



**Regione Toscana**

**DOCUMENTO DI MONITORAGGIO DEL PIANO  
REGIONALE INTEGRATO  
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM)**

(art. 4 L.R. 55/2011)



**Regione Toscana**

**A cura della Direzione Generale  
Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale**

Hanno collaborato le strutture:

Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale

Area di Coordinamento Mobilità e Infrastrutture

Area di Coordinamento Trasporto Pubblico Locale

Settore Viabilità di interesse regionale

Settore Programmazione porti commerciali interporti e porti e approdi turistici

Settore Infrastrutture di trasporto strategiche e cave nel governo del territorio

Settore Affari amministrativi e contabili per il trasporto pubblico locale

Per i dati di monitoraggio finanziario si ringrazia

Direzione Generale Presidenza, Settore Controllo strategico e di gestione

Per il cap. 2 “La situazione della mobilità e dei trasporti in Toscana” e per i dati relativi agli indicatori si ringrazia IRPET

Per i dati IRSE relativi alle emissioni di CO2 e di PM10 si ringrazia

Direzione Generale Politiche Ambientali, Energia e cambiamenti climatici, Settore Energia, tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico e acustico

**[www.regione.toscana.it/priim](http://www.regione.toscana.it/priim)**

**INDICE**

<b>Premessa</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Il PRIIM: fatti salienti</b> .....	<b>7</b>
<b>2. La situazione della mobilità e dei trasporti in Toscana</b> .....	<b>12</b>
2.1 La congiuntura economica e la domanda di mobilità' .....	12
2.2 Dotazione infrastrutturale e accessibilità del territorio .....	13
2.3 Accessibilità urbana e sostenibilità ambientale .....	16
2.4 Gli scenari toscani della domanda e dell'offerta di trasporto .....	18
<b>3. L'avanzamento delle politiche regionali: principali interventi realizzati</b> .....	<b>22</b>
<b>3.1. Obiettivo generale 1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale</b> .....	<b>24</b>
3.1.1 Autostrade .....	24
3.1.2 Strade di interesse statale .....	26
3.1.3 Strade di interesse regionale .....	27
3.1.4 Ferrovie .....	30
3.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere .....	32
3.1.6 Indicatori .....	33
3.1.7 Principali delibere di attuazione .....	37
3.1.8 Monitoraggio finanziario .....	39
<b>3.2 Obiettivo generale 2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico</b> .....	<b>40</b>
3.2.1 Riforma TPL su gomma .....	41
3.2.2 Servizi ferroviari .....	43
3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei .....	44
3.2.4 Attività ispettiva .....	44
3.2.5 Indicatori .....	46
3.2.6 Principali delibere di attuazione .....	50
3.2.7 Monitoraggio finanziario .....	51
<b>3.3 Obiettivo generale 3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria</b> .....	<b>52</b>
3.3.1 Sistema tramviario .....	52
3.3.2 People mover .....	55
3.3.3 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità .....	56
3.3.4 Sicurezza stradale .....	56
3.3.5 Sicurezza ferroviaria .....	60
3.3.6 Mobilità ciclabile .....	60
3.3.7 Indicatori .....	62
3.3.8 Principali delibere di attuazione .....	68
3.3.9 Monitoraggio finanziario .....	69

---

<b>3.4 Obiettivo generale 4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</b>	<b>70</b>
3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali .....	71
3.4.2 Porti nazionali .....	72
3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale .....	73
3.4.4 Vie navigabili .....	75
3.4.5 Il sistema aeroportuale .....	76
3.4.6 Interporti .....	77
3.4.7 Indicatori .....	79
3.4.8 Principali delibere di attuazione .....	82
3.4.9 Monitoraggio finanziario .....	84
<b>3.5 Obiettivo generale 5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti</b>	<b>85</b>
3.5.1 Infomobilità .....	86
3.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione .....	88
3.5.3 Partecipazioni regionali .....	90
3.5.4 Indicatori .....	92
3.5.5 Principali delibere di attuazione .....	93
3.5.6 Monitoraggio finanziario .....	95
<b>4. Monitoraggio delle risorse finanziarie del Piano</b> .....	<b>96</b>
<b>Allegato 1 - Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale</b> .....	<b>97</b>

## PREMESSA

**Il PRIIM (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità).** Per la prima volta un unico piano che puntando all'integrazione delle politiche e alla semplificazione delle procedure, definisce per la nostra regione le scelte in materia di ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile. Il PRIIM è stato approvato ad inizio 2014, con la deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 12 febbraio, in attuazione della legge regionale istitutiva n. 55/2011.

Con il PRIIM la Regione si è dotata di uno strumento per confrontarsi con la nuova programmazione nazionale e comunitaria, dando attuazione ai programmi strategici regionali, ma con una proiezione di più lungo periodo. Attraverso il Piano la Toscana vuole 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 ridurre i costi esterni del trasporto, incentivando l'uso del mezzo pubblico, la mobilità ciclabile e pedonale, l'intermodalità, ma anche migliorando le condizioni di sicurezza stradale e promuovendo le tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Il Piano definisce il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi, individua le strategie, gli obiettivi generali e specifici, le tipologie di intervento, il quadro delle risorse attivabili e i criteri di spesa. 5 gli **obiettivi generali** del PRIIM, volti a:

1. Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico;
3. Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
4. Potenziare la piattaforma logistica toscana;
5. Promuovere azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Per il triennio 2014-2016, il Piano mette in campo **risorse per circa 2,7 mld di euro**, stanziare sul bilancio regionale, di cui 841 mln destinati a potenziare e migliorare la rete delle infrastrutture e 1853 mln per i servizi di trasporto.

In un'ottica di più lungo periodo, il **totale degli interventi infrastrutturali programmati sul territorio regionale ammonta a 23,5 mld**, dei quali oltre 6 mld relativi a interventi conclusi, 7 destinati a interventi finanziati e quasi 11 per interventi programmati<sup>1</sup>. L'impatto sull'economia e sull'occupazione di tali interventi è rilevante: considerando solo gli interventi finanziati, si stima che la realizzazione degli investimenti infrastrutturali nel breve periodo porterebbe ad un incremento del tasso di crescita medio del PIL regionale dello 0,8%; considerando gli interventi programmati, nel medio lungo periodo l'incremento previsto sarebbe pari allo 0,6%.

Un primo bilancio sulle politiche del PRIIM è stato svolto nell'ambito del Convegno organizzato dall'Assessorato regionale alle Infrastrutture l'11 dicembre scorso ("Infrastrutture e mobilità – Il Piano regionale integrato: dal dire al fare"), in occasione del quale è stato predisposto un report di sintesi "Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM): dal dire al fare – Primo stato di attuazione" quale elemento per una riflessione sui temi delle infrastrutture e dei trasporti.

Con il presente report la Giunta presenta il primo Documento di monitoraggio del PRIIM, previsto dalla normativa regionale in materia di programmazione (art. 10 L.R. 1/2015) e dalla legge istitutiva del Piano (art. 4 L.R. 55/2011), dando conto dello stato di avanzamento delle politiche del Piano e dei principali risultati raggiunti nel primo anno di attuazione dello strumento, con aggiornamento dei dati a marzo 2015 (al 28 febbraio 2015 per le tabelle di monitoraggio finanziario).

<sup>1</sup> Dato luglio 2013.

Il report prevede un taglio di sintesi, rinviando alle successive edizioni dei documenti di monitoraggio l'aggiornamento di dettaglio dei quadri conoscitivi e delle relative cartografie del Piano e l'approfondimento degli elementi di monitoraggio ambientale previsti dalla L.R. 10/2010, tenuto conto della relativa esiguità del tempo intercorso dall'approvazione del PRIIM al suo primo monitoraggio.

La parte iniziale del documento contiene una sintesi dei principali risultati raggiunti nel primo anno di vigenza del Piano (cap. 1), seguita da un aggiornamento dei quadri conoscitivi di contesto relativi alla situazione e alle dinamiche della mobilità e dei trasporti in Toscana, anche alla luce di un'analisi dello scenario economico (cap. 2). La parte centrale del volume (cap. 3) è dedicata ad illustrare lo stato di avanzamento degli interventi realizzati in attuazione dei 5 obiettivi generali del Piano, con dati, indicatori, risorse finanziarie, elenco delle delibere di Giunta di attuazione; un riepilogo del monitoraggio finanziario del piano è invece contenuto al cap. 4.

Infine, in allegato il report contiene un approfondimento per quanto riguarda gli interventi di viabilità regionale derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di interesse regionale approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 35 del 27 febbraio 2002 e confluito nel PRIIM a seguito dell'approvazione di quest'ultimo.

## 1. IL PRIIM: I FATTI SALIENTI

**Un anno di PRIIM: i risultati ottenuti.** A conclusione del primo anno di attuazione possiamo dar conto di alcuni importanti **risultati raggiunti** dalle politiche regionali della mobilità e delle infrastrutture. Al febbraio 2015 è stato impegnato nel complesso il 28% del totale delle risorse previste dal Piano per il triennio 2014-2016 (pari a 754,2 milioni su un totale di 2.695 milioni stanziati), ed è stato liquidato il 68% delle risorse impegnate (pari a 510 milioni)<sup>2</sup>.

Si tratta di risultati importanti, se teniamo conto dei vincoli imposti dal patto di stabilità, che hanno condizionato il processo di attuazione del Piano, non consentendo la piena attivazione degli impegni relativi alle risorse stanziare in bilancio e limitandone la spesa.

Oltre al contesto esterno economico-finanziario, la realizzazione delle politiche regionali è condizionata anche dallo scenario istituzionale tuttora in evoluzione, a seguito del riordino delle competenze avviato con la L.56/2014 (legge Del Rio) che ha portato la Toscana ad approvare, prima sul panorama nazionale, una legge di riordino delle funzioni delle Province (L.R.22 del 3 marzo 2015 "Riordino delle funzioni provinciali e attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56"). La legge ridisegna le competenze istituzionali per la Regione e per gli Enti Locali, con effetti anche sulle politiche della mobilità, ed in particolare sulla viabilità regionale.

In prospettiva poi occorrerà valutare gli effetti della riforma costituzionale destinata a modificare profondamente il sistema delle relazioni tra Stato, Regioni e Enti Locali.

Di seguito una sintesi dei principali risultati raggiunti, descritti in dettaglio al cap. 3:

**Grandi opere** **Le Autostrade.** Proseguono i lavori di progettazione e realizzazione delle terze corsie dell'**Autostrada del Sole A1** (Barberino di Mugello-Firenze Nord: consegnati i lavori del 1° lotto a maggio 2014, la conclusione dei lavori per l'intera tratta è ipotizzata per il 2018; Firenze Sud-Incisa: consegna dei lavori prevista per inizio 2016; Incisa-Valdarno: in corso procedimento di VIA nazionale (la Regione si è espressa nel luglio 2013); Fi Nord- Fi Sud conclusione di opere connesse e collaterali prevista entro il 2016), mentre sono realizzati per oltre il 90% i lavori per la Variante di Valico la cui ultimazione è prevista per il 2015). In relazione agli interventi di adeguamento a 3 corsie dell'**autostrada Firenze-Mare A11** (tratte Firenze-Pistoia; Pistoia-Montecatini), è in corso la procedura di VIA nazionale per la tratta Firenze-Pistoia (la Regione si è espressa nel luglio 2013). Per quanto riguarda il **Corridoio Tirrenico**, la Regione è in attesa della presentazione da parte di SAT dei prossimi sviluppi progettuali.

**La due Mari.** Per quanto riguarda le **strade di interesse statale**, un ruolo strategico è rivestito dalla **SGC E78 Due Mari**, inserita tra le reti di trasporto TEN-T, per la quale risultano ultimati ed in esercizio 127 Km sui 166 complessivi nel tratto toscano. Ai fini del completamento dell'opera, nel mese di novembre 2014 è stata costituita la società pubblica di progetto "Centralia" tra ANAS e la Regione Toscana, che partecipa tramite la Società Logistica Toscana, la Regione Umbria che partecipa tramite la Società Sviluppo Umbria e la Regione Marche.

**Il sistema tangenziale di Lucca.** La Regione ha stanziato 2 mln per la progettazione definitiva e 15 per la realizzazione dell'opera, che si aggiungono ai 61 mln di ANAS, per un primo stralcio di interventi prioritari, ed ha approvato uno schema di accordo con Ministero, Provincia ed ANAS da sottoscrivere a seguito dell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE. La

<sup>2</sup> Dati a cura del Settore Controllo strategico e di gestione, DG Presidenza, aggiornati al 28 febbraio 2015.

Provincia di Lucca si è espressa ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale e siamo in attesa della conclusione da parte del CIPE del procedimento per la localizzazione dell'opera e di VIA.

**Il Raccordo Autostradale Siena-Firenze.** Nel 2014 sono conclusi gli interventi di manutenzione straordinaria (per 20 mln di risorse statali) a cui si aggiungeranno ulteriori interventi finanziati con altrettanti 20 mln che ANAS si è impegnata a stanziare.

**Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca.** La Regione ha stanziato 35 mln per il primo stralcio dei lavori del raddoppio **Pistoia-Montecatini**, che si aggiungono ai 215 mln di risorse statali (previsti dal Decreto "Sblocca Italia") e ai 200 mln che la Regione ha previsto nella finanziaria regionale 2015 che, sommati, consentono il **raddoppio da Pistoia a Lucca**.

A settembre 2014 è stato concluso il procedimento di accertamento di conformità urbanistica sul progetto di raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini, per cui RFI potrà procedere alle successive fasi di appalto e realizzazione delle relative opere. Nella primavera del 2015 è previsto l'avvio della procedura di appalto del raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini Terme con inizio dei lavori entro agosto 2015. E' ad oggi in corso di predisposizione la convenzione tra Regione e RFI.

**I raccordi ferroviari del Porto di Livorno.** Sono in corso di realizzazione le opere quale insieme di interventi volti a dotare il porto di una serie di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci (per un costo complessivo di 40 mln, di cui 33 di fondi regionali e comunitari). A settembre 2014 l'Autorità Portuale ha consegnato a RFI le aree portuali su cui verranno realizzati i binari di collegamento tra la Darsena e la linea ferroviaria Pisa-Genova-Firenze; la conclusione dei lavori è prevista per novembre 2015 e l'attivazione dell'esercizio ferroviario per dicembre 2015.

**L'Alta velocità ferroviaria.** Nell'ambito del completamento dei lavori per l'AV, la cui tratta Firenze-Bologna è in esercizio da fine 2009, rilievo strategico assumono gli **interventi sul nodo di Firenze**, che libererà anche binari di superficie consentendo di incrementare il servizio ferroviario fino a ulteriori 224 treni al giorno. Ad aprile 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il progetto definitivo di inserimento del **tracciato linea 2 della tramvia all'interno della nuova stazione AV** di Belfiore. Ad agosto 2014, la Regione Toscana e la Regione Umbria hanno sottoscritto un'intesa che prevede la realizzazione di uno studio di fattibilità per la **nuova stazione ferroviaria Medio-Etruria sul tracciato della Direttissima Roma-Firenze**, per consentire a migliaia di cittadini della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria di utilizzare i treni ad alta velocità.

**La viabilità di interesse regionale.** Sono proseguiti gli interventi derivanti dal **Programma sulla viabilità regionale** (confluito nel PRIIM), finanziato dal 2001 con 1.220 mln (di cui 1000 gestiti dalla Regione, comprese le risorse FAS-CIPE), più ulteriori 3 mln da programmare. Ad oggi risultano completati 159 interventi e 27 in corso di realizzazione, per un totale di 882,2 mln di cui 706,8 mln di risorse regionali. 50 gli interventi programmati e finanziati da avviare, per i quali la Regione ha destinato 182,7 mln.

**Trasporto pubblico**

**La gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma.** E' entrata nella fase conclusiva la procedura di gara, con l'invio il 13 novembre 2014 della lettera di invito a presentare offerta alle aziende che avevano effettuato manifestazione di interesse, e nel 2015 si potrà quindi procedere all'affidamento del servizio al nuovo gestore.

Nel maggio 2014 la Regione aveva approvato la ricognizione definitiva dell'assetto delle reti, delle risorse e del livello tariffario da applicare in due diverse fasi del contratto; le risorse da assegnare agli Enti locali per lo svolgimento dei servizi deboli fuori dal lotto unico regionale; la stabilizzazione delle risorse di Regione e Enti Locali destinate ai servizi su gomma. Annualmente 300 mln, di cui 260 mln regionali – incluso Fondo Nazionale Trasporto - e 40 mln degli enti locali; ad essi si sommano circa 105 mln annui di ricavo dalla vendita dei biglietti, per un totale di oltre 4 miliardi di euro.

Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km: 98 mln all'interno del contratto per il lotto unico, più ulteriori 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto (servizi in economia esclusi). Il contratto punta a rinnovare progressivamente circa la metà dell'attuale parco mezzi (1300 bus), mentre grazie ad un bando regionale (38 mln) avviato nel 2013 saranno acquistati circa 300 nuovi autobus urbani ed extraurbani.

**La gara per i servizi ferroviari regionali.** In vista della gara per il nuovo affidamento del servizio ferroviario, a partire dal 2020, la Toscana ha sottoscritto nel 2014 l'**intesa preliminare al contratto con Trenitalia**, per rinnovare l'attuale contratto di servizio fino al 2019, attraverso un "contratto ponte" che consentirà di completare le procedure di gara. Il contratto prevede il miglioramento della qualità dei servizi, incrementi delle penali, investimenti per nuovi treni. La Regione firmerà il rinnovo del contratto con Trenitalia contestualmente alla sottoscrizione di un'Intesa propedeutica alla stipula dell'**accordo-quadro con RFI**, proprietaria delle infrastrutture, e se saranno garantiti miglioramenti sensibili per la regolarità del servizio, anche risolvendo i conflitti fra trasporto regionale e di lunga percorrenza.

Per promuovere il **servizio ferroviario sulle linee minori** nel 2014 è stato avviato un progetto regionale di durata triennale volto a valorizzare tali linee, che ha previsto la realizzazione di un primo bando nel 2014 e di un secondo bando nel 2015 attualmente in corso di predisposizione, con i quali la Regione cofinanzia iniziative sul territorio promosse dagli Enti locali.

**La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano.** E' proseguito l'impegno per garantire la continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano; nel 2014 è stato destinato 1 mln a **collegamenti aerei** tra l'Elba e Pisa, Firenze e Milano. A garanzia dell'efficienza dei servizi di TPL è stata potenziata la dotazione del **corpo ispettivo** regionale con il ricorso a personale degli Enti Locali, modificando la legge di settore e approvando una specifica convenzione con gli Enti Locali.

**Piattaforma logistica toscana**

**Il sistema aeroportuale toscano.** La politica regionale portata avanti attraverso la partecipazione nelle società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa ha permesso di procedere nel percorso di **integrazione del sistema aeroportuale toscano**, che si è completato nel febbraio 2015 con l'approvazione del progetto di fusione delle due società. A tal fine la Regione nel 2012 è entrata nel capitale sociale di ADF (con una quota pari al 5%) e nel 2014 ha aderito all'Offerta Pubblica di Acquisto volontaria lanciata dalla società Corporation America Italia riducendo la propria quota di partecipazione in SAT al 5%, in analogia alla quota detenuta in ADF. La fusione delle società SAT e

AdF è avvenuta per incorporazione di AdF in SAT e la nuova società si chiamerà Aeroporti Toscani S.p.A.

**La Darsena Europa nel Porto di Livorno.** Per la realizzazione della nuova Darsena Europa, in grado di accogliere le grandi navi portacontainer, incrementare il traffico marittimo a mezzo di navi traghetto e il trasporto marittimo a corto raggio, la Toscana prevede lo stanziamento di 200 milioni a favore dell'Autorità Portuale livornese, per realizzare gli interventi previsti dal nuovo Piano regolatore Portuale (che dovrebbe concludere il suo iter nel marzo 2015). Quali azioni strategiche a risoluzione dei problemi del porto la Regione inoltre aveva stanziato 4,5 milioni di euro per 3 interventi di dragaggio (due dei quali conclusi).

Si è avviata la gara per la progettazione definitiva dell'intervento di realizzazione di un **raccordo ferroviario tra Porto e Interporto di Livorno**.

**Il nuovo Porto di Piombino.** Sono in corso di realizzazione, e si concluderanno nei primi mesi del 2015, gli interventi sul Porto previsti da un Accordo di Programma che la Regione ha sottoscritto con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune, per rilanciare il porto e riqualificare l'area di Piombino e il polo siderurgico nel suo complesso (le opere riguardano in particolare l'approfondimento dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e la realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali). L'accordo prevede risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

**L'Autorità portuale regionale.** A seguito della costituzione nel 2013 di tutti gli organi, l'Autorità, chiamata a garantire efficacia ed efficienza nella gestione dei porti regionali, è ad oggi pienamente operativa. Nel maggio 2014 è stato approvato il Piano di Attività 2014 dell'Autorità, che definisce, per ciascuno dei quattro porti regionali, le attività e le opere da realizzare, ed è stato recentemente adottato il Piano delle Attività 2015. **Per il porto di Viareggio** è sono in fase di ultimazione i lavori di dragaggio dell'avamposto e dell'imboccatura, necessario per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale (2,3 mln di fondi regionali). E' stato completato il progetto preliminare della banchina commerciale ed avviata la progettazione definitiva, che dovrebbe concludersi nel primo semestre 2015 (2,6 mln di fondi FAS). Infine è stato completato lo studio di fattibilità del sistema continuo di dragaggio ed è in corso di ultimazione la relativa progettazione preliminare (2,275 mln per un primo lotto di opere).

### **Mobilità sostenibile e infomobilità**

**Il sistema tramviario fiorentino.** Per completare il sistema tramviario dell'area fiorentina (sono attualmente in corso i lavori delle Linee 2 e 3.1), ad aprile 2014 la Regione ha sottoscritto con i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli un accordo di programma che conferma quanto concordato con l'Unione Europea, prevedendo una tempistica di rendicontazione di spesa e di realizzazione fisica dell'opera (messa in esercizio entro il 31 marzo 2019), ed un monitoraggio dello stato di avanzamento, nell'ambito di una Cabina di Regia tra Regione e Comune di Firenze.

L'accordo prevede inoltre **l'estensione del sistema tramviario a servizio dell'intera area metropolitana**, stanziando 1 mln di euro per uno studio di

fattibilità (redatto nel febbraio 2015) relativo al prolungamento fino a Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli.

**Il People Mover a Pisa.** A maggio 2014 è stato approvato il progetto esecutivo e sono iniziati i lavori del People Mover per il collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto, la cui conclusione è prevista entro metà 2016; l'opera prevede un costo complessivo di di 69 mln, in parte finanziato tramite fondi europei (21 mln) e in parte tramite Project financing; l'intervento è oggetto di un monitoraggio puntuale.

**La mobilità ciclabile.** Nel 2014 la Regione ha destinato 22 mln per i prossimi tre anni per promuovere la mobilità ciclabile: 4 mln per cofinanziare, attraverso un bando rivolto a Province, Comuni e Unioni di Comuni, interventi in ambito urbano (finanziati ad oggi i primi 6 progetti per 2 mln, su un totale di 54 finanziabili); 18 mln per il **sistema integrato della Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica**, nell'ambito della rete di interesse regionale individuata dal PRIIM (individuati 16 interventi strategici e prioritari).

**Migliorare la sicurezza stradale.** Nel 2014 la Regione ha stanziato attraverso un bando regionale 5 mln destinati a cofinanziare interventi degli Enti locali: 41 gli interventi ammessi a finanziamento, a condizione che sia garantita nel 2015 la cantierabilità dell'opera, e che vanno ad aggiungersi agli oltre 300 interventi finanziati dalla Regione dal 2004 ad oggi.

**L'infomobilità.** Da giugno 2014 è operativo il **nuovo portale regionale "Muoversi in Toscana"**, con servizi per il cittadino che forniscono un quadro completo della mobilità in Toscana permettendo agli utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto. E' inoltre stata realizzata una App per dispositivi mobili.

## **2. LA SITUAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI IN TOSCANA**

### **2.1 LA CONGIUNTURA ECONOMICA E LA DOMANDA DI MOBILITA'**

La crisi che ha colpito l'intera economia mondiale alla fine del 2008, si è inserita nel nostro paese all'interno di un percorso che, già da tempo, mostrava segnali di affaticamento. L'economia toscana ha sofferto di questa prolungata ed eccezionale crisi con minore gravità rispetto alle altre regioni e al resto del paese; non mancano, inoltre, alcuni comportamenti in controtendenza come, ad esempio, quelli che si registrano sul fronte dell'export e del turismo.

Il recupero delle vendite all'estero rispetto ai livelli del 2008 appare addirittura sorprendente, superando quello delle altre regioni italiane e realizzando risultati migliori anche di quelli della Germania. La capacità di far fronte alla domanda estera ha rappresentato certamente il tratto più positivo degli ultimi anni e interessa quasi tutti i settori produttivi. Complessivamente rispetto al 2008 la crescita, a prezzi correnti, è stata del 23% (circa 18% in termini reali) contro il 6,6% dell'Italia. Ciò è in parte legato alla specializzazione produttiva dell'export toscano, ma in larga misura è riconducibile ad un comportamento più virtuoso mostrato dalle imprese toscane, espressione evidente di una loro maggiore competitività.

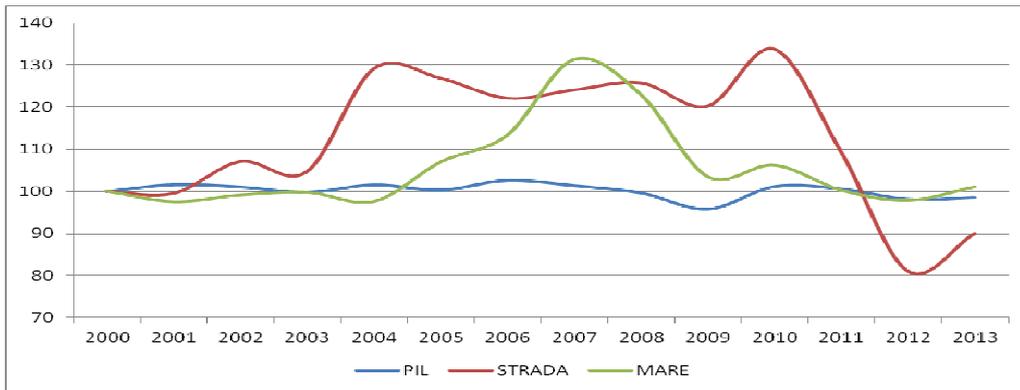
Anche per il turismo si assiste in questi anni ad un'espansione della domanda estera, grazie al fatto che la Toscana risulta più specializzata nel turismo di provenienza internazionale (ed extra-europea), e al fatto di avere comunque registrato, su tale componente, un crescita di presenze superiore a quella del resto del paese, espressione anche in questo caso di una maggiore competitività della regione. Si riducono le presenze nazionali, ma in Toscana la contrazione è minore che altrove, con la conseguenza che il turismo, nel suo complesso, ha continuato a fornire un contributo positivo all'economia della regione, contrariamente a quanto accaduto nel resto del paese.

Anche sul fronte occupazionale, al calo che vi è stato nel biennio 2008-09, è seguita una sostanziale tenuta negli anni successivi e addirittura un aumento nel 2014. Nel complesso si può stimare che dal 2008 ad oggi il numero di occupati sia diminuito di circa 26mila unità corrispondente al -1,7% (contro il -4,4% dell'Italia), una cifra inferiore a quella delle altre regioni e soprattutto ben inferiore a quella che ci si poteva attendere vista la caduta del PIL. Il calo è stato pesante per il settore delle costruzioni, seguito da quello manifatturiero e dal commercio, mentre negli altri settori (agricoltura compresa) vi è stato un aumento dei lavoratori impiegati.

Il miglioramento dello scenario esogeno a seguito dell'apprezzamento del dollaro, del calo del prezzo del petrolio e dell'impostazione espansiva data alla politica monetaria europea, dovrebbe rafforzare ulteriormente tale tendenza, tanto che sulla base delle previsioni IRPET la crescita della Toscana potrebbe superare nel corso del 2015 l'1%, restando ancora una volta sopra la media nazionale.

Le evoluzioni della produzione incidono direttamente sulla domanda di mobilità delle merci che ha seguito un andamento simile, sebbene meno marcato, con un calo nel 2009, una breve ripresa nel 2010 ed un crollo negli anni 2011/2012 per quanto riguarda il trasporto su strada, mentre il trasporto marittimo ha avvertito gli effetti della crisi con maggiore anticipo, ma è anch'esso tornato a crescere leggermente nel 2010 per poi registrare un'ulteriore flessione nel biennio successivo. Entrambe le grandezze mostrano timidi segnali di ripresa per quanto registrato nel 2013, ed i primi dati provvisori disponibili fanno supporre che il trend sia continuato nel 2014.

