

REGIONE TOSCANA

ALLEGATO D.1



PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA' (PRIIM)

**Dichiarazione di sintesi**  
*ALLEGATO 1*

# Osservazioni e controdeduzioni VAS

Firenze, Luglio 2013

**ISTRUTTORIA OSSERVAZIONI**

<b>Elenco</b>	<b>Ente/Associazione</b>
1	Autorità di Bacino Arno
2	Soprintendenza Siena e Grosseto
3	RT-Bacino di rilievo regionale Toscana Costa e Nord T
4	RT-Area di Coordinamento Pianificazione Territ. e Paes.
5	Provincia di Siena
6	Paolo Omoboni-Consigliere comunale Borgo S. Lorenzo
7	Comitato pendolari "Mugello, attaccati al treno"
8	Comune di Grosseto
9	RT-Ufficio tecnico del Genio Civile di Area Vasta Grosseto -Siena e Opere marittime
10	Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)
11	Autorità di Bacino Pilota del Fiume Serchio
12	Comune di Piombino
13	Provincia di Pistoia
14	Comune di Firenze
15	Unione Montana dei Comuni del Mugello
16	Camera di Commercio di Arezzo
17	Soprintendenza Firenze, Pistoia e Prato
18	Legambiente
19	ARPAT
20	Provincia di Arezzo
21	USL 11
22	USL 8 Arezzo
23	RT-Settore Energia, Tutela della Qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico e acustico
24	USL 9 Grosseto
25	USL 12 Viareggio
26	Comune di Arezzo
27	Comune di Collesalvetti
28	Comune di Vaglia

## **LEGENDA**

---

### **ACCOLTO/ PARZIALMENTE ACCOLTO**

si recepisce l'osservazione e si integra o aggiorna (eventualmente in modo parziale) la pertinente documentazione di piano (documento di piano, schede di quadro conoscitivo, cartografia). Le osservazioni che incidono sul Rapporto Ambientale sono state inserite all'interno della "Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale"

### **ACCOGLIBILE/ PARZIALMENTE ACCOGLIBILE**

l'osservazione può essere accolta (eventualmente in modo parziale), ma è pertinente alle successive fasi di attuazione del piano o di sviluppo progettuale degli interventi che costituiscono attuazione del piano.

### **GIA' PREVISTA**

l'osservazione concerne aspetti già presenti all'interno della documentazione di piano.

### **NON ACCOGLIBILE**

l'osservazione non può essere accolta in quanto non coerente agli obiettivi di piano o concernente aspetti che non sono oggetto del PRIIM, o che ai sensi delle disciplina regionale, non possono essere considerati nel PRIIM.

sintesi osservazioni		risposte
<b>Rapporto Ambientale - Rapporto con altri piani e programmi (par. 3.1)</b>		
<p>Tenendo conto del fatto che il PRIIM non definisce la esatta localizzazione degli interventi, si richiede che nella fase di definizione e progettazione degli interventi siano prese in esame le interazioni tra gli stessi e le previsioni degli strumenti di pianificazione e programmazione approvati dall'Autorità di Bacino, e sia verificata la compatibilità con le specifiche prescrizioni e norme.</p>	<p>Già prevista</p>	<p>Nell'ambito dell'analisi di coerenza del PRIIM con gli altri Piani e Programmi regionali <b>(par. 3.1 del Rapporto Ambientale)</b>, è stata valutata la coerenza del Piano rispetto ai Piani di Assetto Idrogeologico regionali prevedendo il requisito di compatibilità degli interventi rispetto alla programmazione ambientale pertinente, tra cui la pianificazione di bacino. Sono peraltro state previste <b>(par. 3.6 del Rapporto ambientale)</b>, specifiche misure di mitigazione volte a minimizzare il rischio idraulico e geomorfologico, tra cui è individuata la verifica di coerenza dei progetti con la pianificazione di settore.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

La Soprintendenza di Siena e Grosseto, preso atto del recepimento delle osservazioni espresse in sede di Fase Preliminare di VAS del PRIIM, identifica, al fine di esprimere un parere sulla compatibilità e sostenibilità nei diversi contesti paesaggistici, differenti ricadute per l'area appenninica (Siena) e la fascia costiera (Grosseto). Di conseguenza si identificano le problematiche comuni e specifiche dei due ambiti territoriali:

**Ricadute ambientali comuni alle provincia di Siena e Grosseto**

**Rapporto Ambientale - Rapporto con altri piani e programmi (par. 3.1)**

In relazione alla coerenza con il PIT, si evidenzia che gli intenti di "sviluppare la mobilità" e "rimettere in moto la città" perseguiti dal PRIIM presentano delle criticità da approfondire per le ricadute in tema di tutela del paesaggio e del patrimonio culturale. In particolare, in relazione all'ipotesi progettuale di recupero di antichi tracciati ferroviari dismessi si chiede di approfondire le analisi della sostenibilità e della compatibilità di tali ipotesi in relazione alle finalità e ai nuovi utilizzi (es. tronco secondario Empoli-Siena-Chiusi; Siena-Asciano-Monte Antico-Grosseto, tracciati dismessi legati all'attività mineraria).

Accolta

Gli interventi attuativi del PRIIM (in coerenza con la legge istitutiva n°55/2011, che prevede all'art.5 "Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il piano di indirizzo territoriale (PIT)") dovranno essere sviluppati in coerenza con le disposizioni dell'art. 33 del L.R. 1/2005 e ss.mm.ii. che attribuisce al PIT il valore di Piano paesaggistico. Ciò è stato evidenziato anche nell'ambito dell'analisi di coerenza tra il PRIIM e l'Integrazione paesaggistica al PIT sviluppata nella **Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (cap. 2)**, dove si ribadisce la necessità che gli interventi di realizzazione e modifica delle infrastrutture ferroviarie debbano tener conto della disciplina paesaggistica del PIT.

**Rapporto Ambientale - Caratterizzazione dello stato dell'ambiente e sua evoluzione probabile (par. 3.2)**

In relazione alle problematiche inerenti il territorio, riferite in modo particolare al fenomeno dell'erosione del paesaggio circostante agli insediamenti dovuta al potenziamento della rete viaria, viene richiesta attenzione allo sviluppo della mobilità nelle Province di Siena e Grosseto, mirando a garantire i collegamenti richiesti dalla popolazione residente e dal flusso turistico, alterando il meno possibile il paesaggio attuale (particolarmente in relazione al contesto collinare e pedemontano)

Accolta

Gli interventi attuativi del PRIIM (in coerenza con la legge istitutiva n°55/2011, che prevede all'art.5 "Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il piano di indirizzo territoriale (PIT)") dovranno essere sviluppati in coerenza con le disposizioni dell'art. 33 del L.R. 1/2005 e ss.mm.ii. che attribuisce al PIT il valore di Piano paesaggistico. Ciò è stato evidenziato anche nell'ambito dell'analisi di coerenza tra il PRIIM e l'Integrazione paesaggistica al PIT sviluppata nella **Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (cap.2)**, dove si ribadisce la necessità che gli interventi di realizzazione e modifica delle infrastrutture viarie debbano tener conto della disciplina paesaggistica del PIT.

L'analisi dell'impatto sul paesaggio dovuto al potenziamento della rete viaria è stata sviluppata nella Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale (par. 4.2), prevedendo inoltre misure aggiuntive di mitigazione (par. 4.3) volte a minimizzare le trasformazioni permanenti di suolo, la frammentazione e la sottrazione di territorio, privilegiare il non interessamento di aree tutelate dal punto di vista paesaggistico ed il mantenimento e la tutela del paesaggio esistente.

sintesi osservazioni

risposte

Rapporto Ambientale - Misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente [...] (par. 3.6)		
<p><i>Salvaguardia della natura e della biodiversità : ambiente marino e costiero _ si suggerisce di attuare "tutte" le misure per la tutela delle aree di elevato valore naturalistico complessivo, derivato dalla presenza di habitat specie animali e vegetali di interesse comunitario</i></p>	<p>Accolta</p>	<p>Come specificato nel <b>Rapporto ambientale (cap. 4 "Elementi di valutazione di incidenza")</b>, "non risultando (...) possibile escludere a priori un coinvolgimento diretto delle aree SIC e ZPS nell'attuazione del PRIIM, è stato specificato che gli interventi debbano risultare coerenti con il contesto della pianificazione/programmazione ambientale pertinente in ambito locale, richiamando esplicitamente anche la necessità di operare una verifica di coerenza con gli obiettivi di conservazione delle aree Natura 2000. Qualora siano suscettibili di produrre effetti su SIC o ZPS, gli interventi in attuazione del PRIIM dovranno essere corredati, nei casi previsti dalle normative vigenti, della Valutazione di Incidenza di cui alla L.R. 10/2010". Inoltre, nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale (par. 4.3)</b> sono state previste ulteriori misure di mitigazione volte alla tutela di biodiversità, flora e fauna, prevedendo peraltro che nella fase progettuale costituiscano elemento di preferenza percorsi e corridoi che non interessano SIC e siti tutelati.</p>
<p><i>Salvaguardia della natura e della biodiversità : aree rurali o di interesse agroforestale _ si suggerisce di considerare un Piano di salvaguardia delle strade bianche (viabilità storica poderale) finalizzato a itinerari turistici e naturalistici, e di rilevare nell'ambito delle ricadute progettuali di adeguamenti previsti per la rete stradale attuale le possibili interferenze con questa maglia di collegamenti storici</i></p>	<p>Accolta</p>	<p>Nell'ambito della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> è stata inserita tra le misure aggiuntive di mitigazione (<b>par. 4.3</b>) la previsione secondo cui le soluzioni progettuali debbano limitare le possibili interferenze con la viabilità storica poderale.</p>
<p><i>Salvaguardia dei beni storico artistici, archeologici, paesaggistici e del patrimonio culturale _ si suggerisce di adottare interventi di ingegneria naturalistica, al fine di migliorare l'integrazione delle opere nel contesto paesaggistico</i></p>	<p>Accolta</p>	<p>Tali interventi sono già stati previsti all'interno del <b>Rapporto Ambientale</b> tra le misure per impedire ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente (<b>par. 4.6</b>) quale indirizzo preferenziale nell'ambito dei "rischi naturali e antropogenici", pur presentando effetti positivi anche su altri aspetti ambientali quali, ad esempio, un migliore inserimento delle opere in contesti delicati per la tutela del paesaggio. Nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> è stato inoltre ribadito tra le misure di mitigazione (<b>par. 4.3</b>) il criterio preferenziale di applicazione di tecniche di ingegneria naturalistica.</p>

sintesi osservazioni

risposte

Ricadute ambientali area provincia di Siena	
Documento di Piano - Obiettivi di piano (cap. 6)	
<p>In relazione all'obiettivo "Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali" (1.1) si fa presente con riferimento ai collegamenti SS73 e SS326 che nel caso di un eventuale intervento di adeguamento del tronco viario di Siena (attraverso allargamento o rettifiche al tracciato) si possono riscontrare ricadute sul paesaggio (in particolare in aree di elevato valore paesaggistico quali Val di Chiana e Chianti).</p>	<p>Accolta</p> <p>Gli interventi attuativi del PRIIM (come prevede la stessa legge istitutiva) dovranno essere sviluppati in coerenza con le disposizioni dell'art. 33 del L.R. 1/2005 e ss.mm.ii. che attribuisce al PIT il valore di Piano paesaggistico. Ciò è stato evidenziato anche nell'ambito dell'analisi di coerenza tra il PRIIM e l'Integrazione paesaggistica al PIT sviluppata nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (cap.2)</b>, dove si ribadisce la necessità che gli interventi di realizzazione e modifica delle infrastrutture viarie debbano tener conto della disciplina paesaggistica del PIT. L'analisi dell'impatto sul paesaggio dovuto al potenziamento della rete viaria è stata sviluppata nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale (par. 4.2)</b>, prevedendo inoltre misure aggiuntive di mitigazione (<b>par. 4.3</b>) volte a minimizzare le trasformazioni permanenti di suolo, la frammentazione e la sottrazione di territorio, privilegiare il non interessamento di aree tutelate dal punto di vista paesaggistico ed il mantenimento e la tutela del paesaggio esistente.</p>
<p>In relazione all'obiettivo "Potenziamento dei collegamenti ferroviari "all'ipotesi " (1.2) l'eventuale nuova costruzione di tracciati o adeguamenti degli esistenti può presentare ricadute sul paesaggio. Inoltre l'ipotesi di velocizzazione dei servizi ferroviari attuali deve essere valutata in relazione alle stato delle attuali linee, valutando la compatibilità con il contesto paesaggistico (per gli ambiti di eccezionale valore paesaggistico quali Val d'Orcia - sito UNESCO- e Chianti non si ritiene possibile prevedere nuove linee ma solo il miglioramento dei collegamenti stradali esistenti e il potenziamento del TPL su gomma)</p>	<p>Accolta</p> <p>Gli interventi attuativi del PRIIM (come prevede la stessa legge istitutiva) dovranno comunque essere sviluppati in coerenza con le disposizioni dell'art. 33 del L.R. 1/2005 e ss.mm.ii. che attribuisce al PIT il valore di Piano paesaggistico. Ciò è stato evidenziato anche nell'ambito dell'analisi di coerenza tra il PRIIM e l'Integrazione paesaggistica al PIT sviluppata nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (cap. 2)</b>, dove si ribadisce la necessità che gli interventi di realizzazione e modifica delle infrastrutture ferroviarie debbano tener conto della disciplina paesaggistica del PIT. L'analisi dell'impatto sul paesaggio dovuto al potenziamento della rete ferroviaria è stata peraltro effettuata all'interno del Rapporto ambientale e successivamente sviluppata nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale (par. 4.2)</b>, prevedendo inoltre misure aggiuntive di mitigazione (<b>par. 4.3</b>) volte a minimizzare le trasformazioni permanenti di suolo, la frammentazione e la sottrazione di territorio, privilegiare il non interessamento di aree tutelate dal punto di vista paesaggistico ed il mantenimento e la tutela del paesaggio esistente.</p>

sintesi osservazioni

risposte

Ricadute ambientali area province di Grosseto

Scheda di Quadro Conoscitivo B8 "La rete dei porti Toscani"

All'interno del piano sono stati individuati i "porti di interesse regionale con funzioni commerciali": tali porti sono in aree a tutela paesaggistica (art 136 e art. 142 lett. a) d. parte III del Dlgs 42/04). In conformità dei tavoli di coopianificazione del PIT, si identifica quindi l'ampliamento/la trasformazione dei porti come un potenziale rischio per il paesaggio; di conseguenza si richiamano specifiche misure di salvaguardia a tutela del paesaggio (tutelare le balze rocciose caratteristiche di alcune parti della costa; tutelare il mosaico ambientale e i livelli di naturalità del promontorio e delle piccole isole; riconoscere i centri e nuclei storici limitrofi ai porti, il relativo intorno territoriale e il sistema portuale; riconoscere le aree a terra e a mare non compatibili con ampliamento portuale; orientare gli interventi verso la conservazione e il ripristino dei caratteri storici garantendo la migliore integrazione tra contesti urbani e aree portuali; garantire la migliore accessibilità alle aree portuali, contenendo impermeabilizzazione dei suoli)

Accolta

Gli interventi attuativi del PRIIM (come prevede la stessa legge istitutiva), dovranno essere sviluppati in coerenza con le disposizioni dell'art. 33 del L.R. 1/2005 e ss.mm.ii. che attribuisce al PIT il valore di Piano paesaggistico.  
 Come specificato nell'analisi di coerenza del PRIIM con l'Integrazione paesaggistica del PIT sviluppata all'interno della **Nota Aggiuntiva al Rapporto Ambientale (cap. 2)**, al fine di evitare possibili impatti sul paesaggio, gli interventi attuativi del PRIIM, compresi quelli portuali, dovranno tener conto della disciplina paesaggistica del PIT, degli obiettivi e delle azioni delle schede di paesaggio e delle specifiche direttive, prescrizioni e misure di salvaguardia volte a favorire la migliore integrazione paesaggistica degli interventi.

Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade e strade di interesse statale"; il corridoio Tirrenico (cap 5.1)

In osservazione agli aspetti inerenti di vincolo, di impatto e di qualità inerenti il corridoio tirrenico, viene inoltrato il contributo / parere espresso in sede di procedura di "VIA speciale" per il corridoio Tirrenico nel Marzo e Giugno 2012.

Già prevista

Il PRIIM ha tenuto conto di questi elementi avendo acquisito nel **Documento di Piano** e nella **Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade e Strade di Interesse statale"** gli esiti della Delibera 225 del 20/03/2012 e della Delibera 247 del 02/04/2012, successivamente confermata con Delibera 546 del 21/06/2012, che hanno espresso parere con prescrizioni sulla VIA e sull'intesa per la localizzazione dell'opera.



**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto Ambientale		
Per gli interventi previsti in aree a pericolosità idraulica elevata e molto elevata, o pericolosità geomorfologica elevata e molto elevata, si dovrà rispettare quanto previsto dalle norme del PAI.	già prevista	Nell'ambito dell'analisi di coerenza del PRIIM con gli altri Piani e Programmi regionali ( <b>cap.1 del Rapporto Ambientale</b> ), è stata valutata la coerenza del Piano rispetto ai Piani di Assetto Idrogeologico regionali prevedendo il requisito di compatibilità degli interventi rispetto alla programmazione ambientale pertinente, tra cui la pianificazione di bacino.
Viene segnalata l'opportunità di inserire una cartografia inerente l'analisi delle aree e pericolosità idraulica e geomorfologica indicate nei PAI.	non accoglibile	L'osservazioni non risulta accoglibile in quanto, al momento attuale, risulta di difficile realizzazione sviluppare una cartografia di livello regionale relativa alla perimetrazione delle aree con pericolosità idraulica e geomorfologica, a causa dei disomogenei gradi di approfondimento tra le mappe di pericolosità sviluppate dalle singole autorità di bacino.
Per gli interventi che interessino le aree strategiche per interventi di prevenzione (ASIP), si dovrà rispettare quanto previsto dalle norme del PAI (art. 10).	già prevista	Nell'ambito dell'analisi di coerenza del PRIIM con gli altri Piani e Programmi regionali ( <b>par. 3.1 del Rapporto Ambientale</b> ), è stata valutata la coerenza del Piano rispetto ai Piani di Assetto Idrogeologico regionali, prevedendo il requisito di compatibilità degli interventi rispetto alla programmazione ambientale pertinente, tra cui la pianificazione di bacino (incluso l'art. 10 citato).
Ai fini di una corretta progettazione e manutenzione delle infrastrutture si richiama l'art. 19 del PAI vigente, che vieta il tombamento e la copertura dei corsi d'acqua e la riduzione della sezione idraulica di sicurezza.	già prevista	Nell'ambito dell'analisi di coerenza del PRIIM con gli altri Piani e Programmi regionali ( <b>par. 3.1 del Rapporto Ambientale</b> ), è stata valutata la coerenza del Piano rispetto ai Piani di Assetto Idrogeologico regionali, prevedendo il requisito di compatibilità degli interventi rispetto alla programmazione ambientale pertinente, tra cui la pianificazione di bacino (incluso l'art. 19 citato).
Ai fini della tutela dei corsi d'acqua si ricorda la recente LR 21/12 in materia di difesa dal rischio idraulico e tutela dei corsi d'acqua	Accolta	Si è provveduto ad integrare le misure di mitigazione prevedendo un riferimento alla L.R.21/12 ( <b>par. 4.3 della Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> ).

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Rapporto Ambientale**

Le previsioni di nuove infrastrutture ricadenti in aree soggette a vincolo paesaggistico devono tener conto dei contenuti delle schede di paesaggio allegate al PIT; occorre perciò prevedere indirizzi che consentano agli enti territoriali e ai soggetti attuatori di perseguire gli obiettivi di tutela e salvaguardia dei beni e dei valori riconosciuti dal PIT. Le previsioni del PRIIM dovranno essere valutate e coordinate ai fini del loro recepimento all'interno degli strumenti della pianificazione di livello provinciale e comunale secondo le procedure di cui alla L.R. 1/2005 e s.m.i.

