



PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ P.R.I.I.M.

Assessore Vincenzo Ceccarelli

Direzione Generale Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale

Web – www.regione.toscana.it/priim
Contatti staff - priim@regione.toscana.it



1. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

P.R.I.I.M.

Un nuovo Piano della mobilità e delle infrastrutture a quasi 10 anni di distanza dal Piano della Mobilità e della Logistica del 2004 che seguiva al piano regionale dei trasporti del 1989.

Razionalizzazione ed integrazione delle politiche regionali in uno strumento unitario per la definizione di finalità e obiettivi in materia di trasporti e mobilità e nelle singole materie - ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile

Strumento che risponde alle caratteristiche della nuova programmazione comunitaria e nazionale in termini di Valutazione Ambientale Strategica, quadro dei progetti e interventi, rapporti con le nuove reti TEN; la presenza di questi elementi costituiscono un prerequisito, una condizionalità ex ante per la partecipazione ai finanziamenti della nuova programmazione 2014-2020

La L.R. 55/2011, ha istituito il PRIIM con la finalità realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci, ottimizzare il sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale, ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Il Piano definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito del piano ed individua i criteri di ripartizione delle risorse a cui i documenti attuativi debbono attenersi



2. Schema di PIANO

Indice di Piano

- A) **DOCUMENTO DI PIANO**
Il documento di Piano indica obiettivi, strategie, la classificazione, le azioni ed i criteri di finanziamento, il quadro finanziario e gli indicatori di piano
- B) **SCHEDE DI QUADRO CONOSCITIVO**
Dalle analisi economiche alle indagini sui comportamenti e percezioni della mobilità alle singole schede su ferrovie, strade, rete dei porti, interporti, sistema aeroportuale, mobilità sostenibile, servizi di trasporto pubblico locale, infomobilità
- C) **CARTOGRAFIE DI SINTESI**
Reti ferroviarie, stradali, piattaforma logistica, rete di trasporto pubblico locale, carte degli interventi infrastrutturali
- D) **QUADRO DELLE VALUTAZIONI**
Costi della Mobilità, Valutazioni effetti economici
- E) **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)**
Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica; Dichiarazione di sintesi
- F) **CARTOGRAFIE INFRASTRUTTURE/AMBIENTE**
Una sezione dedicata al raffronto tra infrastrutture e ambiente con i vincoli archeologici, aree tutelate, SIR, ambiti critici di qualità dell'aria



2. Schema di PIANO: elaborazione e concertazione

La legge regionale 55/2011 ha istituito il Piano con l'obiettivo di coordinamento della programmazione e delle politiche regionali in materia di grandi infrastrutture, trasporto pubblico locale (L.R.42/1998), viabilità regionale e porti regionali (L.R.88/1998), aeroporti, mobilità sostenibile, sicurezza stradale...

L'informativa preliminare del Piano è stata adottata dalla Giunta Regionale a novembre 2011 ed esaminata, senza osservazioni, dal Consiglio Regionale a dicembre 2011. Vari confronti ed alcuni convegni nel corso di elaborazione del piano del 2012.

Da **novembre 2012** è stato dato avvio alle **consultazioni** sulla proposta di PRIIM, sul rapporto ambientale e sulla sintesi non tecnica, ai sensi della disciplina regionale in materia di VAS. Entro 60 giorni dalla pubblicazione sul BURT dell'avviso, chiunque ha potuto presentare osservazioni e pareri.

Le osservazioni sono pervenute da 28 soggetti (Comuni, Province, Soprintendenze, Autorità di Bacino, Strutture regionali, ARPAT, ASL, Comitati e associazioni, 1 Camera di Commercio) si sono focalizzate su alcune aree tematiche, principalmente legate al TPL, viabilità regionale, implementazione del quadro conoscitivo e delle valutazioni ambientali. La maggior parte delle osservazioni è stata recepita. Costante è il confronto sul TPL con le varie parti direttamente interessate dalla riforma.