## Domanda di trasporto merci e pil in toscana, trend 2000-2013 (numeri indici, 2000=100)



Fonte dati: ISTAT

Nonostante i segnali positivi, quindi, l'uscita dalla crisi rimane ancora incerta, e fortemente vincolata sia alla ripresa della domanda interna, sia alla capacità della Toscana di riuscire ad agganciare la ripresa internazionale attraverso i settori di esportazione.

E' noto che gli effetti della crisi si sono manifestati già in presenza di difficoltà strutturali del sistema toscano e dopo una fase di crescita stagnante (con investimenti sotto la media nazionale ed un andamento della disoccupazione che, sebbene inferiore ad altre regioni, presenta diversi segnali di criticità). La ripresa delle esportazioni non è quindi sufficiente a nascondere le difficoltà strutturali che affliggono il sistema regionale, che in base al primo indice sulla competitività delle 271 regioni interne all'Unione Europea (*Regional competitiveness index*), figura sempre nella seconda metà della classifica in base ad indicatori sull'innovazione, l'efficienza, i servizi pubblici e le infrastrutture.

All'interno di questo quadro economico e strutturale, le questioni legate alla mobilità, all'accessibilità e all'equità territoriale assumono un'importanza strategica nel promuovere e sostenere quei processi virtuosi attraverso i quali recuperare il gap di competitività che la regione ha accumulato. In particolare, la disponibilità e la funzionalità di un adeguato sistema regionale dei trasporti rappresenta un requisito essenziale, da un lato, per promuovere la connettività della Toscana verso l'esterno e facilitare la capacità del territorio di agganciare la ripresa internazionale e trattenerne al suo interno i benefici, dall'altro per favorire la distribuzione territoriale delle opportunità e del benessere per uno sviluppo equilibrato all'interno della regione.

## 2.2 DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE E ACCESSIBILITÀ DEL TERRITORIO

La Toscana si è dotata nel corso degli anni di un sistema infrastrutturale che, almeno per quanto riguarda la dotazione fisica di infrastrutture, si colloca di poco al di sopra delle media delle regioni che compongono l'Europa a 27, con valori significativi per quanto riguarda la dotazione di infrastrutture ferroviarie e di trasporto marittimo, in linea con la media europea per quanto riguarda la dotazione stradale, mentre la dotazione di infrastrutture di trasporto aereo risulta relativamente più carente.

La dotazione infrastrutturale della regione ha garantito finora livelli di accessibilità soddisfacenti, pur in presenza di alcune situazioni critiche in corrispondenza di territori ad alta intensità di domanda e nell'accessibilità delle aree più periferiche. Tuttavia, la domanda di mobilità espressa dal territorio sembra destinata a continuare a crescere anche in presenza di un rallentamento della dinamica economica come quello che ha caratterizzato il periodo più recente. La dotazione fisica di infrastrutture non rappresenta infatti un obiettivo di per sé, ma risulta funzionale a garantire ai diversi territori della Toscana un adeguato standard di accessibilità. Se infatti esaminiamo l'articolazione interna della regione per quanto riguarda l'accessibilità, notiamo un sensibile divario

fra le province dell'area nord (in particolare quelle dell'area metropolitana centrale come Prato e Pistoia), caratterizzate da livelli di accessibilità al di sopra della media nazionale ed europea, ma sottoposta ad alti livelli di congestione, e le regioni meridionali (Grosseto, Siena e Arezzo), dove i livelli si attestano invece su valori decisamente inferiori.

Questo squilibrio territoriale, che ricalca la polarizzazione della residenza e dell'attività economica che caratterizza la nostra regione, si traduce in un divario delle possibilità economiche e sociali che le politiche regionali mirano a ridurre, soprattutto nell'ottica dello sviluppo di quella "rete di città" quale motore dello sviluppo futuro della nostra regione.

La Toscana è interessata da significativi interventi volti a potenziare e a ridefinire la rete delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio regionale, come illustrato nel dettaglio nel seguito del volume.

Sul versante stradale, emergono due distinte strategie: eliminare le criticità che si presentano dove i flussi di attraversamento si sommano alla domanda di mobilità generata dall'area urbana centrale (tra gli interventi più significativi, la realizzazione della terza corsia su A1 e A11 e della Variante di Valico) e potenziare l'accessibilità delle aree meno infrastrutturate (con il completamento della Tirrenica e della Grosseto - Fano).

L'intervento principale in ambito ferroviario è rappresentato dalla conclusione dei lavori per il sottoattraversamento del nodo fiorentino, che dovrebbe garantire non solo un migliore collegamento a livello sovraregionale, ma anche liberare capacità aggiuntiva da dedicare al trasporto locale.

Il potenziamento del porto di Livorno e la riqualificazione del porto di Piombino si rendono necessari per garantire un efficiente inserimento del sistema produttivo toscano e della sua componente esportatrice all'interno delle nuove catene globali del valore. In questo senso, anche l'accessibilità aerea rappresenta una delle determinanti della capacità di innovazione, attraverso la sua funzione di accesso al capitale umano internazionale e di facilitazione delle relazioni fra imprese. Infine, le strategie riequilibrio modale all'interno dei principali poli urbani regionali trovano la loro concretizzazione nella realizzazione del sistema tramviario fiorentino e del People Mover nell'area pisana.

### Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale

(Importi in milioni di euro)

Intervento	Tipo	Realizzato	Da realizzare	TOTALE
Variante di valico A1	Stradale	1.246	458	1.704
Terza corsia A1	Stradale	913	1.221	2.134
Terza corsia A11	Stradale	0	840	840
Tirrenica	Stradale	210	1.790	2.000
Grosseto - Fano	Stradale	607	1.514	2.121
Raddoppio PT-LU	Ferroviario	0	450	450
Alta Velocità FI	Ferroviario	737	875	1.612
Raccordi ferroviari Porto LI	Ferroviario	0,8	39	40
Tramvia linee 2 e 3.1	Urbano	32	358	390
People mover	Urbano	12	65	78
Darsena Europa (Porto Livorno)	Portuale	0	643	643
1° Stralcio PRP Piombino	Portuale	50	61	111
Scolmatore d'arno	Fluviale	0	51	51
Interventi Aeroporto Vespucci	Aeroportuale	13	232	245
Interventi Aeroporto Galilei	Aeroportuale	35	158	193
<b>TOTALE</b>		<b>3.856</b>	<b>8.755</b>	<b>12.612</b>

Fonte dati: Regione Toscana, IRPET

L'orizzonte temporale degli interventi considerati appare eterogeneo. Alcuni degli interventi si trovano già in fase di realizzazione ma i tempi della loro conclusione sono resi incerti da problematiche legate alle modalità di esecuzione (come gli interventi su A1 e sul nodo fiorentino dell'AV), altri hanno da tempo completato la fase progettuale e appaiono prossimi alla fase di

cantierizzazione (pur nelle difficoltà legate talvolta alla copertura finanziaria, talvolta alla ricomposizione di conflittualità locali), altri infine assumono un orizzonte temporale di maggiore respiro (come gli interventi aeroportuali che coprono il prossimo quindicennio).

Assumendo come orizzonte temporale uniforme il periodo 2015-2030, complessivamente gli interventi in tabella ammontano ad una spesa pari a circa 8.7 miliardi di euro, prevalentemente in ambito stradale (66%) e ferro-tramviario (20%). Durante la fase di cantiere, tale spesa comporterà un'attivazione complessiva pari a circa 14 miliardi di euro, di cui 7.7 miliardi attivati localmente e 6.3 in termini di importazioni interregionali ed estere. In media, l'impatto annuo locale è pari a circa 514 milioni di euro. Sul versante occupazionale, gli interventi attiveranno 87 mila unità di lavoro dipendenti e 62 mila unità di lavoro autonome. Ciò corrisponde ad una media annua di circa 10.000 unità di lavoro, anche se data la distribuzione non omogenea delle spese analizzate nell'arco temporale di riferimento è lecito aspettarsi un'attivazione maggiore nell'immediato futuro ed una inferiore nel periodo successivo, coerentemente con l'effettiva scansione temporale degli interventi.

### **Impatto dei grandi interventi infrastrutturali nel periodo 2015-2030**

*(Milioni di euro e ULA)*

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferrovioario	Portuale	Aereoportu	TOTALE	Tot./anno
PIL	4.616	2.391	454	250	7711	514
Unità di lavoro dipendenti	52.937	26.021	5.029	3.499	87.486	5.832
Unità di lavoro autonome	37.038	17.740	3.450	4.207	62.435	4.162

*Fonte dati: stime IRPET*

Una volta terminata la fase di cantiere, l'operatività delle infrastrutture realizzate contribuirà ad accrescere il potenziale di competitività della regione e, conseguentemente, il tasso di crescita del sistema economico, attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto e l'aumento dell'accessibilità regionale.

Quantificare con precisione tale contributo risulta un'operazione avvolta da maggiori margini di incertezza. Limitatamente agli interventi previsti sul fronte stradale (certamente i più rilevanti sia in termini di realizzazioni che di domanda finale soddisfatta), l'analisi di impatto sul lungo periodo realizzata da IRPET in occasione dell'adozione del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità stimava<sup>3</sup>, nel medio-lungo periodo, un incremento medio annuo del PIL di circa lo 0,6% derivante dal recupero di efficienza nel sistema di trasporto regionale. L'analisi evidenziava inoltre il contributo positivo degli interventi programmati alla riduzione delle disuguaglianze territoriali della regione, con un beneficio medio maggiore per le aree della toscana costiera e meridionale rispetto all'area centrale, segnale che dimostra come una maggiore integrazione sul versante infrastrutturale possa contribuire a liberare il potenziale economico non ancora sfruttato di aree ad oggi relativamente meno accessibili.

In maniera analoga, relativamente all'accessibilità di lungo raggio, l'analisi IRPET dell'impatto economico del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana<sup>4</sup> evidenziava come, nel medio-lungo periodo, una variazione dell'indice di accessibilità pari (per ipotesi) allo 0,5% si traducesse (rispetto ad uno scenario inerziale ad accessibilità invariata) in una crescita del +1% del PIL, un aumento dell'export pari a +0,6%, in aumento dei livelli occupazionali del +0,4%.

<sup>3</sup> Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, All. D - Quadro delle valutazioni.

<sup>4</sup> IRPET (2013), *Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana*.

### 2.3 ACCESSIBILITÀ URBANA E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

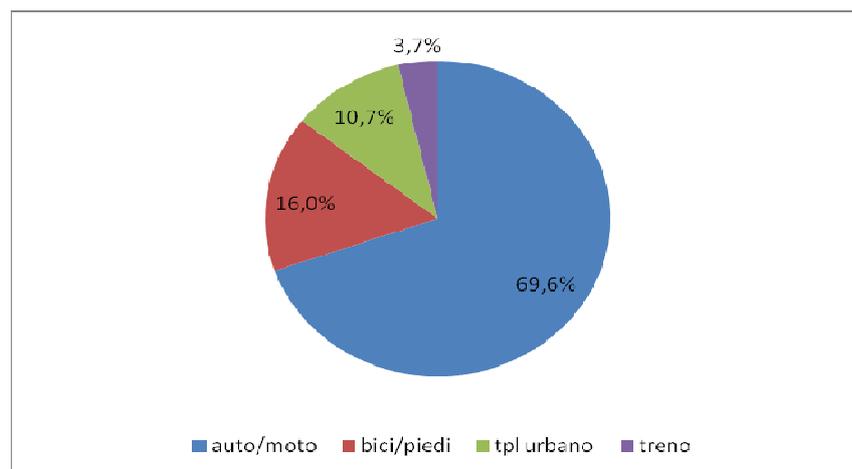
Il sistema economico e territoriale toscano, come è noto, è un sistema di tipo policentrico nel quale le funzioni economiche e sociali, dalla residenza alla produzione di beni e servizi, hanno conosciuto uno sviluppo per diffusione più che per concentrazione. Nonostante la presenza di un'area metropolitana che si sviluppa ormai senza soluzione di continuità fra le province di Firenze Prato e Pistoia, infatti, la Toscana continua ad essere un mosaico di città di dimensioni medie e piccole, e il sistema produttivo generatosi all'interno di questo tessuto territoriale ne rispecchia le caratteristiche di frammentazione, diffusività, e, in parte, specializzazione funzionale. Negli ultimi anni il policentrismo del sistema regionale è stato spesso interpretato come una delle possibili leve strategiche del processo di rilancio dell'economia e di recupero di quella dinamica socioeconomica che ha caratterizzato in passato la Toscana. I mutamenti che hanno interessato in tempi recenti il sistema delle relazioni economiche internazionali hanno infatti determinato che la competitività delle regioni si trovi a dipendere in misura sempre più stretta dalla competitività delle sue principali realtà urbane, dove si sviluppano e si diffondono quei processi di innovazione e di fertilizzazione incrociata delle competenze che consentono ad un sistema economico regionale di rimanere dinamico e di continuare a competere sui mercati nazionali e internazionali. La Toscana, mancando di realtà urbane con una massa critica sufficiente ad innescare tali processi innovativi e funzioni urbane di rango superiore, può ricercare una soluzione alternativa nel suo sistema storicamente policentrico, attraverso la messa in rete di specializzazioni e vocazioni territoriali specifiche che consentano di raggiungere le economie di scala necessarie per ad attivare processi virtuosi, capaci di sostenere una crescita economica duratura e diffusa sul territorio, evitando al contempo di incorrere in quelle esternalità negative connesse al raggiungimento di dimensioni urbane superiori.

La crescita della domanda di mobilità è sostenuta, per la parte sistematica e pendolare, dalla crescente distanza che separa in media il luogo di residenza dal luogo di studio o di lavoro, mentre la parte (relativamente sempre più incidente) di mobilità asistematica è correlata con la maggiore ricerca di attività di svago e di leisure e con la concentrazione di un numero crescente di funzioni e servizi in alcuni grandi poli attrattori spesso collocati al di fuori dei centri urbani. Questi due driver sono conseguenza diretta dell'espulsione dai centri (e talvolta anche dalle prime periferie) delle realtà urbane dimensionalmente più importanti di una parte consistente di residenti e di funzioni economiche (come il commercio e alcuni servizi), alla ricerca di costi immobiliari più sostenibili e di una maggiore qualità della vita dal punto di vista ambientale e sociale nelle seconde e terze cinture urbane. Questa spinta centrifuga incentiva una domanda prevalentemente rivolta verso il mezzo privato, con un incremento dei costi sociali ed ambientali collegati ad una ripartizione modale dei flussi squilibrata verso il trasporto privato su gomma, attraverso i costi connessi ad incidentalità, inquinamento atmosferico e acustico, congestione della rete. La qualità dell'offerta di servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro in accesso alle aree urbane rappresenta quindi un fattore chiave nel determinare l'accessibilità dei territori e, di conseguenza, condizione necessaria per la crescita e l'equità della regione.

I dati dell'ultimo censimento confermano la forte propensione all'utilizzo dell'auto da parte dei residenti toscani. Per la mobilità casa/studio e casa/lavoro, infatti, l'auto e la moto rappresentano il mezzo abituale per circa il 70% dei casi, mentre il trasporto pubblico (autobus, tram e treno) viene utilizzato da poco più del 14%. La mobilità di tipo dolce (a piedi e in bicicletta) rappresenta infine una scelta utilizzata da una porzione consistente di popolazione (circa un cittadino su 6).

## Ripartizione modale degli spostamenti sistematici per i residenti toscani

(Valori percentuali, 2011)



Fonte dati: ISTAT, censimento 2011

Inoltre, per una regione come la Toscana, con una forte propensione alle esportazioni e che storicamente ha visto i propri tassi di crescita fortemente legati all'evoluzione delle esportazioni, la facilità di accesso ai mercati internazionali rappresenta una delle condizioni necessarie per la crescita della competitività regionale in un contesto economico sempre più globalizzato.

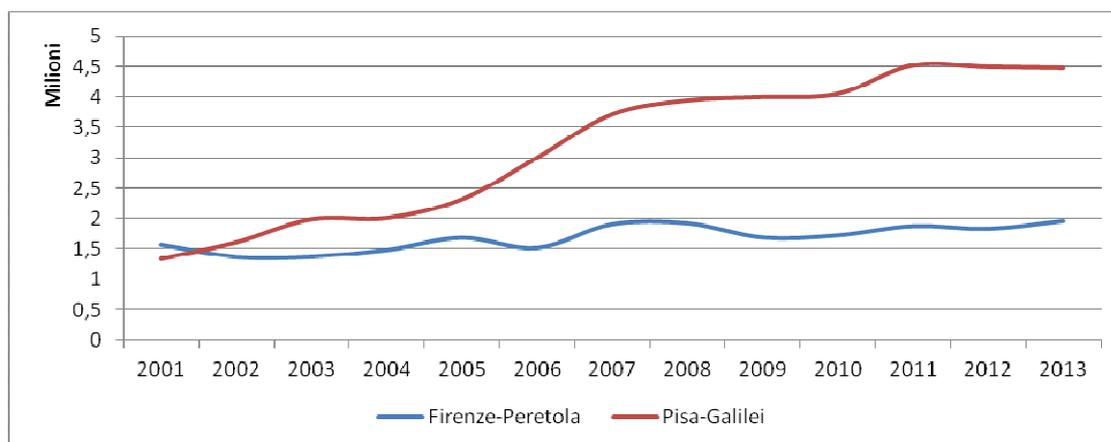
Se il trasporto aereo delle merci risulta ancora essere un settore marginale rispetto alla quantità di merci trasportate nel complesso delle modalità (per la Toscana in termini di tonnellate il trasporto per via aerea di merce rappresenta meno dello 0,01 del traffico merci in arrivo e partenza dal territorio e la quasi totalità della merce che viaggia per via aerea viene movimentata nell'aeroporto di Pisa), nondimeno tale modalità si rivolge soprattutto ad alcuni settori ad alto valore aggiunto con una maggiore predisposizione a pagare per un servizio con caratteristiche di rapidità e sicurezza.

Ma l'accessibilità aerea risulta una caratteristica di fondamentale importanza soprattutto nei settori del terziario, ed in particolar modo per i servizi avanzati ad alto valore aggiunto che trovano sui mercati internazionali i propri mercati di riferimento. Le interazioni frequenti e internazionali generate da questo tipo di attività trovano nei servizi offerti dal trasporto aereo uno dei fattori determinanti per la loro espansione e la loro competitività, con ricadute importanti sul territorio circostante in termini di propensione all'innovazione e all'attrazione di investimenti esteri.

L'offerta di servizi aeroportuali toscani è concentrata prevalentemente nei due aeroporti di Pisa-San Giusto e Firenze-Peretola, che nel 2013 hanno movimentato complessivamente circa 6,4 milioni di passeggeri pari al 4,4% del totale nazionale. Accanto a questi due scali esistono alcuni aeroporti minori (Grosseto, Marina di Campo, Siena-Ampugnano fra quelli certificati ENAC) che svolgono alcune funzioni specializzate e che hanno movimentato nel 2013 complessivamente circa 18.000 passeggeri, risultando quindi marginali rispetto all'asse aeroportuale di Pisa e Firenze.

## Passeggeri negli aeroporti di Pisa e Firenze

(numero di passeggeri/anno)

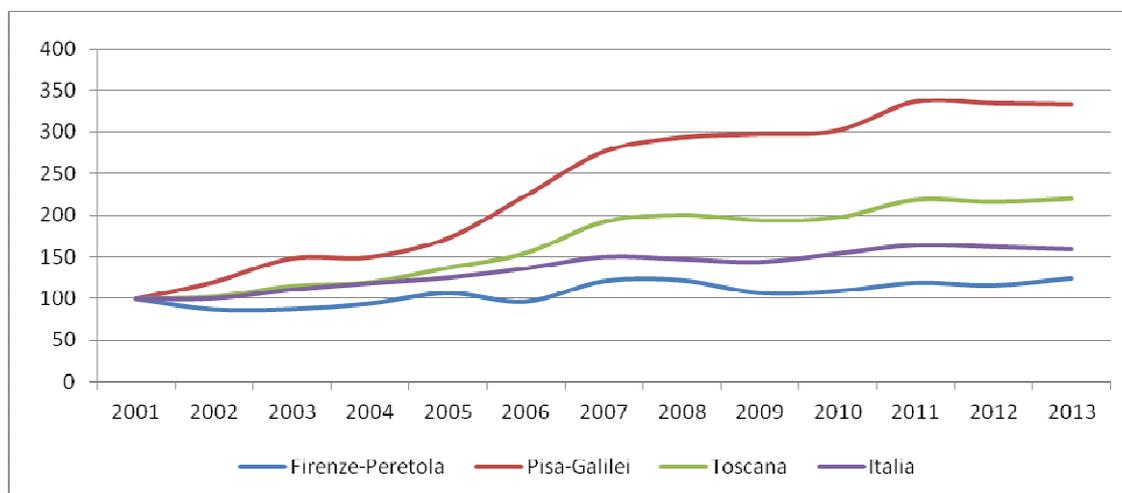


Fonte dati: ENAC

La crescita del traffico passeggeri nell'aeroporto di Firenze è stata generalmente inferiore alla crescita rilevata sul traffico nazionale complessivo, e decisamente inferiore ai tassi registrati dai traffici toscani, imputabili in larghissima parte alla crescita dello scalo pisano, ed inferiore anche alla media nazionale nello stesso periodo. Tale risultato deriva anche dalla specializzazione dei due scali toscani su tipologie di domanda diverse. L'arrivo di vettori aerei low-cost (Ryanair in testa) presso l'aeroporto di Pisa fa sì che lo scalo pisano veda aumentare i movimenti legati ai flussi turistici, mentre Peretola rimane attrattivo per i servizi business richiesti dalle imprese localizzate nell'area urbana centrale.

## Andamento del traffico passeggeri

Numeri indici (2001=100)



Fonte dati: ENAC

## 2.4 GLI SCENARI TOSCANI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DI TRASPORTO MERCI

La mobilità delle merci riveste un ruolo strategico all'interno dei processi produttivi, andando ad incidere in maniera sostanziale sui costi sostenuti dalle imprese e quindi, in definitiva, sulla loro capacità di competere tanto a livello locale quanto su scala globale. Fra le precondizioni necessarie all'efficienza di un sistema produttivo locale, soprattutto per un sistema con una forte vocazione all'esportazione quale è storicamente quello toscano, vi è la presenza di un adeguata rete di

trasporto dedicata alla mobilità delle merci. La rete infrastrutturale logistica è una rete che necessita dell'integrazione di infrastrutture di diverso tipo dedicate alle diverse tipologie di trasporto (nave, strada, ferrovia, aereo, etc.). L'efficienza complessiva di tale rete integrata è data non solo dalla capacità delle singole reti, ma si gioca sempre più spesso sulla funzionalità dei nodi dove queste vengono in contatto l'una con l'altra e sulla capacità dei nodi di interscambio di massimizzare i vantaggi di ciascuna delle diverse modalità di trasporto impiegate in relazione alla distanza che le merci devono percorrere e alla tipologia di beni trasportate. In particolare, la rete stradale è chiamata ad offrire flessibilità e capillarità del servizio, in funzione di un sistema produttivo diffuso sul territorio e frammentato in realtà di piccole medie-dimensioni; mentre le altre modalità (trasporto su nave e su ferrovia) consentono di ammortizzare i costi diretti (legati ai costi del trasporto stesso) e indiretti (connessi ai costi ambientali e sociali che i soggetti che effettuano il trasporto non percepiscono direttamente) sul trasporto di lunga percorrenza.

Un efficiente sistema logistico risulta una necessaria leva di recupero di competitività per l'intero sistema produttivo regionale, sia attraverso l'abbattimento dei costi e dei tempi del trasporto di beni fra le imprese (che ad oggi incide in media per più del 10% sul totale dei costi di produzione, pur con forti oscillazioni nelle diverse filiere produttive), sia attraverso l'attrazione di nuovi investimenti produttivi per i quali un efficiente sistema di trasporto rappresenta spesso un requisito essenziale nelle decisioni di localizzazione. Inoltre in uno scenario in cui la ripresa post crisi dovrà probabilmente passare attraverso il recupero delle esportazioni e la capacità di agganciare la domanda estera, le inefficienze e gli ostacoli infrastrutturali alla circolazione dei beni potrebbero compromettere la capacità del sistema economico di recuperare la sofferenza avvertita negli ultimi anni e di beneficiare delle dinamiche della domanda internazionale.

Alla crescita economica si è da sempre, accompagnato l'aumento dei flussi di scambio di merci. Nel lungo periodo, in Italia come nel resto d'Europa, queste due grandezze sono cresciute a tassi analoghi, con un'elasticità prossima all'unità. Tuttavia in anni recenti si è assistito ad un incremento dell'intensità dei traffici merci nei paesi industrializzati dovuta a fenomeni quali la delocalizzazione delle attività produttive, la banalizzazione del costo del trasporto (in special modo di quello su gomma), l'emergere di nuovi paradigmi per la produzione e la distribuzione dei beni (il just in time, il commercio elettronico, ecc.), tanto che gli indicatori del trasporto merci sono cresciuti quasi sempre a tassi superiori a quelli dell'economia nel suo complesso. Nonostante il calo della domanda di trasporto registrato in concomitanza del picco negativo di crisi nel 2009, già dal 2010 le statistiche mondiali ci dicono che il traffico merci ha ricominciato a crescere, e sebbene il momento di turbolenza economica che sta affrontando l'economia mondiale renda difficile qualsiasi tipo di previsione, è ragionevole ipotizzare che alla ripresa economica si associ anche la necessità di far fronte ad una crescente domanda di mobilità delle merci.

Per quanto riguarda la ripartizione modale, negli anni 2000-2011 si è assistito ad un progressivo aumento della quota di traffico su strada nella prima parte del decennio (dal 72% del traffico complessivo nel 2000 al 77% nel 2007) e ad un riequilibrio negli anni della crisi (71.5% nel 2011). Il traffico ferroviario ha conosciuto una sostanziale contrazione (dal 5,9% al 2,6%), ma sconta anche una carenza informativa a seguito della liberalizzazione del servizio tuttora non colmata, mentre crescono in maniera costante i traffici marittimi (25.9% nel 2011) e quelli aerei (residuali, inferiori allo 0,01%).

### Ripartizione modale merce trasportata in toscana *Tonnellate (2013)*

	<b>Interni</b>	<b>In uscita</b>	<b>In entrata</b>	<b>Totale</b>	<b>%</b>
Strada	56,094,087	21,332,246	19,642,330	97,068,663	72.27%
Nave	n/d	12,528,000	20,393,000	32,921,000	24.51%
Ferro*	n/d	2,122,936	2,203,499	4,326,435	3.22%
Aereo	n/d	1,203	881	2,084	0.002%
<b>Totale</b>	<b>56,094,087</b>	<b>35,984,385</b>	<b>42,239,710</b>	<b>134,318,182</b>	<b>100%</b>

\*anno 2005

Fonte dati: ISTAT

Se da un lato è possibile ricondurre tale disequilibrio alle caratteristiche di diffusione e frammentazione del sistema produttivo più sopra richiamate, è d'altro lato impossibile non attribuire una parte rilevante di tale distribuzione al mancato pieno sfruttamento delle potenzialità offerte dalle modalità di trasporto concorrenti a quella stradale. La funzionalità di una rete di trasporto necessita della compresenza di due diverse componenti: una componente di tipo hardware, data dalle infrastrutture fisiche presenti in un dato territorio e dedicate ad una specifica modalità di trasporto (o all'integrazione di due o più diverse reti) in relazione alla sua collocazione geografica; e una componente di tipo software, relativa ai servizi e alle funzioni che soggetti di natura pubblica e privata si trovano ad offrire su tali reti, in relazione alla domanda che il territorio è potenzialmente in grado di esprimere. Entrambe tali componenti risultano fondamentali affinché la rete logistica nel suo complesso sia in grado di fornire al sistema produttivo regionale quella funzione di sostegno alla competitività e allo sviluppo che è chiamata a svolgere.

Il sistema portuale toscano movimentava annualmente più di 30 milioni di tonnellate di merce, con una forte concentrazione nei porti di Livorno (72.5% del totale nel 2013), Piombino (18.5%) e Marina di Carrara (5.5%). A livello nazionale, le merci movimentate nel sistema portuale toscano corrispondono a circa il 7.2% del totale delle merci movimentate nel sistema italiano, una percentuale abbastanza in linea con l'incidenza percentuale toscana in termini di PIL sul totale nazionale (6.7% nel 2013). Rispetto agli stessi valori del 2007, a fronte di un peso economico regionale sul totale nazionale sostanzialmente stabile, la quota di traffico che transita per i porti toscani è invece leggermente decresciuta (-0.7%).

