a rete di strutture di interesse generale (laboratori di ricerca e sperimentazione, centro di certificazione, strutture di qualificazione e ingegneria finanziaria, servizi intermedi alle imprese, centri di manutenzione), favorire il riposizionamento delle capacità industriali e della filiera produttiva locale da prodotti maturi a prodotti innovativi, indurre innovazioni di prodotto, processo e specializzazione da parte delle PMI dell'indotto ferroviario, nonché sostenere l'evoluzione tecnologica nella progettazione di parti meccaniche e impiantistiche e nell'integrazione produttiva di tutti i sottosistemi del "prodotto treno". Tra le linee di intervento individuate si prevede la valorizzazione di centri di ricerca e laboratori di interesse regionale e sviluppo competenze professionali nel settore delle tecnologie ferroviarie.

Tra i progetti relativi agli altri clusters industriali regionali si individuano i seguenti:

Cluster per la nautica e sistemi portuali

Il progetto si propone di dare risposta alle sfide poste al settore della nautica dai cambiamenti del mercato internazionale attraverso il sostegno allo sviluppo di reti tra grandi e PMI; le priorità su cui si articola riguardano: l'innovazione e il trasferimento tecnologico, anche a favore delle piccole aziende, la qualità del prodotto, il recupero di efficienza complessiva del sistema economico, lo sviluppo di competenze specifiche per supportare i processi di internazionalizzazione e gli adeguamenti infrastrutturali necessari per la competitività anche attraverso la promozione del Distretto integrato regionale, come strumento di governance del sistema delle politiche integrate, regionali e locali, nel settore.

Tra le linee di intervento individuate si prevedono:

1. interventi finalizzati allo sviluppo del sistema della portualità regionale e del settore della nautica da diporto;
2. semplificazione delle procedure amministrative collegate allo sviluppo del sistema della nautica;
3. miglioramento produttività, organizzazione, innovazione dei prodotti e dei processi;
4. sostegno alla qualificazione dell'occupazione nel settore della nautica favorendo l'accesso al credito per gli attori del sistema.

Cluster per i sistemi logistici integrati

Il progetto ha come obiettivo da una parte l'adeguamento del sistema infrastrutturale e dei servizi degli operatori logistici toscani dal lato dell'offerta e dall'altra l'adeguamento della domanda da parte delle imprese toscane (anche in termini di micro-logistica locale ed urbana). In tale

contesto, il progetto integrato riguarderà l'adeguamento dei nodi e delle reti facendo riferimento alle infrastrutture di accesso a porti, interporti, sistema ferroviario e al sistema delle principali arterie di attraversamento, ma anche ad una politica economica mirata ad aumentare la competitività degli operatori del settore tramite l'incentivazione della crescita dimensionale - organizzativa e finanziaria - delle imprese e la qualificazione dei servizi messi a sistema in un'ottica di filiera o di distretto di logistica integrata. Gli interventi di nuova infrastrutturazione, di potenziamento delle infrastrutture esistenti e di interconnessione funzionale andranno inoltre supportati anche da politiche di innovazione tecnologica e di infomobilità delle merci, pensando sia alla semplificazione delle procedure di accesso e di controllo del sistema nel suo complesso, che alla creazione di economie derivanti dall'armonizzazione dei tempi di attesa e di trasferimento.

La logistica può costituire la chiave del cambiamento anche nei confronti del sistema produttivo stesso, spingendo le imprese a cercare sinergie e nuove forme di collaborazione tali da consentire il superamento di alcune delle attuali problematiche e rafforzando la penetrazione nei mercati internazionali con la creazione di network integrati capaci di valorizzare le caratteristiche del sistema produttivo regionale.

Tra le linee di intervento individuate si prevedono:

1. progetti infrastrutturali;
2. qualificazione dei servizi – internalizzazione delle imprese;
3. formazione, ricerca e innovazione nel campo della logistica.

2 PROGRAMMI COMUNITARI E NAZIONALI

2.1 INQUADRAMENTO GENERALE

Il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea stabilisce che per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del mercato interno e di coesione economica, sociale e territoriale e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, l'Unione Europea concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione dell'Unione mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali dell'Unione le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche.

Per conseguire tali obiettivi, l'Unione stabilisce un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee; in detti orientamenti sono individuati progetti di interesse comune.

Fra gli strumenti comunitari volti a realizzare una politica delle reti transeuropee – alla quale è dedicato il titolo XV del trattato (articoli 154-156) di particolare significato sono gli schemi che definiscono gli orientamenti generali e i progetti comunitari di interesse comune in cui si articolano gli interventi infrastrutturali su base pluriennale, i programmi di armonizzazione delle norme tecniche che regolano i sistemi di trasporto, gli strumenti

finanziari a disposizione dei progetti di interesse comune sostenuti dagli stati membri, oltreché i contributi stanziati per specifici progetti infrastrutturali (Fondi strutturali e Fondo di Coesione).

Nell'ambito della politica di coesione comunitaria, la politica regionale dell'Unione Europea consiste nella gestione di interventi volti a favorire lo sviluppo delle regioni svantaggiate dell'Unione, finanziati attraverso l'utilizzo dei Fondi Strutturali e del Fondo di Coesione.

L'idea è quella di integrare il programma dell'UE per la crescita e l'occupazione attraverso le seguenti misure:

- **aiutare i paesi e le regioni ad attirare gli investimenti** migliorando l'accessibilità, fornendo servizi di qualità (come ad esempio l'Internet ad alta velocità) e tutelando il patrimonio ambientale,
- **promuovere l'innovazione, l'imprenditorialità e l'economia della conoscenza** attraverso lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
- **creare nuovi e migliori posti di lavoro** aumentando il tasso di occupazione, migliorando l'adattabilità dei lavoratori e accrescendo gli investimenti nel capitale umano.

La politica regionale interviene in particolare nei paesi membri dell'Europa centrale ed orientale e nelle regioni con esigenze speciali negli altri paesi dell'UE, ponendo un forte accento sul sostegno a innovazione e ricerca, sviluppo sostenibile e formazione professionale nelle regioni meno avanzate. Una parte dei fondi viene anche destinata ai progetti di cooperazione transfrontaliera e interregionale.