Accolta

Gli interventi attuativi del PRIIM (in coerenza con la legge istitutiva n°55/2011, che prevede all'art.5 "Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il piano di indirizzo territoriale (PIT)") devono essere sviluppati in coerenza con le disposizioni dell'art. 33 del L.R. 1/2005 e ss.mm.ii. che attribuisce al PIT il valore di Piano paesaggistico. Al fine di evidenziare la coerenza tra le politiche infrastrutturali del PRIIM e le politiche paesaggistiche del PIT si è provveduto ad integrare nella **Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale** l'analisi di coerenza tra i Piani, ribadendo la necessità che gli interventi attuativi del PRIIM siano sviluppati in coerenza con le disposizioni del PIT.

sintesi osservazioni

risposte

**Documento di Piano - Azioni per la mobilità sostenibile (par. 7.3)**

Si richiede di integrare il progetto ciclostazioni con le stazioni ferroviarie individuate nel master plan della mobilità dolce della Provincia di Siena (Poggibonsi, Siena, Buonconvento e Chiusi), vista anche l'ubicazione delle stazioni di Siena, Buonconvento e Chiusi lungo la rete di interesse regionale, rispettivamente lungo il percorso della Via Francigena e all'inizio del Sentiero della Bonifica.

Accogliabile

La promozione delle ciclostazioni per l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico viene individuata all'interno dell'obiettivo specifico 3.3 del Piano. Il Protocollo d'intesa, sottoscritto in data 30 luglio 2009 tra Regione Toscana, FIAB e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, definisce l'attuazione di un progetto pilota per la realizzazione in Toscana di una rete di "Ciclostazioni". I progetti di ciclostazioni faranno quindi parte dei **Documenti Attuativi di Piano**, (in coerenza con la legge istitutiva n°55/2011, che prevede all'art.5 "Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il piano di indirizzo territoriale (PIT)", tenendo conto anche delle osservazioni presentate, tra cui le ciclostazioni in provincia di siena.

<b>sintesi osservazioni</b>		<b>risposte</b>
<b>Documento di Piano, Scheda di Quadro Conoscitivo B4 Ferrovie</b>		
<p>In relazione alla linea ferroviaria faentina e alla <i>Scheda F-FAEN-0001-ID59</i> all'interno della Scheda di Quadro Conoscitivo B4 Ferrovie, viene proposto di modificare la destinazione dei fondi presenti verso il potenziamento della linea con interventi che aumentino le tratte a doppio binario anziché prevedere ipotesi di interconnessione con la nuova linea AV/AC. Si richiede una modifica della scheda.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si evidenzia quanto segue:                      a) quanto previsto si rifà all'Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla Intesa generale quadro Governo - Regione Toscana del 16 giugno 2011                      b) La Regione Toscana ha già previsto stanziamenti finalizzati all'incremento del parco rotabile Diesel destinato al servizio regionale passeggeri e quindi anche alla linea Faentina.                      Evidenziato quanto sopra, è auspicabile estendere lo studio di fattibilità previsto nell'intesa generale quadro anche alla tratta storica della Faentina Firenze – Vaglia – Borgo San Lorenzo, per approfondire ed esplorare ulteriormente i possibili interventi per la riqualificazione dell'intera linea Faentina, adeguando in tal senso anche la proposta di PRIIM.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di Piano, Scheda di Quadro Conoscitivo B4 Ferrovie</b>	
<p>In relazione alla linea ferroviaria faentina, viene chiesto di modificare la declaratoria in linea "Faentina" Faenza-Marradi-Borgo S. Lorenzo-Vaglia-Firenze</p>	<p>Accolta                      L'osservazione è stata recepita attraverso l'aggiornamento del <b>Documento di Piano</b> e della <i>Scheda F-FAEN-0001-ID59</i> nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie"</b>. L'aggiornamento è stato effettuato in coerenza con il Prospetto Informativo della Rete (P.I.R.), documento che regola i rapporti con tutti i soggetti interessati a richiedere capacità, in termini generali e in termini di tracce orarie e che individua la classificazione della rete</p>
<p>In relazione alla stessa linea, viene chiesto che i finanziamenti destinati alla riqualificazione siano impiegati per il miglioramento del trasporto passeggeri, e non vengano dirottati verso altre finalità quali il trasporto merci, in particolare della linea "Faenza-Marradi-Borgo S. Lorenzo-Vaglia-Firenze".                      Viene infine proposto di indirizzare i finanziamenti in un progetto di potenziamento della linea faentina con interventi che aumentino ad esempio le tratte a doppio binario e l'installazione di scaldiglie sugli scambi di tutto il tratto, comprendendo perciò anche i tratti nei comuni di Firenze, Fiesole e Vaglia. Aggiornare la scheda relativa alla linea ferroviaria faentina (Scheda F-FAEN-0001-ID59 della Scheda B4 Ferrovie).</p>	<p>Accolta                      Si evidenzia quanto segue:                      a) quanto previsto dal PRIIM si rifà all'Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla Intesa generale quadro Governo - Regione Toscana del 16 giugno 2011                      b) La Regione Toscana ha già previsto stanziamenti finalizzati all'incremento del parco rotabile Diesel destinato al servizio regionale passeggeri e quindi anche alla linea Faentina.                      Evidenziato quanto sopra, è auspicabile estendere lo studio di fattibilità previsto nell'intesa generale quadro anche alla tratta storica della Faentina Firenze – Vaglia – Borgo San Lorenzo, per approfondire ed esplorare ulteriormente i possibili interventi per la riqualificazione dell'intera linea Faentina, adeguando in tal senso anche la proposta di PRIIM.</p>

sintesi osservazioni

risposte

Rapporto Ambientale		
Si segnala che gli interventi progettuali conseguenti alla programmazione del PRIIM dovranno essere coerenti con il Piano Comunale di Classificazione Acustica.	accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> . Si evidenziano in particolare le azioni di mitigazione di cui al <b>par. 4.3</b> , associate all'inquinamento acustico.
In relazione al sistema di monitoraggio presente nel R.A, si suggerisce di esplicitare alcuni aspetti quali la coerenza degli indicatori del monitoraggio ambientale del PRIIM con gli indicatori del reporting ambientale regionale, le modalità di attuazione del monitoraggio e le risorse necessarie, i ruoli e le responsabilità dei soggetti coinvolti.	accolta	Il sistema di monitoraggio ambientale è stato descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), esplicitando le relazioni con i sistemi di monitoraggio regionale esistenti, i tempi ed i soggetti coinvolti ed il set di indicatori previsti, con relative fonti e report di riferimento.
Nell'ambito delle valutazioni del Rapporto Ambientale, dovrebbero essere considerate anche le aree interessate da fenomeni naturali di sprofondamento.	accolta	Si rinvia al <b>capitolo 3</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> . Si evidenzia in particolare l'inserimento nel sotto paragrafo relativo alle aree ad alta criticità idrogeologica delle aree interessate da fenomeni naturali di sprofondamento.
Scheda di Quadro conoscitivo B7 Il sistema aeroportuale toscano"		
Si segnala la necessità di adeguamento della viabilità di accesso all'aeroporto Baccarini di Grosseto (scalo civile), di collegamento tra la città e lo scalo aeroportuale, in relazione alle problematiche di traffico intenso attualmente riscontrate.	accolta	La necessità di adeguamento dell'accessibilità agli aeroporti è stata riportata nel <b>Documento di Piano</b> all'interno del <b>Quadro Conoscitivo (par 4.1.3 "Il sistema aeroportuale")</b> e nella <b>Scheda di Quadro conoscitivo B7 "Il sistema aeroportuale toscano"</b> .
Scheda di Quadro conoscitivo B5 "Autostrade e Strade di Interesse statale".		
In relazione al completamento a tipologia autostradale del Corridoio Tirrenico, vengono evidenziate alcune criticità in relazione alle previste complanari, evidenziando la necessità di adeguare le dimensioni per supportare i traffici indotti e devianti. Tale problematica è stata evidenziata dal Comune di Grosseto in precedenti pareri relativi al progetto autostradale stesso.	già prevista	Il PRIIM ha tenuto conto di questi elementi avendo acquisito nel <b>Documento di Piano</b> e nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade e Strade di Interesse statale"</b> gli esiti della Delibera 247 del 02/04/2012, successivamente confermata con Delibera 546 del 21/06/2012, che ha espresso parere favorevole con prescrizioni all'intesa per la localizzazione dell'opera. In merito all'adeguamento della viabilità complanare, verrà verificata la rispondenza a quanto prescritto nelle successive fasi progettuali.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

L'UTGC nel parere conferma quanto osservato nel precedente contributo del gennaio 2012.

<b>Rapporto Ambientale - Rapporto con altri piani e programmi (par. 3.1)</b>	
Per il territorio provinciale di riferimento, nell'analisi della coerenza esterna il Piano dovrebbe prendere in considerazione i PAI, nonché gli strumenti urbanistici comunali generali, con particolare riferimento alle pericolosità individuate dalle indagini geologico tecniche	già previsto Nell'ambito dell'analisi di coerenza del PRIIM con gli altri Piani e Programmi regionali ( <b>par. 3.1 del Rapporto Ambientale</b> ), è stata valutata la coerenza del Piano rispetto ai Piani di Assetto Idrogeologico regionali, prevedendo il requisito di compatibilità degli interventi rispetto alla programmazione ambientale pertinente in ambito locale, tra cui la pianificazione di bacino.
<b>Rapporto Ambientale</b>	
In merito alla tutela dei corsi d'acqua, il Piano dovrebbe considerare quanto previsto dal PIT (art. 36 "Lo Statuto del territorio toscano -misure generali di salvaguardia") e dalle norme di polizia idraulica (RD 523/1904 e LR 21/12)	accolta All'interno della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (par. 4.3)</b> , è stato inserito tra le misure aggiuntive di mitigazione volte a tutelare la risorsa idrica un richiamo alle normative citate. Per quanto riguarda la coerenza con la disciplina del PIT, la necessità che gli interventi attuativi del PRIIM siano sviluppati in coerenza con le disposizioni del PIT è richiamata nell'analisi di coerenza tra i due Piani contenuta nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Il Piano dovrà tenere conto delle concessioni termali attualmente esistenti e in particolar modo delle norme applicate alle aree di salvaguardia (art. 18 L.R. 38/04)	accolta All'interno della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (par. 4.3)</b> , è stato inserito tra le misure aggiuntive di mitigazione un richiamo alla normativa citata.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Documento di Piano - Politiche comunitarie in materia di trasporti e infrastrutture (par. 2.1.1)**

Viene richiesto di inserire la recente risoluzione del Parlamento Europeo all'interno della quale viene invitata la Commissione e gli Stati membri a considerare la rete Eurovelo come opportunità per promuovere le reti infrastrutturali ciclabili di tipo transfrontaliero, che favoriscono mobilità e turismo sostenibili; inoltre viene richiesto di includere il recente emendamento al regolamento sulle Reti TEN-T che prevede l'inclusione nelle opere di ingegneria civile, tra cui ponti e gallerie, di infrastrutture per la mobilità ciclistica di lunga percorrenza. La Toscana è infatti attraversata da due itinerari della rete Eurovelo: EV5-Via Francigena e EV7 - Ciclopista del sole (itinerario centrale e variante tirrenica).

Accolta

L'osservazione è stata accolta, modificando il **Documento di Piano par. 2.1.1** (Politiche comunitarie in materia di trasporti e infrastrutture"), con un riferimento alla mobilità ciclistica di lunga percorrenza.

**Documento di Piano - Comportamenti e percezioni della mobilità delle persone (cap 3.2.2)**

In relazione all'ambiente urbano, viene richiesto che il PRIIM promuova lo sviluppo di ciclostazioni e una maggiore attenzione verso l'integrazione tra reti ciclabili e reti del trasporto pubblico e nella gestione del "trasporto biciclette" sui mezzi pubblici.

Già prevista

Tra gli obiettivi specifici individuati dal Piano, all'interno del **Documento di Piano**, l'obiettivo 3.3 "Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto" definisce la rete per la mobilità ciclabile di interesse regionale e promuove le ciclostazioni per l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico. Il Protocollo d'intesa, sottoscritto in data 30 luglio 2009 tra Regione Toscana, FIAB e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, definirà l'attuazione di un progetto pilota per la realizzazione in Toscana di una rete di "Ciclostazioni". Attraverso il medesimo obiettivo specifico, il Piano promuove la ciclomobilità urbana attraverso l'incremento e la ricucitura della rete esistente, la sua messa in sicurezza ed il collegamento con il sistema del trasporto pubblico.



sintesi osservazioni		risposte
<b>Documento di Piano - Sistemi per la mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano (par. 4.1.7)</b>		
Nell'ottica del perseguimento di una mobilità sempre più sostenibile e per favorire l'intermodalità, viene richiesto lo sviluppo sistematico della rete ciclabile in stretta connessione, anche a livello pianificatorio, con le infrastrutture stradali e del TPL esistenti o programmate. Viene proposto di inserire nella classificazione della rete ciclabile di interesse regionale anche <i>le ciclopiste di corredo alle infrastrutture per trasporto pubblico</i> .	Accolta	La necessità di sviluppare sistematicamente la rete ciclabile a corredo delle infrastrutture per il trasporto pubblico è stata inserita al <b>par. 7.3 Azioni per la mobilità sostenibile</b> tra le azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano.
Come previsto dalla LR 27/2012, si richiede di inserire al termine del paragrafo una nota che riguardi la priorità del recupero delle ferrovie dismesse nei tracciati del "trammino Pisa Calambrone", della ferrovie ex-pontremolese, Arezzo-Sansepolcro, Ferrovia Follonica-Massa Marittima e della loro connessione al sistema ciclabile di scala regionale.	Accoglibile	In coerenza con quanto enunciato dall'articolo 3 della LR 27/12, all'interno del <b>Documento di Piano</b> , attraverso l'obbiettivo specifico 3.3, la riconversione delle ferrovie dismesse viene trattata quale indirizzo della programmazione regionale. Tale indirizzo è stato recepito anche al par. 7.3 "Azioni per la mobilità sostenibile" tra le azioni per la mobilità ciclabile in ambito extraurbano. L'ipotesi di riconversione vanno definite mediante accordo di pianificazione ex articolo 21 della l.r. 1/2005, fermo restando le verifiche di cui all'articolo 9 del PIT.
In merito alla classificazione della Rete regionale, viene richiesta una modifica al testo del paragrafo: il tracciato della Ciclopista Tirrenica dovrebbe essere modificato come <i>in corso di definizione</i> e della Francigena <i>definito</i> .	Accolta	L'osservazione sulla Ciclopista Francigena è stata accolta nel Documento di Piano all'interno del <b>Quadro conoscitivo par. 4.1.7</b> ("Sistemi per la mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano. Infrastrutture per la mobilità ciclabile"). Per la ciclopista Tirrenica non esistono al momento studi regionali in atto, in tal senso il tracciato risulta da definire.

sintesi osservazioni	risposte	
<b>Documento di Piano - Obiettivi generali (par. 6.1),</b> Si propone la modifica del testo con l'inserimento di:		
a) l'incentivazione della mobilità ciclistica tra le finalità principali dalla legge di istituzione del piano;	Non Accoglibile	La modifica al testo riguarda la LR 55/2011 e non il Piano. Pertanto non può essere accolta in questa sede.
b) all'interno del primo obiettivo strategico un richiamo al completamento e adeguamento del tratto toscano della rete europea Eurovelo.	Accoglibile	Gli interventi relativi allo sviluppo della mobilità ciclabile, anche di lunga percorrenza, sono ricompresi nell'obiettivo generale 3 "Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria". Nella eventualità in cui i progetti della rete Eurovelo siano coerenti con la programmazione della Regione Toscana questi possono beneficiare delle azioni di piano.
c) all'interno del secondo obiettivo strategico un richiamo al garantire il trasporto delle biciclette, possibilmente gratuito o con agevolazioni, su TPL e tramvie. Si richiedono inoltre agevolazioni più significative.	Accolta	L'opzione di trasporto della bici al seguito alle condizioni agevolate nelle fasce orarie non di punta, già previsto esplicitamente a partire dall'attuale contratto Regione Toscana - Trenitalia (2009), risponde alla opportunità di facilitare l'utilizzo della bici a bordo come mezzo intermodale, senza generare situazioni critiche a causa dell'affollamento comune a tutti i treni delle ore di punta. La previsione contrattuale, venne a suo tempo fortemente richiesta, discussa e condivisa con la FIAB Toscana. Un riferimento alla promozione del trasporto delle biciclette su treno è stato evidenziato nel <b>Documento di Piano</b> , al par. 6.2 (obiettivi specifici 2.2 e 3.3).