#### **Incidenza della toscana sul totale nazionale in termini di pil e traffico marittimo**

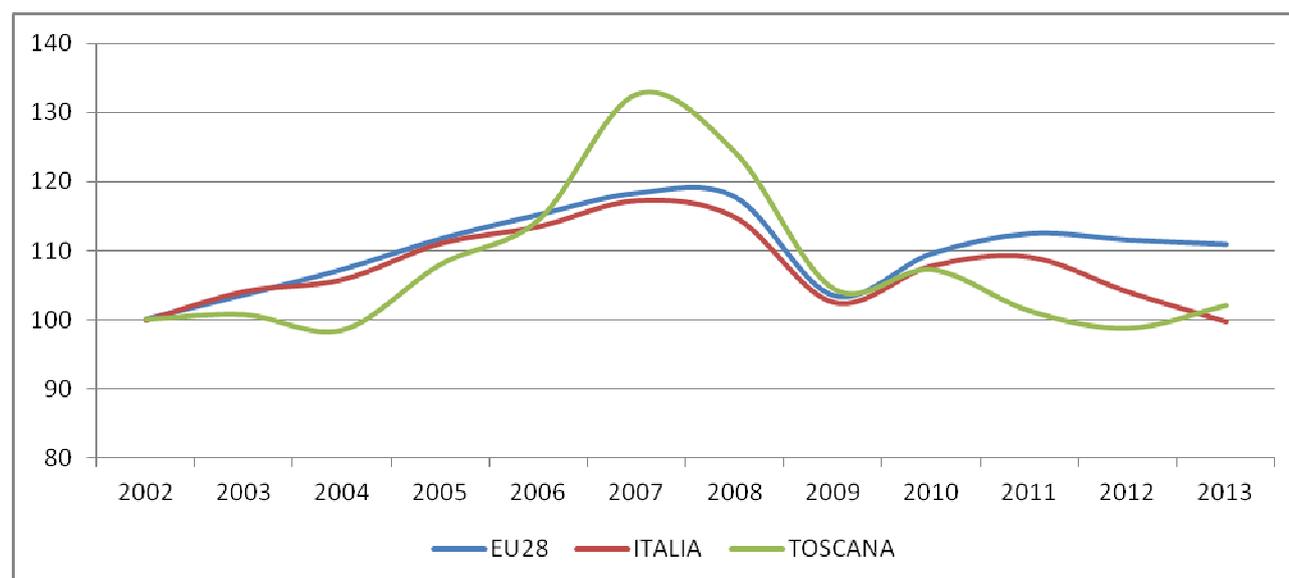
*(Mld Euro e Mln Tonnellate)*

	2007		2013	
	PIL	Traffico Marittimo	PIL	Traffico Marittimo
Toscana	103.9	42.8	108.6	32.9
Italia	1546.1	537.3	1618.9	457.1
Incidenza %	6.72%	7.97%	6.71%	7.20%

Fonte dati: ISTAT

Esaminando più nel dettaglio l'andamento temporale relativo del traffico marittimo complessivo, si nota che, pur mostrando una dinamica meno accentuata nei primi anni del decennio, la Toscana aveva conosciuto una crescita marcata dei propri traffici negli anni immediatamente precedenti alla crisi (2004-2007), mostrando una vivacità maggiore sia rispetto all'andamento nazionale che europeo.

Per quanto riguarda il segmento del traffico containerizzato, che a livello internazionale ha conosciuto lo sviluppo maggiore negli ultimi decenni e sul quale si concentrano anche la maggior parte degli investimenti infrastrutturali nei porti di tutto il mondo, l'andamento toscano nell'ultimo decennio riflette molto da vicino il trend nazionale, con tassi di crescita inferiori per entrambi rispetto all'andamento europeo, sia nella parte centrale del decennio scorso (2004-2008), sia nella ripresa del traffico dopo la caduta dovuta agli effetti della crisi internazionale.

**Traffico merci nei porti toscani, italiani ed europei, trend 2002 -2013***(tonnellate, numeri indici 2002=100)**Fonte: ISTAT e EUROSTAT*

### 3. L'AVANZAMENTO DELLE POLITICHE REGIONALI: PRINCIPALI INTERVENTI REALIZZATI

Nei seguenti paragrafi sono illustrati, attraverso **5 schede sintetiche di monitoraggio**, una per ciascun obiettivo generale di Piano, i principali interventi realizzati in attuazione delle politiche del PRIIM, con riferimento al primo anno di attuazione del Piano, ma anche con un richiamo ad un intervallo temporale di maggior ampiezza per quegli interventi che per loro natura prevedono tempi di realizzazione più lunghi (si pensi alle grandi opere di interesse nazionale e regionale).

All'interno di ciascuna scheda di monitoraggio:

- sono riportati attraverso una tabella di riepilogo, gli **obiettivi specifici e le azioni previste dal PRIIM** per l'obiettivo generale di riferimento;
- sono descritti i principali **interventi realizzati ed in corso di realizzazione** previsti dal Piano, dando conto dello stato di avanzamento, delle relative risorse finanziarie e dei risultati raggiunti; la descrizione è articolata in tematiche che traducono in chiave comunicativa gli obiettivi specifici e le azioni del Piano;
- vengono aggiornati una serie di **indicatori** che forniscono i dati relativi alle politiche realizzate ed in corso di realizzazione, ai principali risultati raggiunti, nonché al contesto di riferimento;
- sono riportate le **Delibere di Giunta** attraverso le quali si è data attuazione nel primo anno di vigenza del PRIIM agli obiettivi e alle azioni del Piano;
- si dà conto del **monitoraggio finanziario** del Piano, con una tabella di riepilogo contenente a livello di obiettivo specifico, il dato delle risorse assegnate, impegnate e liquidate, con aggiornamento al 28 febbraio 2015.

### 3.1. OBIETTIVO GENERALE 1

## REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE PER LA MOBILITA' DI INTERESSE NAZIONALE E REGIONALE

#### Obiettivo generale 1: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
<b>1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale</b>	1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati, adeguamento di tratti stradali regionali	1.1.1 Azioni di competenza regionale per l'attuazione delle intese con il Governo in materia di infrastrutture
		1.1.2 Completamento a tipologia autostradale del Corridoio tirrenico, E78 Grosseto Fano, rafforzamento dei collegamenti autostradali di lunga percorrenza, valichi, interventi ANAS
		1.1.3 Interventi di adeguamento strade regionali – completamento programma investimenti viabilità regionale
		1.1.4 Adeguamento e messa in sicurezza Strada regionale di Grande Comunicazione FI - PI - LI
	1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali	1.2.1 Azioni di competenza regionale per l'attuazione delle intese con il Governo in materia di infrastrutture
		1.2.2 Realizzazione e potenziamento dei corridoi ferroviari, sistema alta Velocità/Alta Capacità
		1.2.3 Potenziamento rete ferroviaria al fine di conseguire miglioramenti tecnologici e funzionali in grado di potenziare e velocizzare il trasporto regionale di passeggeri e merci e potenziamento raccordi ferroviari ai nodi intermodali
	1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	1.3.1 Monitoraggio opere di interesse statale attraverso APQ, osservatori ambientali, monitoraggio opere di interesse regionale

Tra gli obiettivi strategici del PRIIM riveste carattere prioritario la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali di interesse statale e regionale, quale insieme di opere con interesse regionale concorrente rispetto al preminente interesse nazionale, individuate nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Stato e Regione nel 2003, aggiornata nel gennaio 2010 e integrata nel giugno 2011. Si tratta di opere da approvare da parte dei competenti organi statali nell'ambito di procedimenti dove la Regione ha un ruolo concorrente, intervenendo sulle materie di propria competenza e per le quali ha talvolta contribuito con propri finanziamenti.

Di seguito si dà conto dello stato di avanzamento delle grandi opere relative ad autostrade, strade di interesse statale e ferrovie, con riferimento ad un intervallo temporale di maggior ampiezza tenuto conto dei tempi necessari all'approvazione e alla realizzazione di tali tipologie di opere.

Accanto a questi interventi, la Regione finanzia le opere relative alla viabilità di competenza regionale.

### 3.1.1 AUTOSTRADE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

L'**Autostrada del Sole A1** risulta uno dei tratti di maggior rilievo dell'intera rete autostradale in quanto svolge il duplice ruolo di dorsale della rete viaria italiana e di attraversamento locale nell'ambito del territorio fiorentino raccogliendo così il traffico che proviene dall'autostrada A11 Firenze-Mare, dalla SGC FIPILI, dall'Autopalio e dal traffico fiorentino che utilizza l'autostrada per spostamenti locali. Il livello di traffico risulta quindi particolarmente consistente e destinato ad aumentare nel tempo.

Gli interventi riguardano la realizzazione della Variante di Valico e l'adeguamento a tre corsie del tratto fiorentino.

Per la **Variante di Valico** il tratto toscano si estende per una lunghezza di circa 21 km, di cui oltre il 90% realizzati. Per quanto riguarda i lavori fuori dall'asse autostradale, l'opera principale è la Bretella per Firenzuola (13,4 km) che collega il nuovo svincolo di Poggiolino con l'abitato di Firenzuola.

L'intervento è suddiviso in 4 lotti di cui tre completati (15-16-17), mentre per il lotto 14, che prevede l'attraversamento del versante che separa la valle del torrente Stura nel Comune di Barberino di Mugello dalla valle del fiume Santerno in Comune di Firenzuola, nell'ottobre 2014 è stato condiviso tra Ministero, Società Autostrade per l'Italia, Regione Toscana e i Comuni interessati lo studio di fattibilità presentato dalla Società Autostrade per l'Italia che prevede il potenziamento e l'adeguamento della viabilità esistente.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a 1700 milioni di euro di cui circa 1250 mln per quelli realizzati. L'ultimazione di tutti i lavori è prevista per il 2015.



Per quanto riguarda gli interventi di potenziamento a **Terza corsia dell'autostrada A1** da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno l'importo complessivo dei lavori ammonta a 2134 milioni di euro di cui circa 913 mln per quelli realizzati.

Nel 2011 è stata aperta al traffico l'intera terza corsia tra *Firenze Nord e Firenze Sud* (22 Km) in cui rimangono ancora da concludere alcune opere connesse e collaterali. Tra queste opere le principali sono il By Pass del Galluzzo, il parcheggio

scambiatore di Scandicci, il parcheggio dell'Osmannoro e il completamento di dune antirumore.

In particolare il By Pass del Galluzzo è un nuovo collegamento tra la SR 2 Cassia e il raccordo autostradale della Firenze – Siena, tramite il nuovo svincolo dell'autostrada A1 di Firenze Certosa, evitando l'attraversamento dell'abitato del Galluzzo.

All'interno di quest'opera sono previste tre gallerie, su due gli scavi sono terminati, rimane da completare lo scavo della galleria Del Colle e la realizzazione dei rilevati stradali.

Il primo tratto con immissione dalla SR 2 Cassia in località Galluzzo, che comprende la galleria delle Romite, fino alla rotatoria su via delle Bagnesi è aperta al traffico.

La conclusione dei lavori per il By Pass è prevista per la fine del 2016.



Per quanto riguarda la tratta *Barberino del Mugello-Firenze Nord* (17,5 km) sono in corso i lavori; le opere si adegueranno al progetto di variante per la nuova galleria S.Lucia che risulta già approvato.

L'avanzamento dei lavori per il lotto 0 (cantierizzazione, viabilità di servizio, aree di cantiere e di deposito, opere propedeutiche, tratti di corpo stradale, viadotti, ecc.) è al 60% circa.

A maggio 2014 sono stati consegnati i lavori del lotto 1 il cui stato di avanzamento è a circa il 3%, la conclusione dei lavori di tutto il tratto è ipotizzata per il 2018.

Per la tratta *Firenze Sud-Incisa V.no* (19km), sono in corso le progettazioni esecutive del tratto Firenze sud - Galleria San Donato e del tratto Galleria San Donato - Incisa.

Per la variante di S. Donato, l'opera più importante della tratta in oggetto, si è concluso nel gennaio 2015 il procedimento di VIA statale. La consegna dei lavori è ipotizzabile per l'inizio del 2016, mentre per la loro ultimazione sono previsti 54 mesi.

Infine per il progetto di potenziamento del tratto *Incisa-Valdarno* (18,4 km) nel 2013 la Regione Toscana ha espresso il proprio parere nell'ambito del procedimento di VIA statale ancora in corso.

Come previsto nel protocollo di intesa del 2011 con Autostrade e ANAS, deve essere definito di comune accordo, sulla base di studi di fattibilità elaborati a cura di Autostrade per l'Italia, la migliore soluzione progettuale da adottare per il potenziamento del collegamento tra Arezzo e l'autostrada A1. L'accordo prevede la realizzazione di un *nuovo svincolo ad Arezzo* di interconnessione con la E78 e raccordi di adduzione per il potenziamento del collegamento tra Arezzo e l'Autostrada A1.

Per procedere con lo studio di fattibilità occorrerà verificare il tracciato della Strada di Grande Comunicazione E/78 nella zona di Arezzo sulla base delle progettazioni in corso su tale intervento.

Anche l'**autostrada Firenze-Mare A11**, collegando la dorsale centrale (A1) e il capoluogo regionale con il Corridoio tirrenico, attraverso le province di Prato, Pistoia, Lucca e Pisa, rappresenta una delle arterie più importanti e trafficate della Toscana assorbendo flussi di traffico che, in alcuni tratti, arrivano a livelli paragonabili a quelli dell'A1. Gli interventi di potenziamento riguardano l'allargamento a tre corsie nelle tratte *Firenze-Pistoia* per la quale è in corso di definizione la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (si è in attesa dell'emissione del decreto Ministeriale) e *Pistoia-Montecatini* per la quale l'attivazione del procedimento di VIA è condizionata all'approvazione della tratta precedente. L'importo previsto per la realizzazione delle suddette opere è rispettivamente pari a 390 mln. di euro per il tratto Firenze-Pistoia e a 450 mln. di euro per il tratto Pistoia-Montecatini.

Tra le grandi opere autostradali, la Regione si impegna nel promuovere il completamento del **Corridoio Tirrenico**, previsto dalle reti trans-europee di trasporto e parte integrante dell'autostrada A12, per un costo di 2 miliardi di euro a carico dei privati che consentirà di aumentare la funzionalità della rete infrastrutturale, ma anche di garantire più elevate condizioni di sicurezza, considerati i livelli di incidentalità sulla S.S. 1 Aurelia molto superiori alla media nazionale. La necessità di migliorare le infrastrutture necessarie allo sviluppo delle zone interessate ha portato a realizzare, negli ultimi trenta anni, una serie imponente di studi e progettazioni sul migliore assetto da dare al collegamento stradale tra Rosignano e Civitavecchia.

Il progetto prevede la realizzazione di un'opera a tipologia autostradale con due corsie, oltre alla corsia di emergenza, per ciascuna carreggiata.

Nel corso del 2012, sono stati ultimati i lavori del primo lotto, *Rosignano - San Pietro in Palazzi*.

La progettazione definitiva dell'intero tratto tra San Pietro in Palazzi, in Comune di Cecina, e Civitavecchia è stata completata dal concessionario SAT nel marzo 2011. Nel 2012 la Regione ha espresso le valutazioni sul progetto definitivo dei tratti tra S. Pietro in Palazzi e confine regionale, confermando anche al Governo le condizioni per accettare il tracciato: realizzare l'intero tratto tra Rosignano e il confine con il Lazio ed esentare dal pedaggio i residenti.

Ad agosto 2012, il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 5A, 6B, con un costo pari a 1,3 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo dell'intero progetto pari a circa 2 miliardi di euro, la cui copertura finanziaria è a carico della concessionaria SAT.

La Regione è ad oggi in attesa della presentazione da parte di SAT dei prossimi sviluppi progettuali.

### 3.1.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

La **SGC E78 Due Mari** rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto funziona da collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. Il tracciato interessa Toscana, Marche e Umbria.

Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

La "Due Mari" è stata inserita tra le reti strategiche di interesse nazionale e comunitario, la rete transeuropea di trasporto TEN-T; questo potrà consentire di ottenere risorse nell'ambito della programmazione europea 2014-2020.

I lavori sono terminati su molti lotti del territorio toscano; risultano ultimati ed in esercizio 127 Km.



Nel tratto *Siena-Grosseto* sono percorribili a quattro corsie 37 Km su 63; sono in esercizio i lotti 1,2,3,10,11 e il nuovo svincolo di Paganico.

Stanno proseguendo i lavori di adeguamento a quattro corsie del maxilotto 5,6,7,8 di 12 Km da Lanzo a Ornate (11,8 km) per una spesa prevista di 233 mln. La previsione di fine lavori è per luglio 2015.

La Regione svolge ogni azione per giungere al finanziamento dei lotti i cui progetti sono già approvati, ma non ancora finanziati, come i Lotti 4 e 9, in fase di progettazione, approvati dal CIPE con risorse previste di 247 mln.

Nel tratto *Siena-Bettolle* sono aperti al transito già da tempo i lotti 1,2 e 3; è in fase di progettazione il lotto 0 Siena-Ruffolo per una spesa prevista di 100 mln.

Gli interventi per *il nodo di Arezzo* sono in fase di progettazione per un investimento previsto di 560 mln.; sono in esercizio i tratti tra Palazzo del Pero e Le Ville di Monterchi.

Il 4 novembre 2014 è stata costituita la società pubblica di progetto "Centralia" tra ANAS e la Regione Toscana, che partecipa tramite la Società Logistica Toscana, la Regione Umbria che partecipa tramite la Società Sviluppo Umbria e la Regione Marche, per il completamento del corridoio autostradale Grosseto-Fano.

Il **sistema tangenziale di Lucca** è previsto con la finalità di recuperare un adeguato livello di servizio sulla direttrice della SS12 dell'Abetone e del Brennero, che oggi attraversa l'area urbana della città di Lucca, migliorando i collegamenti nord-sud fra la viabilità di fondovalle del Serchio e la rete autostradale, i collegamenti est-ovest fra Altopascio, Porcari, Capannori e Lucca e l'accessibilità alla città di Lucca.

Il sistema tangenziale è composto da una rete stradale a due corsie dell'estensione di circa 30 Km. da realizzarsi sia con la costruzione di nuova viabilità sia con l'adeguamento di strade esistenti, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est e altra viabilità est-ovest, ritenuta necessaria per il decongestionamento del traffico nella piana di Lucca.

L'intervento complessivo risulta suddiviso in 9 lotti funzionali così individuati: Asse Nord-Sud (ponte a Moriano – Antraccoli), Asse Ovest-Est (Antraccoli – Casello Lucca Est), Asse Est-Ovest (Antraccoli – Casello di Capannori-Frizzone), Adeguamento SS12 (tratto Ponte a Moriano – Nuovo ponte sul Serchio), Opera connessa (adeguamento via del Rogio e collegamento con via di Sottomonte), Circonvallazione Altopascio (collegamento tra il Casello di Capannori-Frizzone e

Altopascio) , Cavalcaferrovia Lucca-Firenze nell'area dell'ex scalo merci di Lucca, Intersezione Lucca Est, Intersezione Antraccoli.

Per questo intervento è in corso il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e di Localizzazione (previsto dall'articolo 165 del D.Lgs. 163/2006), secondo il quale il progetto preliminare è approvato dal CIPE, che decide a maggioranza, con il consenso, ai fini localizzativi, dei presidenti delle regioni, che si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Per quanto riguarda la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la Provincia di Lucca ha concluso il 21/10/2014 gli adempimenti di sua competenza, inviando al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il "Rapporto Interdisciplinare" relativo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza sul progetto preliminare del Sistema tangenziale di Lucca, con il quale l'opera viene ritenuta compatibile in termini ambientali, a condizione che siano ottemperate prescrizioni e approfondimenti progettuali relativi ai tracciati, alla cantierizzazione ed alle componenti ambientali; mentre per quanto concerne la "localizzazione" dell'intervento la Giunta Regionale ha espresso il proprio parere favorevole con delibera 287/2013, confermato con successiva delibera 931/2014. Si è pertanto in attesa della conclusione, da parte del CIPE, del procedimento di localizzazione e di VIA.

La Giunta regionale ha comunque approvato nel dicembre 2014 uno schema di accordo da sottoscrivere con i soggetti interessati (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provincia di Lucca e ANAS) a seguito dell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE. Con la sottoscrizione dell'accordo verranno definiti gli impegni tra i soggetti sottoscrittori e le priorità dei lotti funzionali, individuati anche in funzione della minore disponibilità finanziaria prevista nel Contratto di Programma ANAS 2014 approvato dal CIPE per tale intervento.

Il costo complessivo degli interventi è stimato pari a circa 270 milioni di euro, a fronte dei quali risultano disponibili 61,05 milioni di euro nel Contratto di Programma ANAS 2014 approvato dal CIPE; inoltre la Regione Toscana ha stanziato 2 milioni di euro quale contributo per la progettazione definitiva e 15 milioni di euro, che si aggiungono ai 61 mln di ANAS, quale contributo per la realizzazione dell'opera, per cui è stato ipotizzato un primo stralcio funzionale comprendente gli interventi prioritari che permetteranno di allontanare i flussi veicolari, soprattutto pesanti, dall'area urbana e dal centro storico di Lucca.

Per quanto riguarda il **Raccordo Autostradale Siena-Firenze** sono state riprogrammate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risorse per 20 milioni di euro per la realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria su tutto il Raccordo Autostradale. I cantieri sono stati avviati nel mese di ottobre 2013 e ed i lavori sono conclusi. ANAS si è impegnata a stanziare ulteriori 20 milioni di euro per il completamento della manutenzione straordinaria e l'adeguamento di tutto il raccordo stradale.

### 3.1.3 STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- azioni PRIIM: 1.1.3, 1.1.4 -

L'obiettivo generale delle politiche in materia di **viabilità di interesse regionale** consiste nel potenziamento delle principali infrastrutture di interesse regionale, al fine di renderle sempre più interconnesse con la rete infrastrutturale nazionale in modo da migliorarne l'accessibilità complessiva ai sistemi territoriali di livello superiore, ai sistemi territoriali locali ed alle infrastrutture puntuali, ottimizzando l'uso delle infrastrutture per la mobilità delle persone e delle merci. Gli interventi infrastrutturali sono individuati lungo le strade regionali dove maggiori sono le problematiche di incidentalità e di traffico e dove è più urgente garantire il miglioramento della vivibilità dei centri urbani, potenziando allo stesso tempo i collegamenti trasversali della rete stradale regionale e integrando i collegamenti fra le strade principali di diverso ordine e grado.

Il PRIIM dà prosecuzione agli interventi derivanti dal *Programma sulla viabilità regionale* finanziato dal 2001 con 1.220 mln. (1000 gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE); restano da programmare altri 3 mln circa. Al 28/2/2015 risultano impegnati 795,8 mln. e liquidati 663,5 mln. Gli interventi completati sono 159, mentre quelli in corso sono complessivamente 27 per un totale di 888,2 mln di cui 706,8 mln di risorse regionali.

A ottobre 2013 il Consiglio ha approvato l'ultimo stato di attuazione e l'aggiornamento del programma con uno stanziamento straordinario di 29,8 mln. di cui 14,8 mln. per interventi di miglioramento e potenziamento della viabilità regionale e della sicurezza stradale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio e 15 mln. a Lucca per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Serchio.

A giugno 2014 la Giunta ha rimodulato l'impiego di 24,7 mln.: oltre 12 mln. per interventi in provincia di Firenze; 2,5 mln. in provincia di Pisa; 3,5 in provincia di Arezzo; 650 mila euro in provincia di Pistoia; 1,9 mln. in provincia di Massa-Carrara; 2 mln. per interventi urgenti sulla FI-PI-LI; 2,2 mln. per interventi di risanamento acustico.

Ad agosto 2014 sono stati stanziati altri 11,5 mln. per la SR 2 Cassia (tratto Monteroni-Monsindoli). A ottobre 2014 la Giunta ha rimodulato l'impiego di 3,630 mln: 3,5 in provincia di Arezzo; 130.000 euro in provincia di Livorno.

A novembre 2014 la Giunta ha autorizzato il finanziamento di 1 mln. a favore della Provincia di Siena per gli interventi urgenti e necessari per la messa in sicurezza e per garantire la continuità del traffico stradale sulla SRT 2 "Cassia" nel tratto dissestato in corrispondenza del fiume Paglia, anche mediante percorso alternativo individuato.

Ulteriori 2 mln sono stati destinati nel 2014 per interventi straordinari nelle province di Firenze, Lucca, Pisa, Prato e Siena, necessari a ripristinare strade danneggiate in conseguenza di fenomeni franosi. Nel 2014, sono inoltre stati impegnati e liquidati 11,9 mln per la manutenzione delle strade regionali e liquidati 3 mln per la manutenzione della SGC FI-PI-LI.

A marzo 2015 la Giunta ha rimodulato l'impiego di circa 35,8 mln.: 19,6 mln. per interventi in provincia di Siena; 8,7 mln. per interventi nella Città Metropolitana di Firenze; 0,5 mln. in provincia di Pisa; circa 5,2 mln. in provincia di Arezzo; 250.000 euro in provincia di Massa-Carrara; 1 mln. in provincia di Lucca; 0,5 mln. per interventi di risanamento acustico; 100.000 euro per il progetto SIRSS (Sistema integrato regionale per la sicurezza stradale).

Per il 2015, sono stati impegnati 3 mln. per la manutenzione della SGC FI-PI-LI (in corso la liquidazione) ed è stato redatto l'atto di impegno e liquidazione di 11,9 mln. per la manutenzione delle strade regionali.

Nel 2014 sono state completate la variante di raccordo alla SR 66 pistoiese nei pressi di Poggio a Caiano (PO), la variante alla SRT 435 al centro abitato di Chiesina Uzzanese (PT) 2° lotto, e la variante, 1° lotto, alla SR 69 presso Montevarchi (AR), che ha comportato l'apertura del ponte "Leonardo" che scavalca l'Autostrada A1 ed il fiume Arno e costituisce sicuramente un'opera di particolare impatto sia per gli aspetti funzionali, ma anche di particolare riferimento per gli aspetti tecnologici oltre che per l'inserimento nel contesto ambientale.



In ogni caso la Regione Toscana ha operato un attento monitoraggio degli interventi programmati ed in corso di realizzazione. Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo di tutti gli interventi in corso e di quelli programmati, non ancora avviati, su ciascuna Provincia, al dicembre 2014. Il dettaglio per singolo intervento dello stato di attuazione fisica e finanziaria è riportato nelle tabelle di cui all'Allegato 1 "Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale".

Provincia	INTERVENTI IN CORSO			INTERVENTI PROGRAMMATI		
	numero	costo complessivo (€ *1000)	risorse regionali (€ *1000)	numero	costo complessivo (€ *1000)	risorse regionali (€ *1000)
AREZZO	6	78.606,08	59.703,56	6	12.092,05	9.907,79
FIRENZE	3	136.240,80	110.781,91	11	104.661,15	93.710,87
GROSSETO	2	3.012,47	3.012,47	2	10.640,00	8.198,00
LIVORNO	2	12.379,39	11.416,91	5	8.143,81	5.696,68
LUCCA	2	720,00	680,00	14	42.476,60	35.906,60
MASSA CARRARA	1	26.894,10	22.690,32	0	0,00	-
PISA	1	7.844,32	6.009,18	5	23.616,13	21.136,43
PISTOIA	2	8.024,97	5.425,96	3	1.158,80	858,80
PRATO	5	30.187,80	28.451,62	2	2.981,97	2.171,97
SIENA	3	43.567,49	43.567,49	2	5.150,00	5.150,00
<b>TOTALE</b>	<b>27</b>	<b>347.477,41</b>	<b>291.739,44</b>	<b>50</b>	<b>210.920,51</b>	<b>182.737,14</b>

#### Interventi di viabilità regionale - in corso e programmati al 31 dicembre 2014

Tra le strade di interesse regionale una funzione di rilievo è svolta dalla **S.G.C. FI-PI-LI**, per la quale, in attuazione della DCR n°88/2013, sono previsti approfondimenti su un possibile pedaggiamento selettivo.

Nel corso del 2014 si è conclusa la gara per l'installazione delle nuove postazioni di misura del traffico sulle strade regionali tramite la quale sono state installate complessivamente 110 postazioni di misura del traffico, di cui 44 presso gli svincoli della SGC FI-PI-LI. Tali postazioni consentiranno, non appena sarà possibile acquisire i primi dati significativi, di procedere con l'analisi dei vari scenari e delle prime valutazioni.