In data **11 giugno 2013** si sono tenuti i tavoli di concertazione istituzionale e generale ed in sede di ultima definizione degli elaborati di piano è stato preso atto degli elementi forniti dai soggetti che hanno partecipato ai tavoli (ANCI, URPT, UNCEM, Commissione Pari Opportunità, Confartigianato, Confeservizi CISPEL, Confindustria, CGIL, CISL, Associazioni Ambientaliste, AGCI).

Attuazione del Piano - I contenuti del PRIIM, di cui all'articolo 3, vengono attuati tramite documenti attuativi annuali.

Monitoraggio del Piano - La Giunta regionale presenta ogni anno alla commissione consiliare competente e al Consiglio regionale, anche ai fini di eventuali adeguamenti, un **documento di monitoraggio**.



3. TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E CRESCITA ECONOMICA

P.R.I.I.M.

Il trasporto rappresenta il **14,5%** della spesa media mensile delle famiglie toscane, il **11,9%** del valore degli input intermedi acquistati dalle imprese toscane ed il **6,7%** della creazione di valore aggiunto a livello regionale

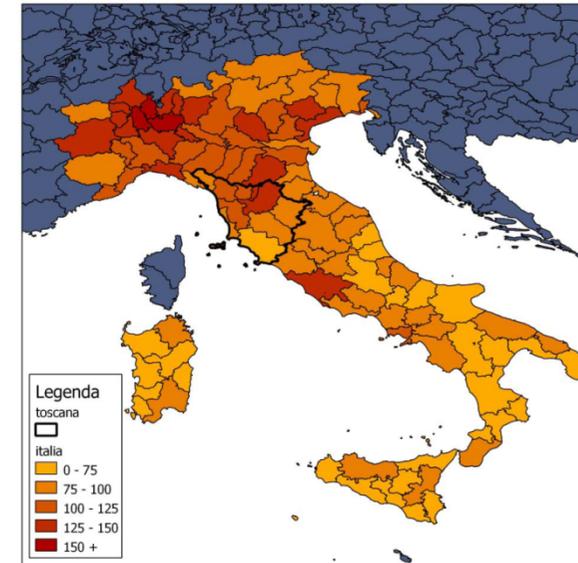
La dotazione infrastrutturale della Toscana ha garantito finora **livelli di accessibilità soddisfacenti**, pur in presenza di **alcune situazioni critiche** in corrispondenza di territori ad alta intensità di domanda (come l'area metropolitana Firenze Prato-Pistoia e nell'accessibilità delle aree più periferiche (Grosseto-Siena-Arezzo) o dei nodi logistici (Livorno, Pisa).

E' necessario superare la **congestione** dell'area metropolitana e migliorare **l'accessibilità** alla piattaforma logistica costiera e alle province meridionali per costruire una **rete di città** come motore di uno sviluppo equilibrato

La Toscana è caratterizzata da una recente **spinta centrifuga** della residenza (che aumenta la domanda di mezzo privato) e da una **polarizzazione** delle attività economiche

SQUILIBRIO MODALE DEL TRASPORTO a favore del trasporto su gomma (77%). Se esaminiamo la domanda di trasporto merci per soglia di percorrenza, il traffico merci risulta concentrato in gran parte al di sotto della soglia dei **300 km (74% del totale)**, mentre solo il **15%** della merce trasportata percorre più di 500 km ed è quindi più difficile la diversificazione modale per ferro e mare verso la strada, che consentirebbe una riduzione dei costi esterni

Accessibilità multimodale per le province italiane (numeri indici, EU=100)





3. TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E CRESCITA ECONOMICA

P.R.I.I.M.