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>d) all'interno del terzo obiettivo strategico una maggiore attenzione alla sicurezza stradale (principi della "visione zero").</p>	<p>Accolta</p>	<p>Tra gli strumenti adottati in attuazione di Vision Zero per il raggiungimento dei suoi obiettivi, possiamo identificare le azioni e misure promosse dalla Regione Toscana anche in attuazione del PNSS: la creazione di percorsi e corsie preferenziali, le misure di regolamentazione del traffico, la creazione di percorsi protetti e riservati, la creazione di rotonde, la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli, la creazione di zone a 30 Km/h, la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale, la creazione di reti di piste ciclabili protette a supporto della mobilità quotidiana, il miglioramento della fruibilità per pedoni e ciclisti etc.          Quale intervento prioritario strategico per la viabilità di interesse regionale, il Piano ha previsto il miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla viabilità con più incidenti stradali, intervenendo sui punti critici. Inoltre tra le misure aggiuntive di mitigazione inserite dalla <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> è stato inserito un richiamo alle amministrazioni locali competenti a tenere in estrema considerazione la previsione di aree con limite di velocità pari a 30 km/h, in quanto azione che può determinare impatti positivi significativi sulla componente salute umana, costituisca elemento da tenere in estrema considerazione per le competenti amministrazioni locali.</p>
<p>e) all'interno del quinto obiettivo strategico aspetti di promozione all'educazione stradale e ambientale orientata all'uso della bicicletta, in ambito scolastico e tra i dipendenti privati e della pubblica amministrazione.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Tali ambiti sono ricompresi all'interno del Documento di piano all'interno del terzo obiettivo generale "Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria". Inoltre sono stati ricompresi al par. 7.3 "azioni per la mobilità sostenibile", sottocapitolo "azioni per la sicurezza stradale".</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Documento di Piano - Obiettivi specifici (par. 6.2 )**

Si propone la modifica del testo con l'inserimento di:

a) all'interno nell'obiettivo specifico 2.2 un riferimento alle ciclostazioni e al trasporto delle biciclette su treno, per esempio prevedendo la possibilità di forme di abbonamento;

Accolta

L'argomento delle ciclostazioni è già ricompreso nel **Documento di Piano** all'interno dell'obiettivo specifico 3.3 "Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto". Nello stesso obiettivo e nell'obiettivo 2.2 è stato inserito un riferimento al trasporto delle biciclette su treno. Per viaggiare con la bicicletta sui treni regionali in Toscana è oggi necessario:  
 a) nelle fasce pendolari acquistare il titolo apposito di viaggio, valido per l'intera giornata; b) nelle fasce orarie 9.00 - 16.00, 19.00 - 24.00, acquistare un titolo di viaggio corrispondente al primo scaglione chilometrico valido per l'intera giornata nelle stesse fasce orarie. Per viaggiare nelle medesime fasce orarie si può acquistare un abbonamento mensile corrispondente al primo scaglione chilometrico.  
 L'opzione di trasporto della bici al seguito alle condizioni agevolate nelle fasce orarie non di punta, già previsto esplicitamente a partire dall'attuale contratto Regione Toscana - Trenitalia (2009), risponde alla opportunità di facilitare l'utilizzo della bici a bordo come mezzo intermodale, senza generare situazioni critiche a causa dell'affollamento comune a tutti i treni delle ore di punta. La previsione contrattuale, venne a suo tempo fortemente richiesta, discussa e condivisa con la FIAB Toscana.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>b) all'interno dell'obiettivo specifico 2.3 l'uso della bicicletta complementare al TPL in aree a domanda debole per percorsi inferiori a 5 km in pianura;</p>	<p>Accolta</p>	<p>Il PRIIM promuove la mobilità ciclabile quale modalità di trasporto sostenibile, sia nei centri urbani che nelle aree extraurbane, e la sua integrazione con le altre modalità di trasporto, quali il TPL. Nelle aree a domanda debole esso può quindi rappresentare una modalità complementare al TPL; tale uso va in ogni caso associato a percorsi protetti, a garanzie della sicurezza dell'utenza. Il riferimento alla mobilità ciclabile è stato evidenziato nel <b>Documento di Piano</b>, cap. 6.2, con riferimento all'obiettivo specifico 2.3.</p>
<p>c) all'interno dell'obiettivo specifico 3.1 il finanziamento di Piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica sia nella fase di progettazione che di realizzazione</p>	<p>Accolta</p>	<p>L'osservazione viene accolta nel <b>Documento di Piano</b> all'interno dell'<b>obbiettivo specifico 3.1</b>, richiamando quanto inserito al capitolo 7.3, e inserendo al termine dell'obbiettivo specifico la frase " <i>come previsto dalla L.R. 27/2012, l'incentivazione, anche tramite specifici stanziamenti di bilancio, di finanziamenti regionali per la redazione di piani per la mobilità ciclabile, in coerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale e atti di governo del territorio.</i>"</p>
<p>d) all'interno dell'obiettivo specifico 3.3 tra gli indirizzi da recepire all'interno della pianificazione locale lo sviluppo di una rete di ciclosuperstrade nelle conurbazioni urbane dense</p>	<p>Accolta</p>	<p>L'osservazione viene accolta nel <b>Documento di Piano</b> all'obbiettivo specifico 3.3, con un riferimento, nelle conurbazioni urbane dense, ad assi caratterizzati da elevata qualità dell'infrastruttura e adeguate caratteristiche plano-altimetriche, atti a garantire marcia a velocità sostenuta e costante su tratte significative.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di Piano - Azioni per la mobilità sostenibile (par. 7.3)</b>		
Si propone di inserire tra le opere chiave comprese nel piano, relative alla mobilità ciclabile, alcuni tratti del tracciato ciclabile della Via Francigena e della Ciclopista Tirrenica: per la Via Francigena il recupero della ex ferrovia pontremolese e la realizzazione dell'itinerario ciclabile Poggibonsi -Buonconvento; per la Ciclopista Tirrenica l'attraversamento ciclopedonale alla foce dell'Ombrone e del nodo periportuale Calambrone-Livorno.	Accoglibile	Si rinvia l'identificazione degli obiettivi relativi relative alle singole tratte degli itinerari di interesse regionale ai Documenti Attuativi di Piano,
Si ritiene che debba essere inserito un riferimento al garantire il completamento delle due ciclostazioni in costruzione, il finanziamento della progettazione per quelle per cui è stato completato lo studio di fattibilità e più in generale la realizzazione della rete regionale delle Ciclostazioni.	Accoglibile	La promozione delle ciclostazioni per l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico viene individuata all'interno dell'obbiettivo specifico 3.3 del Piano. Il Protocollo d'intesa, sottoscritto in data 30 luglio 2009 tra Regione Toscana, FIAB e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, definisce l'attuazione di un progetto pilota per la realizzazione in Toscana di una rete preliminare di "Ciclostazioni". Si rinvia ai <b>documenti attuativi di piano</b> per l'attuazione delle singole opere.
Per la realizzazione delle piste ciclabili, invece di utilizzare lo strumento del cofinanziamento, si ritiene che sia più efficace il sistema degli accordi di programma che accollano agli enti locali solo gli oneri di manutenzione delle infrastrutture realizzate.	Accoglibile	Si rinvia ai <b>Documenti Attuativi di Piano</b> la definizione di modalità e strumenti per la realizzazione degli interventi
In merito alle azioni per la mobilità urbana, si propone di aggiungere un riferimento ai finanziamenti a enti locali per la redazione e attuazione dei piani per la mobilità ciclistica, come previsto dalla LR 27/12.	Accolta	L'osservazione viene accolta nel <b>Documento di Piano par. 7.3</b> ("Azioni per la mobilità sostenibile" sotto paragrafo "azioni per la mobilità dolce e ciclabile") inserendo la frase <i>" in coerenza con gli stanziamenti di bilancio, sono previsti finanziamenti agli enti locali per la redazione e attuazione dei piani per la mobilità ciclistica come previsto dalla L.R. 27/2012."</i>
In merito alle azioni per la mobilità urbana, si propone un programma per la diffusione ed estensione delle zone 30 per ridurre l'incidentalità in ambito urbano	Accolta	Si rinvia ai contenuti del <b>capitolo 4 della Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> . Le zone 30 sono state previste all'interno del <b>Documento di Piano par. 7.3</b> "Azioni per la mobilità sostenibile".
In merito alle azioni per la mobilità urbana, si propone un programma per migliorare l'intermodalità bici TPL, attrezzando fermate e terminal bus	Accolta	L'osservazione è stata accolta, modificando il <b>Documento di Piano par. 7.3</b> ("Azioni per la mobilità sostenibile", sotto paragrafo "azioni per la mobilità ciclabile") con un riferimento all'intermodalità bici TPL.
In merito alle azioni per la mobilità urbana, si propone un programma per lo sviluppo di una rete di ciclosuperstrade nelle conurbazioni urbane dense	Accolta	L'osservazione è stata accolta, modificando il <b>Documento di Piano par. 7.3</b> ("Azioni per la mobilità sostenibile", sotto paragrafo "azioni per la mobilità ciclabile") con un riferimento alla rete di ciclosuperstrade nelle conurbazioni urbane dense.
In merito alle azioni per la mobilità urbana, si propone di inserire le infrastrutture e i servizi per la mobilità ciclistica nei progetti di infomobilità	Accolta	L'osservazione è stata accolta nel <b>Documento di Piano par. 7.5.1</b> (Azioni per l'innovazione tecnologica, la comunicazione e l'informazione) tra le azioni per l'innovazione tecnologica, la comunicazione e l'informazione.
In merito alle azioni per la mobilità urbana, si propone la modifica del testo inserendo la mobilità ciclistica nella frase <i>"Il Piano prevede il reperimento di fondi per l'infrastrutturazione della mobilità urbana a servizio del trasporto pubblico, della sosta e dell'intermodalità."</i>	Già prevista	Tra le "Azioni per la mobilità ciclabile" sono già previste azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano finalizzate al superamento delle attuali criticità, prioritariamente in riferimento a misure tese alla messa in sicurezza e all'interconnessione degli itinerari ciclabili da attuare mediante accordi o selezione a seguito di bandi.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Rapporto Ambientale - Possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente a seguito all'attuazione del PRIIM (par. 3.6)</b>		
<p>In relazione agli strumenti di pianificazione di competenza dell'Autorità di Bacino del Fiume Serchio quali il Piano di Bacino stralcio "assetto idrogeologico" (PAI) e relativo aggiornamento, il Piano di gestione delle Acque del distretto idrografico del fiume Serchio, il Piano di Bacino stralcio "Bilancio idrico del bacino del lago di Massacciucoli", in merito ad alcuni interventi infrastrutturali previsti nel PRIIM che hanno un diretto rapporto con elementi e aree ad alta fragilità ambientale e/o pericolosità, si chiede che il piano e il RA esplicitino che i progetti di maggior dettaglio delle infrastrutture siano sottoposti dagli enti competenti all'Autorità di Bacino per il rilascio del parere, ove questo sia previsto dai piani di bacino stessi o da altre norme.</p>	<p>Già Prevista</p>	<p>L'osservazione è già stata accolta in sede di <b>Rapporto Ambientale</b>, dove al <b>par. 3.6 "Possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente a seguito all'attuazione del PRIIM"</b> si precisa che <i>"Una particolare attenzione deve essere riservata alla realizzazione delle infrastrutture in contesti particolarmente sensibili dal punto di vista idraulico o geomorfologico, con particolare riferimento alle aree a rischio frana o inondazione. A tale proposito, risulta particolarmente utile una verifica preliminare della coerenza dei progetti con la relativa pianificazione di settore."</i></p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di Piano, Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade"</b>		
Viene rilevata una discordanza tra il tracciato della SS 398, di collegamento del porto di Piombino con la grande viabilità nazionale, già valutato in sede di VIA ed oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale da parte del MATTM (decreto n°7892 del 02/04/2012), e il tracciato presente nella scheda del Piano AS-CORTIRT0003-ID30. La soluzione proposta negli elaborati del PRIIM non viene ritenuta condivisibile.	Accolta	L'osservazione è stata accolta attraverso l'aggiornamento della scheda AS-CORTIR-T0003-ID30 nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade e strade di interesse statale"</b> .
<b>Documento di Piano, Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie"</b>		
Le previsioni del nuovo PRP di Piombino richiedono l'adeguamento e il potenziamento della linea ferroviaria Campiglia-Piombino-Porto. Al fine di riorganizzare il trasporto ferroviario Campiglia-Piombino-Porto è stato sottoscritto nel 2006 tra Comune di Piombino e Regione Toscana un protocollo di intesa "Riordino del sistema dell'accessibilità e dei trasporti e potenziamento dei servizi di trasporto nel sistema territoriale della Val di Cornia-Elba" prevedendo la redazione di uno studio di fattibilità tecnico -finanziaria. Inoltre il RU adottato nel 2012 ha previsto la dismissione dell'attuale stazione urbana e della stazioni sul porto, indicando un'unica stazione baricentrica. Si ritiene perciò indispensabile attivare le opportune verifiche per definire una programmazione condivisa.	Accoglibile	La Regione Toscana conferma la priorità dell'obiettivo della riorganizzazione e riqualificazione del servizio ferroviario che interessa il Comune di Piombino nel quadro più generale del riordino del sistema dell'accessibilità e dei trasporti nella Val di Cornia, obiettivo condiviso con gli Enti territoriali e l'Autorità portuale di Piombino attraverso la sottoscrizione di appositi protocolli d'intesa. L' approvazione della previsione concernente la dismissione o spostamento delle attuali stazioni ferroviarie necessita - come segnalato in sede di adozione del Regolamento Urbanistico comunale - del ricorso ad "accordo di pianificazione" ai sensi degli Artt. 21 e seg. della LR n. 1/2005. L' osservazione è "ACCOGLIBILE" previa sottoscrizione, in base ad uno studio di fattibilità, di specifico "accordo di pianificazione" ai sensi dell'art.21 della L.R. 1/2005 per la dismissione o spostamento delle attuali stazioni ferroviarie e dei relativi tracciati
<b>Documento di Piano, Scheda di Quadro Conoscitivo B10 "Mobilità sostenibile"</b>		
In merito alla mobilità ciclabile, il Comune ha già previsto e in parte attuato itinerari ciclabili lungo le aree naturali protette della costa; viene quindi richiesto un raccordo con la pianificazione regionale e la successiva progettazione attuativa.	Accoglibile	La Regione finanzia prioritariamente gli interventi relativi alla realizzazione della rete di interesse regionale delle piste ciclabili, a cui appartiene la Ciclopista Tirrenica, con tracciato ancora da definire. Gli interventi relativi alle piste ciclabili di interesse regionale sono approvati dai Comuni, previo parere in merito alla programmazione da parte della Regione e alla funzionalità nella rete da parte delle Province.



**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di piano - Azioni e criteri di finanziamento (par. 7.1) e quadro finanziario (par. 8), Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie"</b>	
In merito al potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca-Viareggio, viene chiesto di mantenere la divisione dell'opera in due lotti funzionali e confermare l'impegno della RT a promuovere la realizzazione di ambedue i lotti, individuandone le tempistiche	Accolta L'osservazione è stata recepita attraverso l'aggiornamento del <b>Quadro Finanziario Interventi (cap 8.1)</b> nel <b>Documento di Piano</b> , della <b>scheda F-PTLUVIA-0001-ID42</b> nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie"</b> .
In relazione all'intervento di realizzazione del sottopassaggio di Pistoia a servizio del 3° marciapiede e parcheggio scambiatore, viene richiesto lo stato attuale dell'opera e a cosa si riferisce l'importo di 5 milioni di euro inserito nel Quadro Finanziario dato che il sottopassaggio è stato realizzato, ma non sono state eseguite le opere che ne permettono lo sbocco sul lato sud della stazione.	Già previsto Il Sottopassaggio è stato adeguato e prolungato da RFI per permettere l'accessibilità al 3° marciapiede. Sono stati realizzati parzialmente i lavori che permettono l'accesso al parcheggio scambiatore, tale situazione è considerata dal PRIIM come stato attuale dell'opera. Rimane da completare il sottopassaggio in relazione all'intervento che sarà realizzato sull'area. Il costo sostenuto da RFI sulle parti finora realizzate ammonta a circa 4,2 milioni di euro.
Si osserva che l'intervento di collegamento ferroviario tra Campi-Prato-Pistoia, previsto in relazione alla linea ferroviaria Osmannoro-Campi Bisenzio, non è previsto all'interno del PTC della Provincia di Pistoia e per tale motivo considerato non prioritario. Dato che la linea Pistoia Firenze assolve già tale funzione di collegamento, viene richiesto di spostare il tracciato, non ancora definito nelle tempistiche e nei costi, più a sud, a servizio dei comuni di Agliana e Quarrata, innestandolo nella linea Pistoia-Firenze, presso Montale.	Accoglibile Si premette che il Piano ha valenza essenzialmente strategica e programmatica, come indicato dalla L.R. 55/2011 che ne determina l'istituzione. Ai sensi dell'articolo 5 della medesima legge, il PRIIM definisce infatti le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il piano di indirizzo territoriale (PIT) di cui all'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio). Il collegamento Campi B. - Prato - Pistoia rientra tra i corridoi prioritari da approfondire, come esplicitato dalla scheda F-CAMPOPT-0001-ID41 della Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie", il cui tracciato non è al momento definito. Di conseguenza viene preso atto dell'osservazione proposta che viene demandata ai documenti attuativi del piano.
<b>Documento di piano - azioni e criteri di finanziamento (cap. 7) e quadro finanziario (cap. 8), Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade e strade di interesse statale".</b>	
In merito alla Autostrada Firenze-Mare A11, tratta Firenze-Montecatini, viene chiesto di inserire in maniera prioritaria, rispetto anche alla realizzazione della terza corsia, la riorganizzazione dello svincolo autostradale A11 a Montecatini, già in fase di progettazione da parte di Società Autostrade e previsto dal PTC della provincia di Pistoia.	Accolta L'osservazione è stata recepita attraverso l'aggiornamento della <b>scheda AS-TERCOR-T0008-ID79</b> nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B5 "Autostrade e strade di interesse statale"</b> .

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Documento di piano - azioni e criteri di finanziamento (cap. 7) e quadro finanziario (cap. 8), Scheda di Quadro Conoscitivo B6 "Viabilità di interesse regionale".		
<p>Viene richiesto di inserire all'interno del Piano, in quanto considerato dalla provincia un obiettivo strategico da raggiungere nei prossimi anni, l'intervento di variante alla SR435 Lucchese nel comune di Chiesina Uzzanese, 3°lotto, come prosecuzione del 2°lotto dalla SP4 Traversa Valdinevole alla SP26 Camporcioni. Ciò permetterà di completare il collegamento in direzione est-ovest della Valdinievole L'intervento era già stato proposto in fase di predisposizione dell'aggiornamento 2011 del Programma pluriennale degli Investimenti sulla viabilità regionale, compreso nel protocollo d'intesa stipulato il 05/02/2010 e previsto nel PTCP.</p>	Accoglibile	<p>Viene preso atto della richiesta, demandando la verifica delle condizioni di fattibilità ai documenti attuativi del Piano.            Con DCR 55/2011 è stato stabilito che i criteri in base ai quali sono selezionate le proposte di intervento presentate dalle Province sono:            - compartecipazione economica da parte degli enti locali di almeno il 30%;            - cantierabilità del progetto (allo scopo di dare agli interventi la più rapida attuazione, sono ritenuti ammissibili gli interventi con livello di progettazione almeno preliminare e gli studi di fattibilità conformi urbanisticamente).</p>
<p>Viene richiesto di inserire all'interno del Piano, in quanto considerati dalla provincia un obiettivo strategico da raggiungere nei prossimi anni, gli interventi sulla viabilità mirati a risolvere la criticità del collegamento della Valdinievole con la Provincia di Lucca, attraverso il potenziamento della viabilità locale non idonea, ad integrazione del sistema presente di scorrimento attuato dalla provincia di Lucca e Pistoia.</p>	Accoglibile	<p>Viene preso atto della richiesta, demandando la verifica delle condizioni di fattibilità ai documenti attuativi del Piano.            Con DCR 55/2011 è stato stabilito che i criteri in base ai quali sono selezionate le proposte di intervento presentate dalle Province sono:            - compartecipazione economica da parte degli enti locali di almeno il 30%;            - cantierabilità del progetto (allo scopo di dare agli interventi la più rapida attuazione, sono ritenuti ammissibili gli interventi con livello di progettazione almeno preliminare e gli studi di fattibilità conformi urbanisticamente).</p>
<p>Viene richiesto di inserire all'interno del Piano, in quanto considerati dalla provincia un obiettivo strategico da raggiungere nei prossimi anni, il collegamento tra SS64 e la SR66 Signorino Pontepetri, per migliorare il collegamento tra Pistoia, San Marcello Pistoiese e l'Abetone, collegando anche le due strade montane.</p>	Accoglibile	<p>Viene preso atto della richiesta, demandando la verifica delle condizioni di fattibilità ai documenti attuativi del Piano.            Con DCR 55/2011 è stato stabilito che i criteri in base ai quali sono selezionate le proposte di intervento presentate dalle Province sono:            - compartecipazione economica da parte degli enti locali di almeno il 30%;            - cantierabilità del progetto (allo scopo di dare agli interventi la più rapida attuazione, sono ritenuti ammissibili gli interventi con livello di progettazione almeno preliminare e gli studi di fattibilità conformi urbanisticamente).</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Documento di piano - azioni e criteri di finanziamento (cap. 7) e quadro finanziario (cap. 8), Scheda di Quadro Conoscitivo B10 "Mobilità sostenibile".**

In merito alla mobilità ciclabile, viene richiesto di integrare:

- a) il sistema della rete toscana con un tracciato che colleghi Firenze, Prato e Pistoia da collegarsi con il tracciato ciclabile della Francigena ad altezza di Altopascio;
- b) le previsioni con le ciclostazioni poste nei Comuni di Montecatini Terme, Pescia e Buggiano, in analogia con il previsto "Piano della rete delle Ciclopiste della Valdinievole",

accoglibile

Nel **Documento di Piano** (Par. 4.1.7) è definita la rete per la mobilità ciclabile di interesse regionale, che prevede un itinerario di collegamento FI-BO, attualmente in fase di definizione. La classificazione regionale può essere integrata da una rete ciclabile di carattere locale.