Come sopra detto, la programmazione della viabilità di interesse regionale è implementata da interventi strategici di **integrazione con la viabilità locale**, per i quali la Legge finanziaria regionale 2013 e la successiva Delibera di Consiglio n.87/2013 prevedono un contributo straordinario di 29,8 mln destinato anche alla messa in sicurezza della viabilità nei Comuni di Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio e per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Serchio nel Comune di Lucca.

Nel Comune di Lastra a Signa è previsto il collegamento dell'uscita della SGC FI-PI-LI con il ponte sull'Arno fra Lastra a Signa e Signa, nel Comune di Signa il collegamento del ponte sull'Arno fra Lastra a Signa e Signa con la SR 66 in località Indicatore, e nel Comune di Campi una circonvallazione di Campi Bisenzio lato est in variante alla SR 325.

A dicembre 2013 la Giunta ha approvato le finalità degli accordi di programma tra Regione Toscana e i Comuni di Campi Bisenzio (assegnati oltre 5,4 mln.), Lastra a Signa (assegnati oltre 4,9 mln.) e Signa (assegnati oltre 4,4 mln.) che definiscono i progetti attuativi degli interventi e la loro suddivisione in lotti.

A novembre 2014 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma per la progettazione definitiva del nuovo ponte sul Serchio nel comune di Lucca.

Oltre alla programmazione della viabilità di interesse regionale, con varie leggi finanziarie per il 2013, il 2014 ed il 2015 sono state programmate opere per risolvere problematiche sulla **viabilità locale** per complessivi 14,7 milioni circa. Nel dettaglio si tratta dei finanziamenti per la messa in sicurezza della viabilità di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema, per la messa in sicurezza della viabilità del Pratomagno, per il nuovo ponte di Sansepolcro, per interventi nei comuni di Pisa, Empoli, Fauglia, Zeri, Poppi, Capolona, Talla, Monte San Savino e Prato, per la viabilità di accesso al nuovo ospedale di Lucca, per la viabilità di accesso all'interporto di Arezzo, l'adeguamento strutturale e manutentivo del ponte sull'Arno in località Ponte Buriano, la progettazione di ulteriori opere sulla viabilità locale previste nel Documento Annuale di Programmazione (DAP) 2015, approvato dal Consiglio nel dicembre scorso (DCR n.102/2014).

A settembre 2013 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma per interventi nei comuni di Pisa.

Nel 2014, per l'attuazione dei suddetti interventi programmati, sono stati sottoscritti gli Accordi di Programma per la realizzazione della rotatoria per l'accesso all'ospedale di Lucca, per migliorare l'accessibilità all'area del Pratomagno nelle Province di Firenze ed Arezzo, per la messa in sicurezza della viabilità di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema, per la viabilità di accesso all'interporto di Arezzo.

A marzo 2015 sono stati sottoscritti gli Accordi di Programma per il nuovo ponte di Sansepolcro e per gli interventi nei comuni di Fauglia, Zeri, Poppi, Capolona, Talla, Monte San Savino e Prato.

L'art.36 della legge finanziaria regionale per l'anno 2015 (L.R. 86/2014) ed il DAP 2015, prevedono inoltre l'avvio della progettazione per la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno a Signa. Il tracciato stradale comprensivo del nuovo ponte costituirà un collegamento stradale di integrazione alla viabilità regionale fra le due sponde dell'Arno che, a partire dai Comuni di Lastra a Signa e Scandicci, ovvero dall'area di svincolo della SGC FI-PI-LI, si collegherà, scavalcando l'Arno, alla SR 66 e alla SR 325, in località Indicatore, sui territori dei Comuni di Signa e Campi Bisenzio.

A marzo 2015 è stato sottoscritto un Accordo tra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze e i Comuni di Scandicci, Signa, Lastra a Signa e Campi Bisenzio, con il quale la Regione Toscana si è impegnata a redigere lo studio di fattibilità per la suddetta opera.

### 3.1.4 FERROVIE

- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2., 1.2.3-

Il carattere fortemente policentrico del territorio regionale rende necessario dotarlo di una rete infrastrutturale di trasporto che sia adeguata alle esigenze di crescita, di efficienza, di modernizzazione, di competitività, di accessibilità, di attrazione, di sicurezza e di sostenibilità anche attraverso il potenziamento dei corridoi e delle infrastrutture ferroviarie.

Il **raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca** rientra tra le grandi opere ferroviarie ritenute di fondamentale importanza per incrementare e ottimizzare il trasporto ferroviario regionale.

Per un primo stralcio funzionale di interventi tra Pistoia e Montecatini, la Regione ha previsto uno stanziamento di 35 milioni.

Il Decreto Sblocca Italia (DL 133/2014 convertito con modifiche dalla Legge 164/2014) prevede inoltre 215 mln per la tratta Pistoia- Lucca che consentono almeno i lavori di raddoppio Pistoia-Montecatini già autorizzati. La Regione ha previsto nella finanziaria regionale 2015 (L.R. 86/2014) un ulteriore stanziamento di 200 mln per cui RFI dovrà svolgere le attività di progettazione e successiva realizzazione, che consentiranno il completamento del raddoppio dell'intera tratta Pistoia-Lucca.

A settembre 2014 è stato concluso il procedimento di accertamento di conformità urbanistica sul progetto di raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini, per cui RFI potrà procedere alle successive fasi di appalto e realizzazione delle relative opere. Con protocollo d'intesa firmato a dicembre 2011 da Regione e RFI è stato individuato un primo stralcio funzionale relativo al superamento dei passaggi a livello e all'adeguamento tecnologico della tratta Pistoia – Montecatini, per un costo complessivo pari a circa 44 mln, di cui 35 mln per l'eliminazione dei passaggi a livello a carico della Regione e 8,8 mln. per l'adeguamento degli apparati tecnologici a carico di RFI.

L'avvio della procedura di appalto del raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini Terme è previsto nella primavera del 2015, con inizio dei lavori entro agosto 2015.

Per il contributo di 200 mln previsto dalla finanziaria regionale, la Giunta Regionale nel marzo 2015 ha autorizzato l'accensione di un mutuo a favore di RFI a partire dal 2017 ed attualmente è in corso di predisposizione la prevista convenzione tra Regione ed RFI per la definizione dei reciproci impegni atti a consentire la realizzazione dell'opera.

Particolarmente strategiche risultano le opere relative ai **raccordi ferroviari** del Porto di Livorno, quale insieme di interventi volti a dotare il porto stesso di una serie di adeguate infrastrutture

ferroviarie per il trasporto delle merci, la cui descrizione è trattata nel par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

Di rilievo strategico per il territorio regionale e per l'intero paese risulta il completamento del nodo per l'**Alta velocità di Firenze**, che consentirà di accorciare ulteriormente le distanze tra il Nord e il Sud dell'Italia, ma libererà anche binari di superficie, che permetteranno a loro volta di potenziare il servizio di trasporto metropolitano e regionale, migliorando le connessioni interne alla regione e i collegamenti con l'esterno.

Il progetto complessivo dell'Alta velocità in Toscana è costituito dal quadruplicamento veloce del tratto dal confine con l'Emilia fino alla stazione di Firenze-Castello attualmente in esercizio e gli interventi del nodo di Firenze di cui è stato inaugurato lo scavalco tra Firenze-Castello e Firenze-Rifredi per la fluidificazione del traffico.



Il completamento dei lavori del Nodo ferroviario fiorentino consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario fino ad un totale di ulteriori 224 treni al giorno. Infatti, l'insieme degli interventi previsti nell'ambito del nodo di Firenze consentirà di utilizzare, oltre ai due nuovi binari A.V. sotterranei e la relativa stazione, le nuove fermate metropolitane, i binari di superficie oggi destinati al traffico nazionale e tutti i vari interventi di sviluppo tecnologico che consentiranno un notevole rafforzamento del servizio passeggeri a livello regionale e metropolitano, tale da soddisfare la domanda di mobilità.

A ottobre 2012 è stato dato parere favorevole alla VIA per il deposito dei materiali di scavo a S. Barbara e alla VIA statale sul completamento della collina-schermo. Ad aprile 2014 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso il decreto di approvazione del progetto definitivo di inserimento del tracciato della linea 2 della tramvia all'interno della nuova stazione AV di Belfiore, a conclusione del relativo procedimento di intesa Stato - Regione.

Il costo delle opere per la realizzazione della tratta A.V. Firenze – Bologna ammonta a 3.311 milioni, mentre per il nodo di Firenze il valore dell'opera è stimato pari a 1.612 milioni dei quali 737 milioni corrispondono alle opere già realizzate (46%).

Per il completamento del Nodo AV è necessaria una celere ripartenza dei lavori principali.

Ad agosto 2014, la Regione Toscana e la Regione Umbria hanno sottoscritto un'intesa che prevede la realizzazione di uno studio di fattibilità per la **nuova stazione ferroviaria Medio-Etruria** sul tracciato della Direttissima Roma-Firenze, per consentire a migliaia di cittadini della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria di utilizzare i treni ad alta velocità.

Sono in corso i lavori del tavolo tecnico istituito tra le due Regioni, volti ad approfondire gli aspetti legati alla sostenibilità trasportistica e commerciale, e che dovrebbero concludersi entro i primi mesi del 2015.

La proposta che le due Regioni intendono avanzare è rivolta a intercettare almeno il 10-12% dei circa 180 treni che ogni giorno transitano sulla tratta ad alta velocità. La nuova stazione dovrà essere un punto strategico rispetto alla rete ferroviaria, ma anche in relazione a quella stradale, possibilmente correlato agli interventi di potenziamento in corso tra cui quelli legati al completamento della Due mari.

### 3.1.5 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELLE GRANDI OPERE

- azione PRIIM: 1.3.1, -

Nella realizzazione delle grandi opere sono stati istituiti degli **Osservatori Ambientali e Socio-economici** dotati di una struttura organizzativa tale da assicurare il supporto di tecnici esperti nelle diverse discipline ambientali e territoriali. Il monitoraggio effettuato nel corso dei lavori consente la risoluzione dei problemi e la definizione di eventuali controversie eventualmente sorte tra sistema degli enti e proponenti dell'opera. Un accurato sistema di monitoraggio sull'impatto della realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, di per sé molto complesse, consente di intervenire dove necessario rendendo anche il cittadino consapevole del processo a cui partecipa.

Ad oggi, con la partecipazione di Regione, Provincia, Enti Locali, Autostrade o R.F.I., sono attivi gli osservatori delle seguenti opere: Nodo AV di Firenze, Variante di Valico, Terza Corsia A1 Firenze Nord-Firenze Sud, Terza corsia A1 Barberino di Mugello-Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa Valdarno.

Le componenti ambientali interessate dal monitoraggio descritte attraverso indicatori che descrivono e quantificano il fenomeno sono: acque superficiali e sotterranee, atmosfera, rumore, vibrazioni, geologia e geomorfologia, geotecnica, vegetazione, suolo, fauna.

Nell'ambito delle attività inerenti la realizzazione delle grandi opere, sono previsti altri **sistemi di monitoraggio** con lo scopo prevalente di fornire informazioni sull'avanzamento delle opere e su eventuali criticità che possono rallentare il processo realizzativo. Tra questi si ricordano:

- il **Monitoraggio delle opere di interesse statale** previsto a seguito dell'Accordo di Programma Quadro tra Stato e Regione per le infrastrutture di trasporto del 2000 e i successivi atti integrativi;
- il **Monitoraggio opere di interesse regionale** per le opere previste nel Programma Pluriennale Investimenti sulla viabilità di interesse regionale.

La Regione Toscana inoltre attraverso il Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale, il progetto SIRSS, il Catasto delle Strade e il sistema di rilevamento dei dati di traffico, oltre ad altri progetti accessori, consolida le basi dati per attuare le necessarie verifiche ex – post ed ex ante relative agli interventi programmati e da programmare sulla rete stradale regionale (si veda anche il par. 3.3.4 “Sicurezza stradale”).

### 3.1.6 INDICATORI

#### - Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ, aggiornamento al 31 dicembre 2014

(Fonte Regione Toscana, Settore Infrastrutture di Trasporto Strategiche e cave nel governo del territorio)

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Lotto Mugello 2 Stralcio (ex lotto 13).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M.	353.653.000,00	333.070.000,00	94,18%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Bretella di Firenzuola - Lotto 1 (ex lotto 14 della Variante di Valico).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Firenzuola	41.608.000,00	7.898.000,00	18,98%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Bretella di Firenzuola - Lotto 4 (ex lotto 17 della Variante di Valico).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Firenzuola	529.846.696,91	498.471.500,00	94,08%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Galleria di Base (ex Lotti 9, 10 e 11).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M. e Firenzuola	497.093.000,00	473.636.000,00	95,28%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Lotto Mugello 1 Stralcio (ex lotto 12 e svincolo di Barberino).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M.	281.730.000,00	266.768.000,00	94,69%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3 corsia - Firenze Sud - Incisa.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	422.952.600,00	20.170.000,00	4,77%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3 corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	898.580.002,00	196.621.000,00	21,88%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 0, 2 e 3.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	125.933.000,00	125.933.000,00	100,00%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 1B, 4, 5 e 6.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	435.462.531,06	342.814.763,00	78,72%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 7 e 8.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	251.617.995,00	228.092.144,00	90,65%
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Peretola.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	16.993.007,56	682.007,56	4,01%
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Varlungo.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	14.067.557,17	261.557,93	1,86%
A1 Milano - Napoli - Lavori di ristrutturazione e ampliamento stazione Valdarno e adeguamento della viabilità esterna.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Terranova B.	5.034.000,00	4.793.265,00	95,22%
A1 Milano - Napoli e A11 Firenze - Pisa Nord - Nodo Autostradale e centro direzionale di Firenze. Lotto 3. Terzo Stralcio, completamente.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	23.317.000,00	23.317.000,00	100,00%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	24.019.935,59	23.615.346,15	98,32%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	21.985.732,05	21.774.606,51	99,04%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 5	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	15.053.839,37	14.381.473,21	95,53%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 11	ANAS S.p.A.	Com. Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Siena.	17.961.134,90	17.911.134,90	99,72%

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Civitella Paganico.	74.370.489,72	71.669.295,78	96,37%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille.	34.567.490,70	32.654.061,77	94,46%
S.G.C. Grosseto - Fano- Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto.	59.707.165,54	59.028.440,82	98,86%
S.G.C. Grosseto-Fano - Tratto GR-SI - Lotto 3	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	51.281.915,45	49.049.434,84	95,65%
S.G.C. Grosseto-Fano - Tratto S.Zeno-Arezzo	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	198.000.000,00	0,00	0,00%
S.G.C. Grosseto-Fano -Tratto GR-SI- Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	103.000.000,00	0,00	0,00%
SS. 429 - Costruzione della variante esterna all'abitato di Certaldo	ANAS S.p.A.	Com. Certaldo, Gambassi Terme e di San Gimignano.	79.468.225,51	61.233.343,19	77,05%
SS. 445 - Completamento della variante di San Donnino	ANAS S.p.A.	Comune Piazza al Serchio	13.888.011,96	13.747.259,13	98,99%
SS.12 - Variante all'abitato di Ponte a Moriano - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Lucca	23.205.836,76	23.199.547,89	99,97%
SS.325 - Adeguamento e miglioramento della sede stradale	ANAS S.p.A.	Com. Cantagallo, Prato e Vaiano.	16.288.968,79	11.830.209,34	72,63%
SS.398 - Collegamento SS.1 - Porto di Piombino	ANAS S.p.A.	Com. Piombino	20.388.048,66	18.452.117,07	90,50%
SS.445 - Costruzione del ponte sul fiume Serchio in loc. "Fornaci di Barga" ed adeguamento svincolo	ANAS S.p.A.	Com. Barga e Galliciano.	7.548.985,87	6.668.940,12	88,34%
SS.67 - Variante all'abitato di Pontassieve e San Francesco - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Pelago	35.955.871,15	34.050.600,49	94,70%
S.G.C. FI-PI-LI - Collegamento stradale con l'area del cuoio (Bretella del cuoio)	Provincia PI	Provincia PI	24.883.694,77	24.798.002,97	99,66%
S.G.C. FI-PI-LI - Completamento della variante di Vicarello	ANAS S.p.A.	Com. Colle Salvetti	4.027.961,86	3.635.187,46	90,25%
S.G.C. FI-PI-LI - Lavori di adeguamento dello svincolo di Empoli Est	Provincia FI	Com. Empoli e Montelupo	7.496.340,54	7.496.340,54	100,00%
S.G.C. FI-PI-LI - Svincolo di Empoli Ovest	Provincia FI	Com. Empoli	9.879.298,35	9.879.298,35	100,00%
SR.66 - Variante di Limestre	Provincia PT	Com. San Marcello Pistoiese	1.619.330,48	1.604.629,72	99,09%
SR.69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la rotatoria dello stadio al ponte sul torrente Gallianella (1 Stralcio).	Provincia FI	Com. Figline Vno	2.536.366,27	450.146,15	17,75%
SR.69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la S.P. 87 nei pressi del ponte sull'Arno e la rotatoria nei pressi dello stadio.	Provincia FI	Com. Figline Vno	2.255.083,40	2.255.083,40	100,00%
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 1.	Com. Calenzano	Com. Calenzano	6.849.492,94	6.849.492,94	100,00%
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 2.	Com. Calenzano	Com. Calenzano	1.929.919,07	1.929.919,07	100,00%
Tratta A.V. Bologna - Firenze.	T.A.V. S.p.A. - R.F.I. S.p.A.	Com. Borgo San Lorenzo, Firenze, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto Fno e Vaglia.	3.310.760.000,00	3.302.730.000,00	99,76%
Nodo A.V. di Firenze.	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze.	1.612.061.000,00	737.024.922,65	45,72%
Potenziamento dell'Asse Pisa-Livorno. Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa, elettrificazione Pisa - Collesalvetti - Vada, potenziamento impianti merci di Livorno.	R.F.I. S.p.A.	Province PI e LI	184.719.010,35	184.719.010,35	100,00%
Centro dinamica sperimentale di Osmannoro.	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze.	85.000.000,00	80.743.514,97	94,99%

**- Interventi completati e in corso del Programma sulla viabilità regionale, aggiornamento al 31 dicembre 2014**

(Fonte Regione Toscana, Settore Viabilità di interesse regionale)

Provincia	N. interventi	
	ultimati	in corso
Arezzo	16	6
Firenze	33	3
Grosseto	7	2
Livorno	2	2
Lucca	21	2
Massa Carrara	2	1
Pisa	16	1
Pistoia	19	2
Prato	19	5
Siena	24	3
<b>TOTALE</b>	<b>159</b>	<b>27</b>

**- N. totale di opere strategiche di viabilità regionale, n. opere con criticità, n. opere con criticità risolte, aggiornamento al 31 dicembre 2014**

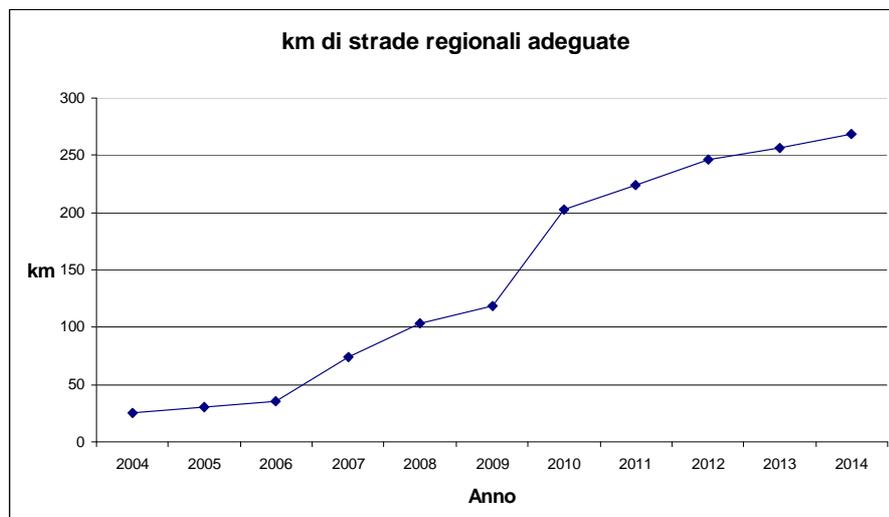
(Fonte Regione Toscana, Settore Viabilità di interesse regionale)

Opere strategiche viabilità regionale	numero	Note
<b>Totali</b>	63	
<b>Critiche</b>	25	Criticità dovute a patto di stabilità provinciale (14); criticità di natura tecnica nella gestione del cantiere (5); ritardi nelle tempistiche dei procedimenti amministrativi (5); contenzioso in corso (1).
<b>Critiche risolte</b>	3	Risoluzione criticità attraverso azioni impulso

Con DD 5608 del 27/11/2014 il Settore Viabilità di interesse regionale ha approvato i cronoprogrammi attuativi (con valenza di Documento Operativo ai sensi della LR 35/2011 sulle opere strategiche regionali) degli interventi sulle strade regionali. I ritardi attuativi sono stati pertanto calcolati rispetto alle tempistiche approvate in tale decreto.

**- Km di strade regionali adeguate**

(Fonte: Regione Toscana, Settore Viabilità di interesse regionale)

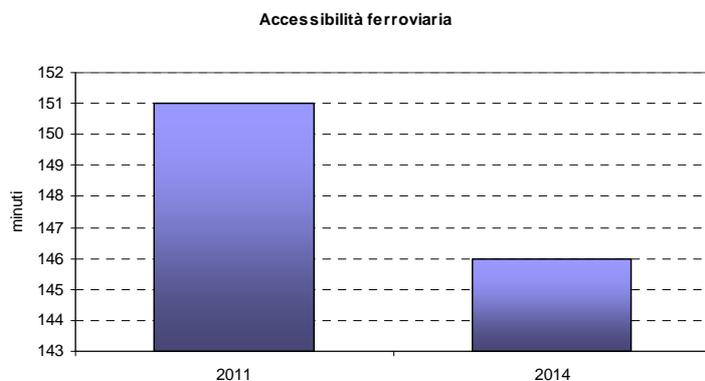


Anno	km adeguati
2004	25,21
2005	30,14
2006	35,24
2007	73,72
2008	103,15
2009	118,12
2010	202,31
2011	223,50
2012	246,77
2013	256,47
2014	268,64

**- Accessibilità ferroviaria (min)\***

(Fonte elaborazioni IRPET su dati Osservatorio Trasporto Regione Toscana)

\*L'indice è costruito come media dei tempi minimi di percorrenza via treno (da orario Trenitalia) dai capoluoghi di provincia toscani verso Roma e Milano. La media è ponderata sulla popolazione residente nella provincia di ciascun capoluogo considerato ed è espresso in minuti. Una diminuzione del valore dell'indice indica un aumento dell'accessibilità ferroviaria complessiva.



Anno	minuti
2011	151
2014	146

### 3.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 127 del 24/02/2014** - Trasferimento risorse finanziarie alle provincie per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2014

**DGR 157 del 3/03/2014** - Itinerario E/78 Grosseto-Fano. Tratto Grosseto-Siena. Lavori di adeguamento a quattro corsie della S.S. n. 223 tra i Km. 30+040 e 41+600. Lotti 5,6,7 e 8. "Variante al piano di cantierizzazione-nuove aree di stoccaggio temporaneo (siti di destinazione intermedi A1,A2,A3,A4,A5,A6,A7 e A8)". Verifiche ai sensi dell'art. 185 comma 7 del D.Lgs. 163/2006 e delle varianti ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm. e ii

**DGR 411 del 19/05/2014** - Protocollo di Intesa tra la Regione Toscana, la Provincia di Arezzo, il Comune di Montevarchi, il Comune di Terranuova Bracciolini e la Società PRADA S.p.A. per la progettazione e la realizzazione della c.d. Bretella tra Le Coste e il Casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini, collegata con le parti di tessuto urbano circostanti e con la previsione del nuovo attraversamento sul Fiume Arno

**DGR 493 del 16/06/2014** - Bozza II Atto Aggiuntivo all'Accordo Procedimentale sottoscritto il 17 giugno 1999, per i lavori sull'autostrada A1 terza corsia tratto Firenze Nord-Firenze Sud- parere.

**DGR 518 del 23/06/2014** - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), azione 1.1.3, azione 1.1.4 - Interventi sulle strade regionali.

**DGR 519 del 23/06/2014** - E/78. Lavori di adeguamento a 4 corsie della SS 223 tra il km.30+040 e 41+600. lotti 5,6,7 e 8 "variante al viadotto Casal di Pari". parere ai sensi d.lgs 163/2006.

**DGR 536 del 30/06/2014** - XII<sup>A</sup> Allegato Infrastrutture - Richiesta integrazioni e modifiche al documento " XII<sup>A</sup> Allegato Infrastrutture macro Regioni ed opere strategiche - giugno 2014"

**DGR 562 del 7/07/2014** - Protocollo di intesa tra Regione Toscana e Regione Umbria per la promozione della realizzazione Nuova Stazione linea AV Firenze-Roma.

**DGR 615 del 21/07/2014** - E/78 Itinerario GR - Fano tratto SI-GR, lavori di adeguamento a 4 corsie della SS.223 tra il km.30+040 e 41+600. Lotti 5,6,7 e 8 "Variante Muri". Parere ai sensi del D.Lgs 163/2006.

**DGR 720 del 25/08/2014** - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM). Azione 1.1.3 interventi sulle strade regionali

**DGR 780 del 23/09/2014** - E/78 Itinerario GR-FANO tratto SI-GR, lavori di adeguamento a 4 corsie della SS-223 tra il Km 30+040 e 41+600. Lotti 5,6,7 e 8 "variante viadotti ". Parere ai sensi del D.LGS 163/2006.

**DGR 891 del 20/10/2014** - Denominazione "Ponte Leonardo" del nuovo ponte sul fiume Arno e sull'Autostrada A1.

**DGR 907 del 27/10/2014** - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM). Azione 1.1.3 - interventi sulle strade regionali.

**DGR 931 del 27/10/2014** - D.Lgs. 163/2006. Sistema tangenziale di Lucca, viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del "Frizzone" e di Lucca Est. Parere regionale sul progetto preliminare ai fini della localizzazione.

**DGR 947 del 03/11/2014** - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 interventi sulle strade regionali.

**DGR 1068 del 25/11/2014** - Accordo di programma tra Regione Toscana e Provincia di Lucca per la progettazione definitiva e relativo studio di impatto ambientale del nuovo ponte sul fiume Serchio in Comune di Lucca - viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale. Approvazione del testo dell'Accordo.

**DGR 1200 del 15/12/2014** - Approvazione schema di accordo per realizzazione del sistema tangenziale di Lucca - viabilità est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i Caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est.

**DGR 38 del 19/01/2015** - Approvazione dello schema di accordo inerente la procedura per la progettazione del nuovo tratto della SR 69 nel tratto compreso fra le Coste e il Casello A1 nel Comune di Terranuova Bracciolini.

**DGR 44 del 26/01/2015** - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali, con esclusione della S.G.C. FI-PI-LI, per l'anno 2015.

**DGR 225 del 9/03/2015** – Attuazione del Piano Regionale Integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 - Interventi sulle strade regionali.

**DGR 244 del 16/03/2015** – Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) - Azione 1.1.3. - interventi sulle strade regionali - SRT 74 Maremmana Attuazione del Piano Regionale Integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 - Interventi sulle strade regionali.

**DGR 274 del 16/03/2015** - Verifiche di cui alla DGR 1030/2011 e approvazione Accordo tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Scandicci, Comune di Lastra a Signa, Comune di Signa e Comune di Campi Bisenzio per la realizzazione di un nuovo ponte sul Fiume Arno e relativi collegamenti viari.

### 3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016 (*)			Gestione fino al 28/02/2015		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati, adeguamento di tratti stradali regionali	289.929	33.521	12%	30.494	19.029	62%
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali (**)	252.500	20.500	8%	20.500	250	1%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
<b>Totale obiettivo generale 1</b>	<b>542.429</b>	<b>54.021</b>	<b>10%</b>	<b>50.994</b>	<b>19.279</b>	<b>38%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 28 febbraio 2015)

(\*) Comprensivi delle risorse derivanti da nuovi capitoli, pari a 418,5 milioni previsti dalla Legge Regionale 87/2014 "Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2015 e Pluriennale 2015/2017" e dalla DGR 12/2015 di approvazione del Bilancio gestionale 2015 e pluriennale 2015-2017

(\*\*) Le risorse assegnate all'obiettivo specifico 1.2 "Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali" sono comprensive di 15 milioni di euro destinati ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno descrittivi nel par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

## 3.2. OBIETTIVO GENERALE 2

### QUALIFICAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

#### Obiettivo generale 2: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata	2.1.1 Sviluppo normative e regolamentazioni specifiche
	2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali	2.2.1 Riforma TPL su gomma – riprogettazione reti, ATO regionale
		2.2.2 Azioni finalizzate al mantenimento del servizio ferroviario e ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali
	2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale	2.3.1 Azioni connesse alla riforma TPL su gomma
	2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	2.4.1 Azioni relative al servizio di trasporto marittimo
		2.4.2 Azioni finalizzate ai collegamenti aerei con l'Isola d'Elba
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	2.5.1 Organizzazione sistema di valutazione e monitoraggio delle performance dell'offerta TPL	

La qualità dell'offerta di servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro può rappresentare un fattore chiave nel determinare l'accessibilità dei territori e, di conseguenza, una condizione necessaria per la crescita e l'equità della regione, riducendo i costi sociali e ambientali del trasporto. Al fine di qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico, la Regione prosegue l'attuazione del processo complessivo di riforma del trasporto pubblico locale su gomma in un'ottica di ottimizzazione della spesa e efficienza del servizio, punta al mantenimento e l'ulteriore velocizzazione del servizio ferroviario, ma anche a garantire la continuità territoriale con l'Arcipelago toscano attraverso il trasporto marittimo e aereo.