I fondi regionali relativi al ciclo di programmazione comunitaria per il periodo 2007-13, pari a circa 350 miliardi di euro, rappresentano oltre un terzo del bilancio dell'UE e sono rappresentati da:

- il **Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)** – infrastrutture generali, innovazione e investimenti
- il **Fondo sociale europeo (FSE)** – progetti di formazione professionale, altri tipi di sostegno all'occupazione e programmi per la creazione di posti di lavoro
- il **Fondo di coesione** – progetti ambientali e per le infrastrutture dei trasporti e sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili; questi finanziamenti sono riservati alle regioni più svantaggiate dei 15 paesi il cui tenore di vita è inferiore al 90% della media dell'UE (i 12 membri più recenti più Portogallo, Grecia e Spagna).

Tali fondi nazionali e comunitari sono ripartiti tra gli Stati membri, in base a indicatori di sviluppo socio-economico, in forma di cofinanziamento della spesa sostenuta dagli stessi per le politiche di sviluppo; sono programmati e gestiti dai singoli stati membri.

Dalla riforma della politica comunitaria di coesione e dalle decisioni assunte congiuntamente dallo Stato centrale, dalle Regioni e dagli Enti locali, con l'impulso delle parti economiche e sociali, con l'intesa sulle "Linee guida per l'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013", è stato avviato il processo partenariale che ha portato alla definizione del **Quadro Strategico Nazionale**. Tale Quadro si realizza attraverso la predisposizione di **Programmi Operativi**, definiti dalle Amministrazioni titolari di intervento (Stato nazionale o da una sua regione) e approvati dalla Commissione Europea, documenti che declinano le priorità strategiche per settori, dove vengono indicati le azioni finanziabili, i soggetti beneficiari e gli iter procedurali.

In relazione al ciclo di programmazione 2007-2013, Stato centrale e Regioni hanno deciso in Italia di dare seguito alla riforma della politica di

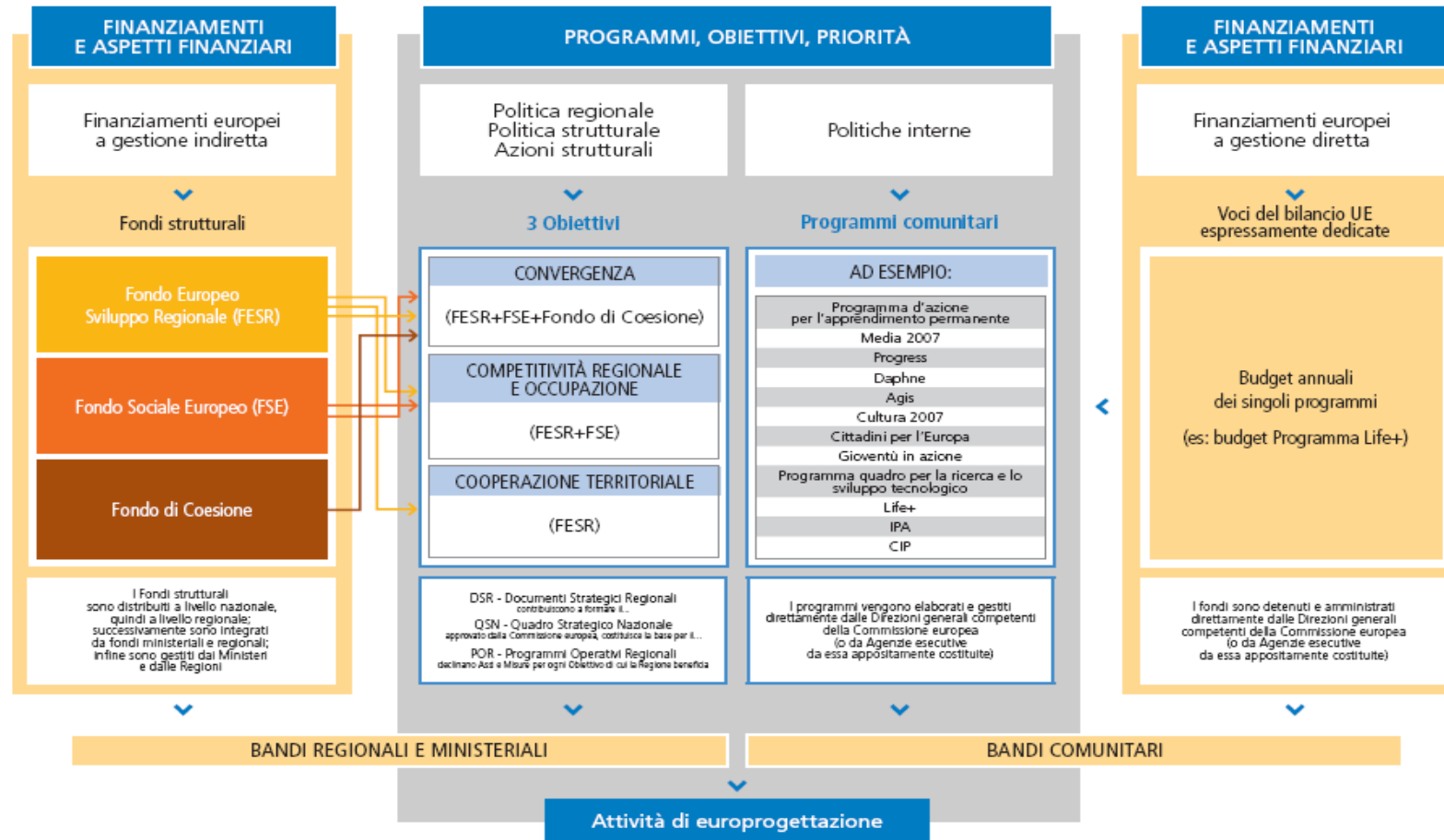
coesione comunitaria – che rafforza il suo indirizzo strategico alla competitività e agli obiettivi di Lisbona e agli strumenti a sostegno di tale strategia - unificando la programmazione della politica regionale comunitaria con quella della politica regionale nazionale (Fondo per le aree sottoutilizzate – FAS, ora Fondo su sviluppo e coesione). Gli obiettivi, le priorità, le regole della politica regionale di sviluppo sono quindi stabilite in modo unitario. La coerenza temporale e finanziaria sarà assicurata dall'assunzione “come per la politica comunitaria, [di] un impegno programmatico settennale anche per la politica regionale nazionale”.