In merito alla rete regionale delle ciclostazioni, la promozione delle ciclostazioni per l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico viene individuata nel **Documento di Piano** all'interno dell'obbiettivo specifico 3.3. Il Protocollo d'intesa, sottoscritto in data 30 luglio 2009 tra Regione Toscana, FIAB e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, definisce l'attuazione di un progetto pilota per la realizzazione in Toscana di una rete *preliminare* di "Ciclostazioni". I progetti di ciclostazioni faranno quindi parte dei documenti attuativi di piano, tenendo conto anche delle osservazioni presentate, tra cui le ciclostazioni in Provincia di Pistoia.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di piano e Quadro delle valutazioni (Trasporto Pubblico Locale), Scheda di Quadro Conoscitivo B11 "Offerta di Servizi".</b>	
In relazione alla carenza e incertezza delle risorse di esercizio, viene richiesto di esplicitare a) la ridefinizione del quadro di riferimento del PRIIM che influenza le stime di crescita; b) gli interventi alternativi previsti nello specifico del TPL; c) le procedure formalizzate di partecipazione e consultazione sia per la predisposizione della fase di monitoraggio che per l'individuazione dei criteri di ripartizione delle risorse di esercizio.	accolta Si è provveduto ad aggiornare all'interno del <b>Documento di Piano</b> lo scenario relativo all'analisi economica (cap. 3 ), oltre che alle schede di Quadro conoscitivo correlate, nonché il <b>Quadro delle risorse finanziarie</b> del Piano (cap. 8). Con riferimento alle procedure di partecipazione, consultazione, monitoraggio si precisa che esse sono disciplinate dalla L.R. 42/98 modificata dalla L.R. 65/2010 e che a tale scopo sono previste la Conferenza dei Servizi Minimi e la Conferenza Permanente del TPL.
Viene chiesta l'integrazione del PRIIM con la documentazione inviata alla RT in sede di Conferenza dei Servizi relativa alla quantificazione/qualificazione delle reti da mettere in gara (progetto BINARI) e alle risorse da assegnare con diverse modalità da parte delle EELL (reti deboli).	accoglibile La documentazione è in corso di acquisizione nell'ambito della realizzazione dell'Intesa assunta in Conferenza dei Servizi Minimi in data 25 maggio 2012.
Viene chiesto di evidenziare all'interno del PRIIM che la velocizzazione dei servizi ferroviari venga progettata in relazione agli aspetti della crisi economica sociale in atto, favorendo la connettività anche dei centri lungo le aste ferroviarie, evitando la chiusura delle piccole stazioni. Viene inoltre richiesto di evidenziare che gli adeguamenti infrastrutturali riguardino l'implementazione di un sistema di trasporti integrato e polivalente. Infine che si evidenzino come ogni progetto di velocizzazione ferroviaria preveda la procedura formale di consultazione locale (conferenze orarie), evidenziando anche il quadro completo delle risorse che richiede.	accolta Si è provveduto ad aggiornare il <b>Documento di Piano</b> nell'ambito del par. 6.2, obiettivo specifico 2.2.
Viene richiesta una analisi dei rapporti costi benefici finalizzata a identificare uno specifico piano di esercizio in relazione allo sviluppo del Servizio metropolitano tra Firenze e Pistoia, indicando anche la localizzazione dell'incremento ferroviario di 224 treni-giorno.	non accoglibile Si rimanda a quanto definito al citato punto 7.1 del PRIIM e all'Accordo per l'Aggiornamento delle opere relative al Nodo Ferroviario AV di Firenze previste negli accordi precedenti, sottoscritto fra Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze e RFI in data 3 Agosto 2011. In base allo stesso Accordo (art. 5) RFI, a conclusione del sottoattraversamento di Firenze, svilupperà, a seguito della definizione da parte della Regione e del Comune di Firenze dei livelli di servizio e della loro articolazione e perimetrazione, il modello di esercizio per il servizio ferroviario metropolitano.

sintesi osservazioni

risposte

Documento di Piano - Figura 4.10 (par. 4.1.7)		
Viene richiesto di sostituire la figura 4.10 con la tavola 09 del PS contenente le previsioni sullo sviluppo futuro del Sistema Tramviario Fiorentino	Accolta Parzialmen te	Nella <b>Scheda di quadro conoscitivo "Mobilità Sostenibile"</b> è stato inserito lo schema del futuro sistema tramviario comprendente anche il quadro delle possibili previsioni verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio di cui alla proposta di integrazione del Piano di indirizzo Territoriale
Documento di Piano - Quadro Finanziario Interventi (par. 8.1)		
Viene richiesto di inserire la previsione della linea 4 "Leopolda-Piagge" nel Quadro Finanziario Interventi, inserendo le specifiche: 1) Previsione fine lavori: da definire; 2) Importo in mln di € : Lotto A 49,552 - lotto B 45,325; 3) Intervento programmato 4) Fonte: Comune di Firenze (Studio di Fattibilità)	Accolta	E' stato aggiornato il <b>Documento di Piano - Quadro Finanziario Interventi (par. 8.1)</b> con gli esiti dello Studio di Fattibilità approvato con D.G.C. 2012/G/00360.
Scheda di Quadro conoscitivo B10 "Mobilità Sostenibile" - Mobilità sostenibile in ambito urbano e accessibilità (cap. 3)		
Viene richiesto di aggiornare la figura 3.1 con l'ultima corografia disponibile aggiornata al 05/10/2012 e modificare il testo con l'introduzione delle linee 3.2 e 4 del sistema tramviario fiorentino. Si chiede inoltre di inserire le schede sintetiche relative alle linee 3.2 e 4.	Accolta	E' stato aggiornato il testo nella <b>Scheda di Quadro conoscitivo "Mobilità Sostenibile" - Sistema tramviario fiorentino (cap. 3)</b> . sono inserite le schede relative alle linee 3.2 e 4 nella <b>Scheda di Quadro conoscitivo "Mobilità Sostenibile" - Interventi in corso o programmati (cap. 6)</b> . sono aggiornate le <b>Cartografie di sintesi C4 "Interventi infrastrutturali in Toscana" e C9 "Interventi infrastrutturali: mobilità sostenibile"</b> .

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Scheda di Quadro Conoscitivo B4 Ferrovie</b>	
<p>In relazione alla linea ferroviaria faentina, viene chiesto di modificare la declaratoria in linea "Faentina" Faenza-Marradi-Borgo S. Lorenzo-Firenze (via Vaglia) con derivazione per Pontassieve</p>	<p>Accolta                      L'osservazione è stata recepita attraverso l'aggiornamento del <b>Documento di Piano</b> e della <b>Scheda F-FAEN-0001-ID59</b> nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie"</b>.</p>
<p>In relazione alla linea ferroviaria faentina, si ritiene che l'intervento di riqualificazione da programmare debba prevedere il potenziamento di tutta la linea faentina con la realizzazione di aggiuntivi tratti di interscambio a doppio binario. Si ritiene invece non attuabile l'ipotesi di interconnessione con la linea AV/AC.</p>	<p>Accolta                      Si evidenzia quanto segue:                      a) quanto previsto dal PRIIM si rifà all'Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla Intesa generale quadro Governo - Regione Toscana del 16 giugno 2011                      b) La Regione Toscana ha già previsto stanziamenti finalizzati all'incremento del parco rotabile Diesel destinato al servizio regionale passeggeri e quindi anche alla linea Faentina.                      Evidenziato quanto sopra, è auspicabile estendere lo studio di fattibilità previsto nell'intesa generale quadro anche alla tratta storica della Faentina Firenze – Vaglia – Borgo San Lorenzo, per approfondire ed esplorare ulteriormente i possibili interventi per la riqualificazione dell'intera linea Faentina, adeguando in tal senso anche la proposta di PRIIM.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Documento di piano - Gli interporti (par. 4.1.5), Scheda di Quadro conoscitivo B8 "La rete dei porti toscani"**

A fronte dell'avanzato stato di realizzazione del centro intermodale di Arezzo, inserito negli Strumenti di Pianificazione Territoriale di cui all'art. 9 L.R. 1/2005, si chiede di integrare il sistema degli interporti, già presente all'interno del PRIIM, con il "centro intermodale di Arezzo per un sistema logistico integrato".

accoglibile parzialmente

Per l'inserimento nel PRIIM del "centro intermodale di Arezzo per un sistema logistico integrato", viene preso atto dell'osservazione proposta che viene demandata agli aggiornamenti di quadro conoscitivo degli scali merci.

**sintesi osservazioni**

**specifiche**

<b>Rapporto Ambientale - Caratterizzazione dello stato dell'ambiente e sua evoluzione probabile (par. 3.2)</b>		
<p>Si ritiene non esaustivo le considerazioni svolte in relazione all'ambiente e alla sua evoluzione in quanto non si fa riferimento allo stato attuale del patrimonio culturale e alle previsioni di tutela del piano paesaggistico;</p>	<p>Accoglibile</p>	<p>La valutazione del patrimonio culturale e paesaggistico della Toscana e relativi vincoli storico-artistici, archeologici, paesaggistici presenti sul territorio è contenuta al par. 3.3 del <b>Rapporto ambientale par. 3.3.4</b> ("Vincoli storico-artistici, archeologici, paesaggistici e patrimonio culturale della Toscana"); <b>par. 3.3.5</b> ("Ambiti di paesaggio del PIT"). Si rinviano quindi gli approfondimenti ai documenti attuativi di piano ed ai progetti degli interventi.</p>
<b>Rapporto Ambientale - Caratteristiche ambientali culturali e paesaggistiche [...] e problematiche ambientali esistenti (par. 3.3)</b>		
<p>Si ritiene non esaustiva la considerazione delle caratteristiche culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere interessate, in quanto sono stati descritti i principali interventi infrastrutturali previsti nel piano senza specificare l'esatta localizzazione</p>	<p>accoglibile</p>	<p>Si ricorda che il Piano, come previsto dalla sua legge istitutiva, ha valenza essenzialmente strategica e non costituisce la sede delle scelte localizzative degli interventi di natura infrastrutturale. Nell'ambito di tale presupposto è stata valutata la coerenza del PRIIM rispetto al PIT avente natura di Piano Paesaggistico ribadendo la necessità che la programmazione infrastrutturale e i successivi interventi siano coerenti con la pianificazione in materia di paesaggio dettata dal PIT. All'interno della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> sono stati inoltre esaminati in maniera approfondita i possibili impatti delle azioni anche con riferimento al patrimonio culturale e paesaggistico e sono state definite specifiche ulteriori misure di mitigazione relative al patrimonio culturale e paesaggistico stesso. Si rinvia quindi gli approfondimenti ai documenti attuativi e ai progetti degli interventi</p>



**sintesi osservazioni**

**specifiche**

**Rapporto Ambientale - Le ragioni della scelta delle alternative individuate (par. 3.7)**

Non si ritiene esaustiva la considerazione delle ragioni che hanno motivato la scelta delle alternative individuate e la descrizione di come è stata effettuata la valutazione, in quanto non vengono citati gli indicatori di sostenibilità paesaggistica e nemmeno quelli riferiti ai beni culturali.

accoglibile

La descrizione delle diverse alternative possibili e dell'analisi che ha portato alla scelta dell'alternativa di Piano ha tenuto conto delle diverse conseguenze di ciascuna in termini di costi sociali e ambientali, compreso il consumo di risorse naturali e l'occupazione di suolo. Specifici indicatori sono stati individuati invece per il sistema di monitoraggio, come descritto nella **Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (cap. 5)** e nel **Quadro delle valutazioni**; tali indicatori faranno riferimento a report e documenti della Regione e del sistema delle Agenzie, tra cui i Documenti di monitoraggio del PIT, da cui l'indicatore prioritario "Tasso di consumo di suolo per infrastrutture", che consentirà di monitorare l'impatto del PRIIM sul territorio. Specifici indicatori significativi e popolabili relativi al paesaggio potranno andare ad aggiungersi al set prioritario di indicatori nel corso di attuazione del piano.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>PRIM - Programmazione 2012-15 e quadro pianificatorio di lungo periodo</b>		
<p>In relazione alla natura di programmazione pluriennale del PRIM, viene proposto di porre l'accento su una "visione lunga" che vada oltre il mandato politico. In relazione a questo aspetto viene quindi proposto di:</p>		
<p>a) differenziare gli indicatori tra quelli "di realizzazione" (nel breve periodo) e "di risultato e impatto" (medio-lungo periodo), strutturando una road Map dei risultati.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Il sistema di monitoraggio del Piano è stato sviluppato nel <b>Documento di Piano</b> e nel <b>Quadro delle valutazioni</b> e, relativamente alle componenti ambientali, nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), esplicitando le diverse tipologie di indicatori: di risultato, di realizzazione, di contesto/stato, nonché prevedendo specifici indicatori ambientali. Il monitoraggio della realizzazione e dei risultati del piano sarà oggetto dei Documenti di valutazione e monitoraggio previsti dalla L.R. 49/99 e dalla L.R. 55/2011.</p>
<p>b) introdurre, nella Valutazione degli effetti socio economici (VESE), "elementi estimativi" degli investimenti a medio e lungo termine, specialmente in relazione agli effetti e ai costi ambientali;</p>	<p>Accogliabile</p>	<p>L'osservazione potrà essere accolta in una eventuale fase di aggiornamento del Piano.</p>
<p>c) all'interno del quadro di riferimento finanziario pluriennale, esplicitare gli interventi corrispondenti alle voci di "descrizione UPB"</p>	<p>Accogliabile</p>	<p>L'articolazione del quadro delle risorse finanziarie del PRIM risponde a quanto previsto dal modello analitico predisposto dalla Regione Toscana per l'elaborazione dei piani. L'articolazione delle risorse per obiettivi specifici di piano verrà dettagliata nei documenti attuativi e nei documenti di monitoraggio del piano.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Quadro delle valutazioni - Coerenza esterna orizzontale e verticale: PIT e altri strumenti settoriali**

<p>Viene valutata una scarsa coerenza del PRIIM rispetto al PIT, con particolare riferimento all'impegno di nuovo suolo per lo sviluppo delle infrastrutture (si propone un principio per cui gli interventi che prevedono nuovo suolo per la mobilità devono essere vincolati a azioni di trasporto sostenibile o interessare territori svantaggiati; altrimenti si devono prevedere criteri di compensazione ambientale e di riequilibrio urbanistico locale). Nello specifico si propone di definire obiettivi e risultati comuni con PIT su breve, medio e lungo periodo.</p>	<p>accolta parzialmente</p>	<p>Anche al fine di potenziare gli elementi di coerenza tra PRIIM e PIT (coerenza prevista dalla L.R. 55/2011), nell'ambito della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 4</b> ("Analisi qualitativa di valutazione degli impatti ambientali relativa ad azioni del PRIIM a seguito della consultazione"), è stata sviluppata e approfondita l'analisi dei possibili impatti ambientali derivanti dall'attuazione delle azioni del PRIIM, anche con riferimento alla tematica del consumo di suolo. Nell'ambito della Nota sono state inoltre individuate misure aggiuntive di mitigazione specifiche per la tematica in questione (<b>par 4.3</b>), mentre è stato previsto, all'interno del <b>sistema di monitoraggio ambientale (par. 5.2)</b>, uno specifico indicatore ("Tasso di consumo di suolo per infrastrutture") il cui periodico aggiornamento attraverso i Documenti di valutazione e monitoraggio del Piano consentirà di tenere sotto controllo i potenziali impatti del PRIIM sotto il profilo del consumo di suolo durante l'intero periodo di vigenza del Piano.</p>
<p>Viene valutata una scarsa coerenza del PRIIM rispetto al Piano Sanitario e Sociale Integrato, al Piano Ambientale ed Energetico Regionale e al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria Ambiente, chiedendo obiettivi e risultati attesi comuni in particolare tra PRIIM e PAER. In particolare viene segnalato un insufficiente rilievo alla mobilità ciclabile, in relazione agli indirizzi provenienti da studi di associazioni di ciclisti</p>	<p>accolta</p>	<p>Nell'ambito della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> è stata aggiornata e sviluppata l'analisi di coerenza del PRIIM rispetto agli altri Piani, tra cui il PAER, il PRQA. E' stato inoltre previsto un sistema di monitoraggio raccordato con i sistemi di monitoraggio del PAER e del PRQA. Con riferimento alla mobilità ciclabile, in un momento di fortissima riduzione delle risorse pubbliche e di limiti imposti dal patto di stabilità, il Piano promuove l'uso della bicicletta quale mezzo alternativo ai mezzi di trasporto motorizzati, per la mobilità nei centri urbani e per la mobilità extraurbana attraverso l'obiettivo specifico 3.3 "Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto e le azioni ad esso collegate per la mobilità urbana e extraurbana".</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>Viene valutata una scarsa coerenza del PRIIM rispetto al Piano Ambientale ed Energetico Regionale ed al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria Ambiente. Nello specifico si propone di introdurre indicatori che possano misurare il miglioramento dell'efficienza energetica delle politiche di infrastrutture e mobilità</p>	<p>accolta</p>	<p>Nel sistema degli indicatori individuato dalla <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale (par 5.2)</b> è stato inserito l'indicatore di monitoraggio ambientale "Consumi energetici finali da trasporto" (fonte IRPET su dati ENEA, report di riferimento Relazione sullo stato dell'ambiente in Toscana).</p>
<p>Viene valutata una scarsa coerenza del PRIIM rispetto al Piano Ambientale ed Energetico Regionale ed al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria Ambiente. Nello specifico si propone di introdurre il tema della stima dell'energia necessaria per la mobilità elettrica. Tale necessità energetica dovrebbe essere soddisfatte attraverso forme di energia "esclusivamente verde";</p>	<p>accolta</p>	<p>Le analisi di coerenza tra il PRIIM e gli altri Piani e Programmi regionali, con particolare riferimento al PAER ed al PRQA, sono state sviluppate nell'ambito della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale (cap.2)</b>. Nel promuovere la coerenza tra politiche di settore in materia di mobilità ed infrastrutture e politiche in materia di ambiente e qualità dell'aria, il PRIIM si raccorderà al progetto speciale del PAER "Mobilità sostenibile" che tra gli ambiti di intervento prevede lo sviluppo della mobilità elettrica in Toscana.</p>
<p>Viene valutata una scarsa coerenza del PRIIM rispetto al Piano Ambientale ed Energetico Regionale ed al Piano Regionale per la Qualità dell'Aria Ambiente. Nello specifico si propone di prevedere la costituzione di una filiera industriale per la diffusione regionale dei biocombustibili, attraverso finanziamenti per la ricerca applicata e la collaborazione con enti pubblici, centri di ricerca e soggetti privati (tema da riposizionare dalle fonti rinnovabili ai trasporti).</p>	<p>accogliabile</p>	<p>La ricerca e lo sviluppo in campo energetico, anche finalizzati alla creazione di filiere industriali, e rivolti al tema dei biocarburanti, sono promossi dal Piano Ambientale ed Energetico Regionale. Il PRIIM prevede tra i suoi obiettivi la promozione di attività di ricerca e innovazione, anche nel campo della riduzione e mitigazione dei costi ambientali della mobilità, che potranno essere sviluppate in raccordo con le politiche del PAER e del PRAF e potranno realizzarsi anche con riferimento alle risorse previste dalla nuova programmazione comunitaria 2014-2020. Si rinvia quindi ai documenti di attuazione di piano.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>PRIM - Proposte interventi a breve e medio termine</b>		
Viene valutata la necessità di accordare priorità agli investimenti infrastrutturali in aree urbane, dove risiede la maggiore domanda di mobilità, ponendo anche maggiore attenzione allo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile. A tal fine viene richiesto l'abbandono di "alcune" grandi opere ambientalmente dannose ed economicamente non sostenibili. In relazione a questo aspetto viene quindi proposto di:		
a) cofinanziare studi di fattibilità di linee tramviarie per la tramvia pratese e e il tram-treno della piana e per il sistema urbano Pisa Livorno (progetto Legambiente "La Toscana prende il treno")	Accoglibile	si rinvia alla fase dei documenti attuativi per le necessarie valutazioni
b) cofinanziare 3 progetti pilota finalizzati alla moderazione del traffico e alla promozione di Best Practices di quartieri di qualità, curati e attrezzati per la mobilità dolce in aree urbane con più di 50.000 abitanti (progetto Legambiente "Quartiere Car Free")	Accoglibile	si rinvia alla fase dei documenti attuativi di piano per le necessarie valutazioni