### 3.2.1 RIFORMA TPL SU GOMMA

- azioni PRIIM: 2.2.1; 2.3.1-

La Toscana rappresenta la prima regione in Italia ad aver sviluppato il processo di **riforma relativa al servizio di trasporto pubblico su gomma**, avviato fin dai primi anni 2000 (con gare provinciali) ed evolutosi con la finanziaria regionale 2011 (L.R. 65/2010), prevedendo un unico gestore (in sostituzione degli attuali 14 contratti) per il lotto unico regionale individuato quale ambito territoriale ottimale del servizio, ed un nuovo modello di governance, caratterizzato dall'esercizio associato delle funzioni fra Regione, Provincia e Comuni. La riforma prevede l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un contratto di servizio della durata di 11 anni; l'obiettivo è ridurre i costi di esercizio e migliorare la qualità del servizio, in conseguenza dei ridotti trasferimenti statali al settore, separando la quota industriale dell'offerta da quella che attiene a politiche di welfare.

Ad oggi, con l'invio in data 13.11.14 della lettera di invito a presentare offerta alle aziende che avevano precedentemente effettuato manifestazione di interesse, avvenuto dopo la sottoscrizione dell'Accordo fra Comune di Firenze e la Concessionaria Tram per l'integrazione tariffaria tra rete bus e rete tramviaria, è entrata nella fase conclusiva la procedura della gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma che nel 2015 porterà all'affidamento del servizio al nuovo gestore.

Si tratta di una procedura particolarmente complessa, avviata con la pubblicazione nell'agosto 2012 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato Italiano dell'avviso per l'individuazione degli operatori economici interessati all'affidamento in concessione dei servizi regionali di trasporto pubblico, sulla cui durata ha pesato anche l'incertezza delle risorse statali (soltanto a metà 2013 è stato costituito il Fondo Nazionale dei Trasporti) ed il susseguirsi delle modifiche normative nel frattempo intervenute, oltre la complessità derivante dalla molteplicità dei soggetti istituzionali coinvolti.

Un passaggio fondamentale per procedere verso l'affidamento del servizio è stata la definizione nel maggio 2014 (con DGR n. 391/2014) della definitiva ricognizione dell'assetto delle reti, delle risorse e del livello tariffario da applicare in due diverse fasi del contratto (i primi due anni; il successivo periodo a partire dal terzo anno di gestione del contratto); le risorse da assegnare agli Enti locali per lo svolgimento dei servizi deboli fuori dal lotto unico regionale; la stabilizzazione delle risorse (di Regione e Enti Locali) destinate ai servizi su gomma.

Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km: 98 mln all'interno del contratto per il lotto unico, cui si sommeranno ulteriori 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto, servizi in economia esclusi; il contratto prevede specifiche clausole per garanzie occupazionali. Nel corso degli 11 anni di validità del contratto, si punta a rinnovare progressivamente circa la metà dell'attuale parco autobus (1.300 unità), con l'obiettivo di dimezzarne l'età media.

Le risorse complessivamente ammontano annualmente a 300 mln, di cui 260 mln (comprensivi del fondo unico nazionale per il TPL) di provenienza regionale e 40 mln di provenienza degli enti locali; ad essi si sommano circa 105 mln annui di ricavo dalla vendita dei biglietti, per un totale di oltre 4 miliardi di euro.

Il nuovo assetto del servizio prevederà:

- una rete extraurbana strutturale (comprensiva delle linee regionali autostradali), complementare e integrata con la rete ferroviaria;
- reti urbane, nei capoluoghi e nei centri urbani maggiori, potenziate rispetto alla situazione attuale;
- reti deboli per piccoli comuni e aree marginali dove l'obiettivo di garantire il servizio prevederà l'utilizzo di modalità innovative mirate alle specifiche esigenze dei territori, di competenza dei comuni.

Nel primo periodo di affidamento di due anni, il servizio rimarrà sostanzialmente quello attuale: il lotto unico regionale assorbirà i servizi ora affidati dalle province, ma un primo nucleo di servizi, per 4,1 milioni di km\*bus, quantitativamente corrispondenti ai servizi ora in sub-affidamento o gestiti fuori dai lotti provinciali, saranno svolti in aree a domanda debole con affidamenti autonomi dal lotto regionale e con modalità che consentiranno economie di produzione. Questi due anni consentiranno al Concessionario del lotto unico di sviluppare il progetto esecutivo (definendo anche gli aspetti organizzativi-industriali, e gli investimenti) da realizzare a partire dal terzo anno di gestione.

Nel secondo periodo di gestione, dal terzo al nono anno del contratto, i servizi gestiti fuori dal lotto unico saliranno a 9,6 milioni (servizi in economia esclusi), con una sostanziale ristrutturazione dell'extraurbano visto che i servizi urbani avranno un incremento dagli attuali 40 milioni a 46 milioni di km.

**Offerta di servizio di TPL su gomma previsto dal progetto di rete  
(km di percorrenza dei bus in un anno su territorio regionale):**

Anno	milioni di km*bus
2012	120
2014	109
1° anno di affidamento	110
3° anno di affidamento	108

Per migliorare e qualificare il servizio e tutelare i livelli occupazionali, la Regione inoltre ha finanziato (con risorse pari a 550 mila euro) **interventi formativi destinati al personale delle aziende di TPL su gomma**. Gli interventi saranno destinati all'acquisizione ed al perfezionamento di competenze professionali e di standard operativi innovativi e competitivi, per un servizio più qualificato e funzionale, maggiormente orientato ai bisogni dell'utenza nonché alle crescenti necessità aziendali di controllo, monitoraggio e manutenzione.



Per garantire la qualità del servizio, è intanto proseguito l'impegno regionale per il **rinnovo del parco bus**; attraverso un bando regionale avviato nel 2013 sono state destinate risorse per oltre 38 milioni di euro, per un investimento complessivo di 65-70 milioni di euro (sommando alle risorse regionali quelle delle aziende di trasporto), destinate all'acquisto di autobus urbani e extraurbani a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale per lo

svolgimento dei servizi di TPL.

Ciò consente l'acquisto di circa 300 autobus, pari al 10% circa di quelli circolanti in Toscana, contribuendo a diminuire l'età media e a ridurre l'impatto ambientale del trasporto. Il programma di rinnovo del parco mezzi proseguirà inoltre attraverso le risorse previste nell'ambito della nuova programmazione comunitaria (POR Creo FESR 2014-2020).

### 3.2.2 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2

Con la scadenza del **contratto di servizio tra Regione e Trenitalia** a fine 2014, la Toscana ha deciso di non rinnovare il contratto, ricorrendo alla possibilità di proroga per 6 mesi necessari per il rinnovo, della durata utile a completare le procedure per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari regionali, che avverrà attraverso procedura di gara, a partire dal 2020.

Ad agosto 2014 la Giunta ha quindi approvato l'**intesa preliminare al contratto con Trenitalia** (sottoscritta successivamente nel mese di ottobre), volta a rinnovare l'attuale contratto di servizio per i prossimi 5 anni (fino al 2019). Il cosiddetto "contratto ponte" prevede il miglioramento della qualità dei servizi, incrementi delle penali in caso di disservizi, il raddoppio dei treni accessibili alle persone con problemi di mobilità (dagli attuali 300 ad oltre 600 treni) e investimenti per acquistare nuovi treni (sono previsti 100 mln., 80 di Trenitalia e 20 mln. della Regione, per acquistare 15 treni Jazz di nuova generazione per il nuovo servizio metropolitano, in aggiunta ai treni diesel già finanziati dalla Regione per le linee non elettrificate).

Per questo, in contemporanea sono stati effettuati gli avvisi di pre-informazione previsti dalla normativa comunitaria, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea nel settembre 2014.

La Regione firmerà il rinnovo del contratto con Trenitalia contestualmente alla sottoscrizione di un'Intesa propedeutica alla stipula dell'**accordo-quadro con RFI**, proprietaria delle infrastrutture, e se saranno garantiti miglioramenti sensibili per la regolarità del servizio, anche risolvendo i conflitti fra trasporto regionale e di lunga percorrenza.



Per il **rinnovo del parco rotabile ferroviario**, a dicembre 2014 è stata effettuata la consegna delle ultime 3 carrozze Vivalto a doppio piano di nuova generazione che hanno completato la fornitura di 150 carrozze programmata nel contratto fra Trenitalia e Regione (il 70% per cento delle corse saranno quindi garantite da nuovi treni). Entro il 2015 è prevista la stipula di una convenzione con l'attuale gestore dei servizi per l'acquisto da parte della Regione di 11 treni diesel per le tratte 'minori' non elettrificate.

Per promuovere il **servizio ferroviario sulle linee minori**, caratterizzate da bassa frequentazione al di fuori delle fasce pendolari, la Toscana ha avviato nel 2014 un progetto regionale di durata triennale volto a valorizzare tali linee, con l'obiettivo di aumentarne l'attrattività, incrementandone l'utenza sia per il servizio ordinario che per fini turistici, culturali e sociali, considerato che tali tratte sono localizzate in contesti territoriali di elevata valenza storica, culturale, ambientale e paesaggistica.

Il progetto prevede la promozione dell'utilizzo del treno presso il mondo della scuola; l'attivazione di iniziative in ambito turistico; la riqualificazione degli spazi ferroviari da destinare ad attività sociali; la promozione di azioni trasversali di governance e comunicazione.

Come prima azione sperimentale, nel 2014 è stato realizzato un bando (con risorse regionali pari a 40.000 €) rivolto a Comuni, Province e associazioni, per sostenere l'organizzazione e lo svolgimento di iniziative di promozione e valorizzazione di un primo insieme di linee ferroviarie

minori: la Siena-Grosseto; la Cecina-Saline di Volterra; la Porretta Terme-Pistoia; l'Arezzo-Pratovecchio-Stia; l'Arezzo-Sinalunga. 5 sono i progetti finanziati nell'ambito del bando.

Ulteriori 35.000 euro sono stati stanziati dalla Regione nel 2015 per contributi a progetti locali sostenuti da Comuni, Province e associazioni su tali linee, da erogare nell'ambito di un nuovo bando regionale. L'obiettivo è incrementare l'utenza sperimentando nuove soluzioni, più mirate alle esigenze specifiche delle singole realtà.

La Regione si è impegnata inoltre nel **ripristino e messa in sicurezza delle linee ferroviarie** interrotte a seguito di calamità naturali: il 19 ottobre è riaperta la linea Grosseto-Siena e il 14 dicembre ha ripreso il servizio sulla linea Porrettana; con un costo per quest'ultima di 1,8 mln di euro, di cui 1,3 mln. a carico di RFI e 500 mila euro della Regione<sup>5</sup>.

### 3.2.3 CONTINUITÀ TERRITORIALE: TRASPORTO MARITTIMO E COLLEGAMENTI AEREI

- azioni PRIIM: 2.4.1, 2.4.2 -

Al fine di garantire la piena continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano, la Regione assicura da un lato l'integrazione funzionale (con il miglioramento della connessione fisica dei nodi di scambio e con il coordinamento degli orari con i vettori marittimi, ferroviari e su gomma), dall'altro



la necessaria integrazione tariffaria al servizio di residenti dell'Arcipelago.

A seguito di una gara europea e dello stanziamento per tre anni 2014-2016 di risorse regionali (pari a 1.050.000 euro) e del Ministero dei Trasporti (pari a 1.500.000 euro), sono stati garantiti, a partire dall'ottobre 2014, regolari collegamenti aerei tra l'**aeroporto dell'Isola d'Elba** e le città di Pisa, Firenze e Milano (si veda anche il paragrafo 3.4.5 "Il sistema aeroportuale").

### 3.2.4 ATTIVITA' ISPETTIVA

- azioni PRIIM: 2.5.1 -

Per garantire l'efficienza di tutti i servizi di trasporto pubblico locale, fondamentale risulta la disponibilità di un sistema di valutazione e monitoraggio delle performance dell'offerta, che sia in grado di garantire il rispetto da parte dei gestori dei livelli di qualità del servizio erogato definiti nel contratto.

Ciò anche alla luce della verifica degli obiettivi individuati dal governo nazionale da raggiungere per il conseguimento della quota premiale prevista dal Fondo Nazionale Trasporti.

A seguito della riforma del TPL regionale e della gara per il lotto unico su gomma, è stata potenziata la dotazione del corpo ispettivo regionale prevedendo, mediante modifica della L.R. 42/1998 introdotta nella finanziaria regionale 2014 (L.R. 77/2014), la possibilità per la Regione di avvalersi direttamente di personale degli Enti locali nello svolgimento delle funzioni di vigilanza sugli obblighi del gestore. A tale proposito nel gennaio 2015 è stata firmata una convenzione tra la Regione, le Province di Arezzo, Firenze, Grosseto, Livorno, Pisa e Siena, l'Unione dei Comuni del Circondario empoiese Valdelsa ed i comuni di Chiusi, Massa e Vernio per regolare lo svolgimento delle attività di vigilanza svolte avvalendosi del personale degli Enti locali.

<sup>5</sup> Di tali risorse si dà conto nella tabella di monitoraggio finanziario relativa all'obiettivo generale 1 "Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale" (par. 3.1.8).

Il personale volontario delle Province e dei comuni aderenti, appositamente formato con specifici corsi, andrà ad integrare il nucleo di ispettori regionali chiamati ad effettuare controlli a bordo dei treni per verificare il rispetto degli standard previsti dal contratto di servizio con Trenitalia. Ciò consentirà controlli più frequenti ed efficaci sull'intero territorio regionale.

Un'ulteriore novità prevista dalla convenzione riguarda il personale delle Province di Livorno e Grosseto, che sarà formato anche per le ispezioni a bordo dei traghetti, in modo da poter effettuare controlli anche sul servizio pubblico di trasporto marittimo, effettuato da Toremar sulla base del contratto di servizio con la Regione Toscana.

E' inoltre in corso di sperimentazione un nuovo sistema operativo che consentirà la segnalazione in tempo reale da parte degli ispettori di eventuali disservizi sulla rete ferroviaria a seguito di verifiche e controlli a bordo treno; tali dati, una volta che il sistema sarà a regime, saranno restituiti all'utenza nell'ambito della nuova piattaforma web dedicata ai pendolari, in corso di costruzione.

### 3.2.5 INDICATORI

**- Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto (lavoratori studenti e scolari) sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio e hanno usato mezzi di trasporto (%)**  
(Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Regioni italiane	Anno											
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Lombardia	20.9	20.7	..	19.7	21.6	20.3	19.6	22.9	21.0	22.9	22.2	23.6
Veneto	13.8	14.7	..	17.0	15.2	15.2	16.4	13.7	16.9	14.2	15.5	15.2
Emilia-Romagna	12.2	11.6	..	12.4	13.3	12.6	13.0	13.8	11.8	11.9	12.9	13.5
Toscana	16.9	14.3	..	15.5	16.2	16.5	16.4	14.3	18.2	16.1	17.1	15.3
Marche	14.0	14.0	..	13.6	17.1	15.1	12.8	14.4	13.8	14.5	16.3	13.7
<b>Italia</b>	<b>18.8</b>	<b>18.9</b>	<b>..</b>	<b>19.0</b>	<b>18.7</b>	<b>19.5</b>	<b>19.2</b>	<b>19.1</b>	<b>19.4</b>	<b>19.3</b>	<b>19.6</b>	<b>20.7</b>

**- Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate sul totale degli utenti del servizio\* (percentuale)**  
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

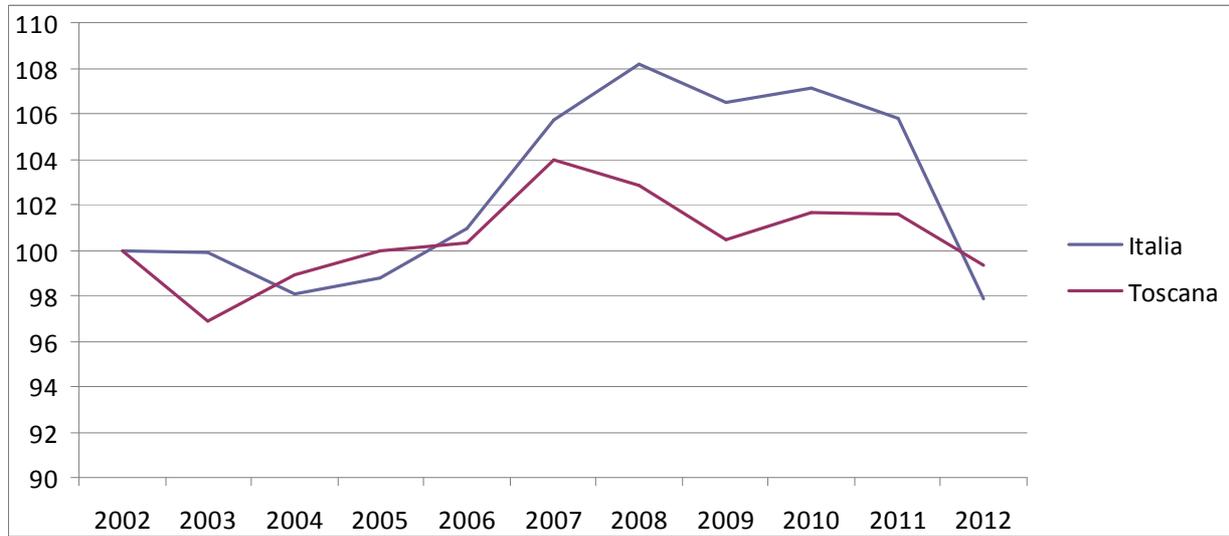
2009	2010	2011	2012	2013
49,8%	48,0%	53,0%	50,0%	49,1%

\* Il dato fa riferimento alle seguenti caratteristiche del servizio: frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio

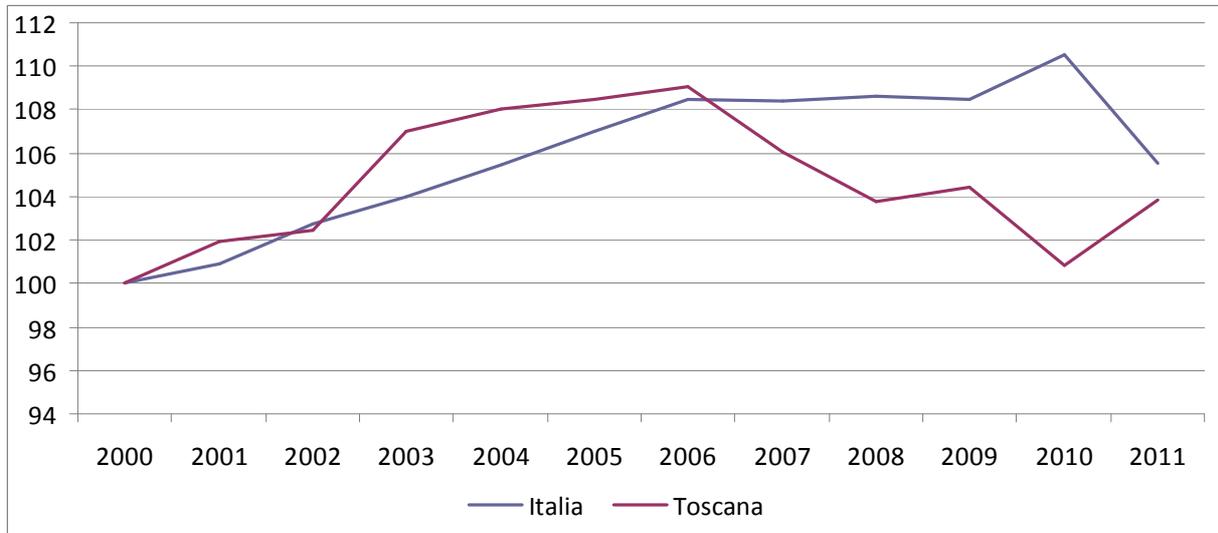
**- Grado di soddisfazione rispetto a 10 aspetti del servizio ferroviario, confronto 2009 e 2012 (% di voti compresi tra 3 e 5)**  
(Fonte Regione Toscana, Indagine "Gli utenti del treno regionale in Toscana", anni 2009 e 2012)

ASPETTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO	% Soddifatti (voti 3-5)	
	2009	2012
Puntualità	60,7	55,4
Coincidenze dei treni	62,9	60,1
Affollamento a bordo	57,9	66,1
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	57,5	63,7
Funzionamento delle porte	69,3	67,2
Senso di sicurezza (furti, molestie)	80,6	83,4
Personale di bordo	88,6	90,5
Comunicazione a bordo in caso di ritardi o anomalie	56,5	65,6

**- Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia (Passeggeri/abitante, numeri indice, 2002=100)**  
 (Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat - "Indicatori Ambientali Urbani")

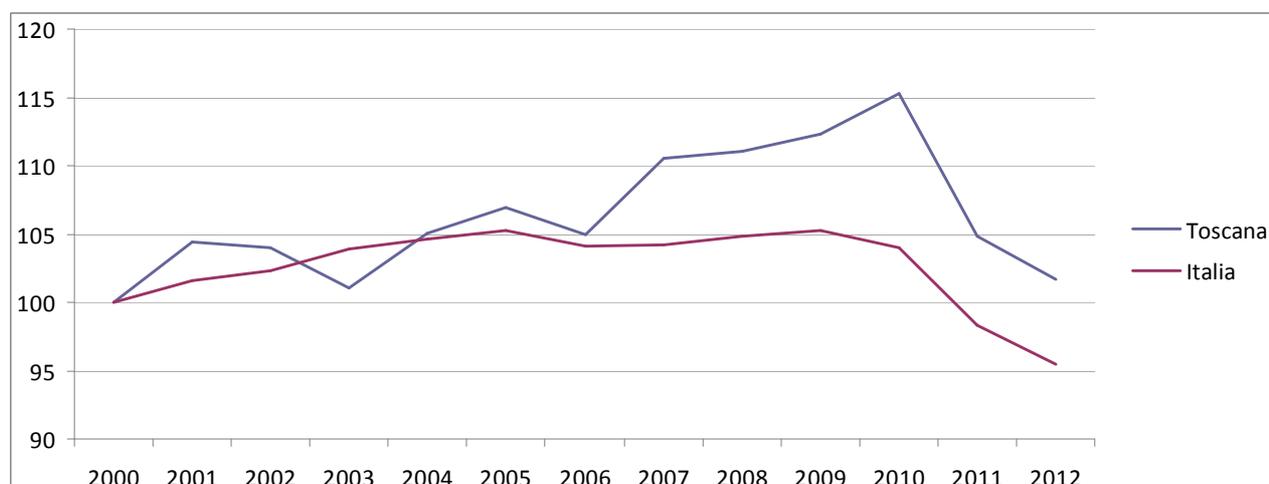


**- Domanda di trasporto pubblico complessiva (Passeggeri/Km, numeri indice, 2000=100)**  
 (Fonte: elaborazioni IRPET su dati Eurostat)



### - Offerta di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia (in posti km, numeri indice, 2000=100)

(Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat)



### - Km/anno TPL su gomma extraurbano e urbano\*

(Fonte: Regione Toscana, Osservatorio regionale mobilità e trasporti)

	2011	2012	2013	2014
Extraurbano	66,7	62,9	62,7	62,3
Urbano	47,9	46,7	45,9	45,7
<b>Totale</b>	<b>114,6</b>	<b>109,6</b>	<b>108,6</b>	<b>108</b>

\* Sono considerati nell'urbano i servizi compresi nell'area urbana dei capoluoghi di provincia, eventualmente ampliata ai comuni limitrofi, ma anche di grossi comuni non capoluogo di provincia.

### - Passeggeri trasportati treno/km treno offerti\*

(Fonte Trenitalia)

	2011	2012	2013	2014
	2,8	3,1	3,2	3,4

\* Rapporto tra n° di viaggi (spostamento del singolo viaggiatore da stazione di partenza a stazione di arrivo) effettuati e km programmati (offerta) nel giorno feriale medio dell'anno di riferimento, sui treni regionali in Toscana; il rapporto espresso nell'anno zero è fatto 100 ed il rapporto di ciascun anno di riferimento successivo all'anno zero sarà espresso su base 100 : quindi, qualora tale valore risulti superiore a 100, significa che mediamente, nell'anno di riferimento, hanno viaggiato più persone, rispetto all'anno zero, in rapporto all'offerta di servizio; viceversa, qualora il valore dell'anno di riferimento successivo all'anno zero risulti inferiore a 100.)

### - Km/anno treno offerti\*

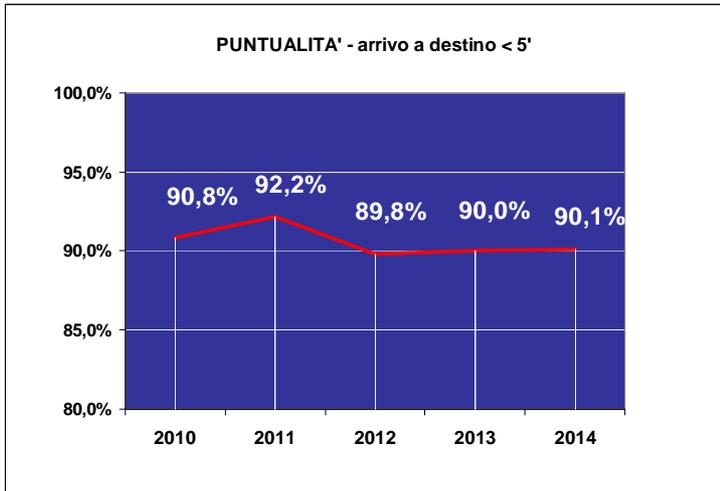
(Fonte: Regione Toscana, Osservatorio regionale mobilità e trasporti)

	2011	2012	2013	2014
	22,9 mln	22,7 mln	22,4 mln	21,8 mln

\* N. complessivo di km di servizio programmato (offerta) sui treni regionali in Toscana nell'anno di riferimento

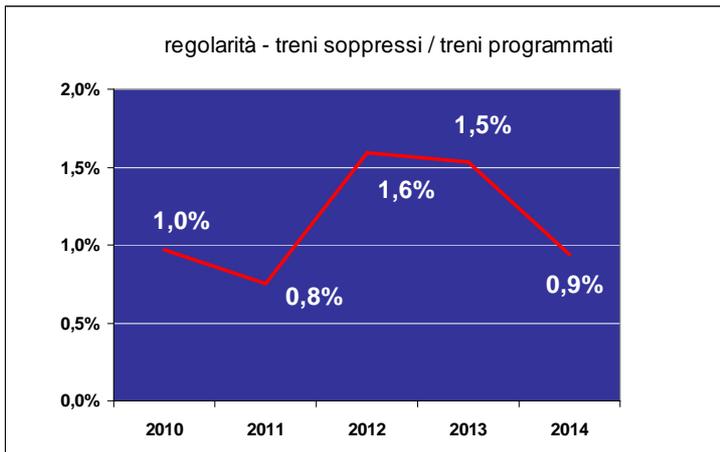
**- La puntualità media regionale dei treni regionali, 2010-2014**

(Fonte Regione Toscana, ACO Trasporto Pubblico Locale)



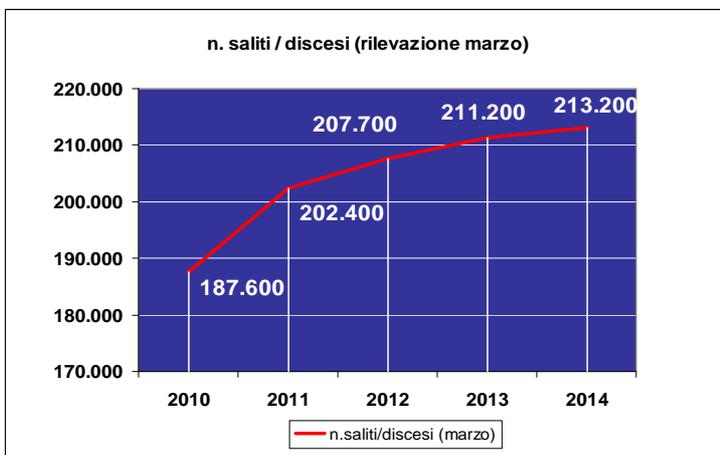
**- La regolarità media dei treni regionali (torni soppressi/treni programmati):**

(Fonte Regione Toscana, ACO Trasporto Pubblico Locale)



**- Frequentazione dei treni della Toscana, 2010-2014**

(Fonte Regione Toscana, ACO Trasporto Pubblico Locale)



### 3.2.6 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 27 del 20/01/2014** – L.R. 42/98 - rinnovo gratuito carta Pegaso. Proseguimento agevolazione per l'anno 2014

**DGR 391 del 12/05/2014** - Servizi di TPL del lotto unico regionale e delle aree a domanda debole: ricognizione e validazioni servizi minimi ed aggiuntivi, risorse EE.LL. e attribuzione risorse regionali - Presa d'atto tariffe.