Nello stesso periodo, la politica di coesione si è focalizzata su tre obiettivi principali, finanziati dai fondi e strumenti strutturali la cui strategia generale è descritta nel Quadro Strategico Nazionale:

- **Convergenza** - aumento e miglioramento della qualità degli investimenti in capitale fisico e umano, sviluppo dell'innovazione e della società della conoscenza, dell'adattabilità ai cambiamenti economici e sociali, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente e l'efficienza amministrativa. Fondi e strumenti strutturali attivi: FESR, FSE e Fondo di Coesione.
- **Competitività regionale e Occupazione** - incremento e miglioramento della qualità degli investimenti nel capitale umano, innovazione e promozione della società della conoscenza, imprenditorialità, tutela e miglioramento dell'ambiente e miglioramento dell'accessibilità, dell'adattabilità dei lavoratori e delle imprese. Fondi e strumenti strutturali attivi: FESR, FSE.
- **Cooperazione territoriale europea** - rafforzamento della cooperazione transfrontaliera e transnazionale mediante azioni volte allo sviluppo territoriale integrato rafforzamento cooperazione interregionale e allo scambio di esperienze al livello territoriale. Fondi e strumenti strutturali attivi: FESR.

La Regione Toscana è eligibile per i fondi dell'area “Competitività regionale e Occupazione” e della “Cooperazione territoriale europea” (programmi di cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale). Nell'ambito della mobilità e trasporti si segnalano il programma FESR, che mira a consolidare la coesione economica e sociale dell'Unione europea correggendo gli squilibri fra le regioni, finanziando aiuti diretti agli investimenti nelle imprese (in particolare le PMI) volti a creare posti di lavoro sostenibili, infrastrutture correlate ai settori della ricerca e dell'innovazione, delle telecomunicazioni, dell'ambiente, dell'energia e dei trasporti, strumenti finanziari per sostenere lo sviluppo regionale e locale ed incentivare la cooperazione fra città e regioni, misure di assistenza tecnica.

Figura 2.1 - Politiche Comunitarie – prospetto riassuntivo



In merito al nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020, sono in corso di elaborazione le procedure di partecipazione sulle proposte di regolamento dei fondi comunitari.¹

¹ - COM(2011) 614 definitivo del 6.10.2011 "Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo a disposizioni specifiche concernenti il Fondo europeo di sviluppo regionale e l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006"
 - COM(2011) 615 definitivo del 6.10.2011 "Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006"

2.2 POR CREO FESR 2007-2013

A seguito dell'approvazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) dell'Italia, con Decisione n° 3785, il 1 agosto 2007 la Commissione Europea ha approvato il *Programma Operativo Regionale (POR)* per la Regione Toscana per il periodo di programmazione 2007-2013. Il programma rientra nell'obiettivo "*Competitività Regionale e Occupazione (CREO)*", è dotato di un bilancio complessivo di circa 1,1 miliardi di euro e cofinanziato dal *Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)* per un importo di circa 338 milioni di euro.

Il Programma operativo è stato revisionato per l'intervento Comunitario del FESR a seguito della Decisione della Commissione Europea C(2009) 9143 del 19 novembre 2009 e della Decisione della Commissione Europea C(2010) 2272 del 7 aprile 2010. Più recentemente, a seguito della Decisione C(2012) 351, assunta dalla Commissione Europea, la Giunta regionale ha approvato con Delibera n. 124 del 20/02/2012 la presa d'atto della decisione della Commissione sulla revisione del programma.

Il POR-CReO 2007-2013 è uno dei più importanti programmi europei attraverso il quale la Regione Toscana sostiene i progetti di investimento delle imprese e degli enti pubblici. Obiettivo del programma è la promozione di uno sviluppo qualificato, nell'ambito di un quadro di sostenibilità ambientale, da perseguire attraverso il potenziamento della competitività delle imprese e di tutto il "sistema Toscana" e la conseguente crescita dell'economia e dei posti di lavoro.

Agli enti pubblici vengono concessi contributi per la realizzazione di infrastrutture e interventi nei settori della salvaguardia dell'ambiente, del rinnovamento nella produzione di energia, dei trasporti su ferro, della qualificazione delle aree urbane e delle zone montane. Per quanto riguarda gli aiuti alle imprese il programma finanzia solo progetti che investono in attività di ricerca, innovazione e acquisizione di servizi qualificati.

Il POR, sulla base dei regolamenti comunitari e della logica della programmazione dei fondi strutturali della UE, prevede un'articolazione del programma operativo che descrive:

- (i) gli *Assi prioritari*, i quali declinano gli obiettivi specifici e operativi e definiscono il piano finanziario di riferimento per l'attuazione e la certificazione delle spesa degli interventi del programma alla Commissione europea e allo Stato;
- (ii) le *Attività programmate* per l'attuazione di ciascuno degli Assi prioritari suddetti.

In coerenza con le indicazioni comunitarie, nazionali e regionali, il POR si articola in sei Assi prioritari a cui vengono fatti corrispondere alcuni obiettivi specifici (Figura 2.2).

- COM(2012) 496 final del 11.09.2012 "Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio"

Figura 2.2 - Gli assi prioritari e gli obiettivi specifici del Programma POR CREO FESR 2007-2013

ASSI PRIORITARI		OBIETTIVI SPECIFICI
I	R&STT, INNOVAZIONE E IMPRENDITORIALITÀ	Consolidare la competitività del sistema produttivo regionale promuovendo la ricerca, il trasferimento tecnologico e rafforzando i processi di innovazione e l'imprenditorialità
II	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	Promuovere la tutela, la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse locali ai fini della sostenibilità ambientale
III	COMPETITIVITÀ E SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA ENERGETICO	Rafforzare la competitività del sistema energetico e di contribuire al raggiungimento degli obiettivi previsti dal protocollo di Kyoto, accrescendo l'efficienza energetica e aumentando la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili
IV	ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI DI TRASPORTO E DI TELECOMUNICAZIONI	Sviluppare una mobilità sostenibile e l'integrazione tra i modi, al fine di ridurre la congestione sugli assi portanti e di migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale
		Migliorare l'accessibilità ai servizi di telecomunicazioni di interesse economico generale per favorire lo sviluppo della società dell'informazione e della conoscenza
V	VALORIZZAZIONE RISORSE ENDOGENE PER LO SVILUPPO TERRITORIALE SOSTENIBILE	Valorizzare le risorse endogene e qualificare i sistemi urbani e metropolitani per favorire lo sviluppo sostenibile, l'attrattività e la competitività sui mercati internazionali
VI	ASSISTENZA TECNICA	Garantire più elevati livelli di efficienza ed efficacia al processo di programmazione, attuazione e verifica del POR

Fonte: POR "Competitività regionale e occupazione" FESR 2007-2013 – versione maggio 2011

Nell'ambito del settore della mobilità e dei trasporti, l'Asse prioritario IV "Accessibilità ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni" si propone la duplice finalità di accrescere la coesione interna del territorio regionale ed al contempo di favorire un forte impulso al sistema produttivo regionale verso l'esterno per competere con le sfide imposte dai nuovi scenari economici globali. La scelta dell'Amministrazione regionale, infatti, è quella di rafforzare i legami interni del territorio, sia attraverso la realizzazione ed il potenziamento di infrastrutture e servizi di collegamento con i poli di interesse economico regionale che attraverso il potenziamento delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nelle aree che ne sono sprovviste, in un'ottica di miglioramento della competitività del sistema produttivo e territoriale e di sviluppo sostenibile della Toscana.