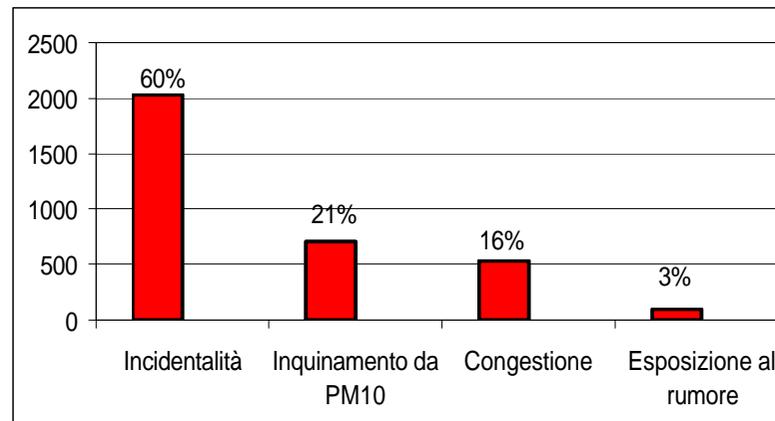
IMPRESE E ADDETTI

In Toscana vi sono circa **9000 imprese** operanti nei settori del trasporto di persone e dei servizi logistici, che impiegavano complessivamente circa **50 mila addetti**, per un'incidenza sul totale regionale pari al 2,6% delle imprese e il 4,3% degli addetti. Il settore di attività prevalente è il settore dell'autotrasporto, che occupa circa l'84% delle imprese e quasi il 50% degli addetti

INVESTIMENTI

I dati dell'Osservatorio Lavori Pubblici mostrano una netta preponderanza in Toscana delle aggiudicazioni per infrastrutture di trasporto sia per importo che per numero (**rispettivamente il 53% e il 37%**). Tra queste prevale il settore stradale con una dinamica crescente nella prima metà dell'ultimo decennio, mentre negli anni più recenti la contrazione della spesa ha ridotto l'importo degli interventi soprattutto in questo settore. Seguono il settore sociale che copre una quota pressoché analoga di importi e numero (26% e 25%) e l'ambiente e il territorio che copre il 22% in termini di numero degli interventi e l'11% in termini di importo.

I COSTI AMBIENTALI E SOCIALI DELLA MOBILITÀ (MIGLIAIA DI EURO)



- **18-19.000 incidenti** nel 2010-2011
- **3.500 Mg di PM₁₀** emesse dal trasporto
- **60.000 ore/giorno** perse per la congestione
- **714.000 persone** esposte a rumore >55db



4. STRATEGIE

Elaborazione di un Piano delle infrastrutture e dei trasporti, che costituiscono un motore per lo sviluppo, in una fase recessiva con scarsa disponibilità di risorse o con vincoli al loro impegno (es. PATTO DI STABILITÀ)

La mobilità come diritto per i cittadini e le imprese in cui devono essere valutati COSTI e OPPORTUNITÀ

Esigenza per la Toscana e l'Italia di Centro di un ruolo nelle Reti di Trasporto Europee per il riequilibrio del Mediterraneo nei flussi mondiali

Le infrastrutture di trasporto sono nate per lo più come **collegamento** (in risposta ad una esigenza della domanda o come nel caso dei grandi trafori, come nuova opportunità) e sono state progressivamente pianificate in un **sistema a rete**. Al fine di integrare le infrastrutture nel territorio e considerati i riflessi sulla crescita e l'economia, Il Piano propone una visione delle infrastrutture a rete come **progetti di sviluppo territoriale** in cui vengono prese in esame le componenti territoriali, ambientali ed economiche.

E' necessario pensare la programmazione economica insieme ai riflessi sulla mobilità e favorire una internazionalizzazione delle imprese che consenta una diversificazione modale del trasporto.