**DGR 494 del 16/06/2014** - Approvazione del documento "Valorizzazione delle linee ferroviarie minori - indirizzi e prime azioni per il 2014"

**DGR 697 del 4/08/2014** - Approvazione schema convenzione per l'utilizzo in avvalimento del personale degli Enti Locali da parte della Regione Toscana per lo svolgimento di attività di vigilanza ex art. 24 comma 3 lettera b) L.R. 42/1998.

**DGR 703 dell'8/08/2014** - Approvazione schema di intesa per il miglioramento del livello qualitativo del servizio ferroviario regionale preliminare al rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia SpA.

**DGR 769 del 15/09/2014** - Adeguamento quote ricavi da tariffa per servizio tramviario di Firenze previsto nel nuovo affidamento lotto unico regionale ; applicazione della compensazione sulle risorse di competenza enti locali per servizi aggiuntivi gara lotto unico regionale.

**DGR 810 del 29/09/2014** - Approvazione accordo Regione Toscana/Enac per l'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea con l'isola D'Elba, volto ad assicurare la continuita' territoriale.

**DGR 846 del 13/10/2014** - Art. 25 L.R 4 Agosto 2014 n. 46 - Anticipazione agli enti locali per il finanziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma.

**DGR 879 del 20/10/2014** - L.R. 4 Agosto 2014, n.46 - Trasferimento alla Provincia di Livorno quali contributi straordinari per l'integrazione tariffaria sul TPL per la direttrice Campiglia Marittima - Piombino.

**DGR 945 del 3/11/2014** - Deliberazione G.R N. 563/2013; deliberazione G.R. 1076/2013; deliberazione G.R. 254/2011. Accordo di programma sottoscritto in data 13/04/2011 tra Regione Toscana, Comune di Pisa, Provincia di Pisa, SAT S.p.A., RFI e FS sistemi urbani S.p.A.; istituzione prenotazione impegno di spesa finalizzata a far fronte agli oneri per i servizi di T.P.L. per il collegamento di ospedali di vari Comuni nonche' agli oneri per i servizi di T.P.L. derivanti dalla realizzazione del progetto People Mover.

**DGR 974 del 10/11/2014** - Art.31 Ter; L.R. 77/2013 assegnazione di contributi aggiuntivi a favore delle Province per i servizi di T.P.L.

**DGR 1182 del 15/12/2014** - ART 31 ter L.R. 77/2013: Ripartizione e Assegnazione di contributi aggiuntivi a favore delle Province destinati ai servizi di Trasporto Pubblico Locale per l'anno 2014.

**DGR 1183 del 15/12/2014** - Riequilibrio economico del contratto di servizio tra Regione Toscana e Toremar S.p.A. per il cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago Toscano.

**DGR 1197 del 15/12/2014** - Approvazione integrazione schema di convenzione per l'utilizzo in avvalimento del personale degli Enti Locali da parte della Regione Toscana per lo svolgimento di attività di vigilanza ex art. 24 comma 3 lettera b LR 42/98, approvato con DGR n°697 del 04/08/2014.

**DGR 110 del 16/02/2015** - Rinnovo gratuito della carta Pegaso. Proseguimento agevolazione anche per l'anno 2015.

**DGR 111 del 16/02/2015** - Valorizzazione delle linee ferroviarie minori - Indirizzi e azioni per il 2015.

### 3.2.7 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016 (*)			Gestione fino al 28/02/2015		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata	-	-	-	-	-	-
2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali	1.797.646	639.968	36%	639.968	464.056	73%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale (**)	500	-	-	-	-	-
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	50.476	34.488	68%	32.988	23.483	71%
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	4.806	1.373	29%	1.147	791	69%
<b>Totale obiettivo generale 2</b>	<b>1.853.428</b>	<b>675.830</b>	<b>36%</b>	<b>674.103</b>	<b>488.330</b>	<b>72%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 28 febbraio 2015)

(\*) Comprensivi delle risorse derivanti da nuovi capitoli, pari a 418,5 milioni previsti dalla Legge Regionale 87/2014 "Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2015 e Pluriennale 2015/2017" e dalla DGR 12/2015 di approvazione del Bilancio gestionale 2015 e pluriennale 2015-2017

(\*\*) Obiettivo specifico realizzato anche con risorse destinate all'obiettivo specifico 2.2.

### 3.3. OBIETTIVO GENERALE 3

## AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E PER IL MIGLIORAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA STRADALE E FERROVIARIA

#### Obiettivo generale 3: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
<b>3.Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria</b>	3.1 Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano	3.1.1 Completamento linee 2 e 3 della tranvia fiorentina e realizzazione del people mover a Pisa
		3.1.2 Integrazione rete tramviaria nella piana fiorentina e verso Bagno a Ripoli, azioni per qualificare i collegamenti metropolitani e ridurre l'inquinamento atmosferico
		3.1.3 Azioni per lo sviluppo dell'infrastrutturazione della mobilità urbana, a servizio del trasporto pubblico, qualificazione sosta e intermodalità
	3.2 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	3.2.1 Finanziamento interventi per il miglioramento della sicurezza stradale
		3.2.2 Collaborazione con lo Stato per le azioni di competenza nel campo della sicurezza ferroviaria in ambito europeo e nazionale
	3.3 Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	3.3.1 Azioni di finanziamento per la rete di interesse regionale
		3.3.2 Azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano
		3.3.3 Azioni di co-finanziamento piste o itinerari ciclabili che abbiano carattere interregionale e che siano previste almeno negli strumenti di programmazione di livello provinciale

La Regione intende ridurre i costi esterni della mobilità, che anche a causa dello squilibrio modale a vantaggio del trasporto su gomma, ammontano per il territorio toscano a circa il 3% del PIL regionale. Per far ciò, il PRIIM promuove modalità di trasporto sostenibili in grado di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, quali i sistemi a guida vincolata in ambito urbano, la mobilità ciclabile, sia in ambito urbano che extraurbano, investendo inoltre nella sicurezza per ridurre i costi sociali derivanti dall'incidentalità.

#### 3.3.1 SISTEMA TRAMVIARIO

- azioni PRIIM: 3.1.1; 3.1.2-

Per promuovere la mobilità urbana sostenibile, tra le opere chiave del PRIIM rientra il progetto complessivo di **completamento del sistema tramviario dell'area fiorentina e la sua estensione nell'area metropolitana**, volto alla realizzazione di una rete di linee tramviarie per il trasporto rapido di massa che collegherà direttamente fra loro le principali centralità urbane dei vari Comuni dell'Area Metropolitana (Firenze e la sua cintura), con ricadute importanti sul territorio regionale, in termini di miglioramento della mobilità collettiva ma anche di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Il progetto complessivo (linea 1 Firenze Santa Maria Novella- Scandicci, linea 2 Aeroporto- Piazza della Libertà e linea 3.1 – Firenze Santa Maria Novella - Careggi) è stato approvato ai fini del finanziamento comunitario con Decisione della Commissione Europea il 16 novembre 2010, nell'ambito dei Fondi FESR 2007-2013 con risorse pari a 36,6 milioni di risorse comunitarie e statali a valere sul Programma.



© RATP - Photo J-F Mauboussin

9916d026 - Tral T1 a Firenze - 26/05/2010

Per garantire la realizzabilità dell'intera opera (la Linea 1 è in esercizio dal 14 febbraio 2010, mentre sono attualmente in corso i lavori di realizzazione delle Linee 2 e 3.1) ad aprile 2014 la Regione Toscana ed i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli, hanno firmato un accordo di programma che conferma quanto concordato con l'Unione Europea nell'estate 2013 e le relative risorse, prevedendo una tempistica della rendicontazione di spesa (194 mln. entro il 31 dicembre 2015) e di realizzazione fisica dell'opera (messa in esercizio entro il 31 marzo 2019), ed un monitoraggio trimestrale dello stato di avanzamento, nell'ambito di una Cabina di Regia tra Regione Toscana e Comune di Firenze.



Una volta che le tre linee saranno in funzione, si stimano 39,4 milioni di passeggeri annui, e 14,5 i milioni di passeggeri che rinuncerebbero all'uso dell'auto; un risultato importante anche in termini di riduzione di congestione e inquinamento atmosferico, acustico e emissione di gas climalteranti (con una riduzione di CO2 in ambito urbano dovuta all'introduzione della tramvia, stimata, su base annua, in circa 12 milioni di kg), e con importanti ricadute anche in termini di economia e occupazione (si vedano le seguenti tabelle).

**Costi sociali e ambientali annui in assenza della Linea 1** (Fonte: IRPET, Studio tramvia)

	Pass-km	Incidentalità	Inquinamento	Rumore	Totale
Auto + Moto	19,404,000	6,755,276	448,364	-	
Autobus	11,880,000	50,700	13,894	-	
Bici + piedi	4,716,000	1,486,824			
<b>Totale (pre-tramvia)</b>	<b>36,000,000</b>	<b>8,292,800</b>	<b>462,258</b>	<b>2,478,000</b>	<b>11,233,058</b>
Tramvia	36,000,000	77,329		1,750,000	1,827,329
Differenza					9,405,730

**Impatto Economico dell'Investimento** (Fonte: IRPET, Studio tramvia)

		LINEA 1	LINEA 2	LINEA 3.1	TOTALE
Investimento	(mil €)	260	258	114	632
PIL regionale	(mil €)	142	137	62	341
Import interregionale	(mil €)	68	67	30	165
Import estero	(mil €)	104	103	46	253
Unità di lavoro dipendenti		1.516	1.505	671	3.692
Unità di lavoro autonome		1.103	1.095	488	2.686
<b>Unità di lavoro totali</b>		<b>2.620</b>	<b>2.600</b>	<b>1.159</b>	<b>6.379</b>

In relazione all'**estensione del sistema tramviario** a servizio dell'intera area metropolitana, l'accordo prevede inoltre (in coerenza con i contenuti dell'Integrazione al PIT approvata dal Consiglio nel luglio 2014) lo stanziamento di 1 mln. di euro per uno studio di fattibilità relativo al prolungamento della tramvia fino a Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli. Lo studio di fattibilità è stato redatto nel febbraio 2015 e presentato al Collegio di Vigilanza dell'Accordo nel mese di marzo.



Lo studio ha preso in esame il quadro delle alternative scaturito a seguito dei lavori di un tavolo tecnico costituito tra i soggetti sottoscrittori dell'accordo e coordinato dalla Regione Toscana. I lavori del tavolo sono stati sintetizzati in uno studio di prefattibilità che ha verificato la sostenibilità ambientale ed economico-finanziaria delle varie ipotesi.

È confermata l'intenzione di prolungare la linea 3 fino a Rovezzano-Coverciano e Bagno a Ripoli, compreso il tratto di

sottoattraversamento del centro storico fiorentino dalla stazione AV/AC al Lungarno Pecori Giraldi, con l'alternativa dei viali di circonvallazione per piazza della Libertà.

Il collegamento con Sesto prevede come punto di interscambio il capolinea Peretola della linea tramviaria 2 verso Sesto Fiorentino con fermate al Polo Universitario e alla fermata Castello della linea ferroviaria; ed inoltre il collegamento con Campi Bisenzio consentirà di ottimizzare i trasporti e ridurre l'inquinamento atmosferico nell'area interessata.

In base allo studio svolto sono state valutate le ipotesi di prolungamento ed estensione delle linee tramviarie sottoposte all'esame del Collegio di Vigilanza dell'Accordo, per il proseguo dei successivi livelli di progettazione.

### 3.3.2 PEOPLE MOVER

- azioni PRIIM: 3.1.1-

Tra le priorità del PRIIM anche la realizzazione del People Mover, linea urbana di collegamento tra la stazione ferroviaria centrale, i parcheggi scambiatori di Pisa sud e l'aeroporto di Pisa in sostituzione del precedente collegamento ferroviario, che consente di migliorare l'accessibilità dell'aeroporto e della stazione nell'ottica di un unico polo di interscambio modale. Attraverso tale intervento la Regione contribuisce inoltre ad orientare la mobilità urbana verso una maggiore sostenibilità, abbattendo le emissioni inquinanti ed incentivando l'uso del mezzo pubblico.

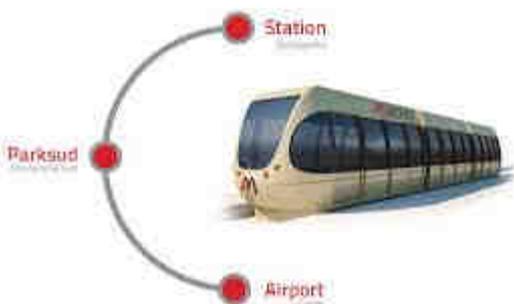


Il Progetto, previsto nell'ambito della programmazione comunitaria POR CREO (FESR) 2007-2013, è stato approvato ai fini del finanziamento dalla Commissione Europea con Decisione del giugno 2013 come grande progetto, per un importo complessivo di oltre 21 milioni di euro (risorse comunitarie e statali).

Gli interventi riguardano la sostituzione del collegamento ferroviario esistente con un nuovo sistema People Mover, la realizzazione di due parcheggi scambiatori con la relativa viabilità di connessione al sedime aeroportuale nonché l'adeguamento dello svincolo in uscita della SGC FI-PI-LI. In sintesi, il progetto complessivo è composto da tre grandi interventi:

- realizzazione del People Mover e opere strettamente connesse;
- interventi infrastrutturali: modifica e riassetto svincolo SGC FI-PI-LI Pisa Aeroporto in direzione mare;
- realizzazione di due parcheggi scambiatori e relativa viabilità di accesso.

L'opera prevede un costo complessivo di investimento pari a 69 milioni di €, in parte finanziato tramite fondi europei e in parte tramite Project financing; il concessionario (PISAMOVER) è stato individuato tramite gara pubblica nel 2012 e si è assunto l'onere di realizzare e gestire l'opera per oltre 30 anni.



A maggio 2014 è stato approvato il progetto esecutivo e sono quindi iniziati i lavori, la cui conclusione è prevista entro il 30 giugno 2016. La realizzazione dell'opera è oggetto di un monitoraggio puntuale (in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto nell'aprile 2011 tra Regione Toscana, Comune di Pisa, Provincia di Pisa, Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.p.A), con l'obiettivo di rintracciare eventuali inefficienze in fase di realizzazione dell'intervento e rendicontazione della spesa.

Dal 15 dicembre 2013 è stato interrotto il servizio ferroviario per dare attivazione ai lavori di dismissione delle infrastrutture ferroviarie presenti lungo il percorso dal binario 14 all'Aeroporto Galileo Galilei; a partire da tale data è stato istituito un Servizio sostitutivo su gomma finanziato nell'ambito del trasporto pubblico locale con un costo inferiore al corrispettivo trasferito a Trenitalia per il servizio ferroviario dismesso.

### 3.3.3 MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA E INTERMODALITÀ

-azioni PRIIM: 3.1.3-

Oltre agli interventi relativi al sistema tramviario per l'area fiorentina e al People Mover per Pisa, il Piano promuove la mobilità urbana sostenibile attraverso lo sviluppo di azioni per l'infrastrutturazione della mobilità urbana, a servizio del trasporto pubblico locale, della qualificazione della sosta e dell'intermodalità, l'incentivazione della mobilità elettrica e forme di uso condiviso dell'auto, quali il car sharing e il car pooling, la promozione della diffusione delle zone con velocità massima di 30 km orari per ridurre l'incidentalità in ambito urbano, l'integrazione tra biciclette e trasporto pubblico.

Nell'ambito della nuova programmazione comunitaria 2014-2020 in corso di avvio (POR Creo FESR 2014- 2020, approvato nel mese di febbraio 2015 da parte della Commissione Europea) verranno sviluppati in ambito urbano una serie di interventi di potenziamento e realizzazione di sistemi di interscambio tra diverse modalità di trasporto e loro attrezzature (es. parcheggi scambiatori, ciclostazioni, aree di sosta) e interventi infrastrutturali e di promozione dell'ICT (es. corsie preferenziali, semafori intelligenti).

Si tratta di interventi specificamente dedicati alla mobilità sostenibile (contenuti nell'Asse IV) e di interventi riferiti a comuni inseriti in aree a disagio socio-economico oggetto della strategia integrata di sostenibilità urbana promossa e sostenuta dall'Unione Europea (contenuti nell'Asse VI Urbano). L'azione complessiva è in grado di contribuire a raggiungere l'obiettivo di una maggiore sostenibilità della mobilità attraverso l'offerta di intermodalità, la qualificazione del trasporto pubblico urbano anche mediante l'incremento della sua velocità media, e la dissuasione dall'uso del mezzo privato limitandone l'accessibilità in aree riservate (es. centri storici),

### 3.3.4 SICUREZZA STRADALE

-azioni PRIIM: 3.2.1-

La strategia regionale per migliorare i livelli di sicurezza stradale in Toscana (anche con riferimento a quanto prevede la specifica legge regionale in materia, LR. 19/2011), è basata su azioni di adeguamento delle infrastrutture critiche con interventi perlopiù puntuali volti alla messa in sicurezza degli utenti della strada, azioni per il miglioramento dei comportamenti di guida e relativi monitoraggi.

Complessivamente la Regione Toscana ha attivato dal 2004 ad oggi oltre trecento **interventi sulle strade** della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali. Nella tabella sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi finanziati, suddivisi per Provincia e l'entità delle risorse attivate comprensive dei contributi degli Enti locali.

Investimenti complessivi in Sicurezza Stradale						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	numero interventi finanziati e/o ammessi a finanziamento	Costo totale dei progetti FINANZIATI e/o ammessi a finanziamento	Quota parte a carico dell'Ente locale	Cofinanziamento (assegnato e da assegnare)
Provincia di Arezzo	AR	60	38	16.429.579,30	9.812.469,95	6.574.409,35
Provincia di Firenze	FI	148	88	28.228.573,21	15.668.127,92	12.560.445,29
Provincia di Grosseto	GR	57	39	10.844.050,26	6.591.067,50	4.252.982,76
Provincia di Livorno	LI	42	20	8.754.918,67	5.892.006,81	2.862.911,86
Provincia di Lucca	LU	50	34	13.984.588,62	8.025.704,50	5.958.884,12
Provincia di Massa Carrara	MS	27	6	3.484.056,45	2.065.866,45	1.418.190,00
Provincia di Pisa	PI	43	21	6.770.093,84	4.049.770,09	2.720.323,75
Provincia di Pistoia	PT	40	16	6.030.052,30	3.657.519,72	2.372.532,58
Provincia di Prato	PO	32	18	8.877.984,50	5.147.135,33	3.730.849,17
Provincia di Siena	SI	125	68	22.218.893,66	14.297.110,59	7.921.783,07
<b>Totali</b>		<b>624</b>	<b>348</b>	<b>125.622.790,81</b>	<b>75.206.778,86</b>	<b>50.373.311,95</b>

Nello schema sottostante sono riportate le iniziative attivate e le relative linee di finanziamento nazionali e regionali.



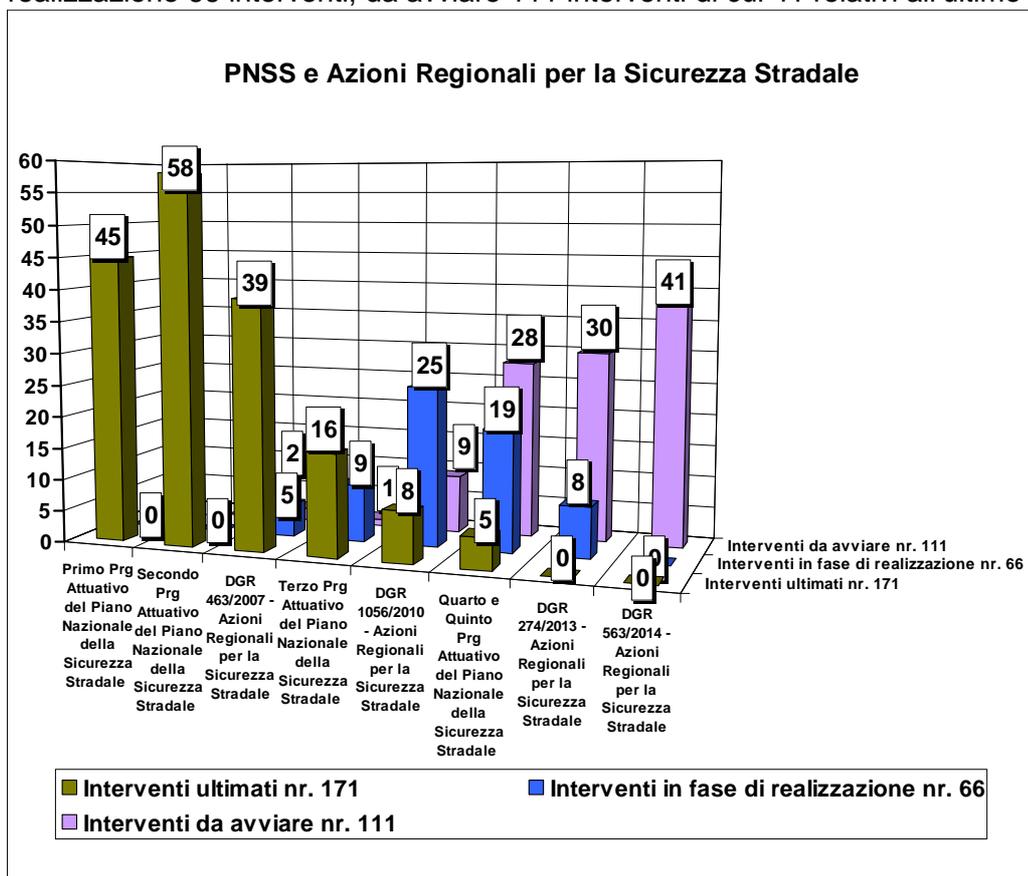
Nel 2014 è stata attivata un'ulteriore iniziativa per cofinanziare interventi di messa in sicurezza di tratti stradali pericolosi. Sono infatti stati stanziati, nell'ambito di un bando regionale pubblicato nel luglio scorso (a seguito della DGR. 563/2014), ulteriori 5 milioni di euro da destinare agli Enti Locali proprietari e gestori di strade; l'iniziativa è stata conclusa nel dicembre 2014 con l'approvazione delle graduatorie per l'accesso ai finanziamenti. Per facilitare gli Enti locali nell'individuazione delle proposte più efficaci da presentare, il Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale ha fornito per le strade regionali a corredo del bando, un'analisi completa dei dati di incidentalità e mortalità stradale utilizzando i dati del Data Base del Progetto SIRSS (Sistema Integrato Regionale

per la Sicurezza Stradale) opportunamente confrontati con i dati di traffico disponibili, individuando quattro classi di pericolosità.



Sono pervenute complessivamente 99 proposte da parte degli Enti Locali; di queste 41 sono state ammesse a finanziamento; le risorse saranno assegnate a condizione che i potenziali soggetti beneficiari dei contributi regionali forniscano adeguata documentazione a garanzia della cantierabilità dell'opera entro il 15 settembre 2015.

Lo stato di attuazione al febbraio 2015 degli interventi attivati dalla Regione per ciascun bando, illustrato nella figura seguente, evidenzia come risultano ultimati 171 interventi, in fase di realizzazione 66 interventi, da avviare 111 interventi di cui 41 relativi all'ultimo bando regionale.



In aggiunta al bando, nel febbraio 2015 la Regione ha destinato ulteriori risorse, pari a 3,4 mln, per interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione stradale: 1,5 mln sulla Città Metropolitana di Firenze in Comune di Pelago per interventi sulla SR n 70 della "Consuma", 1,5 mln in provincia di Pisa e Comune di Volterra per un intervento sulla SR n 68 "Volterrana", 400.000 euro in provincia di Arezzo e Comune di Badia Tedalda per un intervento su un tratto della SR n 258 "Marechiese".

Nel marzo 2015 la Regione ha destinato 1 mln. per interventi di messa in sicurezza della SRT 74 in Provincia di Grosseto, danneggiata a seguito dei particolari eventi piovosi che si sono verificati nel periodo ottobre-novembre 2014 e che hanno interessato in particolare il territorio del Comune di Manciano.

Al fine di rafforzare le politiche regionali in materia di sicurezza stradale è stato costituito con L.R. 19/2011 l'**Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale**, quale organo di consulenza del Consiglio e della Giunta.



L'Osservatorio, insediatosi formalmente ad agosto 2013, ha approvato nel gennaio 2014 il proprio regolamento interno, mentre nel mese di giugno su impulso dei componenti dell'Osservatorio è stata modificata ed integrata la L.R. 19/2011 in relazione a diversi aspetti, tra i quali:

1. l'introduzione di un logo dell'ORSS;
2. l'istituzione di gruppi di lavoro interni all'Osservatorio al fine di garantire approfondimenti specifici in relazione alle varie tematiche multidisciplinari attinenti alla sicurezza stradale e la possibilità di prevedere invitati anche in via permanente ai lavori dell'Osservatorio;
3. la possibilità di sottoscrivere Convenzioni per l'acquisizione di dati, informazioni, analisi e studi da ulteriori soggetti su

individuazione dell'ORSS stesso.

Sulla scorta delle modifiche ed integrazioni della Legge Regionale nel dicembre 2014 si è provveduto ad adeguare il regolamento interno.

Nell'ambito del Programma di attività dell'Osservatorio per il 2014 tra i vari progetti è stata realizzata un'iniziativa di comunicazione sulla sicurezza. L'evento è stato organizzato a fine settembre su tre giorni (si veda anche il paragrafo 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione"), nel corso dei quali sono stati organizzati interventi da parte di esperti sui vari temi della sicurezza stradale e tavole rotonde di confronto ed approfondimento, ed è stata inoltre organizzata nella piazza del Duomo di Prato una simulazione di incidenti stradali e relative operazioni di intervento e soccorso, offrendo anche ai partecipanti la possibilità di testare le capacità di guida attraverso simulatori per auto e motocicli in collaborazione con ACI.

Per migliorare il quadro conoscitivo sulle cause e sui fattori di rischio alla base di elevati tassi di incidentalità, la Regione, nell'ambito della progettualità sostenuta dalla programmazione nazionale in materia di sicurezza stradale, ha attivato uno specifico sistema di rilevamento incidenti (sistema integrato regionale per la sicurezza stradale – **Progetto SIRSS**) e progettato la costruzione di uno specifico **Centro di monitoraggio per la Sicurezza stradale** con esso integrato.

Inoltre, ai fini di aumentare le conoscenze delle dinamiche relative all'incidentalità stradale, nel 2013 è stata realizzata per la prima volta un'indagine conoscitiva attraverso interviste ad un campione di cittadini toscani, acquisendo informazioni sul grado di conoscenza del Codice della strada, i comportamenti di guida, la percezione dei rischi e le valutazioni sugli interventi ritenuti prioritari in materia di sicurezza stradale. Il rapporto completo e i dati sono consultabili e scaricabili all'indirizzo [www.regione.toscana.it/statistiche/pubblicazioni-statistiche](http://www.regione.toscana.it/statistiche/pubblicazioni-statistiche) e alle pagina del sito regionale del Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale [www.regione.toscana.it/-/centro-di-monitoraggio-regionale-per-la-sicurezza-stradale](http://www.regione.toscana.it/-/centro-di-monitoraggio-regionale-per-la-sicurezza-stradale).

Una seconda indagine è attualmente in corso di predisposizione.