Ai fini del potenziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, l'Amministrazione regionale mira a sviluppare la "piattaforma logistica costiera" costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Marina di Carrara e Piombino, dell'Interporto di Guasticce (LI), dell'aeroporto di Pisa che sono chiamate ad assumere una configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità, promuovendo l'integrazione del territorio toscano con le reti transeuropee di trasporto e le autostrade del mare, incentivando il trasporto ferroviario, il sistema portuale, aeroportuale e interportuale, le vie navigabili interne ed il trasporto breve marittimo. In questo quadro, le attività dell'Asse convergono chiaramente in direzione della valorizzazione di modi di trasporto alternativi alla strada e sono decisamente orientate a promuovere modalità di trasporto sostenibili con interventi che riguardano il potenziamento dei collegamenti ferroviari diretti a migliorare le connessioni tra la rete principale, la rete secondaria, il sistema logistico della costa, favorendo inoltre lo sviluppo di sinergie tra il polo logistico della Toscana centrale e l'area intermodale e portuale di Livorno, la realizzazione di collegamenti e di servizi per il trasporto merci sulle vie navigabili interne che colleghino strutture portuali e interportuali della costa, il potenziamento del sistema tranviario e ferroviario nell'area metropolitana fiorentina.

A tali attività di carattere infrastrutturale si affianca, inoltre, la scelta di dotare il sistema regionale di una infrastruttura informativa geografica per la mobilità integrata diretta a qualificare ed innovare l'offerta di servizi per l'accessibilità territoriale, l'infomobilità e la logistica. Si tratta, come si può notare, di scelte di intervento direttamente finalizzate a promuovere infrastrutture di trasporto efficienti, sicure e sostenibili, ed a fronteggiare la congestione sugli assi portanti della rete stradale regionale, garantendo l'accessibilità e la coesione interna del territorio e assicurando i collegamenti tra i poli di sviluppo regionale, gli assi portanti e la piattaforma logistica costiera.

Gli obiettivi operativi, che declinano le scelte strategiche, consentono di identificare le linee di attività ad essi riconducibili. L'obiettivo operativo diretto a potenziare i servizi ferroviari e di collegamento con le altre modalità di trasporto, nonché quelli su vie navigabili interne per migliorare i collegamenti dei poli produttivi e delle aree interne con la piattaforma logistica costiera e le reti TEN-T, viene perseguito mediante la realizzazione delle seguenti attività (Figura 2.3):

1. Rafforzamento del sistema dei collegamenti ferroviari tra rete principale, linee secondarie, piattaforma logistica costiera, sistema portuale e aeroportuale e potenziamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale;
2. Realizzazione dei servizi su vie navigabili interne regionali tra interporto di Guasticce, Darsena di Pisa e porto di Livorno (in relazione alla recente revisione del Programma, l'attività è stata deprogrammata);
3. Potenziamento del sistema tranviario e ferroviario nell'area metropolitana.
4. Realizzazione di una infrastruttura informativa geografica per l'accessibilità - I-Mobility

**Figura 2.3 - Programma POR CREO FESR 2007-2013
Quadro degli obiettivi e attività dell'Asse prioritario IV in ambito di mobilità e infrastrutture**

ASSE IV - ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI DI TRASPORTO		
OBIETTIVI SPECIFICI	OBIETTIVI OPERATIVI	ATTIVITÀ
Sviluppare una mobilità sostenibile e l'integrazione tra i modi, al fine di ridurre la congestione sugli assi portanti e di migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale	Potenziare i servizi di trasporto sostenibili e l'accessibilità ai nodi di interscambio modale migliorando i collegamenti tra i principali poli produttivi regionali, con la piattaforma logistica costiera e le reti TEN-T	1. Rafforzamento del sistema dei collegamenti ferroviari tra rete principale, linee secondarie e piattaforma logistica costiera, sistema portuale e aeroportuale e potenziamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale
	Rafforzare la mobilità sostenibile nell'area metropolitana fiorentina e nelle principali aree urbane toscane	2. Realizzazione di servizi su vie navigabili interne regionali tra Interporto di Guasticce, Darsena di Pisa e porto di Livorno - ATTIVITÀ DEPROGRAMMATA.
	Sviluppare sistemi innovativi di informazione a sostegno della mobilità integrata	3. Potenziamento del sistema tranviario e ferroviario nell'area metropolitana fiorentina
		4. Realizzazione di una infrastruttura informativa geografica per l'accessibilità, I-Mobility

Fonte: POR "Competitività regionale e occupazione" FESR 2007-2013 – versione maggio 2011

Nell'ambito dell' Asse IV, è prevista la realizzazione di due **“grandi progetti”**, secondo la definizione fornita dell'art. 39 del Regolamento 1083/2006, che riguardano:

- il progetto di completamento del sistema tranviario metropolitano nell'area fiorentina;
- il progetto People Mover per la realizzazione di un sistema di trasporto a guida vincolata tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'Aeroporto di Pisa.

Il programma POR Creo FESR viene attuato attraverso i **Documenti di Attuazione Regionale (DAR)**.

Il DAR definisce una programmazione particolareggiata e operativa e, ove necessario, declina le *Attività* del programma in *Linee di intervento* che vengono dotate delle risorse necessarie per il finanziamento delle operazioni da realizzare.

Si segnalano l'attività 4.1 relativa al rafforzamento del sistema dei collegamenti ferroviari e potenziamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale articolata attualmente nelle seguenti due linee d'intervento:

- rafforzamento della connessione tra il porto di Livorno e la linea ferroviaria tirrenica, nell'ambito dello sviluppo della piattaforma logistica costiera;
- rafforzamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale con i collegamenti ferroviari principali e secondari e con il sistema portuale, interportuale e aeroportuale, prevedendo come intervento principale lo sviluppo del nodo di interscambio stazione ferroviaria di Pisa centrale – aeroporto Galileo Galilei – Progetto People Mover.