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>c) prevedere la progettazione di un sistema ciclabile regionale, imperniato su 4 componenti fondamentali, dedicando linee di finanziamento locali solo ai piani della mobilità ciclistica di cui alla LR 27/2012. Il sistema dovrebbe coinvolgere tutti i target di utenza e essere basato su: 1) ciclopiste, 2) cicloautostrade; 3) ciclostazioni e strutture per l'intermodalità e la sosta protetta; 4) bike sharing (progetto Legambiente "Toscana ciclabile 2020")</p>	<p>Accogliabile / accolta</p>	<p>Nell'ambito del <b>Documento di Piano</b> - obiettivo specifico 3.3, il Piano promuove l'uso della bicicletta quale mezzo alternativo ai mezzi di trasporto motorizzati, per la mobilità nei centri urbani e per la mobilità extraurbana. Tra le varie attività previste, il Piano definisce la rete per la mobilità ciclabile di interesse regionale, promuove la ciclomotilità urbana attraverso l'incremento e la ricucitura della rete esistente, la sua messa in sicurezza ed il collegamento con il sistema del trasporto pubblico, promuove le ciclostazioni per l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico. In merito alle cicloautostrade e al bike sharing, l'osservazione è stata accolta, modificando il <b>Documento di Piano (par. 7.3 "Azioni per la mobilità sostenibile"</b>, sotto paragrafo "azioni per la mobilità ciclabile") con un riferimento, in ambito urbano all'implementazione dell'intermodalità e allo sviluppo, nelle conurbazioni urbane dense, di assi caratterizzati da elevata qualità dell'infrastruttura, atti a garantire marcia a velocità sostenuta e costante su tratte significative.</p>
<p>d) migliorare i livelli di sicurezza stradale, in conformità ai principi della "visione zero", attraverso la mitigazione e limitazione del traffico, con aree urbane a 30 km/h, isole ambientali con ridotti movimenti veicolari e traffic calming</p>	<p>Accolta</p>	<p>Tra gli strumenti adottati in attuazione di Vision Zero per il raggiungimento dei suoi obiettivi, possiamo identificare le azioni e misure promosse dalla Regione Toscana anche in attuazione del PNSS: la creazione di percorsi e corsie preferenziali, le misure di regolamentazione del traffico, la creazione di percorsi protetti e riservati, la creazione di rotonde, la creazione di reti continue di percorsi pedonali che intersecano anche la rete viaria riservata agli autoveicoli, la creazione di zone a 30 Km/h, la formazione di aree pedonali e più in generale di aree con precedenza al traffico pedonale, la creazione di reti di piste ciclabili protette a supporto della mobilità quotidiana, il miglioramento della fruibilità per pedoni e ciclisti etc.</p> <p>Quale intervento prioritario strategico per la viabilità di interesse regionale, il Piano ha previsto il miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla viabilità con più incidenti stradali, intervenendo sui punti critici. Inoltre tra le misure aggiuntive di mitigazione inserite dalla <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> è stato inserito un richiamo alle amministrazioni locali competenti a tenere in estrema considerazione la previsione di aree con limite di velocità pari a 30 km/h, in quanto azione che può determinare impatti positivi significativi sulla componente salute umana, costituisca elemento da tenere in estrema considerazione per le competenti amministrazioni locali.</p>

sintesi osservazioni		risposte
e) promuovere la creazione e implementazione di 1) Info-rete per le infrastrutture di collegamento per “piccoli comuni” connessi a territori e/o produzioni di qualità”; 2) formule “on demand” per auto, quali taxi, noleggio, car sharing (progetto Legambiente "Territori slow")	accolta	Si è provveduto ad integrare il <b>Documento di Piano</b> (par. 6.2, obiettivo specifico 2.3) esplicitando il riferimento a forme di risposta innovative quali quelle indicate, in modo da garantire l'accessibilità ai territori a domanda debole.
f) favorire il progetto "Trames" (Trasporto Merci Sostenibile), per la riorganizzazione razionale e sostenibile del flusso logistico delle merci, ideato e condotto dall' Interporto Toscana Centrale, a cui partecipano l'Università degli Studi di Firenze, PIN e alcuni soggetti privati.	Già prevista	Il progetto TraMeS è co-finanziato dal bando della Regione Toscana POR CReO FESR 2007-2013, linea di intervento 1.1a-1.1b, "Bando regionale 2008 - Sostegno a progetti di ricerca congiunti tra gruppi di imprese e organismi di ricerca in materia di ambiente, trasporti, logistica, infomobilità ed energia”.
Viene proposto l'abbandono del progetto della Bretella Prato - Lastra a Signa, in quanto dannosa per l'ambiente e non competitiva.	non accoglibile	Con la DGR 1030-2011 la Giunta Regionale, previa verifica di sostenibilità ed eventuale revisione progettuale, intende realizzare l'opera che ad oggi deve intendersi ancora compresa nella programmazione regionale
Inoltre viene proposto l'abbandono del progetto della pista parallela convergente per l'Aeroporto di Firenze, sviluppando l'integrazione con gli aeroporti di Pisa e Bologna.	non accoglibile	Il PRIIM ha valenza strategica e programmatica, come indicato dalla L.R. 55/2011 che ne determina l'istituzione. Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT, strumento della pianificazione territoriale della Regione Toscana di cui all'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (art. 5 della LR55/2011). Si rinvia all'integrazione al PIT per la realizzazione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'aeroporto di Firenze(PDLR n.2/2013), ove sono presenti le valutazioni in oggetto

sintesi osservazioni	risposte
<p><b>PRIM - Proposte interventi a medio-lungo e lungo termine</b> Partendo dal dato che l'80% di domanda della mobilità risiede in aree urbane, vengono identificati come prioritari gli interventi per la mobilità sostenibile, i pendolari, le auto elettriche e il trasporto pubblico. In particolare si richiede di focalizzare le azioni sull' asse FI - PO - PT (comprendendo i comuni "cintura") oltre che a Pisa e Livorno. Viene condivisa la proposta di implementazione dei corridoi infrastrutturali TEN-T. Nell'ottica di intervenire nel medio e lungo termine all'interno dei sistemi infrastrutturali urbani viene proposto:</p> <p>a) realizzazione linee tramviarie per la città metropolitana, tramvia pratese e tram-treno della piana, e per il sistema urbano Pisa-Livorno (progetto Legambiente "La Toscana prende il treno")</p>	<p>Accoglibile</p> <p>Il Piano ha valenza essenzialmente strategica e programmatica, come indicato dalla L.R. 55/2011 che ne determina l'istituzione. Il PRIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT, di cui all'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (art. 5 della LR55/2011). Per una valutazione delle analisi svolte in merito all'integrazione della rete tramviaria nella piana e più in generale per un bilancio degli effetti di riduzione della mobilità privata e per una valutazione dei possibili interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT Parco della Piana - aeroporto di Firenze si rimanda all'Allegato programmatico n. 7 della integrazione al PIT di cui alla Proposta di deliberazione al C.R. n. 2 del 27 febbraio 2012.</p> <p>Si rinvia comunque ai <b>Documenti Attuativi di Piano</b> per le necessarie valutazioni relative ai singoli progetti tranviari</p>



**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>b) gestione regionale unica del TPL che includa anche il servizio metropolitano su ferro e il sistema regionale delle aree di sosta</p>	<p>Già prevista</p>	<p>Il PRIIM prevede l'obiettivo di qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico, dando attuazione alla riforma del TPL, di cui alla L.R. 65/2010 e prevedendo la "gestione regionale unica" dal punto di vista del soggetto unico che procede all'affidamento dei servizi TPL (con la riforma del TPL, la Regione Toscana). Si segnala che il servizio ferroviario metropolitano, ad oggi inesistente, potrà essere attuato soltanto dopo il sottoattraversamento.</p>
<p>c) istituzione della Autorità regionale per i Trasporti, con funzioni di regolazione, controlli e sanzioni del TPL, del servizio metropolitano su ferro e del sistema regionale delle aree di sosta</p>	<p>Accoglibile parzialmente</p>	<p>Le funzioni citate sono riassorbite, per quanto riguarda la regolazione, dalla Regione Toscana, nonché dalla Regione Toscana e dagli Enti Locali per quanto riguarda invece le funzioni amministrative, comprese le funzioni di gestione dei contratti di servizio, di controllo sui servizi e le conseguenti funzioni sanzionatorie, come previsto dalla L.R. 42/98 e ss.mm.ii., tra cui recentemente la L.R. 65/2010, che ha modificato il sistema di governance del TPL in Toscana.</p>
<p>d) in merito al servizio di trasporto metropolitano su ferro, viene proposto di sviluppare il tram-treno della piana, di ripristinare la stazione Circondaria all'interno dell'accordo con RFI per il sottoattraversamento dell'AV e di attivare le altre stazioni già previste</p>	<p>Accoglibile</p>	<p>Il Piano ha valenza essenzialmente strategica e programmatica, come indicato dalla L.R. 55/2011 che ne determina l'istituzione. Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT, di cui all'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (art. 5 della LR55/2011). Per una valutazione delle analisi svolte in merito all'integrazione della rete tramviaria nella piana si rimanda all'Allegato programmatico n. 7 della integrazione al PIT di cui alla Proposta di deliberazione al C.R. n. 2 del 27 febbraio 2012. In merito alla stazione Circondaria ed alla riattivazione delle fermate previste, occorre far riferimento all'ultimo Accordo, in ordine di tempo, sottoscritto il 3 agosto 2011 da Regione Toscana, Provincia di Firenze, Comune di Firenze ed RFI per l'aggiornamento delle opere relative al Nodo ferroviario AV di Firenze.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>e) abbandonare il progetto di realizzazione della terza corsia della SGC FI-PI-LI e alternativamente provvedere alla sua messa in sicurezza, anche attraverso la realizzazione della corsia di emergenza</p>	<p>Accoglibile</p>	<p>Ai sensi dell'art. 38 della finanziaria 2013 (L.R. 77/2012) il PRIIM, nell'ambito dell'obiettivo specifico 1.1 "Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando la possibilità di attivazione di investimenti privati; adeguamento di tratti stradali regionali", prevede che la Giunta proponga al Consiglio l'integrazione al Programma Investimenti per la viabilità regionale riguardante la SGC FI-PI-LI, con l'individuazione degli interventi e le forme di gestione dell'infrastruttura. La Proposta è in corso di presentazione.</p>
<p>f) realizzazione del servizio Tram-treno della Piana in sostituzione della ferrovia Osmannoro – Campi</p>	<p>Accoglibile</p>	<p>Il Piano ha valenza essenzialmente strategica e programmatica, come indicato dalla L.R. 55/2011 che ne determina l'istituzione. Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT, di cui all'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (art. 5 della LR55/2011). In merito all'integrazione della rete tramviaria si rinvia all'integrazione al PIT Parco della Piana - aeroporto di Firenze di cui all'Allegato programmatico n. 7 della integrazione al PIT deliberazione al C.R. n. 2 del 27 febbraio 2012. Nella fase attuativa del piano saranno valutate le soluzioni progettuali più idonee.</p>
<p>g) mantenere la piattaforma logistica con l'interporto di Guasticce (Livorno), riconvertendo l'interporto di Gonfienti ad usi urbani.</p>	<p>non accoglibile</p>	<p>Il Piano prevede per lo <i>sviluppo della competitività degli interporti</i> l'incentivazione delle azioni di consolidamento di una strategia industriale mirante a determinare una sinergia nel contesto nazionale e internazionale, sinergie di integrazione dei due interporti e delle strutture logistiche, a partire dall'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari, viari e della valorizzazione di quelli via mare, rimozione dei "colli di bottiglia" del sistema logistico.                  L'interporto della Toscana Centrale è parte strutturale delle strategie di cui sopra e raccoglie operatori logistici nazionali ed internazionali, vista la localizzazione nell'area urbana/metropolitana fiorentina/pratese potrà svolgere oltre alle funzioni di cui sopra, anche attività di distribuzione urbana delle merci.</p>
<p>h) implementare la logistica e il trasporto intermodale attraverso il rafforzamento del cabotaggio-ferro (Porto di Livorno-Interporto di Guasticce), al fine di ridurre i consumi energetici. Viene proposto di reperire i fondi attraverso il ridimensionamento del progetto "piattaforma Europa".</p>	<p>Accoglibile parzialmente</p>	<p>La Piattaforma europa fa parte del Piano di sviluppo del porto di Livorno e diviene elemento strategico per il riassetto funzionale del porto stesso e delle attività logistiche presenti. La Piattaforma europa è dunque inserita nell'ambito della redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Inoltre viene confermata l'esigenza di rafforzare il collegamento tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Documento di Piano – Innovazione e azioni trasversali (cap 4.3)	
Viene proposto di il ridimensionamento della domanda di mobilità attraverso il telelavoro.	<p>già prevista</p> <p>Le opportunità relative alla diffusione del telelavoro in una misura da determinare uno spostamento modale su una scala apprezzabile, sono strettamente connesse alla riduzione del “digital divide”, che costituisce obiettivo del PRS sviluppato nel “Programma regionale per la promozione e lo sviluppo dell'amministrazione elettronica e della società dell'informazione e della conoscenza nel sistema regionale 2012-2015”. Le azioni relative all'infomobilità sono strettamente correlate a tale obiettivo.</p>
Documento di Piano – Nodi interscambio modale	
Viene osservato che non sono individuati e descritti gli interventi di potenziamento dei nodi di interscambio modale.	<p>Già prevista</p> <p>Le azioni del PRIIM presentano in alcuni casi caratteristiche marcate di trasversalità tra gli obiettivi di piano ed in sede di elaborazione del documento di piano sono state inserite in corrispondenza degli obiettivi rispetto a cui risultavano maggiormente pertinenti. Si evidenzia come la realizzazione dei raccordi ferroviari Livorno – Pisa, inserito nel <b>par. 7.1 del Documento di piano</b>, in coerenza con la programmazione Stato – Regione consolidata, costituiscono un potenziamento dei nodi di interscambio modale in quanto coinvolgono il porto di Livorno e l'interporto Toscano Amerigo Vespucci, entrambi inseriti quali nodi della proposta di aggiornamento della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T).</p>
Documento di Piano - Mobilità e infrastrutture negli altri piani e programmi regionali (cap. 2.2)	
Viene richiesto di spiegare quali indirizzi del PRIIM devono essere considerati in sede di elaborazione del PRB e del PRAER.	<p>Accolta</p> <p>Nell'ambito della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> è stata sviluppata l'analisi di coerenza tra il PRIIM ed i due Piani regionali dedicata ad approfondire le possibili sinergie tra i Piani (<b>cap 2</b>). Sono state inoltre previste tra le misure aggiuntive di mitigazione (<b>par. 4.3</b>) specifiche misure in tema di rifiuti, prevedendo che “La realizzazione di infrastrutture deve essere orientata nella fase progettuale al riuso e alla minimizzazione della produzione di rifiuti, nel quadro della complessa normativa vigente”.</p>

sintesi osservazioni

risposte

**Documento di Piano – Costi sociali e ambientali della mobilità (cap. 3.3); Quadro delle valutazioni - costi sociali dell'inquinamento acustico (cap. 2.3)**

Si chiede di evidenziare in misura maggiore la sottostima dei costi sociali da inquinamento acustico. Secondo ARPAT i dati relativi all'esposizione della popolazione ai diversi livelli di rumore sono disponibili anche per altre infrastrutture. Non è stato reso disponibile un elenco.

Accolta

Nella **Dichiarazione di Sintesi**, in sede di descrizione del processo decisionale seguito e/o delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state inserite nel piano o programma (art. 27, co. 2 L.R. 10/2010), si evidenzia che la stima dei costi sociali è stata svolta per difetto, andando a coprire soltanto la quota del territorio regionale su cui sono immediatamente disponibili i dati dal Rapporto sullo Stato dell'Ambiente (RSA) e dall'Annuario dei dati ambientali.

Viene osservato che oltre alla stima dei costi sociali da rumore, avrebbero potuto essere valutati quantitativamente anche gli impatti di tipo sanitario. Sia tale valutazione, sia quella sui costi sociali, avrebbe potuto avvalersi delle curve dose – risposta disponibili nell'ambito dell'attuazione della Dir 2002/49/CE.

Accoglibile

Le stime dei costi sociali connessi all'esposizione al rumore hanno la specifica funzione di correlare aspetti di natura finanziaria estrapolando, ove possibile, gli effetti sul bilancio regionale delle attività connesse alla mobilità di persone e di beni (trasporto, realizzazione di infrastrutture), ed oggetto del PRIIM. Come evidenziato nel **par. 2,2 del Quadro delle valutazioni**, "i dati sono stati ricavati applicando i modelli numerici indicati dalla Direttiva 49/2002/CE, recepita con D.Lgs. 194/2004, e validati con misure in situ per ricavare i valori secondo i descrittori nazionali".

L'approccio proposto potrà essere valutato nelle fasi di aggiornamento del quadro conoscitivo, considerando le possibili sinergie con il Piano Sanitario Regionale ed il PAER, in quanto gli effetti dell'inquinamento acustico sulla salute umana non seguono curve dose – effetto lineari (EEA – Good practice guide on noise exposure and potential health effects – 2010), e conseguentemente, una stima potrà essere effettuata in base al cumulo delle sorgenti.

Si richiede che all'interno del PRIIM si approfondisca le Valutazioni ambientali sulla popolazione esposta al rumore, identificando i costi sanitari di tali effetti sulla salute. Inoltre viene richiesto di proiettare tali dati su uno scenario futuro.