4. STRATEGIE





5. SCENARI INTERNAZIONALI E NUOVE OPPORTUNITA'

Crescita dei paesi asiatici (13%) maggiore delle economie avanzate (Nord-America 5%, Europa 8%)

Traffico merci via mare rappresenta 80% a livello globale del commercio internazionale

Sistema europeo movimentata 3,5 milioni di tonnellate di merci (13% traffico in uscita e 23% in arrivo a livello globale)

Rispetto al 2005 si prevede un incremento traffico merci al 2030 del 40% e al 2050 del 80%

I Porti del Northern range movimentano 50% traffico containerizzato europeo, 20% RORO, 25% rinfuse e continuano ad attrarre quote di traffico merci

La programmazione europea: le reti TEN-T

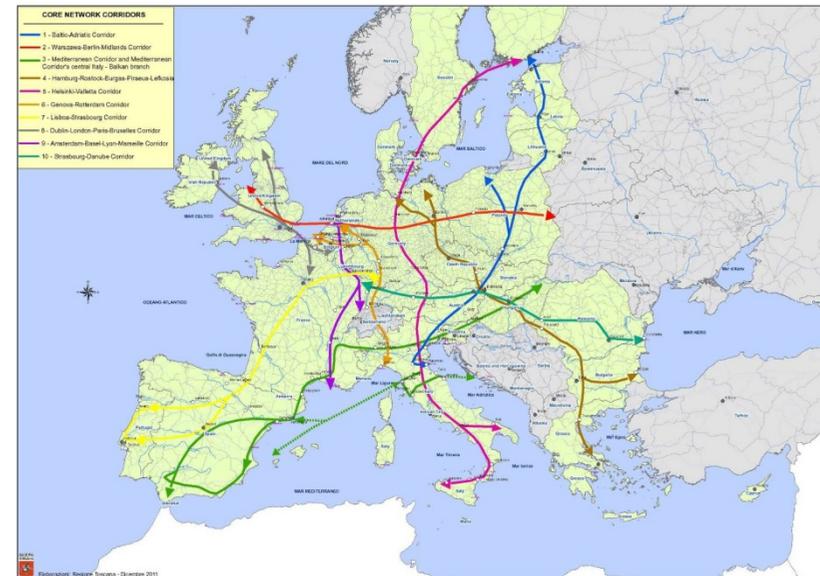
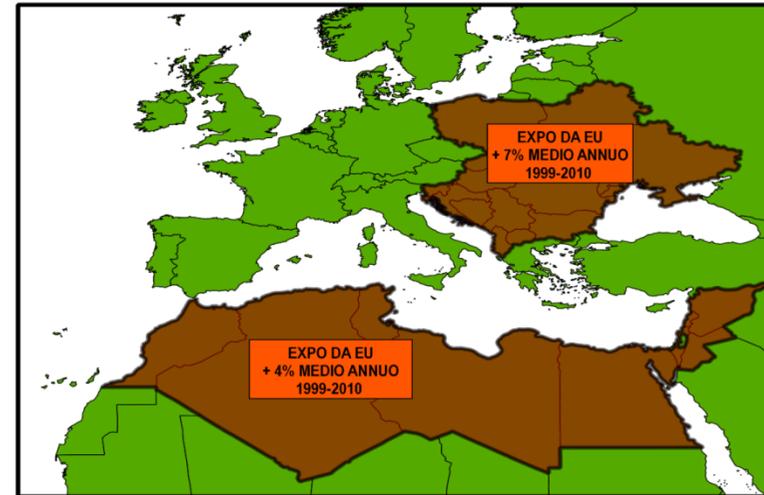
è mobilità sostenibile delle persone e delle merci all'interno dell'unione Europea;

è infrastruttura di qualità elevata, con obiettivi di basse emissioni di carbonio e di riduzione dell'inquinamento, di maggior sicurezza energetica e di protezione dell'ambiente;

è efficace copertura dell'intero territorio dell'UE;

è l'interoperabilità e la intermodalità tra tutti i sistemi di trasporto;

è la connessione alle reti dei paesi vicini.



PROPOSTA DELLA TOSCANA DI UN ASSE MULTIMODALE SULLA DI RETTRICE
EST – OVEST NELLA PARTE CENTRALE DEL MEDITERRANEO



6. LA CLASSIFICAZIONE DI PIANO

La classificazione di piano è necessaria al fine di definire le infrastrutture verso cui è rivolta la programmazione della Regione

Il piano recepisce la Rete Ferroviaria di livello nazionale (1458 km in Toscana su 16723 km di rete nazionale), la Rete Autostradale (424 km in Toscana su 6300 nazionali) e la Rete delle Strade Statali (980 km su quasi 21000 nazionali) individuate dallo Stato.