L'attività 4.2, relativa alla realizzazione di servizi su vie navigabili interne regionali, è stata deprogrammata nel corso del 2011. La linea di intervento 4.3 individua invece nell'area metropolitana di Firenze una rete tranviaria ad integrazione del sistema ferroviario del nodo fiorentino AV/AC, con il Servizio Ferroviario Regionale e con il Servizio ferroviario Metropolitano, con la realizzazione delle linee 1-2-3.

Infine l'attività 4.4 si realizza mediante tre linee di intervento:

- 4.4.a - Progetti degli enti locali per la creazione di basi dati geografiche inerenti la mobilità, per la gestione di informazioni sul traffico in tempo reale e per la gestione della disponibilità di posti auto nei parcheggi; la linea di intervento è rivolta agli Enti Locali per lo sviluppo di sale operative a livello locale che possano raccogliere ed integrare informazioni attraverso la creazione/gestione di basi dati geografiche inerenti la mobilità, la gestione di informazioni sul traffico in tempo reale e la gestione della disponibilità di posti auto nei parcheggi; in modo da avere a disposizione un'informazione capillare e diffusa su tutto il territorio regionale.
- 4.4.b - Progetti di sviluppo dei servizi infrastrutturali e gestionali regionali, di creazione delle banche dati per la mobilità e di sviluppo degli applicativi per l'erogazione dei servizi; la linea di intervento è attuata dalla Regione Toscana per lo sviluppo di servizi infrastrutturali e sistemi gestionali (da ospitare in una sala operativa a livello regionale) che possano raccogliere ed integrare informazioni diverse per tipologia (conoscenza dei luoghi, disponibilità dei modi di trasporto) ed origine sullo stato dell'accessibilità dei luoghi in Toscana;
- 4.4.c - Progetti per l'implementazione del database territoriale integrato; la linea di intervento è attuata dalla Regione Toscana per lo sviluppo mirato al completamento, estensione e arricchimento delle basi dati geografiche sorgente, topografiche e tematiche, funzionali e connesse principalmente al sistema di informazione di supporto alla mobilità, volte a documentare l'intero territorio e per categorie d'interesse generale.

2.3 LA NUOVA PROGRAMMAZIONE 2014-2020

La programmazione prevista per il 2014- 2020 si basa sulle strategie di “Europa 2020: una strategia per la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva” formulata dall’Unione europea nel 2010.

Il documento prevede tre priorità che si rafforzano a vicenda.

- crescita intelligente: sviluppare un’economia basata sulla conoscenza e sull’innovazione;
- crescita sostenibile: promuovere un’economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- crescita inclusiva: promuovere un’economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

Queste priorità trovano la loro declinazione in obiettivi definiti principali, connessi fra di loro e fondamentali per il successo globale della strategia, che si concretizzano anche con l’ausilio delle sette “iniziative faro” che permettono di catalizzare i progressi relativi a ciascun tema prioritario.

Tra le iniziative faro, “Un’Europa efficiente sotto il profilo delle risorse” (per contribuire a scindere la crescita economica dall’uso delle risorse decarbonizzando la nostra economia, incrementando l’uso delle fonti di energia rinnovabile, modernizzando il nostro settore dei trasporti e promuovendo l’efficienza energetica), di concerto con le altre iniziative, è senz’altro quella che pone maggiore enfasi alle politiche della mobilità, dei trasporti, ed alle loro infrastrutture, senza dimenticare peraltro le funzioni trasversali dell’iniziativa “L’Unione dell’innovazione” che sostiene le attività di ricerca e dell’iniziativa “Un’agenda europea del digitale”, che intende promuovere fra le altre cose la diffusione e l’uso dei moderni servizi online.

Allo stato attuale sono fra gli altri in fase di concordato e di approvazione:

- la proposta di nuovo regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio di regolamento sui fondi strutturali, che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006;
- la proposta di nuovo regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio di regolamento sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006;

dove appare consolidata l’individuazione di 11 obiettivi tematici, strettamente connessi con le strategie di Europa 2020.

Fra questi, di particolare interesse per le politiche delle infrastrutture e della mobilità risultano essere:

ob. n. 4 – sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori;

ob. n. 7 – promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di reti

ob. n. 2 - migliorare l’accesso alle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, nonché l’impiego e la qualità delle medesime.

Per le regioni convergenza risulta inoltre essere consolidata l’operatività prioritaria del FESR sugli obiettivi 1 (ricerca e innovazione), 3 (PMI) e appunto 4, dove devono essere concentrate almeno l’80% delle risorse a disposizione del nuovo programma operativo, con un vincolo di destinazione di almeno il 20% di questa riserva sul solo obiettivo 4).

Sulla base delle indicazioni del “Position Paper” dei “Servizi della Commissione sulla preparazione dell’Accordo di Partenariato e dei Programmi in Italia per il periodo 2014-2020” la Regione Toscana si è dotata di un Quadro Strategico Regionale 2014-2020 che tiene conto della dotazione infrastrutturale e dell’accessibilità in Toscana, nonché della domanda di mobilità espressa dal territorio, perseguendone il rafforzamento mediante politiche per:

- sviluppare gli interventi per la mobilità sostenibile;

- sviluppare sistemi di trasporto intelligente;
- rafforzare i collegamenti della piattaforma logistica integrata toscana con la rete TEN-T;
- aumentare l'accesso di servizi attraverso la rete, sostenere lo sviluppo di servizi digitali integrati.

Le politiche permetteranno di affrontare e risolvere le "sfide" identificate per la Toscana mediante la concentrazione su azioni chiave.

Con la comunicazione del Presidente sulle priorità per il ciclo 2014-2020 delle politiche di coesione "Per una diversa Toscana" infine, sono state identificate dieci priorità strategiche tematiche, oltre ad alcune opzioni strategiche trasversali, e fra le prime in particolare la priorità 7 – Mobilità Sostenibile che prevede sostegno alle iniziative infrastrutturali, della mobilità sostenibile e delle infrastrutture immateriali.

La bozza di Accordo di Partenariato, che lo stato membro Italia ha redatto sulla base della collaborazione del Ministero dello Sviluppo Economico con più soggetti, e fra questi principalmente le Regioni, ha proposto un'articolazione degli obiettivi tematici in Risultati/Obiettivi Specifici, Azioni e Indicatori attualmente in fase di discussione.