Accoglibile

L'elaborazione di stime attendibili dovrebbe essere svolta sulla base di un tendenziale generale delle condizioni ambientali che non sia limitato agli effetti dei trasporti, ma che allo stesso tempo consenta di distinguere i contributi delle diverse sorgenti di inquinamento. Analogamente a quanto esposto per il punto precedente, si rinvia tali ed eventuali valutazioni agli aggiornamenti di quadro conoscitivo, in coerenza con le previsioni di altri piani.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Documento di Piano – Sistemi pe la mobilità sostenibile in ambito urbano ed extraurbano (cap. 4.1.7)	
Viene richiesto di specificare cosa si intende con “ <i>infrastrutture per la riqualificazione della mobilità urbana</i> ”.	Accolta L'elaborato <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale, al par. 4.2</b> (pag. 28) richiama l'ambito e le finalità delle “ <i>Infrastrutture per la qualificazione della mobilità urbana</i> ”.
Si osserva che all'interno del progetto "Ciclostazioni" mancano ciclostazioni a Lucca, Massa, Siena, Arezzo.	Accoglibile La promozione delle ciclostazioni per l'intermodalità tra bicicletta e mezzo di trasporto pubblico viene individuata all'interno dell'obiettivo specifico 3.3 del Piano. Il Protocollo d'intesa, sottoscritto in data 30 luglio 2009 tra Regione Toscana, FIAB e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, permetterà l'attuazione di un progetto pilota per la realizzazione in Toscana di una rete preliminare di “Ciclostazioni”. Viene preso atto dell'osservazione proposta e si rinvia ai documenti attuativi di Piano per l'attuazione dei singoli interventi
Documento di Piano – Grandi opere di interesse regionale e statale (cap. 7.1)	
Viene richiesto di esplicitare e approfondire il collegamento PRIIM – Programma Pluriennale Investimenti su Viabilità Regionale.	Accolta L'Art. 24 "Disposizioni procedurali in materia di viabilità" della L. R. 10 dicembre 1998, n. 88, come modificato dalla L.R. 55/2011, prevede che "gli obiettivi, gli indirizzi e i criteri di ripartizione delle risorse destinate agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e alle nuove opere da realizzare sono definiti dal piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla legge regionale 4 novembre 2011, n. 55". Il testo precedente alle modifiche introdotte dalla L.R. 55/2011 prevedeva che "Il Consiglio regionale approva il programma triennale di intervento, aggiornato annualmente, sulle strade regionali, con il quale si ripartiscono le risorse destinate agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e alle nuove opere da realizzare".  Per garantire la continuità dell'azione dell'ammnistrazione regionale, l'Art. 18 "Disposizioni transitorie" della L.R. 55/2011, prevede che "fino all'approvazione del PRIIM e del documento attuativo in materia di viabilità regionale di cui all'articolo 4, conserva validità il programma pluriennale d'intervento sulle strade regionali già approvato al momento dell'entrata in vigore della presente legge".

sintesi osservazioni

risposte

Documento di Piano – Monitoraggio (cap. 9)		
<p>Si richiede di individuare indicatori di monitoraggio (di realizzazione) ed estendere monitoraggio anche al DPEF perché attua il PRIIM (pag. 2 contributo);</p>	<p>Accolta</p>	<p>Il DPEF rappresenta uno strumento di programmazione strategica regionale e non uno strumento di programmazione di settore; si tratta di un atto distinto dai documenti attuativi annuali del PRIIM, pur contenendo le priorità da attuare nell'anno anche in relazione alle politiche delle infrastrutture e della mobilità. In questo senso il monitoraggio dello stato di avanzamento e dei risultati del PRIIM è compito specifico del sistema di monitoraggio (come descritto nel <b>Documento di Piano</b>, e nel <b>Quadro delle Valutazioni</b> e richiamato nel <b>Rapporto ambientale</b> e nella <b>Nota aggiuntiva al rapporto ambientale</b>). Per garantire i collegamenti tra i due sistemi di monitoraggio, tra gli indicatori del sistema di monitoraggio del PRIIM sono stati inseriti gli indicatori di risultato del PRS.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto ambientale – Individuazione e valutazione degli impatti significativi (cap. 3.5)		
<p>Viene osservato che all'interno del RA mancano le valutazioni sugli effetti ambientali del PRIIM, dato che l'analisi matriciale (ex Decis. GR n. 2/2011) degli effetti PRIIM è il confronto tra gli obiettivi specifici del PAER e gli obiettivi di riferimento del PRIIM e non definisce gli impatti del piano sulle matrici ambientali.</p>	<p>Accolta</p>	<p><b>Nella Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale, il cap.4</b> include l'analisi qualitativa di valutazione degli impatti ambientali relativa ad azioni del PRIIM a seguito della consultazione e degli esiti del NURV del 28/01/2013. Più propriamente, i <b>par. 4.2 e 4.3</b> includono rispettivamente, l'individuazione delle azioni con impatti ambientali significativi con l'eventuale individuazione di indirizzi specifici per le rispettive mitigazioni, e la definizione di misure di mitigazione degli impatti ambientali negativi di carattere trasversale.</p>
<p>ARPAT osserva che manca la valutazione degli effetti effettuata sulla base di specificità territoriali, chiesta con il parere del NURV sul documento preliminare di VAS.</p>	<p>Accolta</p>	<p>La valutazione degli effetti del PRIIM riguarda necessariamente azioni di natura strategica. Nella definizione delle azioni e nell'individuazione degli effetti (<b>cap. 4 della Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>) sono analizzati aspetti connessi a contesti che presentano aspetti ambientali particolari in termini di criticità (es. centri urbani), senza però inserire riferimenti localizzativi .</p>
<p>Viene osservato che all'interno del RA vengono esplicitati soltanto i rischi ambientali, mentre non vengono identificati gli impatti ambientali, così come richiesto dal NURV.</p>	<p>Accolta</p>	<p>nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale, il cap. 4</b> include l'analisi qualitativa di valutazione degli impatti ambientali relativa ad azioni del PRIIM a seguito della consultazione e degli esiti del NURV del 28/01/2013.</p>
Rapporto ambientale – Possibili misure per impedire ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente [...] (cap. 3.6)		
<p>ARPAT osserva che le misure di mitigazione risultano poco incisive in quanto espresse con linguaggio possibilista.</p>	<p>Accolta</p>	<p>I <b>paragrafi 4.2 e 4.3</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> includono rispettivamente, l'individuazione delle azioni con impatti ambientali significativi con l'eventuale individuazione di indirizzi specifici per le mitigazioni, e la definizione di misure di mitigazione degli impatti ambientali negativi di carattere trasversale.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto ambientale – Individuazione e valutazione impatti significativi (cap. 3.5 ); Documento di Piano - obiettivi specifici (cap. 6.2)		
Viene richiesto di integrare l'impatto acustico da fonte aeroportuale, portuale o infrastrutture logistiche, attualmente non previsto.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Rapporto ambientale – Rapporto con altri piani e programmi (cap. 3.1)		
Viene osservata la mancanza del rapporto tra PRIIM e piani / programmi di livello diverso dal livello regionale.	Accolta	L'analisi di coerenza del PRIIM è stata sviluppata nell'ambito del <b>Rapporto ambientale</b> (cap. 3.1) e successivamente della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> con riferimento a quanto previsto dal modello analitico per l'elaborazione dei Piani e programmi regionali (Dec. GR n.2 del 27 giugno 2011), che prevede un'analisi di coerenza orizzontale rispetto agli altri Piani e Programmi regionali. Con riferimento alla pianificazione settoriale di livello Statale, si evidenzia come il PRIIM recepisce i contenuti dell'intesa Generale Quadro del 2003 tra Stato e Regione ed i successivi atti aggiuntivi, come illustrato nel <b>Documento di Piano al Paragrafo 2.1.2</b> .
Coerenza PRIIM – PAER: ARPAT osserva che la relazione tra l'obiettivo del PRIIM di monitoraggio delle grandi opere ed obiettivo omologo del paer è limitata alla TAV BO-FI.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 1</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Coerenza PRIIM – PAER: non è presente un'analisi di coerenza tra gli obiettivi del PRIIM e edl PAER.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 1</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Coerenza PRIIM – PAER: ARPAT richiede di inserire delle considerazioni in relazione agli effetti che la filiera del calore a bassa entalpia (PAER A.3.4) può apportare al sistema di trasporto: in particolare si chiede di evidenziare gli effetti relativi alla diminuzione del traffico dei mezzi che trasportano combustibili	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 3</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Coerenza PRIIM – PRB: Viene richiesto di inserire una stima della quota parte di traffico da trasporto rifiuti al fine di fornire delle indicazioni ad ATO per la gestione degli effetti ambientali (rumore, emissioni inquinanti) da traffico mezzi raccolta rifiuti.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 2</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Coerenza PRIIM – PRB - PRAER: Viene richiesto di inserire la possibilità di riutilizzo di materiali vari (non contaminati da siti in bonifica, dalle cave minerarie dismesse, ecc) per sottofondi stradali. A questo fine viene richiesto anche che il PRIIM debba prevedere a specifiche linee guida, eventualmente previo svolgimento di progetti di ricerca specifici, mirando a attuare il principio di "massima economicità".	Accogliabile	Per quanto concerne agli aspetti di coerenza, si rinvia al <b>capitolo 1</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> . Si rinvia ai documenti attuativi di piano l'eventuale svolgimento di progetti di ricerca destinati al riutilizzo di materiali sciolti non contaminati (che deve comunque porsi in coerenza con la disciplina statale in materia di rifiuti, e di accettabilità dei materiali per le costruzioni in materiali sciolti), in coerenza con le azioni di piano che attuano l'obiettivo specifico 5.2.



sintesi osservazioni

risposte

**Rapporto Ambientale-rapporto con altri piani e programmi (cap. 3.1) e possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi (cap. 3.6)**

L'indicazione contenuta nel PRIIM secondo cui gli interventi progettuali conseguenti alla programmazione del PRIIM dovranno risultare coerenti con il contesto della programmazione ambientale pertinente in ambito locale (PAI, Piano di tutela delle acque, Aree Natura 2000) non è ritenuta aggiungere valore effettivo alle valutazioni; con riferimento alle aree Natura 2000 si richiede che il Piano individui criteri per la realizzazione degli interventi situati in tali aree.

Accolta

Il Piano, come previsto dalla sua legge istitutiva, ha valenza essenzialmente strategica e non costituisce la sede di assunzione delle scelte localizzative degli interventi di natura infrastrutturale. Nell'ambito di tale presupposto, è stata valutata la coerenza del PRIIM rispetto agli altri Piani regionali, tra cui i PAI ed il Piano di tutela delle acque, ribadendo il requisito di compatibilità degli interventi rispetto alla programmazione ambientale pertinente. Sono state previste, nella **Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale**, misure aggiuntive di mitigazione (**par. 4.3**) volte a minimizzare gli impatti sul suolo, sulle acque e sulle aree della Rete Natura 2000, mentre nel **Rapporto ambientale cap. 4** (Valutazione di incidenza) sono stati definiti dei criteri generali di riferimento per la Valutazione di Incidenza degli interventi di nuova infrastrutturazione derivanti dall'attuazione del PRIIM.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto Ambientale - caratterizzazione dello stato dell'ambiente e sua evoluzione (cap. 3.2)		
<p>Si chiede di sviluppare l'analisi dello stato dell'ambiente per le tematiche relative ai gas climalteranti, alla qualità dell'aria, al rumore (con particolare riferimento alla popolazione esposta a rumore da diverse sorgenti), alla biodiversità, alla qualità delle acque superficiali e sotterranee, ai rifiuti, facendo riferimento ai dati della Relazione sullo stato dell'ambiente 2011 e a quelli contenuti nell'Annuario dei dati ambientali 2012</p>	Accolta	<p>Nell'ambito della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> è stata sviluppata l'analisi dei quadri conoscitivi ambientali (<b>cap. 3</b> Stato dell'ambiente ed evoluzione) sviluppando la trattazione delle tematiche ambientali e aggiornando i dati sulla caratterizzazione dello stato dell'ambiente con quelli provenienti dall'Annuario dati ambientali 2012 di ARPAT (con riferimento ai gas climalteranti, alla qualità dell'aria, al rumore, alla biodiversità, alla qualità delle acque superficiali e sotterranee, ai rifiuti).</p>
<p>Si fa presente che non sono trattate nella descrizione del contesto ambientale le tematiche ambientali relative a inquinamento elettromagnetico, radiazioni ionizzanti, aziende a rischio di incidente rilevante; siti da bonificare; qualità delle acque marine e di balneazione, usi quantitativi della risorsa idrica, erosione costiera.</p>	Accolta	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b></p>
<p>Lo studio Toscana 2030 non è ritenuto adatto a definire gli scenari in quanto datato al 2009. Di conseguenza, viene richiesto un aggiornamento delle previsioni.</p>	Accolta	<p>Accanto agli scenari delineati nello studio "Toscana 2030", riferimento unitario per tutti i più recenti documenti di programmazione della Regione, nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> sono stati integrati gli scenari relativi alle pressioni maggiormente correlate alle politiche del PRIIM, inserendovi elementi conoscitivi e di analisi derivanti da ulteriori studi e valutazioni, di più recente aggiornamento, prodotti dalla Regione e dal sistema delle Agenzie (con riferimento a domanda di trasporto, emissioni climalteranti, consumi energetici, consumo di suolo, fabbisogno idrico, rifiuti).</p>
<p>Nella descrizione della evoluzione probabile dello stato ambiente, secondo ARPAT, mancano nel R.A. previsioni circa: natura e biodiversità; qualità dell'aria; inquinamento acustico, inquinamento elettromagnetico, radiazioni ionizzanti; aziende a rischio di incidente rilevante; siti interessati da procedimenti di bonifica; qualità delle acque superficiali, sotterranee, marine e di balneazione; usi quantitativi della risorsa idrica; residui di fitofarmaci nelle acque; qualità delle acque derivate per la potabilizzazione.</p>	Accolta	<p>Nella descrizione delle proiezioni contenute nel Rapporto ambientale e nella Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale, si è ritenuto opportuno selezionare gli aspetti ambientali maggiormente connessi alle azioni del PRIIM, anche alla luce della valutazione dei potenziali impatti effettuata nel Rapporto ambientale e sviluppata nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b>. Si sono pertanto approfondite nello specifico le previsioni per la Qualità dell'aria</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto ambientale -Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree [...] (cap. 3.3)		
Si osserva che non vengono trattati le problematiche ambientali presenti sul territorio di SIC e ZPS connessi al PRIIM;	Accoglibile	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Viene richiesto di aggiornare l'elenco dei SIC a giugno 2011;	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 3</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
ARPAT osserva che non sono presenti i richiami alla zonizzazione ozono.	Accolta	Ai <b>cap. 3 e 4.2</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> , si richiama la zonizzazione dell'Ozono ai sensi della disciplina regionale.
ARPAT osserva che mancano le caratteristiche delle zone di valutazione della qualità dell'aria e mancano le azioni previste dalla disciplina vigente.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 3</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Viene richiesto di integrare gli ambiti di paesaggio previsti dall'implementazione del Pit quale Piano paesaggistico specificando i problemi ambientali presenti e che riguardano la sfera di azione del PRIIM.	Accoglibile	Nell'ambito del <b>Rapporto ambientale</b> sono stati specificatamente trattati gli ambiti di paesaggio del PIT definiti dalla disciplina paesaggistica vigente ( <b>par. 3.3.5</b> ). Le specifiche problematiche connesse ai singoli interventi saranno dettagliate nelle fasi progettuali.
Viene richiesto di fare emergere che la Regione Toscana "sta lavorando alla definizione della normativa delle Aree Quiete (previste dalla Dir 49/2002 e dalla L.R. 89/1998)".	Accoglibile	Si rinvia al <b>capitolo 3</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto ambientale -Obiettivi protezione ambientale di interesse [...] (cap. 3.4)	
<p>ARPAT osserva che Il Par. 3.4 del R.A. si basa sugli obiettivi di protezione ambientale individuati dal modello analitico (DGRT n. 2/2002). Tali obiettivi non costituiscono un insieme completo di obiettivi rispetto agli obiettivi internazionali. ARPAT richiama la tutela della popolazione dalle radiazioni ionizzanti e la riduzione degli impatti delle sostanze chimiche pericolose sulla salute umana e sull'ambiente.</p>	<p>Accolta</p> <p>Si rinvia al <b>capitolo 2</b> della Nota aggiuntiva al <b>Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Viene richiesto di allineare gli obiettivi PRIIM a quelli del PAER inserendo anche le indicazioni di cui alle COM(2011)112 e COM(2011)109.</p>	<p>Accolta</p> <p>Si rinvia al <b>capitolo 2</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>, in cui viene esaminata la coerenza tra gli obiettivi del PRIIM e del PAER, piani intersettoriali ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999, che costituiscono attuazione del PRS, e che definiscono obiettivi relativi ai rispettivi ambiti di competenza.</p>
<p>Viene richiesto di inserire tra gli obiettivi di sostenibilità anche quelli derivanti dal 7mo programma quadro della CE per le attività di ricerca, che include l'obiettivo di rendere più ecologici i trasporti di superficie.</p>	<p>Accogliabile</p> <p>Si rileva che il PRIIM si pone in coerenza con gli obiettivi derivanti dal 7mo programma quadro della CE per le attività di ricerca, prevedendo un obiettivo specifico (5.2) volto alla "Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e la mitigazione dei costi ambientali". Si è evidenziata, nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b>, la coerenza (<b>cap. 2</b>) del PRIIM con l'Atto di indirizzo in materia di ricerca quale strumento che definisce la strategia della ricerca della Regione e che trae ispirazione dagli indirizzi europei in materia.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Rapporto ambientale- individuazione valutazione impatti significativi (cap. 3.5)</b>	
Viene contestata l'impostazione del modello analitico per cui la matrice di verifica degli impatti è in realtà costruita come una matrice di verifica di coerenza tra obiettivi ambientali ed obiettivi specifici di piano. A fronte di questo ARPAT osserva che non sarebbe stata svolta l'analisi degli impatti di quanto previsto in LR 10/10, all 2 lett. f).	Accolta Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Si osserva che nella classificazione degli impatti non vi è una corretta equivalenza tra effetti di cantiere con transitori.	Accolta Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> . Si evidenziano in particolare le azioni di mitigazione di cui al <b>cap. 4.3</b> sulla matrice ambientale "suolo" che coinvolgono le aree di cantiere.
Si osserva che gli effetti ambientali "su certe componenti ambientali" possono manifestarsi sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. Questo aspetto, secondo ARPAT, non risulterebbe contemplato.	Accolta Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Non viene condivisa l'osservazione secondo cui un intervento può diventare coerente con obiettivi di protezione ambientale con introduzione criteri di compatibilità o compensazione. Questa affermazione, secondo ARPAT, è basata sul fatto che la compensazione non riguarda aspetti ambientali coinvolti e non induce coerenza.	Accolta Si rinvia al <b>capitolo 4 della Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> , ed in particolare ai richiami agli interventi di mitigazione, che non costituiscono compensazioni e che sono direttamente rivolti agli impatti ambientali significativi che non sono stati evitati o limitati in sede di definizione delle azioni di piano.
Si osserva che mancano effetti locali negativi, come evidenziato nel parere sul preliminare di VAS.	Accolta In sede di elaborazione della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> , al <b>cap. 4</b> sono stati evidenziati eventuali impatti negativi connessi all'attuazione delle azioni di piano. Tali impatti sono stati collegati alle tipologie di intervento e non a specifici interventi a carattere localizzativo, in quanto tale impostazione non sarebbe coerente con la struttura del PRIIM come definita dalla legge istitutiva. Tuttavia, il <b>cap. 2</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> , richiama la disciplina regionale in materia di zonizzazione della qualità dell'aria, che nel definire zone ed agglomerati per la tutela della qualità dell'aria evidenzia anche le cause di inquinamento atmosferico per dette aree, fornendo indicazioni che sono state prese in considerazione in sede di elaborazione del PRIIM