Il Piano individua e classifica la **Rete stradale di interesse regionale (circa 1450 km)**

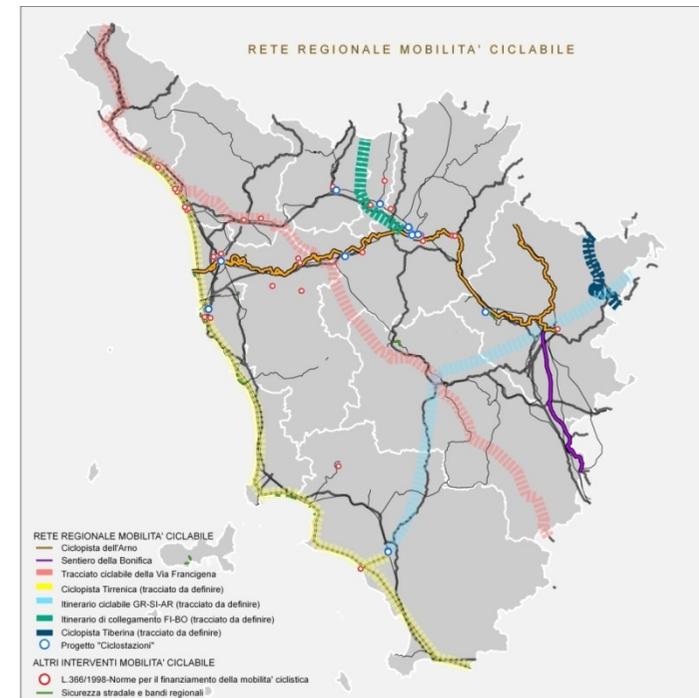
Il Piano recepisce la classificazione dei porti di interesse nazionale sede di Autorità Portuale Nazionale (Livorno e Capraia, Carrara, Piombino, Portoferraio e Rio Marina).

Il Piano individua e classifica la **Rete dei Porti Regionali** sede di Autorità Portuale Regionale, (Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Giglio) e le infrastrutture portuali con funzioni di collegamento passeggeri o diportismo nautico.

Il Piano classifica il **sistema aeroportuale** di interesse Nazionale e regionale con rilevanza economica fino all'intercontinentale (Pisa), fino all'internazionale (Firenze), di interesse nazionale e regionale (Elba, Grosseto, Ampugnano).

Il Piano individua le **vie navigabili** di interesse regionale (Navicelli, Burlamacca, Foce Arno) e gli **interporti** di Livorno Guasticce e Toscana Centrale (Prato)

Il Piano individua la **rete regionale della mobilità ciclabile** composta da Ciclopista Arno, Tirrenica, Francigena, Itinerario Grosseto-Siena-Arezzo e sentiero della bonifica, rete delle ciclostazioni.