2.4 ALTRI PROGRAMMI COMUNITARI

Il **Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013**, è un programma di "cooperazione territoriale europea" cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) per il periodo di programmazione 2007-2013. Il Programma, approvato con decisione della Commissione europea n° C (2007) 5489 del 16 novembre 2007, interessa il territorio di quattro regioni di due Stati Membri (Italia e Francia): Sardegna, Liguria, Toscana e Corsica² e mira a migliorare la cooperazione fra le aree transfrontaliere comprese nello spazio marittimo e costiero dell'arco dell'alto tirrenico in termini di accessibilità, di innovazione, di valorizzazione delle risorse naturali e culturali al fine di assicurare la coesione territoriale e favorire nel tempo occupazione e sviluppo sostenibile. I 4 assi prioritari del Programma Italia/Francia "Marittimo" sono:

- *Asse 1- Accessibilità e Reti* - Migliorare l'accesso alle reti materiali e immateriali e ai servizi di trasporto al fine di sviluppare una integrazione a rete e rendere il sistema competitivo anche in una ottica di sviluppo della TEN e del sistema delle Autostrade del Mare
- *Asse 2- Innovazione e competitività* - Favorire lo sviluppo dell'innovazione e dell'imprenditorialità, nell'ottica di una maggiore competitività del sistema produttivo locale nel contesto mediterraneo ed globale
- *Asse 3- Risorse naturali e culturali* - promuovere la protezione e gestione congiunta delle risorse naturali e culturali e la prevenzione dei rischi naturali e tecnologici nell'ottica dello sviluppo sostenibile e alla valorizzazione dell'area di cooperazione
- *Asse 4- Integrazione delle risorse e dei servizi* - Sviluppare la collaborazione per migliorare l'accesso alle funzioni rare e urbane dell'area di cooperazione (servizi avanzati di qualità) nei settori della salute, della cultura, del turismo, della qualità della vita e dell'istruzione

All'interno del suddetto programma operativo, tra le iniziative intraprese sul tema dell'infomobilità sono da ricordare i progetti riportati di seguito.

Progetto 3i plus - Piattaforma ITS per l'infomobilità intermodale interregionale

Coordinatore: Regione Toscana

Il progetto, presentato sull'Asse 1 "Accessibilità e Reti" ha avuto avvio ufficialmente il 1 aprile 2011 con durata prevista di 36 mesi e budget previsto di 6 milioni di euro. Prevede il partenariato tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Provincia di Lucca, Provincia di Massa Carrara,

² Area di Programma: Corsica, Sardegna e Liguria: intera regione; per la regione Toscana: provincia (NUTS 3) di Massa Carrara, Lucca, Livorno, Grosseto, Pisa.

Provincia di Pisa, Cispel Toscana, Regione Liguria, Comune di Genova, Cispel Liguria, Regione Sardegna, Provincia di Sassari, Collectivité Territoriale de Corse, Comune di Bastia, Comune di Propriano, Comune di Bonifacio.

L'obiettivo generale che il progetto 3i plus intende realizzare, nell'ambito dell'infomobilità intermodale interregionale, è lo sviluppo di un'infrastruttura informativa per la mobilità, che faciliti gli spostamenti delle persone in una forte logica di integrazione e intermodalità. Quali obiettivi specifici sono stati invece individuati:

- definire un'infrastruttura di cooperazione e interoperabilità a supporto della piattaforma;
- fornire informazioni sul trasporto intermodale per il supporto e l'assistenza allo spostamento delle persone all'interno dell'area di cooperazione;
- Assistere l'utente nella ricerca di punti di interesse durante il soggiorno nella meta scelta;
- Erogare servizi innovativi sullo stato delle reti di mobilità in tempo reale;
- Gestire in tempo reale i flussi di circolazione stradale.

Progetto SIC “Intermodalità e sicurezza per un sistema dei trasporti competitivo Italia-Corsica - SIC (sicurezza, intermodalità, competitività)”,

Il Progetto, presentato sull'Asse 1 “Accessibilità e Reti” riguarda il tema specifico dei trasporti multimodali destinati alle persone e alle merci, anche attraverso l'impiego di strumenti ITC, ed in particolare è rivolto al miglioramento della competitività del sistema dei trasporti Italia-Corsica tramite la promozione dell'intermodalità e della sicurezza dei sistemi portuali.

Con a capofila l'Autorità Portuale di Piombino, il progetto vede inoltre nella composizione del partenariato l'Autorità Portuale di Livorno, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse, Moby S.p.A., Forship S.p.A., Ires Toscana S.p.A., Regione Toscana e Provincia di Livorno.

L'area di riferimento dell'intervento è rappresentata da Corsica, Toscana e Liguria, con l'interessamento specifico dei territori di Piombino, Livorno, Bastia, Genova e Savona, mentre i destinatari dell'azione sono individuati nei passeggeri in partenza dalla Toscana e dalla Liguria con destinazione Bastia e viceversa, nei responsabili della sicurezza delle Autorità Portuali coinvolte, nei lavoratori portuali e nelle loro rappresentazione sindacali.

Il progetto si propone, in particolare, di creare un sistema informatico tra i porti di Piombino, Livorno e Bastia capace di mettere rete di tutti gli stakeholder coinvolti sulle due sponde del mare: Autorità Portuali, compagnie di navigazione, enti pubblici con competenze di programmazione della mobilità passeggeri.

Tramite questo strumento sarà attuato un monitoraggio dell'intermodalità dei passeggeri, sulla quale potranno così essere effettuate attività di promozione grazie ad un'informazione in tempo reale di partenze/arrivi di trasporti collettivi con monitor e display alle biglietterie, sulle banchine degli sbarchi e sulle navi.

Il **Programma MED** è un programma di “*cooperazione territoriale*” cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). I Partners, che provengono da 13 paesi, tra cui l'intera costa settentrionale del Mediterraneo, stanno lavorando insieme per rafforzare lo sviluppo della competitività, l'occupazione e lo sviluppo sostenibile dell'area mediterranea. L'impostazione transnazionale permette al programma di affrontare le sfide territoriali al di là dei confini nazionali, come la gestione del rischio ambientale, il commercio internazionale o i corridoi di trasporto.

All'interno del suddetto programma operativo, tra le iniziative intraprese sul tema della mobilità e trasporti sono da ricordare i progetti riportati di seguito.