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>ARPAT osserva che gli obiettivi su grandi opere n. 1 e 2, in relazione alla componente di impatto ambientale sull'acqua devono avere segno negativo sia per cantiere che per esercizio: questo in coerenza con tab pagg. 67-69 del R. A.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>ARPAT osserva che l'effetto di alcune azioni di piano sulla biodiversità marina è probabilmente rilevante.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>ARPAT osserva che gli obiettivi specifici relativi al Potenziamento dei collegamenti ferroviari per i nodi intermodali insieme alla rete dei servizi con velocizzazione dei treni regionali, e l'obiettivo specifico "Potenziamento nodi interscambio modale" non considerano l'incremento delle emissioni climalteranti e degli inquinanti atmosferici di rumore in fase di cantiere.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Si richiede di specificare analiticamente e dettagliatamente le motivazioni della scelta effettuata in relazione alla stima di impatto sui gas serra, emissioni atmosferiche e sul rumore in relazione all'obiettivo specifico di potenziamento delle infrastrutture portuali; Inoltre viene richiesto di distinguere l' impatto su scala locale da quello su scala globale.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Viene richiesto di considerare gli effetti negativi sulla risorsa idrica in fase di cantiere e sulla biodiversità in fase di esercizio in relazione all'obiettivo specifico di potenziamento delle infrastrutture portuali</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>ARPAT osserva una incoerenza degli effetti tra matrice (impatti incerti su aree costiere dovuti ad aree logistiche) e commento pag. 57 (possibili impatti in aree costiere da strutture logistiche) in relazione all'obiettivo specifico di potenziamento delle infrastrutture portuali.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>Impatti significativi sull'ambiente - Obiettivo specifico "Sviluppo sinergia e integrazione tra i porti toscani": ARPAT osserva che i commenti alle pagg. 63 – 64 indicano che l'adeguamento delle infrastrutture per la logistica determina impatti, e che pertanto questo aspetto dovrebbe essere segnalato nella matrice.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Navigazione interna: Si richiede di inserire gli effetti negativi sulla risorsa idrica per lavori di risagomatura.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Viene richiesto di specificare analiticamente e dettagliatamente le motivazioni relative alla stima d'impatto su gas serra, emissioni atmosferiche e rumore in relazione all'obiettivo specifico di rafforzamento delle dotazioni aeroportuali. Inoltre si chiede di definire l'impatto su scala locale distinto dalla scala globale.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Viene richiesto di inserire gli effetti negativi da congestione in fase di cantiere, in relazione all'obiettivo specifico trasporto sostenibile</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Si richiede di aggiungere effetti positivi sulla salute all'obiettivo specifico "miglioramento livelli sicurezza [...]".</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>ARPAT osserva che la sezione "potenziali effetti e rischi ambientali" è incoerente con le impostazioni del RA in quanto avulsa da contesto territoriale. Si richiede quindi di realizzare la valutazione degli effetti in parallelo con l'identificazione delle criticità del territorio, come richiesto col parere sul documento preliminare di VAS. ARPAT richiama che lo stesso parere chiedeva di stimare impatti e non rischi.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>ARPAT osserva che in relazione al paragrafo "potenziali effetti e rischi ambientali" manca la valutazione quantitativa di quegli impatti riconosciuti come rilevanti secondo metodologia ex modello analitico DPGR 2/2012.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Rapporto ambientale -Possibili misure per impedire ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente [...] (cap. 3.6)</b>		
Si osserva che il capitolo riporta indicazioni di larga massima, possibiliste e conseguentemente non efficaci. Si riscontra la mancanza di un momento di verifica della messa in pratica di tali misure in fase progettuale.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Tra le misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi, mancherebbero i requisiti di compatibilità ambientale degli interventi di piano.	Accolta	In sede di <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> , sono stati evidenziati per alcune matrici ambientali, i requisiti di compatibilità. L'impostazione seguita per rispettare gli obiettivi ed i metodi della disciplina sulla VAS viene descritta, coerentemente alla disciplina di VAS, nella sezione narrativa della dichiarazione di sintesi.
Si osserva che nella definizione delle misure di mitigazione di cui sopra mancano i tempi di esposizione, che contribuiscono alla definizione degli effetti sulla salute.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Rumore su strade / ferrovie: si osserva una eccessiva enfasi sulle barriere antirumore; questo potrebbero impedire ai progettisti di utilizzare soluzioni migliori; si richiede di mettere enfasi su definizione tracciati a prova di rumore.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Si Suggerisce di identificare come inammissibili gli interventi diretti sui recettori per la riduzione del rumore (tipo interventi rumore)	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
Si osserva una mancanza di misure di mitigazione / compensazione da rumore aeroportuale, portuale e da infrastrutture puntuali per la logistica.	Accolta	Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b> .
ARPAT osserva la mancanza di misure di mitigazione/compensazione ambientale presso i porti: in particolare non vengono considerati esplicitamente il cold ironing (Raccomandazione Com 2006/339/EC); la presenza di zolfo nei combustibili navi a banchina; la gestione delle acque di scarico delle navi; il "corretto deposito di terre di scavo e rifiuti";	Accogliabile	I livelli di zolfo ammissibili nei combustibili utilizzati dalla navi ormeggiate sono disciplinati da Convenzioni internazionali, UE e Stato. Gli effetti del "cold ironing" sono stati descritti ed affrontati in sede di "Nota aggiuntiva al RA". Si rinvia ai documenti attuativi per le azioni da effettuare in coerenza con le raccomandazioni internazionali in materia.



**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>Si ritiene utile che il piano preveda ulteriori misure per la fase di cantiere: gestione acque meteoriche dilavanti; recupero e riciclo acque di lavorazione e acque dilavanti;</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>. Si richiama la distinzione tra gli interventi pertinenti al PRIIM, piano intersettoriale che attua il programma regionale di sviluppo ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999, e le fasi di sviluppo progettuale degli interventi.</p>
<p>Si ritiene utile che il piano preveda ulteriori misure per coordinamento tra opere, al fine di evitare utilizzo di materiali di cava a favore di terre e rocce da scavo e per riutilizzare rifiuti recuperabili</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Al fine di favorire le aree di deposito da restituire ad uso agricolo, il Rapporto ambientale dovrebbe includere: obbligo restituzione a uso agricolo; monitoraggio ex post; ripristino in caso contaminazione; misure per impedire contaminazione. Inoltre viene richiesto di inserire tali azioni interamente a carico dell'esecutore.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Si rinvia al <b>capitolo 4</b> della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>.</p>
<p>Viene richiesto di inserire la mitigazione relativa ad effetti movimentazione merci pericolose, in coerenza con quanto indicato nel RA tra i possibili effetti del PRIIM.</p>	<p>Accogliabile</p>	<p>In sede di definizione degli interventi attuativi del piano vengono presi in considerazione gli effetti connessi alla movimentazione delle merci pericolose.</p>
<p>Viene richiesto di inserire un indirizzo che preveda interventi per garantire la continuità della mobilità pedonale e ciclabile in aree di realizzazione di nuove infrastrutture ed in fase di intervento sulle infrastrutture esistenti.</p>	<p>Accolta</p>	<p>L'osservazione è stata accolta, modificando il <b>Documento di Piano cap. 7.3</b> ("Azioni per la mobilità sostenibile", sotto paragrafo "azioni per la mobilità ciclabile") con un riferimento in merito.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto ambientale -Le ragioni della scelta delle alternative individuate (cap. 3.7)		
Si osserva che il confronto tra le alternative selezionate è inefficace: gli effetti ambientali derivati dal trasporto privato su gomma sono ampiamente superiori rispetto ad altri mix modali. All'interno dell'alternativa selezionata vanno quindi individuate sub-alternative per trovare la combinazione ottimale tra obiettivi di piano e "bilancio complessivo ambientale", al fine di identificare una valutazione efficace delle alternative.	già Prevista	L'analisi delle alternative è stata condotta in coerenza con l'impostazione generale del piano.
Rapporto ambientale - Monitoraggio ambientale (cap. 3.8):		
Monitoraggio: la trattazione è ritenuta nel complesso fumosa e incompleta. Manca l'individuazione di una struttura che "regga" il sistema di monitoraggio; manca l'individuazione di "responsabilità", ruoli, risorse; non sono state definite modalità operative (periodicità, modalità, flussi informativi). Il sistema di monitoraggio basato su Relazione dello stato dell'ambiente ARPAT e sui Documenti di Monitoraggio di PAER e PRQA non consente di distinguere l'apporto specifico di ciascun piano.	Accolta	Il sistema di monitoraggio ambientale è stato descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), esplicitando le relazioni con i sistemi di monitoraggio regionale esistenti, i tempi ed i soggetti coinvolti ed il set di indicatori previsti, con relative fonti e report di riferimento, nonché trend attesi. Nell'ambito dei Documenti di valutazione e monitoraggio annuali del PRIIM si darà conto del monitoraggio ambientale specifico del Piano, utilizzando un set di indicatori prestabiliti che sono aggiornati dai principali report della Regione e del sistema delle Agenzie (Relazione sullo stato dell'ambiente, Rapporto annuale sulla qualità dell'aria, etc.) e che risultano ad oggi disponibili e popolabili.
Indicatori del RA non sono indicatori ambientali; non sono comunque idonei a misurare la realizzazione delle azioni di piano.	Accolta	Per la definizione degli indicatori ambientali si rinvia all'elenco inserito nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"); gli indicatori di realizzazione del Piano fanno invece riferimento al monitoraggio dello stato di avanzamento del Piano previsto dalla L.R.49/99 e dalla L.R. 55/11 descritto nel Documento di Piano e richiamato nella Nota aggiuntiva.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<p>Monitoraggio:Il RA (pagg. 72 e 88) ravvisa necessità di verifica e messa in opera di misure mitigazione su interventi in fase progettuale. Il sistema di monitoraggio non consente di verificare se siano state messe in campo tutte le misure, e se siano state scelte quelle più efficaci.</p>	<p>Accolta</p>	<p>Il sistema di monitoraggio ambientale come descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), realizzato attraverso i Documenti di valutazione e monitoraggio annuali, rappresenta lo strumento volto ad assicurare il controllo sugli impatti ambientali significativi; esso fa riferimento alle principali componenti ambientali su cui le azioni del Piano potrebbero incidere.</p>
<p>Mancano valori target per indicatori relativi ad obiettivi di sostenibilità</p>	<p>Accoglibile</p>	<p>Il set prioritario degli indicatori ambientali descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), prevede per ciascun indicatore l'indicazione dell'annualità ultima a cui è disponibile il dato (il cosiddetto "anno zero") nonché del trend atteso alla luce della realizzazione degli interventi del Piano, in linea con la natura del PRIIM che costituisce piano strategico. L'aggiornamento periodico di tali indicatori e il confronto con la situazione relativa all'anno zero consentirà di valutare la situazione e il trend e nel corso dell'attuazione del Piano.</p>
<p>Mancano indicatori relativi a biodiversità, frammentazione, diffusione specie aliene da trasporto marittimo</p>	<p>Non accoglibile</p>	<p>Il sistema di monitoraggio ambientale come descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), individua un set di indicatori prioritari selezionati alla luce della loro effettiva disponibilità e popolabilità.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di piano - I servizi di trasporto pubblico locale (par. 7.2.1)</b>		
Rete debole TPL - Viene richiesto di integrare, nelle aree a domanda debole con particolare riferimento ai comuni con territori di ampie dimensioni con frazioni sparse e scarsamente abitati, i servizi di trasporto pubblico locale con servizi di trasporto di competenza comunale quali il servizio scolastico della scuola dell'obbligo. Rimangono fermi la finalità di TPL e il rispetto delle norme relative al trasporto scolastico. Viene inoltre richiesto di poter usufruire, in casi di scarsissima utenza in aree non comprese nel bacino di gara del gestore unico, delle risorse regionali per la rete debole per a) affidamento di servizi anche a soggetti in possesso di requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone, anche non di linea, b) servizi realizzati con mezzi appartenenti alla categoria M1, autovetture fino a nove posti (art. 47 del D.Lgs. 285/1992).	Accolta	L'osservazione è stata accolta nel <b>Documento di Piano</b> , al par. 6.2 (obiettivo specifico 2.3)
<b>Documento di piano - Offerta dei servizi su gomma (par. 4.2.2)</b> Classificazione servizi TPL - richiesta l'integrazione del paragrafo 4.2.2, esplicitando che il servizio di TPL interprovinciale derivato dal prolungamento di servizi di natura locale ed i servizi di passaggio presso una stazione ferroviaria (non funzionali in termini quantitativi di utenza) siano considerati servizi di natura provinciale o comunale.	Non accoglibile	La classificazione dei servizi TPL, richiamata dal PRIIM, è compito della Conferenza dei Servizi Minimi, prevista dalla L..R. 42/98 e modificata dala L.R. 65/2010; si rinvia alle conclusioni assunte in tale sede.
<b>Documento di piano - Obiettivi specifici (par. 6.2)</b> Classificazione servizi TPL - richiesta integrazione del paragrafo 6.2, in particolare dell'obbiettivo 2.5, esplicitando che i tavoli di partecipazione tra regione, province e comuni sono la sede per l'attuazione completa della modifica della classificazione regionale del TPL, voluta dalla LR65/10	Non accoglibile	La classificazione dei servizi TPL, richiamata dal PRIIM, è compito della Conferenza dei Servizi Minimi, prevista dalla L..R. 42/98 e modificata dalla L.R. 65/2010; si rinvia alle conclusioni assunte in tale sede.
<b>Documento di piano - Obiettivi specifici (par. 6.2)</b> Miglioramento delle fermate TPL - richiesta integrazione del paragrafo 6.2, in particolare dell'obbiettivo 2.1, introducendo la necessità di una specifica azione di piano per il coordinamento dei soggetti coinvolti all'autorizzazione delle nuove fermate TPL, unitamente alla gestione delle fermate esistenti. In particolare, viene richiesto l'emanazione di linee guida specifiche e un programma di investimenti atti a favorire interventi di miglioramento. Particolare attenzione deve essere posta negli interventi mirati alla facilitazione dell'uso del mezzo pubblico a disabili o persone con capacità motorie ridotte	Accolta	L'osservazione è stata accolta nel <b>Documento di Piano</b> , al par. 6.2 (obiettivo specifico 2.1); inoltre al par 7.3 "Azioni per la mobilità sostenibile", si mira ad integrare completamente la mobilità per persone disabili all'interno del sistema multimodale proposto. In relazione alla mobilità per persone con disabilità viene ampliato la <b>Scheda di quadro conoscitivo B10 "Mobilità Sostenibile"</b> al cap. 3.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di Piano, Scheda di Quadro Conoscitivo B10 "Mobilità sostenibile"</b>		
Viene chiesta la modifica dell'itinerario ciclabile Grosseto-Siena-Arezzo nel territorio di competenza della Provincia di Arezzo con i tracciati già inviati dall'Ente in data 30/10/12.	Accoglibile	La Regione finanzia prioritariamente gli interventi relativi alla realizzazione della rete di interesse regionale delle piste ciclabili, a cui appartiene l'itinerario ciclabile Grosseto-Siena-Arezzo, con tracciato ancora da definire. Gli interventi relativi alle piste ciclabili di interesse regionale sono approvati dai Comuni, previo parere in merito alla programmazione da parte della Regione e alla funzionalità nella rete da parte delle Province.
<b>Scheda di Quadro Conoscitivo B6 "Viabilità di interesse regionale"</b>		
In relazione alla viabilità d'interesse regionale, viene evidenziato un errore di denominazione e/o rappresentazione nella scheda relativa alla variante alla SR71 di Camucia. Tutti gli altri aspetti vengono considerati esaustivi.	Accolta	E' stata aggiornata la scheda SR-SR71-007-ID117 nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B6 "Viabilità di interesse regionale"</b>

<b>sintesi osservazioni</b>		<b>risposte</b>
<b>Documento di piano – Obiettivi di piano (cap. 6)</b>		
Viene rilevata la necessità di approfondire e documentare la relazione tra le azioni previste e gli obiettivi posti.	Accolta	Al fine di illustrare le relazioni tra obiettivi di Piano e azioni è stato inserito nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> uno specifico capitolo dedicato al "raccordo tra obiettivi generali, obiettivi specifici e azioni" ( <b>par. 4.1</b> ).
<b>Rapporto Ambientale-individuazione valutazione impatti significativi (cap. 3.5)</b>		
Viene richiesto un approfondimento delle analisi dell'impatto ambientale e sanitario del piano con riferimento a qualità dell'aria, emissioni di gas climalteranti, rumore, suolo, tutela delle aree naturali, della biodiversità, delle aree rurali o di interesse agroforestale.	Accolta	<p>L'approfondimento richiesto è stato svolto all'interno della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> nello specifico capitolo "Azioni significative in termini di effetto sulle componenti ambientali" (<b>cap. 4.2</b>).</p> <p>Le relazioni dose – risposta utilizzate in sede di analisi dell'impatto sanitario hanno carattere non lineare. Inoltre, come meglio dettagliato nella "Nota aggiuntiva", la valutazione, in coerenza con la disciplina di VAS, riguarda le azioni su cui il PRIIM svolge effettivamente i propri effetti. Resta fermo che il quadro di riferimento ambientale esaminato include implicitamente aspetti di natura sanitaria, connessi ad aspetti quali la sicurezza stradale e la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico nelle aree</p> <p>Gli effetti delle attività connesse alla realizzazione delle infrastrutture ed alla mobilità sulle aree rurali o di interesse agroforestale possono essere evidenziati una volta disponibile un livello di dettaglio degli interventi che è pertinente alle fasi di localizzazione delle infrastrutture. Quanto esposto vale in misura particolare per quanto concerne la contaminazione dei prodotti commestibili. Resta fermo che, in base all'impostazione di fondo del piano, le azioni devono essere viste in rapporto agli scenari tendenziali della mobilità che vedono un progressivo aumento della domanda, ed un conseguente peggioramento delle condizioni di congestione delle infrastrutture stradali. In questo scenario, le azioni del PRIIM sono rivolte sia al riequilibrio modale, sia a migliorare le condizioni di sicurezza e fluidità del traffico.</p>

sintesi osservazioni		risposte
<p>Si osserva che l'azione "Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale" non propone analisi sulle zone sensibili costituite dalle areecoltivate attraversate dai tracciati o soggette ricaduta a terra degli inquinanti con possibile introduzione degli stessi nella catena alimentare.</p>	<p>Accolta</p>	<p>L'approfondimento richiesto è stato svolto all'interno della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> nello specifico capitolo "Azioni significative in termini di effetto sulle componenti ambientali" (<b>par. 4.2</b>).</p>
<p>Viene richiesta una valutazione quali-quantitativa puntuale in termini di bilancio di sostenibilità che consenta di capire se complessivamente "gli effetti negativi [...] generati dalla viabilità stradale" si bilanciano con le azioni finalizzate allo spostamento modale verso modalità alternative alla strada, al fine di garantire la sostenibilità del PRIIM.</p>	<p>accolta</p>	<p>Il PRIIM si propone di intervenire su un quadro tendenziale dovuto a fattori esogeni e scarsamente controllabili quali in primo luogo, l'incremento della domanda di mobilità. In sede di <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>, è stato evidenziato come le azioni di piano endogene rispetto al PRIIM abbiano in generale effetti positivi sulla maggior parte delle matrici ambientali, anche perchè gli impatti sono stati analizzati in riferimento ad uno scenario tendenziale esogeno ricostruito sulla base dello Studio IRPET "Toscana 2030". In particolare viene reso evidente con le analisi di cui al <b>par. 4.2 "Azioni significative in termini di effetto sulle componenti ambientali"</b> e con le proposte di mitigazione generali di cui al <b>par. 4.3 "Misure aggiuntive di mitigazione"</b> della stessa: i criteri di tutela ambientale hanno contribuito ad indirizzare la definizione delle azioni, e ad individuare criteri preferenziali che includono forme di mitigazione degli impatti ambientali.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Rapporto Ambientale - Possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi [...]; Scheda di Quadro conoscitivo B10 "Mobilità Sostenibile"</b>		
<p>Si contesta che lo sviluppo delle azioni di mobilità sostenibile (in particolare rete piste ciclabili) e per il miglioramento della sicurezza siano per buona parte demandate alla realizzazione di progetti da parte delle amministrazioni comunali. Viene osservato che (richiamando la nota inviata da ARPAT in sede di osservazioni sul PRIIM), una simile impostazione porti ad una attuazione degli interventi su un orizzonte temporale eccessivamente lungo.</p>	<p>Non accoglibile</p>	<p>Il PRIIM si pone in accordo con le competenze istituzionali e quindi con la normativa in materia di sicurezza stradale etc. che vede necessariamente la partecipazione dei soggetti titolati all'esecuzione degli interventi, in considerazione delle funzioni amministrative definite dalle leggi di riferimento.                      Analoga impostazione vale per le azioni in materia di realizzazione di piste ciclabili, qualificazione della mobilità urbana, e sviluppo tecnologico.</p>
<p>Viene osservato che a fronte di un incremento dei km di piste ciclabili, non c'è stato un incremento degli utenti delle stesse, ed attribuisce tale fenomeno all'assenza di condizioni di sicurezza idonee e di un effetto – rete.</p>	<p>Già prevista</p>	<p>Il PRIIM si pone in coerenza con la L.R. n. 27/2012 e ss.mm.ii. in materia di mobilità ciclistica, che definisce i criteri per l'assegnazione delle risorse individuate dalla L.R. 27/2012 stessa: tra tali criteri, assumono rilievo prioritario la sicurezza e l'inclusione degli interventi nella rete regionale.</p>
<p>Si osserva che relativamente alla previsione del people mover a Pisa, manca una valutazione che consenta di asserire che l'opera vada verso la riduzione degli impatti e quindi della sostenibilità (vedi alternativa costituita da autobus/treno e necessità di costruzione di parcheggi)</p>	<p>Già prevista/ accolta</p>	<p>Il People Mover tra la Stazione di Pisa Centrale e l'Aeroporto Galilei è stato oggetto di una Procedura di verifica dell'assoggettabilità a VAS nell'ambito della Proposta di revisione del POR CReO/Fesr ai sensi della L.R. 10/2010 art. 22. La procedura si è conclusa con la Delibera Giunta regionale n. 602 del 18/07/2011 "Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS - Procedimento di esclusione da VAS della Proposta di revisione del POR CREO 2007-2013 Parere del Nurv Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (allegato A della delibera)", che ha determinato l'esclusione dalla VAS del "Progetto di revisione del POR CReO FESR 2007 - 2013" come viene esplicitato nella scheda di quadro conoscitivo.</p>



**sintesi osservazioni**
**risposte**
**Rapporto Ambientale - individuazione e valutazione impatti significativi (cap. 3.5); Documento di Piano - quadro sinottico indicatori (cap.9)**

Con riferimento al sistema degli indicatori, si rileva che:  
 nel R.A. mancano indicatori che misurino lo spostamento del trasporto da strada a altri metodi di trasporto;  
 mancano indicatori che dimostrino una maggiore qualificazione del sistema (es: valutare la completezza e la sicurezza della rete ciclabile)

Accolta /  
 Già  
 prevista

L'indicatore che misura lo spostamento del trasporto da strada a altri metodi di trasporto si trova al **cap. 9 del Documento di Piano** ed al **par. 6.1 del Quadro delle valutazioni**, e misura lo spostamento modale relativamente al trasporto merci (spilt modale per le merci).  
 La scelta di effettuare il monitoraggio tramite indicatori "quantitativi" a fronte di indicatori "che dimostrino una maggiore qualificazione del sistema" è supportata dall'inserimento di specifiche di natura qualitativa sono evidenziati nei **par. 4.2 e 4.3 della Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale**: tali indicatori diventano di riferimento in sede di indirizzi di piano da trasferire nei successivi documenti annuali di attuazione. Nel caso dell'esempio riportato, e riferito allo sviluppo delle piste ciclabili, tali indirizzi sono inseriti anche nella L.R. 27/2012.