7. Obiettivi e azioni di Piano LE GRANDI OPERE PER LA MOBILITA' NAZIONALE E REGIONALE

LINEA AV Fi-Bo - Nodo AV Firenze

RACCORDI FERROVIARI
LIVORNO-PI SA e Potenziamento
Pistoia-Montecatini

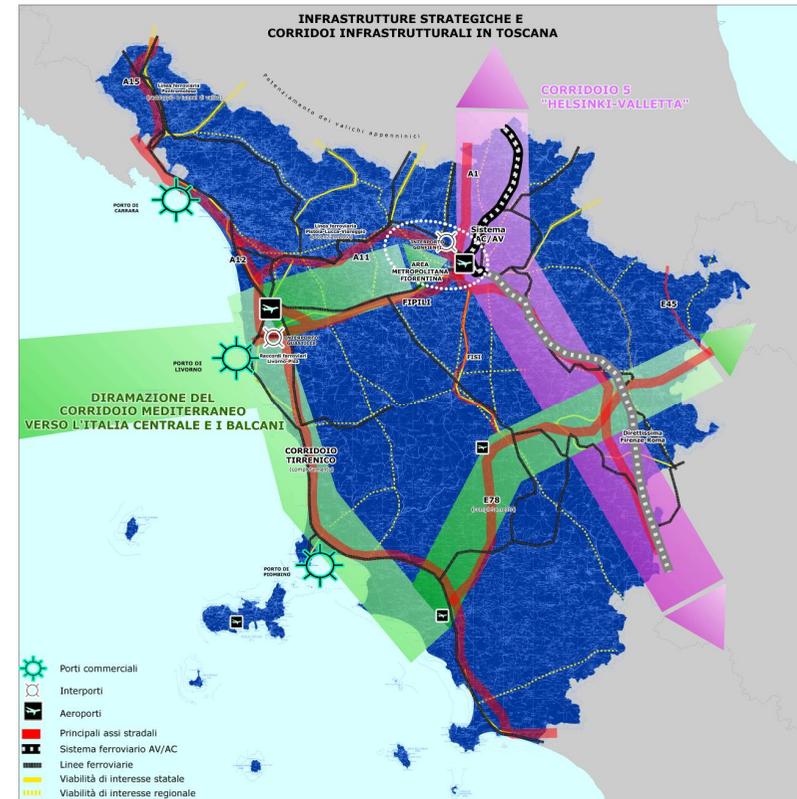
COMPLETAMENTO A12 TIRRENICA

Autostrada A1 Bologna-Incisa e A11
Firenze Montecatini A11

Completamento GROSSETO-FANO
(E78) - Raccordo Firenze Siena – Assi
viari di Lucca

ADEGUAMENTO e Messa in
Sicurezza SGC FI -PI -LI

PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE
sulla VIABILITA' di interesse
REGIONALE





7. Obiettivi e azioni di Piano

QUALIFICARE IL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI

La GARA TPL GOMMA per l'ambito unico regionale: UNA RIFORMA NECESSARIA

La riforma Toscana del Tpl (L.R.65/2010) nasce per reagire ai ridotti trasferimenti statali al settore, attraverso un processo di ottimizzazione della spesa ed un efficientamento del settore. La riforma è incentrata su:

l'adozione di dotazioni di servizio e costi e ricavi standard associati a tale servizio, come obiettivo da perseguire col nuovo affidamento;

una gara di nove anni per realizzare le condizioni in cui possa svilupparsi un sistema industriale più forte ed efficiente, per garantire investimenti e la tenuta occupazionale nel settore;

un unico bacino regionale come ambito ottimale per realizzare politiche di ottimizzazione delle risorse, in un contesto di variazione delle dotazioni territoriali e adozione di modalità innovative specie per i servizi in aree a domanda debole che richiedono una specializzazione diversa da quella delle grandi aziende)

un gestore unico come referente per la Regione indipendentemente dalle forme societarie assunte dallo stesso gestore;

una nuova governance per la parte pubblica attraverso la Conferenza Permanente e l'Ufficio Unico regionale;

Una nuova gerarchia delle reti (ferro à gomma à adduzione), attraverso una rete integrata e razionalizzata. Eliminate le sovrapposizioni.



7. Obiettivi e azioni di Piano QUALIFICARE IL SISTEMA DEI SERVIZI PUBBLICI 2/2

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – I NUMERI DELLA RIFORMA

Gli obiettivi per l'offerta di servizio e le risorse che potranno garantirli sono stati oggetto di specifica Conferenza regionale dei servizi minimi del TPL, conclusa il 25 maggio 2012 con un'Intesa che coinvolge la Regione, le Province, i Comuni Capoluogo e buona parte dei Comuni della Toscana:

- 104 milioni di chilometri di rete totali, rispetto ai 108 del 2011
- 190 milioni di euro per i servizi Tpl: 160 Meuro all'anno messi a disposizione dalla Regione Toscana + 14 meuro (Iva province) + 16 meuro (quota 1° anno fondo per sostegno occupaz. punto successivo)
- gli EELL contribuiscono per 40 milioni compreso IVA sui servizi
- 20 Meuro all'anno per investimenti
- La Regione contribuisce inoltre per 70 Meuro complessivi in 9 anni per mantenere nel primo periodo di affidamento le attuali dotazioni di servizio e in tal modo sostenere l'occupazione;

La riforma del Tpl è una concreta politica di **SPENDING REVIEW**:

Si definisce la rete "obiettivo" da realizzare a regime, dopo un primo periodo di affidamento in cui realizzare gradualmente le previste trasformazioni delle dotazioni territoriali dei servizi e delle modalità di svolgimento dello stesso, nonché l'omogeneizzazione e adeguamento del sistema tariffario. Una rete obiettivo per la quale si interviene senza operare tagli lineari ma applicando uno standard per le dotazioni di servizio. Ogni risparmio sulle risorse destinate all'esercizio saranno reimpiegate per investimenti. La rete di progetto è pari al 93% dell'attuale.

La nuova progettazione delle reti punta su:

- Rafforzamento dei servizi urbani e metropolitani;
- Garantire i "binari del tpl", ovvero il servizio extraurbano strutturale per pendolari e studenti (utenza forte);
- "Progetti speciali" per le aree montane e a domanda debole; es. servizi a chiamata, buoni taxi, affidamenti locali dei servizi per circa il 7% delle risorse totali.



7. Obiettivi e azioni di Piano MOBILITÀ SOSTENIBILE/ INNOVAZIONE E INFOMOBILITÀ

MODALITÀ DI TRASPORTO SOSTENIBILI in AMBITO URBANO

E' necessario programmare un nuovo quadro della mobilità dell'area metropolitana estendendo il sistema delle tramvie da Scandicci (linea 1-in funzione), realizzare le linee verso Peretola, (linea 2) e Careggi (linea 3.1) ed estendere la progettazione e realizzazione delle altre linee verso Sesto e Campi in coerenza con l'integrazione del Piano di Indirizzo Territoriale

Realizzazione a Pisa del progetto People mover tra Aeroporto e Stazione

SICUREZZA STRADALE

Interventi di co-finanziamento attraverso nuovi bandi verso gli enti locali

RETE DELLA MOBILITÀ CICLABILE

Avvio Ciclopista dell'Arno e interventi per la rete regionale –interventi per la mobilità urbana in attuazione della L.R. 27/2012 – finanziamenti piani mobilità ciclabile Enti Locali

VERSO FORME DI MOBILITÀ INNOVATIVE

- Sviluppo infrastrutture e tecnologie per **l'informazione in tempo reale** dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano;
- Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali/ Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato.

Progetti per il tempo reale

Trasporto pubblico di persone
Gestione del Traffico – progetti per parcheggi cittadini e monitoraggio strade

Carta dei servizi per pagamenti

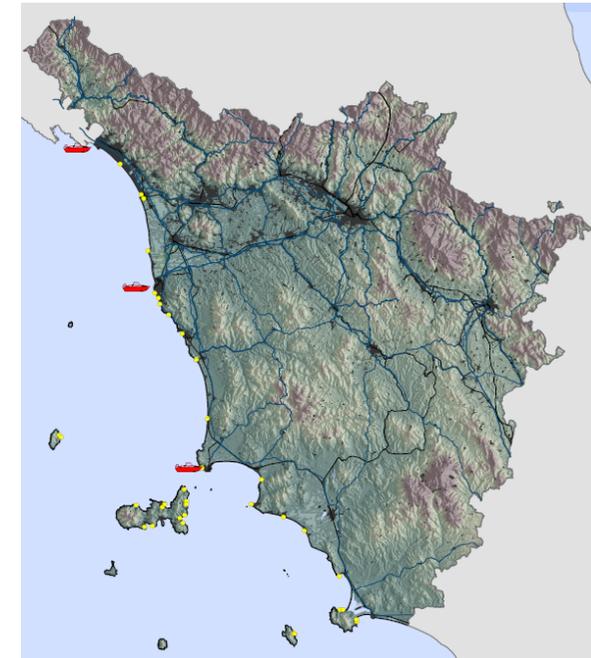


7. Obiettivi e azioni di Piano RETE DEI PORTI e SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

P.R.I.I.M.