Progetto Securmed

SECUR MED PLUS è un progetto co-finanziato dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale e promosso dalla Regione Liguria nell'ambito del Primo Bando del Programma MED, Asse Prioritario 2 Protezione dell'ambiente e promozione di uno sviluppo territoriale sostenibile, Obiettivo 3 Prevenzione dei rischi marittimi e rafforzamento della sicurezza nel Mar Mediterraneo. E' stato concepito come proseguimento di due positive esperienze di cooperazione realizzate nell'ambito di INTERREG IIIB: SECUR MED e AEM MED.

SECUR MED PLUS si concentra sulla sicurezza marittima e sulla protezione ambientale e promuove azioni comuni e strategiche volte a rafforzare la "sicurezza" dei distretti marittimi del Mediterraneo.

Il progetto ha come coordinatore la Regione Liguria e la partecipazione della Regione Toscana e Sicilia, nonché di enti pubblici, associazioni e organismi di ricerca di Francia, Spagna, Slovenia e Grecia.

Progetto MEDITA

Il Progetto MEDITA (Mediterranean Information Traffic Application), facente parte del programma MED, ha come obiettivo quello di sviluppare, tramite trasferimento tecnologico, una "Cargo Community System" in grado di realizzare nel Mediterraneo un'autostrada del mare volta a superare i confini territoriali mettendo a sistema procedure univoche e condivise tali da garantire tramite "tag R-FID UHF di tipo passivo" a basso costo la sicurezza e la condivisione di dati certificati che accompagnano i vettori di trasporto lungo tutte le fasi che collegano le infrastrutture della Community.

I Partner del Progetto Sono: l'Interporto Toscano di Guasticce (capofila), la Regione Toscana, l'Autorità Portuale di Livorno, l'Interporto di Jesi, l'Autorità Portuale di Ancona; il CFLI –Consorzio Formazione Logistica Intermodale, la Fundación Valenciaport (Spagna), l'Autorità Portuale del Pireo

(Grecia), la Facoltà di Studi Marittimi del Pireo (Grecia), l'Autorità Portuale di Bar (Montenegro).

Programmi a gestione diretta della Commissione europea

Progetto Italmed

Il Progetto di cooperazione interregionale ITALMED, "Integrazione logistica e trasportistica sulle relazioni Italia - Paesi della sponda sud del Mediterraneo", finanziato nell'ambito del "Programma di Sostegno alla cooperazione regionale", realizzato dalle Regioni italiane in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri ed il Ministero dello Sviluppo Economico nasce con l'obiettivo di fondo di migliorare la cooperazione in tema di logistica e trasporto merci con i paesi della sponda sud del Mediterraneo.

Il progetto della durata di 28 mesi e terminato nell'ottobre 2011 è coordinato dalla regione Campania, prevede il coinvolgimento della Regione Abruzzo, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Puglia, Sicilia, Toscana, Veneto, mentre i partner istituzionali stranieri sono i Ministeri dei trasporti di Algeria, Egitto, Marocco, Tunisia.

L'obiettivo specifico che il progetto intende realizzare è il miglioramento delle connessioni per il traffico commerciale sull'asse Italia - Sponda Sud del Mediterraneo sia in termini quantitativi (numero dei collegamenti disponibili) sia qualitativi (regolarità, affidabilità, puntualità), sia in termini di competitività (costi e tempi)".

Gli obiettivi generali sono quelli di:

- 1) Aumentare il grado di integrazione economica del sistema produttivo italiano con quello dei paesi della sponda sud del Mediterraneo, attraverso l'aumento dell'interscambio commerciale e degli investimenti diretti di imprese italiane;
- 2) Supportare la funzione dell'Italia come piattaforma logistica dei paesi del Mediterraneo e dei Balcani lungo i corridoi Est-Ovest e Nord - Sud;
- 3) Migliorare la capacità delle regioni italiane nella gestione di programmi internazionali di cooperazione in materia di trasporti e logistica e nelle iniziative a sostegno dell'imprenditoria regionale nel campo dei servizi all'estero;

Progetto CoCities

Il Progetto CoCities (**Città Cooperative estensione e validazione dei servizi di mobilità**) si inquadra all'interno del Programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013), istituito con Decisione 1639/2006/CE del 24 ottobre 2006, che propone un quadro coerente per migliorare la competitività e il potenziale d'innovazione all'interno dell'Unione europea (UE).

Il progetto della durata di 36 mesi è stato preparato il 25 Agosto 2010 ed ha come coordinatore AustriaTech- Agenzia del Governo Austriaco per la tecnologia applicata alla mobilità e ambiente. Nel progetto sono coinvolti numerosi soggetti quali enti pubblici, associazioni, imprese, organismi di ricerca di Austria, Belgio, Germania, Gran Bretagna, Italia, Olanda, Repubblica Ceca, Spagna.

Nelle città e nelle aree urbane la raccolta e l'integrazione sistematica dei dati sul traffico ha avuto inizio oltre 20 anni fa, ed oggi le città più all'avanguardia nei propri centri di gestione del traffico hanno la possibilità di visualizzare le immagini dei flussi di traffico in tempo reale, effettuando così un monitoraggio dettagliato per individuare lo stato del traffico sulla rete, intersezioni, fino alle situazioni di incidenti e blocchi.

Queste città hanno elaborato una strategia per la gestione dei flussi di traffico sempre più intensi, ma la sfida attuale è quella di riuscire a comunicare agli utenti, in maniera rapida e affidabile, i cambiamenti e le interruzioni del traffico con le relative deviazioni alternative

Sono necessari quindi dati ed informazioni dinamiche che permettano agli operatori di offrire un servizio di navigazione dinamica (su smartphones) che suggerisca le deviazioni e lo stato della rete.

Gli aspetti innovativi del progetto consistono nell'accesso a tutti i dati sul traffico attraverso una interfaccia In-time e nella validazione dei servizi Co-cities sviluppati nelle singole città cooperative attraverso il confronto col benchmark di una piattaforma di riferimento per quanto riguarda la qualità dei dati e le procedure di informazione.

Progetto DOROTHY

Il Progetto DOROTHY (Development Of Regional clusters for research and implementation of environmental friendly urban logistics), fa parte del 7° Programma Quadro a cui la Regione partecipa in qualità di partner. Il tema è quello della ricerca e sviluppo della logistica e della distribuzione urbana delle merci, in relazione alla catena di approvvigionamenti per la circolazione e per la distribuzione nel cosiddetto "ultimo miglio".

Il capogruppo è la Fondazione per la Ricerca e l'Innovazione dell'Università di Firenze. La compagine complessiva del progetto riguarda istituti e società di ricerca e enti pubblici locali di Spagna, Portogallo, Romania e Italia.