**Scheda di Quadro conoscitivo B10 "Mobilità Sostenibile"**

Viene inoltre richiesto di approfondire la viabilità preferenziale per i mezzi di soccorso utilizzabile anche dai mezzi pubblici

Accolta

In sede di attuazione delle azioni di piano, con particolare riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale, gli enti locali competenti, definiscono i possibili utilizzi e implementazioni della viabilità preferenziale/di emergenza, da parte dei mezzi di soccorso e mezzi pubblici, così come specificato nel **par 7.3 del Documento di Piano**

Viene inoltre richiesto di impostare in città il limite di velocità a 30 km/h;

Accolta

In sede di elaborazione della **Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale, par 4.2.2**, la previsione di aree con limite di velocità pari a 30 km/h è individuata quale "azione che può determinare impatti positivi significativi sulla componente salute umana", costituendo "elemento da tenere in estrema considerazione per le amministrazioni locali".

Viene inoltre richiesto di prevedere una migliore segnalazione delle zone di attraversamento.

Già  
 prevista

Interventi finalizzati ad una migliore illuminazione delle zone di attraversamento rientrano tra gli interventi generali finalizzati alla sicurezza stradale.

N° **22** *Osservatore /SCA*  
*USL8*

*data presentazione*  
*14 gennaio 2013 - prot.N°*

<b>sintesi osservazioni</b>	<b>risposte</b>
<b>Vedi N°21 Parere ASL11</b>	

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Documento di Piano - obiettivo 2.1 del documento di piano**

Viene richiesta una azione prioritaria e vincolante nell'ambito del rinnovo delle convenzioni del TPL su gomma l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (autobus alimentati a metano o se diesel dotati di FAP). Inoltre viene richiesto di precludere l'utilizzo di mezzi TPL diesel privi di FAP con motorizzazioni obsolete (Euro 0, Euro 1 Euro 2) nelle aree del territorio regionale con criticità relativamente al PM 10

accolta

Nei limiti delle risorse disponibili, potranno essere predisposti programmi di cofinanziamento miranti alla progressiva sostituzione degli autobus diesel con motorizzazioni obsolete (Euro 0, Euro 1, Euro 2), come specificato nel **Documento di Piano**, par. 6.2, obiettivo specifico 2.1.  
Si specifica inoltre che per quanto riguarda i bus urbani, gli euro 0 e gli euro 1 sono in via di completa sostituzione, mentre gli euro 2 sono ancora in servizio; i bus extraurbani (che concludono ed iniziano la corsa in aree urbane) annoverano ancora le tre categorie citate. Non si ritiene opportuno ad oggi precludere l'utilizzo dei mezzi TPL diesel privi di FAP con motorizzazioni obsolete (Euro 0, Euro 1 Euro 2) in determinati comuni in quanto ciò non consentirebbe di garantire il servizio di trasporto.

**Documento di Piano - obiettivo 3.3 del documento di piano**

Viene richiesto di focalizzare il punto relativo alla sicurezza della mobilità ciclabile (realizzazione in sede propria, integrazione in una vera e propria struttura di rete, la riduzione dei punti di interruzione della pista a favore del traffico veicolare e l'inserimento nei punti di interruzione di appositi semafori/segnalatori, preferibilmente asserviti con sensori per la rilevazione della presenza della bicicletta (punto 7.2.1 del documento di piano)).

Accolta

La L.R. n. 27/2012, persegue la finalità di uno sviluppo in sicurezza della mobilità ciclabile, definisce obiettivi strategici per la mobilità ciclabile extraurbana ed urbana, ed interventi in materia di mobilità ciclabile, la cui programmazione è definita dal PRIIM. In particolare, tra gli obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana, viene inserita la messa in sicurezza della stessa. La L.R. 27/2012, in coerenza con la disciplina statale, definisce le tipologie di interventi per la mobilità ciclistica. Il documento di Piano evidenzia come in sede di approvazione delle piste ciclabili da parte del Comune, sia prevista l'espressione del parere sulla funzionalità all'interno della rete regionale da parte delle Province. Le azioni della Regione Toscana coinvolgono prioritariamente misure tese alla messa in sicurezza dei tracciati.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Rapporto Ambientale – Possibili misure per inpedire, ridurre e compensare gli effetti negativi [...] (par. 3.6)</b>	<b>risposte</b>	
<p>Mitigazioni proposte per ridurre l'inquinamento atmosferico in fase di esercizio, barriere verdi: "Le barriere verdi permettono una riduzione dei livelli di inquinamento, grazie a due differenti fenomeni fisici: l'incremento della turbolenza atmosferica e l'adsorbimento per opera del fogliame." Allo stato attuale delle conoscenze, l'effetto ipotizzato, anche se esistesse, non risulta di alcuna rilevanza ai fini dell'inquinamento atmosferico</p>	Accolta	<p>Si recepisce, nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale</b>, l'indicazione circa l'intervento di mitigazione in oggetto. Ulteriori interventi di mitigazione sono stati inseriti nella "Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale".</p>
<p><b>Rapporto Ambientale – Possibili misure per inpedire, ridurre e compensare gli effetti negativi [...] (par. 3.6)</b></p> <p>Viene richiesto che il piano sia calibrato in ogni sua parte al fine di creare le necessarie sinergie tra gli interventi previsti e le azioni in corso sia a livello di monitoraggio dello stato dell'inquinamento acustico che degli interventi di mitigazione previsti dai piani comunali e dai piani dei gestori delle infrastrutture. Ogni azione del PRILM va accompagnata da uno specifico studio di valutazione dell'impatto acustico della stessa, in modo da ottimizzare la stessa sia in termini di efficienza della spesa che di efficacia dei risultati attesi in termini di riduzione della popolazione dall'inquinamento acustico.</p>	Accoglibile	<p>Gli interventi progettuali attuativi del piano presenteranno il livello di dettaglio pertinente in relazione alla problematica esposta ai sensi delle normative vigenti</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

**Scheda di Quadro conoscitivo B10 "Mobilità Sostenibile"**

Vengono condivisi gli obiettivi del PRIIM in merito a mobilità sostenibile, miglioramento dei livelli di sicurezza, promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e la mitigazione dei costi ambientali (obiettivi 3 e 5); Si osserva però che le azioni relative sono poco sviluppate e carenti di azioni concrete;

Accoglibile

Si demanda ai documenti Attuativi annuali del Piano gli aspetti pianificatori e localizzatori in quanto: ai sensi della L.R. 55/2011, il PRIIM costituisce attuazione del programma regionale di sviluppo (PRS) ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999 e ss.mm.ii., e definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito interconnesso di azione strategica, individuando inoltre le tipologie di intervento finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di piano. Il PRIIM viene attuato attraverso i documenti annuali previsti dall'art. 10 bis della L.R. 49/1999. Il livello di dettaglio delle azioni è pertanto definito in coerenza con la Legge istitutiva (L.R. 55/2011), con la L.R. 49/1999 e ss.mm.ii. in materia di programmazione, e con il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

Rapporto ambientale - Obiettivi di protezione ambientale [...] (cap. 3.4)		
<p>Si rileva che tra gli obbiettivi di protezione ambientale sono assenti quelli legati all'inquinamento elettromagnetico e luminoso;</p>	<p>Accolta</p>	<p>All'interno della <b>Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale, nel cap. 2</b> " Rapporto con altri Piani", viene ribadita la coerenza orizzontale con il PAER, e nello specifico con l'obiettivo specifico C2 "Ridurre la percentuale di popolazione esposta all'inquinamento acustico, all'inquinamento elettromagnetico, alle radiazioni ionizzanti e all'inquinamento luminoso". In particolare <u>Inquinamento elettromagnetico:</u>                      Non ravvisano, tra le azioni di piano, potenziali effetti diretti in termini di inquinamento elettromagnetico, come evidenziato nella <b>Nota Aggiuntiva al Rapporto Ambientale, nel cap. 3</b></p> <p><u>Inquinamento luminoso:</u>                      Con riferimento specifico alla considerazione degli obiettivi di protezione ambientale, si evidenzia nella <b>Nota aggiuntiva al R.A. al cap. 3</b>, è stato richiamato il quadro di riferimento normativo e programmatico regionale in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso.</p>

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Rapporto ambientale - Individuazione e valutazione impatti significativi (par. 3.5); Documento di Piano - Quadro sinottico indicatori (cap. 9)</b>	
Viene richiesto di incrementare il set di indicatori ambientali;	Accolta Il sistema di monitoraggio ambientale è stato descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale</b> , cap. 5 "Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale", esplicitando le relazioni con i sistemi di monitoraggio regionale esistenti, i tempi ed i soggetti coinvolti. In particolare , il paragrafo 5.2 descrive e riporta un set prioritario di indicatori ambientali che fanno riferimento alle principali problematiche emerse nell'ambito della VAS.
si suggerisce di valutare, per le grandi opere autostradali, gli effetti che avrà il dirottamento di traffico verso la viabilità alternativa	accoglibile Stime di dettaglio relative alla viabilità alternativa, ove necessarie, sono pertinenti alla definizione di livello progettuale
<b>Documento di Piano</b>	
Si precisa che la redazione dei progetti esecutivi dovrà essere conforme per gli aspetti edilizi al regolamento comunale edilizio-urbanistico e alle istruzioni tecniche della Del 7225/02;	Accoglibile Si demanda ai Documenti annuali di attuazione del Piano in quanto pertinente alla fase localizzativa e pianificatoria in quanto richiamo alla normativa vigente esplicitamente rivolto alla progettazione esecutiva.
Si precisa che per per la realizzazione delle opere devono essere assolti gli obblighi e gli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/02;	Accoglibile Si demanda ai Documenti annuali di attuazione del Piano in quanto pertinente alla fase localizzativa e pianificatoria in quanto richiamo alla normativa vigente esplicitamente rivolto alla progettazione esecutiva.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di Piano - Servizi di trasporto pubblico (par. 7.2) ; TPL</b>	
<p>Si ritiene poco sviluppato il tema della qualifica del sistema dei servizi TPL, risultando carente l'indicazione di azioni concrete;</p>	<p>Accoglibile</p> <p>Si prende atto dell'osservazione e si demanda tali approfondimenti ai Documenti annuali di attuazione del Piano, che competono negli aspetti di pianificazione e localizzazione dei singoli interventi. Infatti, ai sensi della L.R. 55/2011, il PRIIM costituisce attuazione del programma regionale di sviluppo (PRS) ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999 e ss.mm.ii., e definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito interconnesso di azione strategica, individuando inoltre le tipologie di intervento finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di piano. Il PRIIM viene attuato attraverso i documenti annuali previsti dall'art. 10 bis della L.R. 49/1999. Il livello di dettaglio delle azioni è pertanto definito in coerenza con la Legge istitutiva (L.R. 55/2011), con la L.R. 49/1999 e ss.mm.ii. in materia di programmazione, e con il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015.</p>
<b>Documento di Piano - all. Viabilità di interesse Regionale</b>	
<p>Si ritiene poco sviluppato il tema delle azioni per la sicurezza stradale, risultando carente l'indicazione di azioni concrete;</p>	<p>Accoglibile</p> <p>Al paragrafo 7.3 del Documento di piano sono definite le "Azioni per la sicurezza stradale", che includono la previsione di cofinanziamento di interventi degli enti locali finalizzati alla messa in sicurezza della rete stradale (con particolare riferimento ai progetti su componenti di incidentalità prioritarie), e al rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale, nonché alla formazione di una nuova cultura stradale. Si demanda ai documenti attuativi le azioni progettuali specifiche.</p>



N° **Osservatore /SCA**  
25 **USL 12 Viareggio**

**data presentazione**  
19 gennaio 2013 - prot.N°

sintesi osservazioni	risposte
Vedi N°21 Parere ASL11	

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>PRIM</b>		
Condivide le scelte della Regione in merito all'incremento di sistemi di trasporto più sostenibili e allo sviluppo di un'adeguata rete infrastrutturale come strumento di modernizzazione		
<b>Documento di Piano - Viabilità regionale</b>		
Viene richiesto di inserire all'interno del documento di piano la variante della SR71 nel tratto del Comune di Arezzo	accoglibile	L'intervento non è né finanziato né programmato dalla Regione Toscana, per tale motivo non è stato inserito nella programmazione regionale. Si rinvia la verifica alla fase dei documenti attuativi annuali in coerenza ai criteri impostati
<b>Rapporto ambientale - Monitoraggio ambientale (par. 3.8)</b>		
Viene richiesto di migliorare il sistema di monitoraggio, con l'introduzione di specifici indicatori ambientali, in relazione alle esigenze scientifiche espresse dalle valutazioni ambientali e previsioni evolutive, al fine di fornire le informazioni necessarie alle decisioni da assumere	Accolta	Il sistema di monitoraggio ambientale è stato descritto nella <b>Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale cap. 5</b> ("Indicazioni sulle misure di monitoraggio ambientale"), esplicitando le relazioni con i sistemi di monitoraggio regionale esistenti, i tempi ed i soggetti coinvolti ed il set di indicatori previsti, con relative fonti e report di riferimento.

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Documento di Piano - infrastrutture e servizi per la piattaforma logistica (cap 7.4), Scheda di Quadro Conoscitivo B8 La rete dei porti toscani</b>	
Data la rilevanza che assume l'interporto Toscano "Vespucci" di Guasticce, viene richiesto un maggior approfondimento sui temi legati alla promozione e all'innovazione della logistica e della sua industrializzazione, soprattutto in relazione ad una integrazione sempre più efficace nelle fasi di ultima produzione e distribuzione	Accogliabile La localizzazione presso l'Interporto di attività logistiche e manifatturiere (ultima produzione, assemblaggio, ect) risulta essere ottimale in funzione dell'attrazione di investimenti nell'ambito della sistema portuale/retroportuale/interportuale dove l'Interporto svolge anche funzioni retroportuali, e risulta strategica per la piattaforma logista toscana. In questo senso è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra gli enti interessati e nei Documenti Attuativi Annuali potrà essere quindi approfondito il tema della promozione e della innovazione della logistica
<b>Documento di Piano - Servizi di trasporto pubblico (par. 7.2)</b>	
In relazione all'obiettivo di riqualificazione del TPL, viene evidenziata la necessità di addivenire quanto prima all'espletamento della gara regionale per superare le difficoltà organizzative: l'incertezza dell'ammontare delle risorse destinate al servizio non permette di pianificare da parte dell'ente comunale lo sviluppo di una modalità alternativa per risolvere le problematiche delle zone di servizi a domanda debole. Inoltre viene richiesto di valutare la sostenibilità della programmazione avviata in termini finanziari e in relazione ai costi sociali ed ambientali, sia nel medio che nel lungo termine.	Accolta Il Piano prevede l'obiettivo di qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico locale dando attuazione a quanto previsto dalla L.R. 65/2010. Le problematiche relative ai tempi ed alle risorse finanziarie sono evidenziate nel Documento di Piano, che comunque ribadisce la necessità di procedere in tale ambito (Par. 6.2 del <b>Documento di Piano</b> ).

**sintesi osservazioni**

**risposte**

<b>Scheda di Quadro Conoscitivo B4 Ferrovie</b>	
<p>In relazione alla linea ferroviaria faentina, viene chiesto di modificare la definizione in <i>linea Faentina" Faenza-Marradi-Borgo S. Lorenzo-Vaglia-Firenze"</i>.</p>	<p>Accolta                      L'osservazione è stata recepita attraverso l'aggiornamento del Documento di Piano e della <i>Scheda F-FAEN-0001-ID59</i> nella <b>Scheda di Quadro Conoscitivo B4 "Ferrovie"</b>. L'aggiornamento è stato effettuato in coerenza con il Prospetto Informativo della Rete (P.I.R.), documento che regola i rapporti con tutti i soggetti interessati a richiedere capacità, in termini generali e in termini di tracce orarie e che individua la classificazione della rete</p>
<p>In relazione alla stessa linea, viene chiesto di rispettare gli accordi per il passaggio dell'AV nei Comuni di Scarperia, San Piero a Sieve, Borgo San Lorenzo e Vaglia destinando i fondi previsti al tratto di ferrovia Faentina via Vaglia con la finalità di migliorare il trasporto passeggeri, prevedendo il potenziamento di tutta la linea tramite l'aumento delle tratte a doppio binario, l'installazione di scaldiglie sugli scambi e dotando di adeguato materiale rotabile il servizio ferroviario.</p>	<p>Accolta                      Si evidenzia quanto segue:                      a) quanto previsto dal PRIIM si rifà all'Integrazione all'Atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla Intesa generale quadro Governo - Regione Toscana del 16 giugno 2011                      b) La Regione Toscana ha già previsto stanziamenti finalizzati all'incremento del parco rotabile Diesel destinato al servizio regionale passeggeri e quindi anche alla linea Faentina.                      Evidenziato quanto sopra, è auspicabile estendere lo studio di fattibilità previsto nell'intesa generale quadro anche alla tratta storica della Faentina Firenze – Vaglia – Borgo San Lorenzo, per approfondire ed esplorare ulteriormente i possibili interventi per la riqualificazione dell'intera linea Faentina, adeguando in tal senso anche la proposta di PRIIM.</p>