### 3.3.5 SICUREZZA FERROVIARIA

-azioni PRIIM: 3.2.2-

Il PRIIM promuove azioni nel campo della sicurezza ferroviaria. Per migliorare la sicurezza sulla rete ferroviaria regionale Arezzo – Stia ed Arezzo Sinalunga, la società Rete Ferroviaria Toscana SpA (RFT SpA) gestore dell'infrastruttura e l'impresa di servizio Trasporto Ferroviario Toscano SpA (TFT SpA) si sono impegnate nei vigenti contratti di servizio con la Regione Toscana ad attrezzare tali linee ferroviarie nonché il materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale su tali linee, con sistemi di sicurezza in ottemperanza agli obblighi nazionali (direttiva del Ministero dei Trasporti 81/T del 19 marzo 2008). L'intervento, come proposto dalle società RFT e TFT nel 2012 con un costo complessivo di 19,8 milioni di euro e tempi di realizzazione fino al 2021, prevede l'installazione del sistema di sicurezza European Rail Traffic Management System/ European Train Control System Livello 2 (ERTMS/ETCS Livello 2) con mezzo trasmissivo Global System for Mobile Communication for Railways (Gsm-R).

### 3.3.6 MOBILITÀ CICLABILE

-azioni PRIIM: 3.3.1; 3.3.2; 3.3.3-



Al fine di promuovere la mobilità ciclabile quale modalità di trasporto sostenibile alternativo ai mezzi di trasporto motorizzati, la Regione, nell'ambito delle politiche del PRIIM e secondo quanto previsto dalla L.R. 27/2012 in materia di mobilità ciclabile, ha avviato una serie di interventi volti a promuovere tale modalità di trasporto, sia in ambito urbano che extraurbano. Complessivamente nel 2014 sono state destinate risorse pari a 22 milioni di euro per i prossimi tre anni. Di queste, 4 mln sono destinati a cofinanziare, mediante un apposito bando rivolto a Province, Comuni e Unioni di Comuni, **interventi in ambito urbano** finalizzati all'incremento e alla messa in rete

dei percorsi ciclabili, alla loro messa in sicurezza, alla realizzazione di aree di sosta dedicate e di interventi di vivibilità e qualità urbana funzionali alla ciclopeditività. Sono state presentate 83 domande da parte degli Enti Locali; nel dicembre 2014 è stata approvata la graduatoria e sono state finanziate le prime sei proposte progettuali (per un importo di 2 mln di euro).

18 milioni sono invece destinati a finanziare il **sistema integrato della Ciclopista dell'Arno e Sentiero della bonifica**, nell'ambito della rete di interesse regionale individuata dal Piano che oltre a questo prevede ulteriori itinerari regionali, fra i quali la Ciclopista tirrenica, la Ciclopista della Via Francigena, l'Itinerario dei Due Mari (Grosseto-Siena-Arezzo, con ipotesi di prolungamento fino all'Adriatico), la Ciclopista Tiberina, l'itinerario Firenze-Bologna e il suo collegamento con la via Francigena, il collegamento tra la Ciclopista dell'Arno e la Tirrenica.

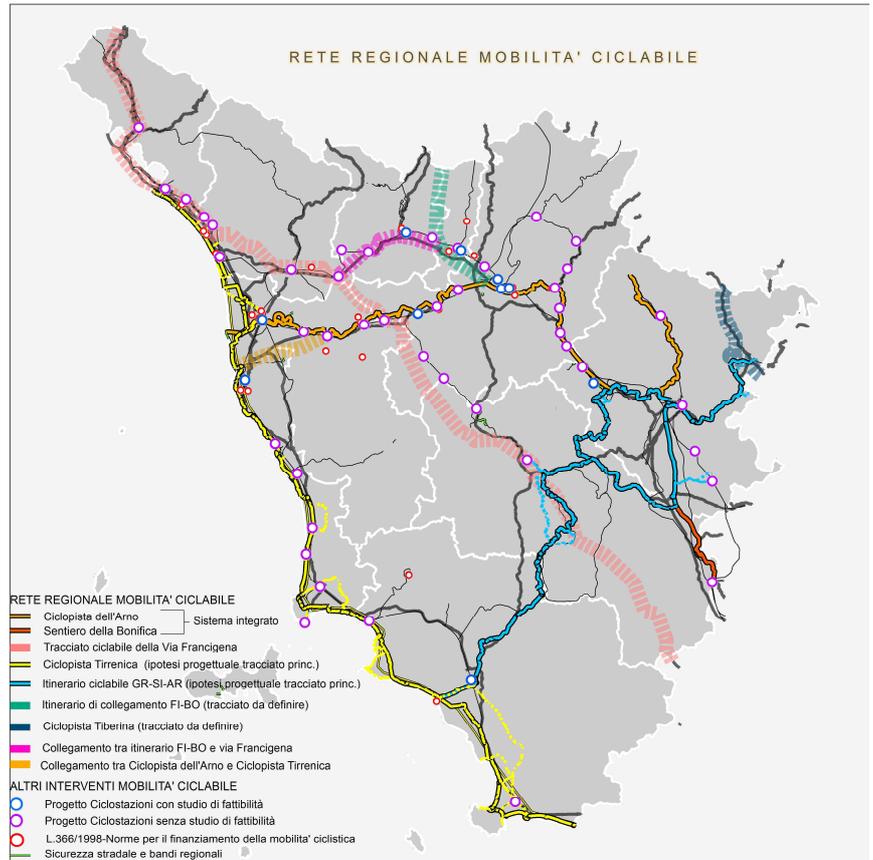
A marzo 2014 la Giunta ha avviato una procedura di raccolta di proposte progettuali rivolta a Province, Unioni di Comuni e Comuni lungo l'asta fluviale dell'Arno e del Sentiero della bonifica per individuare gli interventi ammissibili e le tratte prioritarie da finanziarie. Sono state presentate 12 domande, per complessivi 48 interventi riguardanti tratte progettate di ciclopista ed interventi connessi in rappresentanza di 57 Comuni territorialmente interessati. A seguito della conclusione dell'istruttoria, sono stati individuati gli interventi ammissibili e tra questi, 16 interventi ritenuti prioritari e particolarmente strategici; è stato quindi



sottoscritto un accordo con gli Enti locali interessati ed ANCI Toscana al fine di definire modalità, tempistiche e iter procedurale per la realizzazione degli interventi.

Quali ulteriori interventi per lo sviluppo della mobilità ciclabile si sono chiuse nel 2014 le attività avviate con apposito bando pubblicato nel dicembre 2012 finalizzato a promuovere attività di studio per dare impulso allo sviluppo della mobilità ciclabile.

A seguito del bando sono stati finanziati con 50 mila euro 3 progetti destinati a studi sugli itinerari di interesse regionale e interregionale, sulle ciclopiste, sulle banche dati georeferenziate delle piste e dei percorsi ciclabili: uno studio della "Ciclopista Tirrenica" per la definizione e georeferenziazione di un percorso lungo la costa; un progetto di ricognizione della ciclabilità di oltre 60 comuni con produzione di banche dati georeferenziate; un progetto per completare il quadro conoscitivo relativo al corridoio ciclabile di interesse regionale ed interregionale della Ciclopista GR-SI-AR o dei Due Mari. La figura illustra la rete regionale della mobilità ciclabile comprensiva delle ipotesi progettuali della Ciclopista Tirrenica e della Ciclopista Due Mari derivanti dagli studi oggetto del bando suddetto.



Per promuovere gli **itinerari interregionali** favorendo nuove opportunità di uno sviluppo turistico sostenibile, nel luglio 2014 la Toscana ha sottoscritto con la Regione Umbria un protocollo d'intesa che si pone come obiettivo principale la creazione e valorizzazione di una rete ciclabile di carattere interregionale che possa permettere la connessione dei rispettivi territori e la loro visita ed esplorazione, partendo dai percorsi già esistenti come il Sentiero della bonifica tra Arezzo e Chiusi.

E' inoltre stato sottoscritto nel novembre 2014 un **Accordo tra Regione e ANCI Toscana** finalizzato rispettivamente alla definizione di modalità operative omogenee per la redazione dei piani comunali per la mobilità, alla realizzazione di attività di promozione, comunicazione e formazione per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica, e in ultimo alla redazione di indirizzi tecnici contenenti gli standard minimi di qualità e sicurezza dei percorsi ciclabili di nuova realizzazione.

### 3.3.7 INDICATORI

#### - densità piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia (km per 100 km<sup>2</sup> di superficie comunale)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISAT)

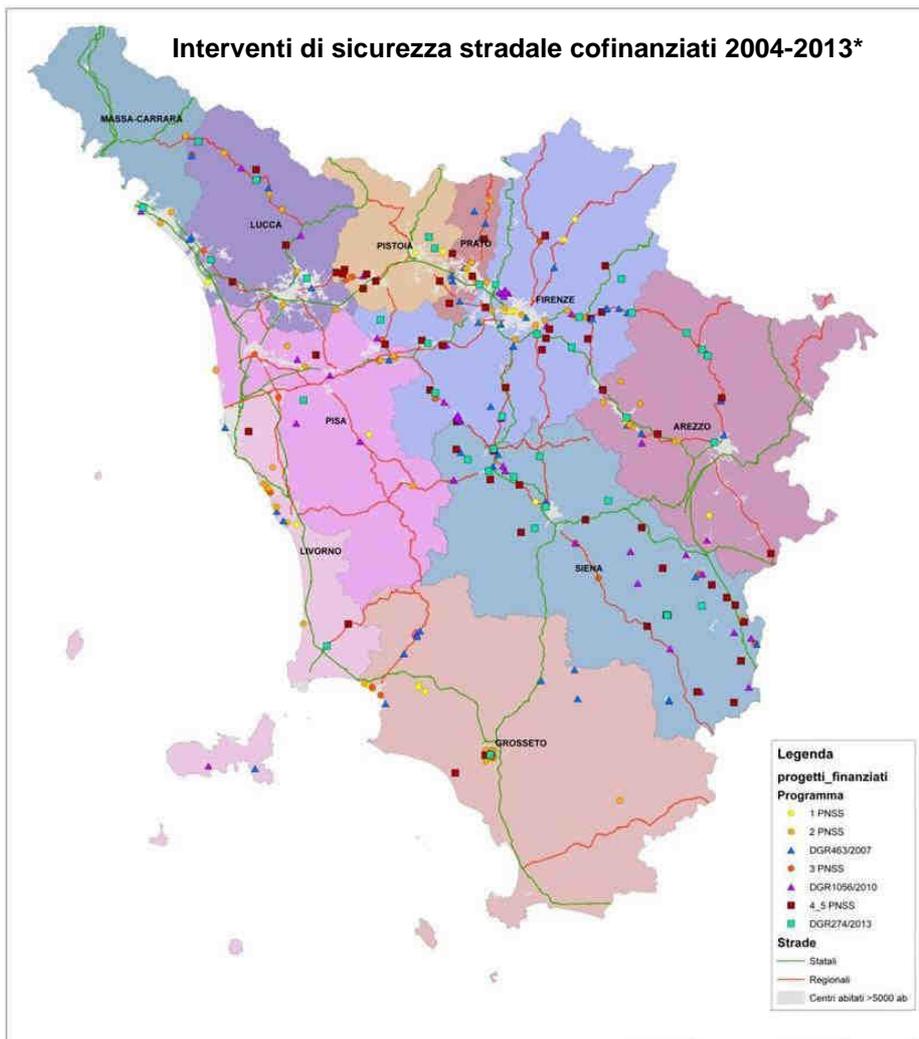
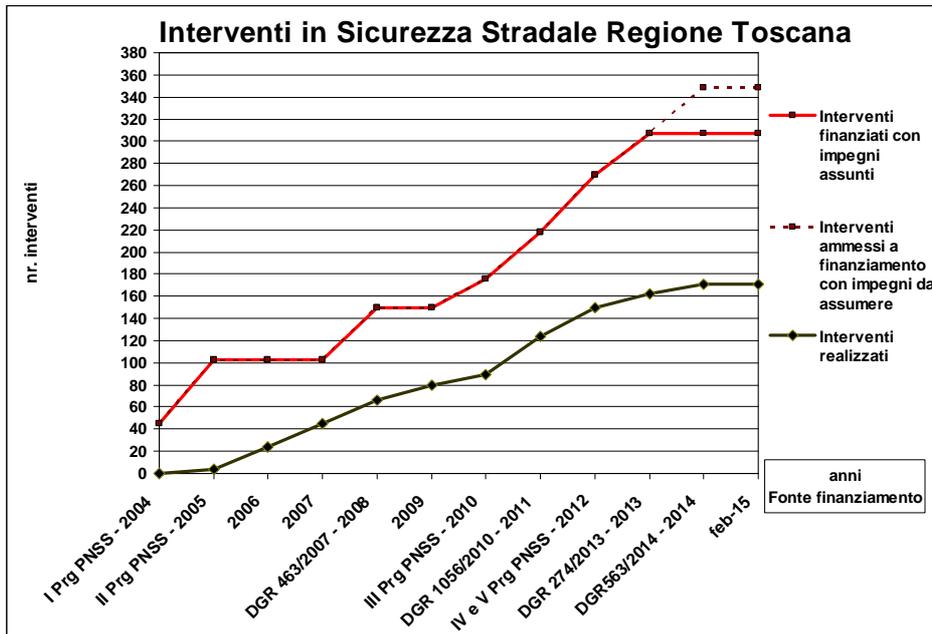
Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Massa	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8
Lucca	17,0	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87,0
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2
Arezzo	5,0	5,1	5,4	6,3	6,9	7,9
Siena	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
Grosseto	7,4	7,4	8,0	8,0	8,4	8,7
<b>Italia</b>	<b>13,6</b>	<b>14,7</b>	<b>16,1</b>	<b>17,2</b>	<b>18,1</b>	<b>18,9</b>

#### - n. morti, feriti e incidenti stradali

(Fonte Regione Toscana, SIRSS)

anno	incidenti stradali	morti	feriti
2010	18.808	307	25.297
2011	18.465	264	24.589
2012	16.911	248	22.780
2013	16.250	224	21.689

**- n. di interventi di sicurezza stradale cofinanziati e realizzati**  
(Fonte Regione Toscana, Settore viabilità di interesse regionale)



\* Geolocalizzazione sul territorio degli interventi infrastrutturali nell'ambito delle azioni regionali di sicurezza stradale (ad eccezione del bando del 2014 per i quali il finanziamento è previsto nel 2015)

**- n. passeggeri per anno sulle linee tramviarie in funzione**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Comune di Firenze)

Anno	Passeggeri Linea 1
2010 (dal 14/02)	7.751.134
2011	12.151.799
2012	12.770.202
2013	12.897.497
2014	12.831.489

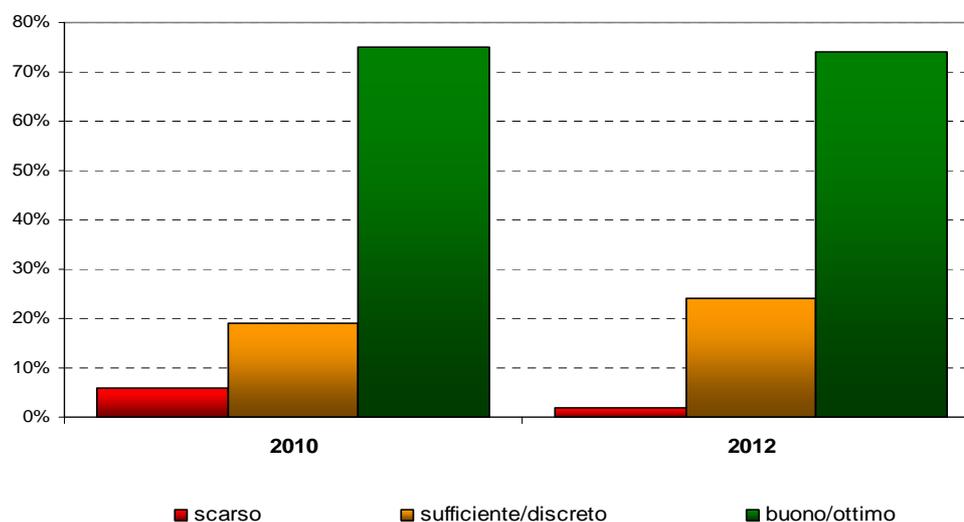
**- n. di km e fermate previste e attualmente in esercizio sulle linee tramviarie**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Comune di Firenze)

	Previsti (3 linee)	In esercizio (Linea 1/T1)	%
Km di linea	18,92	7,72	41%
fermate	36	14	39%

**- Livello di soddisfazione degli utenti della tramvia, confronto 2010-2012 \***

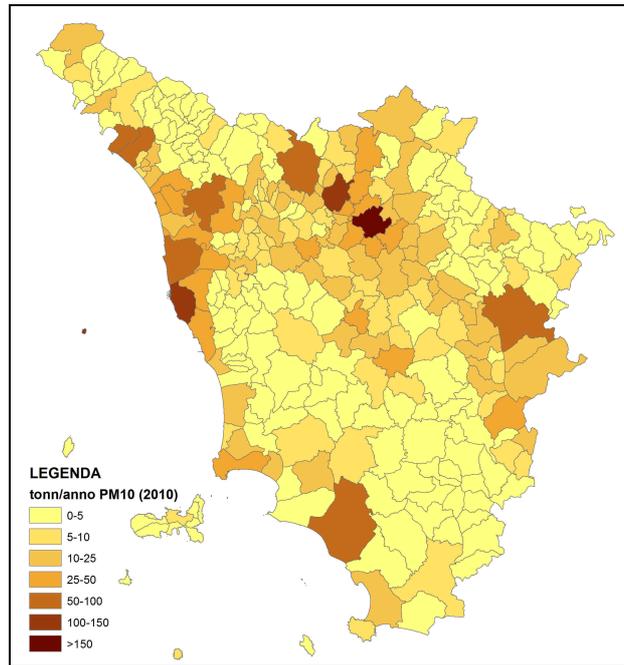
(Fonte: Regione Toscana, "I Fiorentini e la tramvia" - Indagini conoscitive sull'utilizzo della linea 1 della tramvia, anni 2010 e 2012)



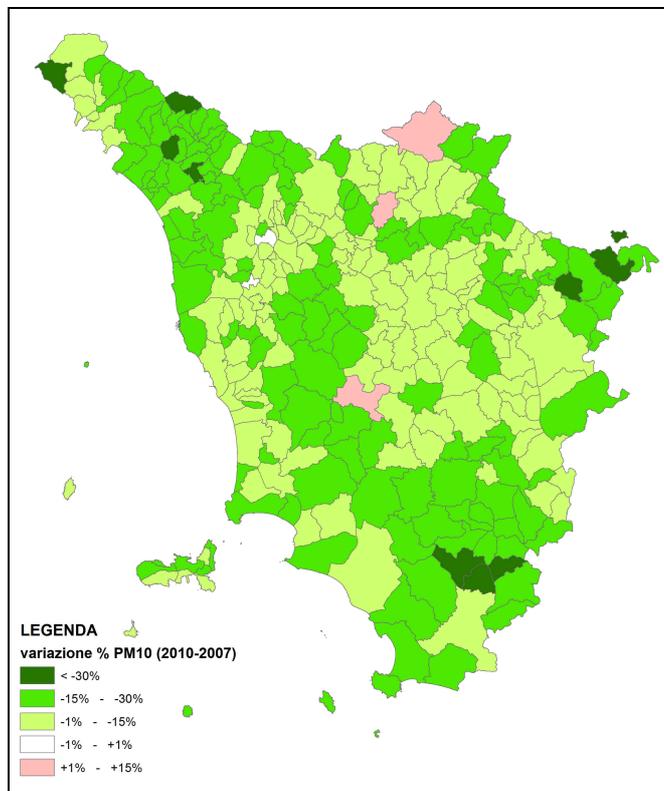
\* Il giudizio è espresso su scala 10 dove:

- 0-5 scarso
- 6-7 sufficiente/discreto
- 8-10 buono/ottimo

**- Emissioni di Pm10 da attività di trasporto per comune (tonn) anno 2010**  
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)

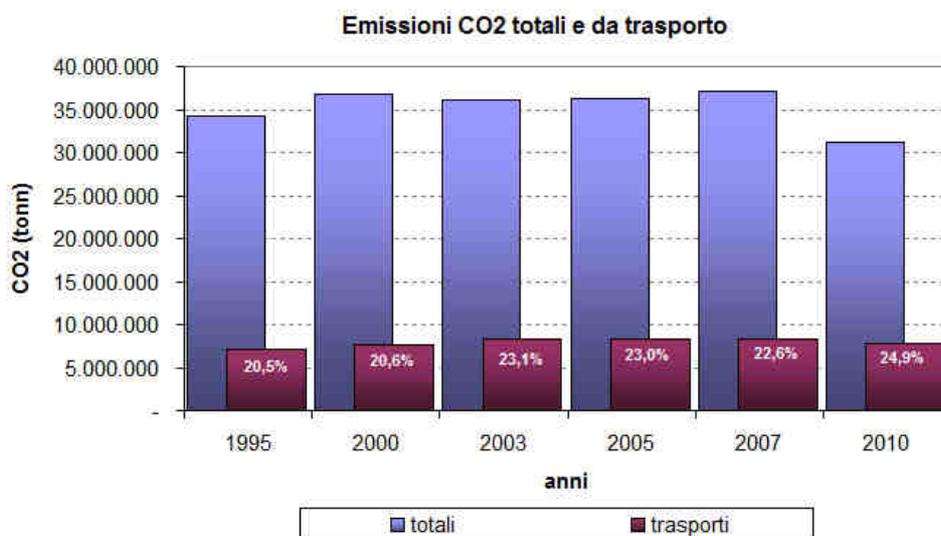


**- Variazione emissioni di Pm10 da attività di trasporto per comune (tonn) anni 2010-2007**  
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)

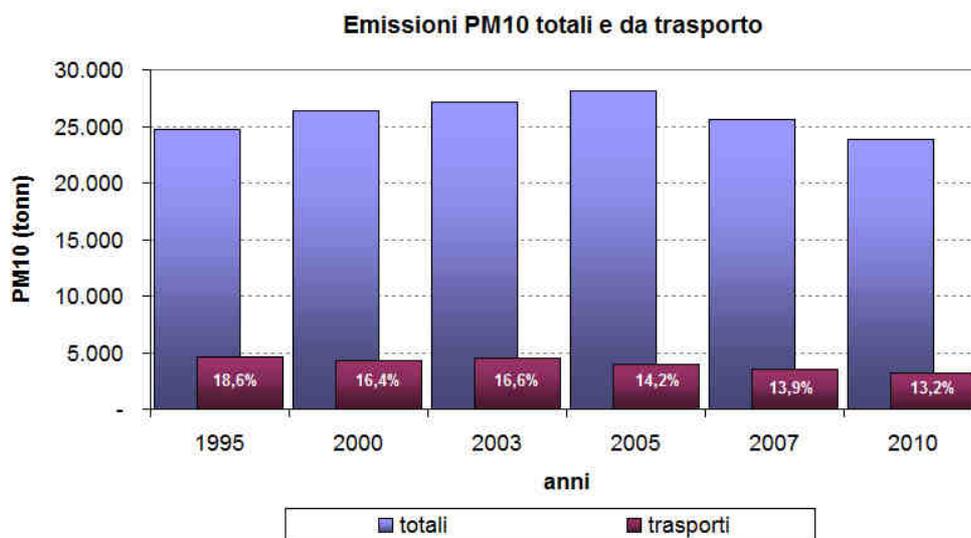


**- Emissioni di CO2 totali e da trasporto (tonn)**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)

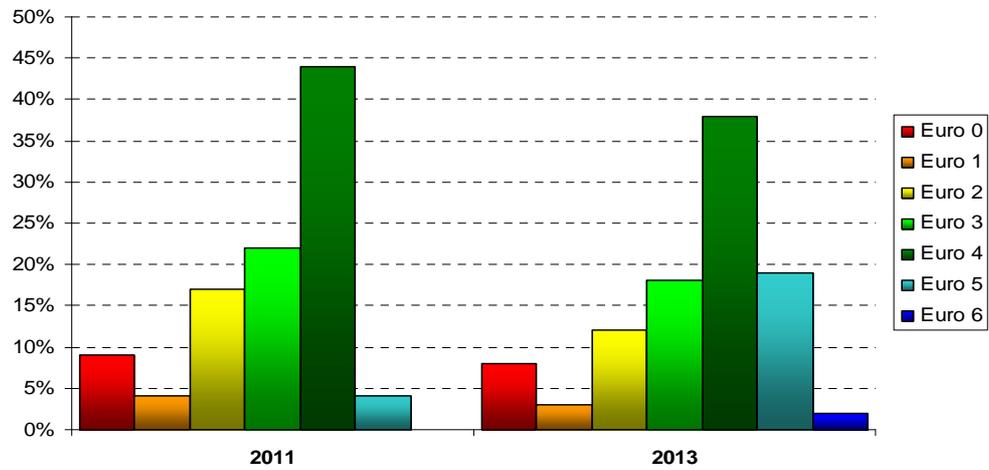
**- Emissioni di PM10 totali e da trasporto (tonn)**

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



**- Composizione del parco veicolare per standard emissivo (incidenza %), confronto 2011-2013** (Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)

**Composizione del parco veicolare**



### 3.3.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 305 del 16/04/2014** - Approvazione dell'accordo di programma tra Regione Toscana, Comune di Firenze, Comune di Campi Bisenzio, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Bagno a Ripoli per il completamento del sistema tamviario dell'area fiorentina e l'estensione nell'area metropolitana. Revoca e sostituzione dell'accordo di Programma approvato con DPGR n.44 del 24 Marzo 2014

**DGR 790 del 23/09/2014** - Autorizzazione al mutamento di destinazione e all'alienazione del terminal bus di Via Pertini nel Comune di Pistoia

**DGR 224 del 24/03/2014** - Protocollo di intesa tra la Regione Toscana, l'Amministrazione Provinciale di Lucca, Amministrazioni comunali di Camaiore, Lucca, Porcari e Sillano e Motoclub Centauri Toscani per promuovere l'installazione su strada di dispositivi laterali di sicurezza per motociclisti

**DGR 563 del 7/07/2014** - Azione regionale sulla sicurezza stradale in attuazione del PRIIM, a supporto degli enti locali per la realizzazione di interventi di messa in sicurezza sui tratti maggiormente pericolosi: indirizzi

**DGR 174 del 10/03/2014** - Legge regionale N° 27/2012 interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Approvazione documento . Definizione di obiettivi operativi e modalità di attuazione per la realizzazione delle azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano previste dal PRIIM in coerenza con la L.R. 27/2012

**DGR 225 del 24/03/2014** - Definizione dei criteri e delle modalità di attuazione delle azioni operative finalizzate alla realizzazione del sistema integrato ciclopista dell'Arno-Sentiero della bonifica previsto dal PRIM in coerenza con la L.R. 27/2012

**DGR 495 del 16/06/2014** - Approvazione dello schema di protocollo d'intesa fra Regione Toscana e Regione Umbria per lo sviluppo degli itinerari ciclabili tra Umbria e Toscana finalizzato alla costruzione interregionale per il cicloturismo

**DGR 670 del 4/08/2014** - L.R. 27/2012 - Approvazione schema di Accordo tra Regione Toscana e ANCI Toscana in materia di mobilità ciclabile

**DGR 1266 del 22/12/2014** - Autorizzazione per il mutamento di destinazione e l'alienazione del terminal bus di Via Pertini in Comune di Pistoia ai sensi dell'articolo 27 della legge regionale 28 febbraio 1984 n. 14

**DGR 1267 del 22/12/2014** - Approvazione schema di accordo sulla realizzazione del sistema integrato ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica in attuazione della DGR 225/2014

**DGR 134 del 16/02/2015** - Attuazione dell'azione 3.2.1 del PRIIM, per la realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione stradale sulle strade regionali.

### 3.3.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016 (*)			Gestione fino al 28/02/2015		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
3.1. Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano	11.829	1.692	14%	1.692	1.482	88%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	13.081	151	1%	151	150	100%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	24.720	5.149	21%	5.149	9	-
<b>Totale Obiettivo generale 3</b>	<b>49.630</b>	<b>6.992</b>	<b>14%</b>	<b>6.992</b>	<b>1.641</b>	<b>23%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 28 febbraio 2015)

(\*) Comprensivi delle risorse derivanti da nuovi capitoli, pari a 418,5 milioni previsti dalla Legge Regionale 87/2014 "Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2015 e Pluriennale 2015/2017" e dalla DGR 12/2015 di approvazione del Bilancio gestionale 2015 e pluriennale 2015-2017.