2.5 PROGRAMMI NAZIONALI

Il Fondo aree sottoutilizzate (Fas) è lo strumento attraverso il quale lo Stato finanzia la politica regionale per il riequilibrio economico e sociale fra le diverse aree del paese e concorre al finanziamento di programmi di interesse strategico nazionale, regionale e interregionale. Alla Regione Toscana sono state assegnate risorse FAS per il periodo di programmazione 2007-2013 per l'importo di 757,308 milioni di euro (delibera CIPE n. 166 del 21/12/2007).

Ai sensi della delibera CIPE 166/2007, l'adozione dei programmi attuativi FAS regionali deve essere preceduta da un Documento Unitario di Programmazione (DUP) che declini la complessiva strategia regionale per la politica di coesione 2007-2013. Considerato che il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della Regione Toscana ne possiede tutte le caratteristiche, la Giunta Regionale ha deciso di procedere con la predisposizione di una relazione di sintesi ricognitiva e riassuntiva del Programma regionale di Sviluppo 2006-2010, idonea a declinare la strategia politica regionale di coesione unitaria 2007-2013 con valenza di DUP.

La programmazione delle risorse avviene attraverso i **Programmi attuativi regionali (Par)**. Il Par Fas della Toscana, approvato dalla Giunta regionale con delibera n. 529 del 7.7.2008, si articola in 24 linee d'azione, e finanzia interventi infrastrutturali di rilievo strategico ed altri interventi per la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, le opere finalizzate alla mitigazione del rischio idrogeologico, l'estensione dell'infrastruttura a banda larga sul territorio regionale e numerosi interventi sulla viabilità regionale, sulla mobilità, sul sistema aeroportuale, portuale e della navigazione interna. Sono inoltre previsti finanziamenti per progetti nei settori della ricerca e dell'innovazione, del commercio e del turismo, del trasferimento tecnologico e degli aiuti alle imprese, del sistema portuale e aeroportuale e dei servizi all'infanzia e adolescenza.

A seguito della approvazione del nuovo Programma regionale di Sviluppo 2011-2015 e della rimodulazione dei fondi FAS da parte del CIPE, che ha determinato una riduzione del 10% della dotazione finanziaria, nonché l'accelerazione di programmazione e spesa dei programmi cofinanziati con fondi strutturali, con Delibera GR 1110 del 12/12/2011, è stata approvata la nuova versione del Programma Attuativo Regionale FAS 2007-2013 (PAR FAS 2007-2013).

Contestualmente, si è proceduto alla revisione della strutturazione del Programma PAR FAS 2007-2013 e alla definizione di una struttura per Assi e Linee di Azione, coerente anche con la struttura del POR CReO FESR, nonché ad una nuova distribuzione delle risorse rispetto all'iniziale versione del Programma.

Nell'ambito della strategia delineata dal Programma Regionale di Sviluppo, il PAR FAS privilegia alcuni ambiti di intervento concentrando le risorse su 6 Assi.

Nello specifico degli interventi programmati nell'ambito della mobilità e trasporti, ***l'Asse 3 – Accessibilità territoriale e mobilità integrata*** pone come obiettivo generale il dotare il territorio toscano di un sistema integrato ed efficiente di infrastrutture che consentano al sistema produttivo toscano di competere con le sfide imposte dai nuovi scenari economici globali. E' centrale in questa strategia orientare la mobilità delle persone e delle merci, rendendo maggiormente accessibile ed integrato il sistema della mobilità del territorio regionale sotto i profili della dotazione infrastrutturale e dell'articolazione dei servizi, al fine di favorire uno sviluppo territoriale, economico e sociale ambientalmente sostenibile. Lo sviluppo della logistica, il riequilibrio modale e la rete dei collegamenti, i porti, gli aeroporti, gli interporti e gli scali merci devono diventare condizione per la visione unitaria del sistema toscano.

Figura 2.4 - Programma PAR FAS –Assi, Linee di Azione e distribuzione delle risorse

Assi	Linee di Azione	Iniziali risorse FAS del Programma	Attuali risorse PAR FAS (FAS + regionali)
Asse 1		251.466.357	251.849.794
Ricerca, sviluppo e trasferimento tecnologico, innovazione e imprenditorialità	1.1 - Sistema pubblico della ricerca	53.561.158	49.383.740
	1.2 - Ricerca industriale e sviluppo sperimentale	27.999.999	54.617.748
	1.3 - Infrastrutture per i settori produttivi	111.197.358	102.951.982
	1.4 - Interventi di sostegno alle PMI	37.438.086	23.626.568
	1.5 - Società dell'informazione	21.269.756	21.269.756
Asse 2		72.123.659	67.700.000
Sostenibilità ambientale	2.1 - Difesa del suolo dal rischio idrogeologico	57.933.506	54.400.000
	2.2 - Tutela integrata delle risorse idriche	14.190.153	13.300.000
Asse 3		204.382.547	204.382.547
Accessibilità territoriale e mobilità integrata	3.1 - Viabilità regionale	156.382.547	161.382.547
	3.2 - Mobilità sostenibile	0	30.000.000
	3.3 - Sistema integrato portuale e aeroportuale	13.000.000	13.000.000
	Servizi su vie navigabili interne regionali	35.000.000	0
Asse 4		158.556.119	176.510.398
Valorizzazione delle risorse culturali e qualificazione dell'offerta turistica e commerciale	4.1 - Sostenibilità e competitività dell'offerta turistica e commerciale	45.343.213	63.297.492
	4.2 - Interventi di tutela, valorizzazione e promozione del patrimonio culturale	113.212.906	113.212.906
Asse 5		45.633.158	45.633.158
Servizi per l'infanzia, educazione e istruzione	5.1 - Servizi per l'infanzia e l'educazione non formale	45.633.158	45.633.158
Asse 6	Assistenza tecnica	25.146.160	11.232.103
Totale		757.308.000	757.308.000

Fonte: Programma attuativo regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate – PAR FAS 2007-2013 – versione novembre 2011

L'obiettivo generale viene declinato in più obiettivi specifici cui possono essere ricondotte le linee di azione che ne rappresentano il concreto percorso attuativo quali la messa in sicurezza delle strade regionali, riducendo le emissioni di inquinanti in atmosfera, fluidificando il traffico, riducendo l'incidentalità e migliorando la vivibilità dei centri urbani, la qualificazione dei servizi del trasporto pubblico per dare maggiore impulso alla mobilità sostenibile, l'integrazione dell'offerta stradale con quella portuale e aeroportuale.