IL RILANCIO DEI PORTI TOSCANI

- Avvio e attuazione Piani Regolatori Portuali Livorno, Piombino e Carrara
- interventi sui fondali del Porto di Livorno
 - Scolmatore d'Arno
- Avvio Autorità Portuale regionale escavi a Viareggio
- Avvio Interventi sul porto di Piombino

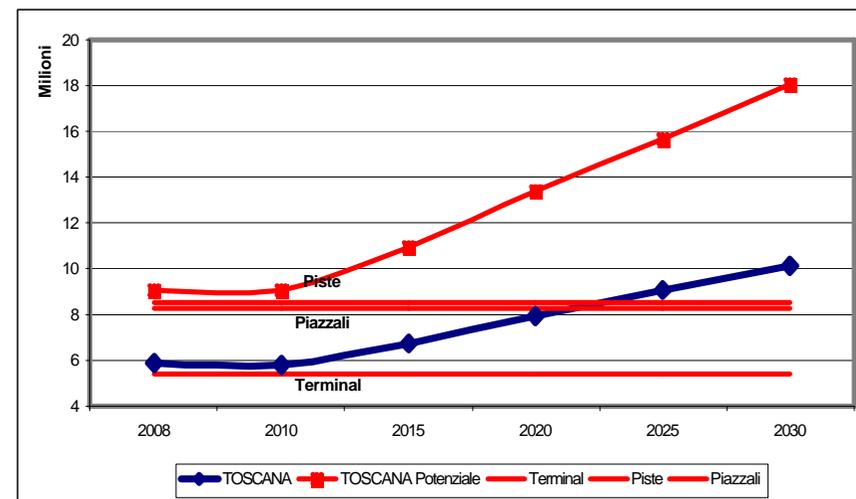


IL SISTEMA AEROPORTUALE PER LA COMPETITIVITA' REGIONALE

Rafforzamento della dotazione aeroportuale, **specializzazione delle funzioni** degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo

Integrazione gestionale tra Pisa e Firenze
Miglioramento dell'offerta infrastrutturale attraverso la nuova pista di Firenze e pianificazione dei miglioramenti infrastrutturali a sostegno dei volumi attesi

Recupero di domanda diretta o generata dal sistema toscano ed ora diretta verso altri aeroporti e stimata in circa il 50% della attuale domanda (pari ad oggi a circa 3 milioni di utenti)





8. Quadro finanziario

P.R.I.I.M.

Quadro finanziario riepilogativo – stanziamenti sul bilancio regionale

TOTALE nel triennio 2013-2015 – **1,724 miliardi di euro** di cui
448 milioni per infrastrutture
1276 milioni per i trasporti

Il **Patto di stabilità** determina però un vincolo alla spesa sia per la Regione che per gli enti locali indipendentemente dalle disponibilità di bilancio.

Quadro finanziario programmatico– Investimenti per infrastrutture sul territorio regionale

Programma da circa **23,5 miliardi di euro**, concluso per 5,8 miliardi di euro, finanziato per 7 e programmato per quasi 11; nelle opere regionali finanziamento e programmazione vanno di pari passo, nelle nazionali, a seguito della legge obiettivo, la programmazione è diventata previsione programmatica.

Nel breve periodo (2013-2017) il tasso di crescita medio del PIL regionale previsto ha un incremento dello 0,8% considerando solo gli interventi finanziati. Nel medio lungo periodo (2018-2030) l'incremento medio annuo previsto è dello 0,6% considerando le risorse programmate. Da verificare poi l'effettiva capacità di spesa negli anni sulla base dei vincoli legati al patto di stabilità.