### 3.4. OBIETTIVO GENERALE 4

## INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA TOSCANA

#### Obiettivo generale 4: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano	4.1.1 Azioni per lo sviluppo dei nodi di interscambio modale
	4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale	4.2.1 Avvio nuovi P.R.P. di Livorno, Piombino e Carrara
		4.2.2. Interventi per i fondali del porto di Livorno
	4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	4.3.1 Attuazione Autorità Portuale Regionale
		4.3.2 Azioni di adeguamento per la sicurezza e funzionalità infrastrutture portuali regionali e raggiungimento standard del PIT
		4.3.3 Azioni per la nautica da diporto
	4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica	4.4.1 Azioni per l'adeguamento e consolidamento delle vie navigabili di interesse regionale
	4.5 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	4.5.1 Azioni finalizzate all'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze
4.5.2 Miglioramento offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi		
4.5.3 Azioni per miglioramento accessibilità e sostegno collegamenti aerei per Pisa e Firenze		
4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core – network) europea	4.6.1 Azioni per il consolidamento di una strategia industriale degli interporti	

Per consolidare il ruolo della Toscana in Europa, rilanciando la competitività del territorio regionale, la Regione promuove lo sviluppo dei porti, degli aeroporti, degli interporti e delle vie navigabili e la loro integrazione con le reti transeuropee di trasporto nell'ambito della piattaforma logistica toscana.

### 3.4.1 NODI DI INTERSCAMBIO MODALE: RACCORDI FERROVIARI, SCALI MERCI, CENTRI INTERMODALI

- azioni PRIIM: 4.1.1; 1.2.3 -

Per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana un nodo di interscambio modale di rilevanza strategica è rappresentato dal nodo di Livorno, per il quale sono in corso di realizzazione le opere relative ai **raccordi ferroviari del Porto di Livorno**, quale insieme di interventi volti a dotare il porto stesso di una serie di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci, a partire dalla Darsena Toscana, e di collegarle più funzionalmente con la linea ferroviaria Tirrenica, con l'interporto di Guasticce, con la linea Pisa – Collesalvetti – Vada e con la linea Pisa-Firenze. Il costo complessivo dell'intervento è di 40 milioni di cui 33 milioni di euro di fondi regionali e comunitari.

Gli interventi previsti dal progetto sono in fase di realizzazione e consistono nel collegamento diretto della Darsena Toscana alla Direttrice Tirrenica lato nord, nella nuova stazione sulla Darsena Toscana e nell'ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena. Le opere permetteranno il riequilibrio modale fra la gomma ed il ferro relativamente alla movimentazione delle merci in arrivo e partenza dal Porto, riducendo i tempi di movimentazione e permettendo pertanto una maggiore competitività.

A settembre 2014 l'Autorità portuale ha consegnato a Rete ferroviaria italiana le aree portuali su cui verranno realizzati i binari di collegamento tra la Darsena e la linea ferroviaria Pisa-Genova-Firenze ed è stato dato avvio ai lavori con la bonifica da ordigni bellici inesplosi nelle aree oggetto di intervento. La conclusione dei lavori è prevista per novembre 2015 e l'attivazione dell'esercizio ferroviario per dicembre 2015.

Per il potenziamento dei **collegamenti tra Porto e Interporto di Livorno**, nel dicembre 2013 la Regione ha siglato un accordo con la Provincia di Livorno, i Comuni di Collesalvetti e Livorno, l'Autorità Portuale di Livorno e l'interporto Amerigo Vespucci, per il potenziamento dei collegamenti tra porto di Livorno ed interporto di Livorno prevedendo la realizzazione di un breve raccordo ferroviario lungo circa 1200 metri che si allaccia ai raccordi ferroviari esistenti tramite il recupero di un ponte ferrotramviario in disuso che scavalca già la linea tirrenica.

La Regione ha avviato la gara per la progettazione definitiva; secondo lo studio di fattibilità il costo dell'intervento è pari a 14 milioni di euro di cui 9,2 già stanziati sul bilancio regionale. Le parti si sono inoltre impegnate a richiedere l'inserimento dell'opera con residuo finanziamento statale a carico della Legge Obiettivo.

L'intervento è stato inserito, insieme ai raccordi ferroviari tra l'Interporto e la Pisa –Collesalvetti – Vada a sua volta raccordata sulla linea ferroviaria Fi –Pi, nel *Progetto Raccordo "Accessibilità Ferroviaria dalla Costa al Corridoio nella rete trans-European transport network (TEN-T)"* (si veda anche il par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione) ed è stata finanziata la progettazione al 50% dei costi individuati dalla Commissione Europea, pari a 678 mila euro di cui 310 mila euro destinati alla Regione Toscana.

Nel 2014 inoltre la Regione ha stanziato 200.000 euro per supportare il completamento funzionale dello **scalo merci ferroviario Capannori-Porcari** in località Frizzone nel comune di Porcari, quale centro intermodale a servizio del sistema produttivo locale, ed in particolare del settore cartario, dotato dei servizi necessari a garantire un adeguato scambio gomma-ferro per il miglioramento della logistica e del sistema dei trasporti delle merci.

### 3.4.2 PORTI NAZIONALI

- azioni PRIIM: 4.2.1; 4.2.2 -

Per quanto riguarda i porti commerciali nazionali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, il PRIIM promuove il potenziamento delle infrastrutture portuali e l'adeguamento dei fondali, per incrementare i traffici merci e passeggeri.

Gli interventi infrastrutturali relativi al **Porto di Livorno**, che prevedono lo sviluppo dell'area retro portuale, il collegamento con l'Interporto A. Vespucci, con il Corridoio Tirrenico e con la rete ferroviaria nazionale, fanno del porto di Livorno, recentemente inserito dalla Commissione Europea nella lista dei porti italiani della "core network" europea TEN-T anche grazie all'azione della Regione Toscana, il fulcro della piattaforma logistica toscana.



E' in corso l'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Livorno che ha avuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, adottato dal Comitato Portuale nel dicembre 2013, e che si prevede possa concludere il suo iter nel 2015.

Il 26 febbraio 2015 è stato sottoscritto il Verbale della conferenza conclusiva tra le strutture tecniche della Regione Toscana, della Provincia di Livorno, del Comune di Livorno e dell'Autorità Portuale di Livorno finalizzata all'accordo di pianificazione per la variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico, per la definizione della Scheda del Quadro conoscitivo del Masterplan del Piano di Indirizzo Territoriale e per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno. La ratifica dell'accordo di pianificazione e l'approvazione definitiva del PRP in Consiglio regionale sono programmate nel mese di marzo 2015.

Il nuovo PRP del porto di Livorno si propone l'obiettivo di superare le criticità attuali che limitano l'efficienza del porto commerciale, attraverso il complessivo riassetto funzionale del sistema portuale e il potenziamento infrastrutturale del porto operativo, che prevede la realizzazione di un ampio bacino esterno a nord della diga del Marzocco, nuovi banchinamenti e piazzali.

Fra gli interventi di razionalizzazione è anche compresa la nuova collocazione del terminal petroliferi, che permetterà di allontanare ulteriormente dal centro cittadino una potenziale fonte di pericolo, consentendo nello stesso tempo una minima interferenza delle tubazioni di trasporto con i piazzali operativi commerciali.

Si tratta di obiettivi strategici irrinunciabili per assegnare a Livorno un ruolo centrale nello sviluppo della piattaforma logistica costiera, nella quale i porti rappresentano un sistema centrale per il consolidamento del ruolo della Toscana in Europa e per garantire alla Toscana l'apertura internazionale verso i traffici marittimi.

Per la realizzazione della nuova darsena (Darsena Europa) in grado di accogliere le grandi navi portacontainer, incrementare il traffico marittimo a mezzo di navi traghetto (RO-RO) e il trasporto marittimo a corto raggio la Regione prevede lo stanziamento di **200 milioni di euro a favore dell'Autorità Portuale di Livorno**, per realizzare gli interventi previsti dal nuovo PRP, nell'ambito di intese con il Ministero competente e l'Autorità Portuale; inoltre quali azioni strategiche a risoluzione dei problemi del porto di Livorno la Regione ha stanziato 4,5 milioni di euro destinati a cofinanziare 3 interventi di Dragaggio del porto del costo complessivo di circa 17,2 milioni di euro

(di cui 12,7 milioni a carico dell'Autorità Portuale di Livorno) dei quali due risultano conclusi e per un contributo regionale liquidato di circa 2,8 milioni.

Particolarmente strategiche risultano le opere relative ai **raccordi ferroviari del Porto**, precedentemente descritte al paragrafo 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

Per sviluppare le potenzialità del porto, nel maggio 2014 la Regione Toscana, l'Autorità Portuale di Livorno, il Comune di Livorno e la società Mediterranean Shipping Company hanno firmato un protocollo d'Intesa; attraverso tale strumento l'Autorità portuale si impegna alla realizzazione di lavori per dare maggior operatività alle infrastrutture portuali ed a facilitare le manovre portuali, anche nelle ore notturne, e la Mediterranean Shipping Company si impegna a consolidare ed incrementare i propri traffici container in import/export operanti nel porto di Livorno garantendo a regime un aumento dei volumi dei traffici di container di almeno il 40% rispetto a quelli attuali.

In relazione al **Porto di Piombino**, la Regione è impegnata a sostenere l'Autorità portuale di Piombino-Elba nelle attività di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale, a fronte della crisi economica che ha colpito l'industria siderurgica e le attività portuali ad essa correlate. Gli interventi sono oggetto di un Accordo di Programma che la Regione ha sottoscritto con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune e che prevede risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi, in corso di realizzazione, consistono in particolare nell'approfondimento a quota -20 mt dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e la realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali. Tali opere consentiranno di rilanciare il porto e riqualificare l'area di Piombino e il polo siderurgico nel suo complesso.

Tra le opere previste dall'Accordo, si prevede inoltre la realizzazione di una strada di collegamento diretto tra il piazzale del Porto e la viabilità nazionale, per la quale Regione ha stanziato complessivamente 20 milioni di euro.

Per quanto riguarda il **Porto di Marina di Carrara**, è in corso di elaborazione il nuovo Piano Regolatore Portuale che prevede l'ampliamento del porto commerciale e la realizzazione del nuovo approdo turistico. Il PRP di Marina di Carrara persegue gli obiettivi condivisi attraverso la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 10 luglio 2008, consistenti nel potenziamento del porto commerciale e nella realizzazione del nuovo approdo turistico alla foce del Lavello. Si prevede che il Comitato portuale del porto di Marina di Carrara possa adottare il PRP entro giugno 2015.

E' in corso di approvazione l'adeguamento tecnico funzionale per l'approfondimento dei fondali del Porto finalizzato ad ospitare navi di maggiore stazza.

### 3.4.3 PORTI REGIONALI E AUTORITA' PORTUALE REGIONALE

- azioni PRIIM: 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 -

Il PRIIM sostiene il sistema dei porti regionali, affinché assuma, attraverso lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone.

Il Piano punta in particolare alla riorganizzazione, alla riqualificazione funzionale e al potenziamento dei porti esistenti e favorisce interventi volti a soddisfare gli standard di qualità della disciplina regionale e a garantire una maggiore integrazione del sistema portuale con il contesto territoriale, a partire dalle condizioni che regolano l'accessibilità e i collegamenti viari.

Per aumentare efficienza ed efficacia nella gestione delle funzioni concernenti i porti di interesse regionale, precedentemente attribuite alla competenza comunale, riallocandole ad un livello più

adeguato quale il livello regionale, in quanto ciò consente la programmazione e la progettazione degli interventi portuali in una visione strategica d'insieme, nonché la razionalizzazione delle risorse in funzione dell'efficienza e della competitività del sistema, è stata istituita a seguito della L.R.23/2012 l'**Autorità portuale regionale**, quale ente dipendente della Regione chiamato a svolgere per i porti di interesse regionale (Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano, Isola del Giglio), funzioni di pianificazione delle aree portuali e di progettazione e realizzazione delle opere portuali.

A seguito della costituzione nel 2013 di tutti gli organi (Comitati Portuali, Segretario Generale e Collegio dei revisori dei conti) l'Autorità è ad oggi pienamente operativa. Nel maggio 2014 è stato approvato il **Piano di Attività 2014** dell'Autorità, che definisce, per ciascuno dei quattro porti regionali, le attività e le opere da realizzare, ed è stato recentemente adottato presso i rispettivi comitati portuali il **Piano delle Attività 2015**.

Per il **porto di Viareggio** sono in fase di ultimazione i lavori di dragaggio dell'avamposto e



dell'imboccatura, necessario per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, per un importo previsto di 2,3 milioni di euro (fondi regionali).

E' stato altresì completato il progetto preliminare della banchina commerciale ed avviata la progettazione definitiva, per un importo previsto di 2,6 milioni di euro (fondi FAS), la cui conclusione è prevista nel primo semestre 2015.

Infine è stato completato lo studio di fattibilità del sistema continuo di dragaggio ed è in corso di ultimazione la relativa progettazione preliminare, per un importo previsto relativo ad un primo lotto

di opere pari a 2,275 milioni di euro.

Per il **porto di Marina di Campo** è stata conclusa la progettazione preliminare del prolungamento del muro paraonde, necessario al miglioramento della sicurezza del bacino portuale ed è in corso la progettazione definitiva del 1° lotto.

Nel corso del 2014 sono stati effettuati studi preliminari di assetto complessivo del porto, anche in funzione della valutazione degli effetti sull'equilibrio morfologico dell'arenile.

Per **Porto Santo Stefano** (Porto del Valle) è stato adottato l'atto di indirizzo per la disciplina d'uso delle infrastrutture portuali, relativa a regolare le attività di collegamento marittimo al fine di garantire la continuità con i territori insulari.

Infine, per **Giglio Porto** è stato approvato il progetto definitivo del pontile Galli per un importo previsto di 100.000 euro, funzionale a mantenere in efficienza la infrastruttura portuale.

Allo scopo di migliorare la sicurezza dell'ormeggio in banchina, il Provveditorato alle Opere Pubbliche Toscana-Umbria ha promosso l'adeguamento tecnico funzionale del molo sottoflutto, in conformità con il vigente PRP, per il quale è stata conclusa la progettazione esecutiva. Entro il primo trimestre del 2015 sarà avviata dal Provveditorato stesso la procedura di appalto per la realizzazione delle opere.

Inoltre è stato adottato l'atto di indirizzo per la disciplina d'uso delle infrastrutture portuali, relativa a regolare le attività di collegamento marittimo al fine di garantire la continuità territoriale con il continente.

Per assicurare lo sviluppo delle infrastrutture portuali dei 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale occorre aggiornare i Piani Regolatori Portuali dei quattro porti regionali sulla base di Protocolli di Intesa sottoscritti nel 2013 e 2014 tra Regione, Autorità Portuali ed Enti Locali (tra cui quello di Viareggio approvato nell'ottobre 2013).

Nel novembre 2014 è stato approvato in Consiglio Regionale il nuovo PRP di Porto Santo Stefano (Porto del Valle) mentre è stata conclusa la fase di ascolto preliminare all'aggiornamento del quadro conoscitivo per la variante al PRP di Viareggio e contestualmente è stata avviata la redazione del rapporto preliminare di VAS, essenziale per la formalizzazione dell'avvio del procedimento di variante.

E' attualmente in corso la fase di ascolto per il nuovo PRP di Giglio Porto; è in fase di preparazione la fase di ascolto per il nuovo PRP di Marina di Campo, che si aprirà entro il primo semestre del 2015.

La Regione prevede inoltre interventi per i **porti minori**, quali i porti dell'Arcipelago toscano con esclusiva o prevalente funzione di collegamento passeggeri, ovvero gli scali marittimi di interesse regionale che svolgono funzioni di collegamento con il continente ed assicurano la continuità territoriale; nonché i porti con esclusiva o prevalente funzione di diportismo nautico, ovvero i porti e gli approdi turistici, e gli scali marittimi in genere, di diversa tipologia e rilevanza, che espletano in modo esclusivo o prevalente la funzione turistico-diportistica, inclusi le porzioni dei porti polifunzionali di rilevanza commerciale destinate al diportismo nautico e gli scali attualmente individuati come "ormeggi" ma dotati di opere di difesa e strutture portuali (banchine, moli) di carattere inamovibile.

Per cofinanziare interventi da parte degli Enti locali per l'efficienza funzionale di tali infrastrutture portuali minori, nel 2014 la Regione ha stanziato 790.000 euro, di cui 150.000 per i porti dell'Arcipelago toscano e 640.000 per le infrastrutture del diportismo nautico.

In particolare nel 2014 sono stati finanziati interventi urgenti di manutenzione, riparazione e messa in sicurezza delle infrastrutture portuali di Antignano e Quercianella (comune di Livorno) e di Cala Maestra nell'Isola di Montecristo (comune di Portoferraio), nonché un intervento di escavo dei fondali dello specchio acqueo di Talamone.

### 3.4.4 VIE NAVIGABILI

- azioni PRIIM: 4.1.1 -

Nell'ambito della piattaforma logistica toscana le vie navigabili assumono una funzione strategica quali percorsi dedicati per il trasporto delle merci tra i poli logistici toscani (porti, interporti, aeroporti), contribuendo sviluppare l'intermodalità e decongestionare il traffico stradale. Si tratta del **Canale di Navicelli** (16 km che collegano Pisa a Livorno) e del **Canale di Burlamacca** (7,5 km dal Lago di Massaciuccoli al Porto di Viareggio), oltre al **tratto dell'Arno** dalla città di Pisa alla foce, per una lunghezza di 11 km. A seguito della realizzazione dei lavori di apertura dell'incile, di cui si prevede la conclusione entro 2 anni, il tratto navigabile dell'Arno sarà collegato con il canale di Navicelli. E' inoltre in progetto rendere navigabile il tratto terminale del **Canale Scolmatore d'Arno** garantendone una piena funzionalità idraulica.

Per il consolidamento e mantenimento delle vie navigabili nel 2014 la Regione ha destinato risorse pari a 1,1 milione di euro al Comune di Pisa per interventi sul **Canale di Navicelli** (che si aggiungono a 1,375 milioni di euro stanziati nel 2013 e a cui si aggiungeranno ulteriori 1,8 milioni di euro previsti nel 2015), mentre sono state assegnate risorse per 130.000 euro (anno 2013) e per 130.000 (anno 2014) alla Provincia di Lucca per interventi sul **Canale Burlamacca**.

L'Accordo di programma per l'adeguamento idraulico del **Canale Scolmatore d'Arno**, firmato nel gennaio 2012, prevede 51 milioni, di cui 35 regionali, finalizzato al ripristino della funzionalità idraulica del canale e alla realizzazione della foce armata.



Gli interventi del primo lotto (per un importo complessivo di 15 milioni), per i quali è stato approvato nel novembre 2014 il progetto esecutivo predisposto dalla Provincia di Pisa ad oggi in fase di appalto, prevedono la realizzazione di una foce armata (realizzazione del molo nord e del molo sud, dragaggi della foce interna ed esterna, ripascimento degli arenili a nord della foce) che contribuisce a contrastare il fenomeno dell'insabbiamento che interessa la foce dello Scolmatore e il Porto di Livorno.

E' in corso di approvazione la progettazione preliminare del nuovo ponte in località Calambrone in sostituzione del ponte esistente, cui la Regione ha destinato risorse nell'ambito dell'Accordo di programma del gennaio 2012.

Entro il primo semestre 2015 verrà sottoscritto un **nuovo Accordo di Programma** sullo Scolmatore d'Arno nel quale saranno individuati gli altri due lotti funzionali: 2° lotto (inizio dragaggi, arginature impianto trattamento terre, opera di disconnessione e rete di monitoraggio idrometrico), 3° lotto (completamento dei lavori).

Per quanto riguarda l'**Accordo sulle opere di disconnessione (porte vinciane)** nel tratto del Canale dei Navicelli tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana del Porto di Livorno, si sta valutando il rinnovo dell'Accordo.

### 3.4.5 IL SISTEMA AEROPORTUALE

- azioni PRIIM: 4.5.1; 4.5.2; 4.5.3 -

L'accessibilità territoriale tramite un sistema aeroportuale efficiente rappresenta un importante fattore di sviluppo e di competitività territoriale, in particolare per una regione a spiccata vocazione turistica come la Toscana.

A tal fine la Regione intende rafforzare la dotazione aeroportuale per recuperare offerta rispetto alla potenziale domanda di trasporto aereo, attraverso lo sviluppo infrastrutturale, innalzando il livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali e migliorandone l'accessibilità (in particolare, per quest'ultimo aspetto, attraverso la realizzazione di soluzioni di mobilità urbana sostenibile quali la tramvia nell'area fiorentina e il people-mover a Pisa).

Per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano, strategica risulta l'**integrazione gestionale dei due principali scali, gli aeroporti regionali di Pisa e Firenze** in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo, valorizzandone le specifiche funzioni (aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e city airport per Firenze). L'obiettivo, in coerenza con quanto previsto dall'Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, approvata dal Consiglio nel luglio scorso (DCR 61 del 16 luglio 2014), è quello di garantire alla Toscana un sistema aeroportuale più forte e competitivo e raggiungere gli obiettivi di crescita previsti per Pisa (fino a 7 milioni di passeggeri) e Firenze (fino a 4,5 milioni). Lo sviluppo degli aeroporti dovrà avvenire compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali, con particolare riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico.

L'integrazione tra Pisa e Firenze è condizione per l'inserimento tra gli aeroporti strategici secondo la proposta del Piano Nazionale Aeroporti.

L'obiettivo dell'integrazione del sistema aeroportuale toscano è stato recentemente riconfermato dalla Regione in relazione alle due offerte pubbliche di acquisto lanciate da parte di Corporation America Italia S.r.l. sul capitale sociale delle società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa (SAT S.p.a e ADF S.p.a).

L'indirizzo strategico regionale ha portato al mantenimento di una quota di partecipazione pari al 5% in entrambe le società, riducendo dell'11,90% la quota di partecipazione in SAT S.p.a. a seguito dell'adesione all'Offerta Pubblica di Acquisto volontaria.

Il progetto di integrazione societaria si è completato nel febbraio 2015 con l'approvazione del progetto di fusione per incorporazione della società AdF nella società SAT. La nuova società si chiamerà Aeroporti Toscani S.p.A..

Per quanto riguarda l'aeroporto di Pisa, nel dicembre 2013 è stato sottoscritto un Accordo di Programma da Regione, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della difesa, Ministero dell'economia e delle finanze, Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), Società aeroporto Toscano SpA, provincia e comune di Pisa, per la delocalizzazione del Borgo Cariola, situato in prossimità del sedime dell'aeroporto di Pisa. All'operazione, che porrà risoluzione ai disagi di 44 famiglie e permetterà di realizzare interventi inclusi nel piano di sviluppo dell'aeroporto, sono destinate risorse per 16,5 milioni di euro, dei quali 3 milioni destinati dalla Regione, 10 milioni provenienti dal Ministero destinate all'ENAC, 3,5 milioni messi a disposizione dalla SAT.

Sono in corso interventi per la realizzazione di un nuovo piazzale per la sosta degli aeromobili nell'area ovest dell'aeroporto di Firenze, per un importo stimato in circa 5,9 milioni di euro, cofinanziati dalla Regione Toscana con risorse a valere sul PAR FAS per 1,8 milioni. Nel corso del gennaio 2014 la società di gestione dello scalo, soggetto beneficiario del contributo, ha comunicato l'avvenuto ritrovamento di materiali estranei nell'area di escavo per la realizzazione dell'intervento, che ha determinato la necessità di attivare le procedure di bonifica del sito e di elaborare un nuovo cronoprogramma ed un nuovo quadro economico.

Per quanto riguarda gli **interventi di miglioramento infrastrutturale e lo sviluppo dei collegamenti aerei**, a luglio 2013 la Regione ha deciso di investire 3 mln. per lo sviluppo dell'aeroporto di Marina di Campo: 1 mln. per aumentare il capitale sociale di Alatoscana e 2 mln. per migliorare l'infrastruttura (risorse FAS).

Nel 2013 l'aeroporto dell'Isola d'Elba ha incrementato il traffico passeggeri dei voli internazionali del 15% rispetto al 2012. Nel 2013, oltre ai collegamenti di Zurigo, Monaco, Friedrichsafen e Berna, sono stati attivati nuovi collegamenti per Altenrhein - St. Gallen, confermati anche per la stagione estiva 2014. A partire dal mese di ottobre 2014 sono stati attivati i collegamenti dagli scali di Pisa, Firenze e Milano mentre quelli da Pisa e Firenze verso l'aeroporto elbano saranno attivi tutto l'anno (si veda anche il paragrafo 3.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei").

### 3.4.6 INTERPORTI

- azioni PRIIM: 4.6.1 -

Il sistema degli interporti costituisce un elemento essenziale per favorire la mobilità delle merci tra le diverse modalità di trasporto, in un'ottica di riequilibrio modale che privilegi modalità di trasporto alternative al trasporto su gomma.

Per i due interporti regionali di Livorno (Interporto Toscano A. Vespucci di Guasticce, nel comune di Collesalveti) e Prato (Interporto Toscana Centrale), conclusa la fase di realizzazione delle infrastrutture interne si pone l'esigenza di consolidare una strategia industriale puntando sull'integrazione delle reti trans europee di trasporto (TEN-T).



L'**interporto di Livorno** ha importanti prospettive di sviluppo legate alla realizzazione della piattaforma logistica toscana attraverso le connessioni con il porto di Livorno (per una descrizione delle opere relative ai raccordi ferroviari del Porto, si rinvia al precedente paragrafo "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali").

La Regione sostiene inoltre le attività dell'**interporto della Toscana Centrale (Prato)**, che ha presentato a Regione e Ministero una proposta progettuale, relativa all'ampliamento dell'area interportuale sul Comune di Campi Bisenzio.

Con la legge finanziaria regionale 2015 (L.R. 86/2014) la Regione ha stanziato risorse per 3,2 mln al fine di sostenere finanziariamente l'acquisizione al patrimonio pubblico delle aree sottoposte al vincolo archeologico che nel programma originario erano previste per il completamento dell'Interporto.

### 3.4.7 INDICATORI

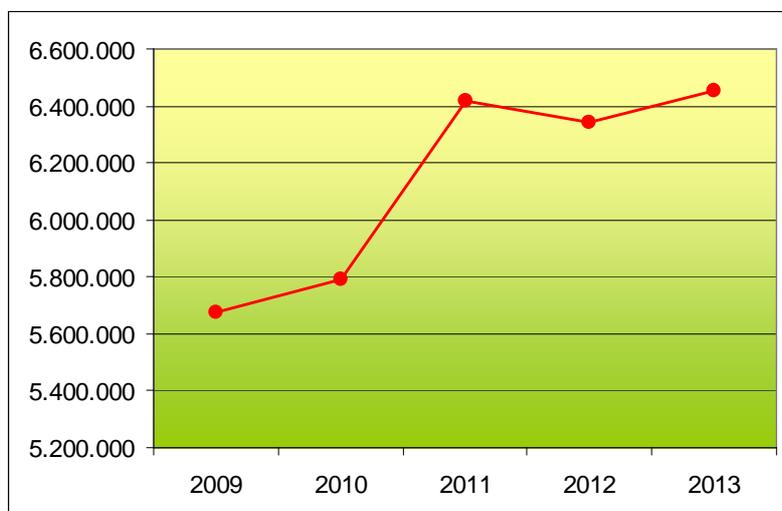
#### - Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità		Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità									
Regioni italiane	Anno										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lombardia	1,84	1,61	1,35	1,42	1,44	1,40	1,61	1,68	nd	nd	1,04
Veneto	1,35	1,21	0,97	1,08	1,11	1,04	1,20	1,32	nd	nd	0,68
Emilia-Romagna	2,39	2,50	2,11	2,20	2,18	2,17	2,19	1,89	nd	nd	1,19
Toscana	2,20	1,94	1,74	1,92	1,64	1,56	1,54	1,56	nd	nd	0,91
Marche	1,76	1,84	1,36	1,25	1,36	1,19	1,22	1,37	nd	nd	0,59
<b>Italia</b>	<b>2,30</b>	<b>2,12</b>	<b>1,82</b>	<b>1,89</b>	<b>1,85</b>	<b>1,76</b>	<b>1,87</b>	<b>1,85</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>1,04</b>

#### - T di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità		Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità									
Regioni italiane	Anno										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lombardia	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Veneto	2,10	2,09	1,84	2,12	1,90	2,09	2,49	3,03	nd	nd	2,55
Emilia-Romagna	1,37	1,61	1,62	1,60	1,68	1,90	1,87	1,65	nd	nd	1,47
Toscana	6,32	5,95	6,11	6,01	4,96	6,23	5,93	7,93	nd	nd	6,17
Marche	2,67	2,21	2,04	2,47	2,11	2,45	2,47	4,17	nd	nd	4,32
<b>Italia</b>	<b>4,72</b>	<b>4,75</b>	<b>4,74</b>	<b>5,22</b>	<b>4,58</b>	<b>5,08</b>	<b>5,08</b>	<b>5,64</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>5,44</b>

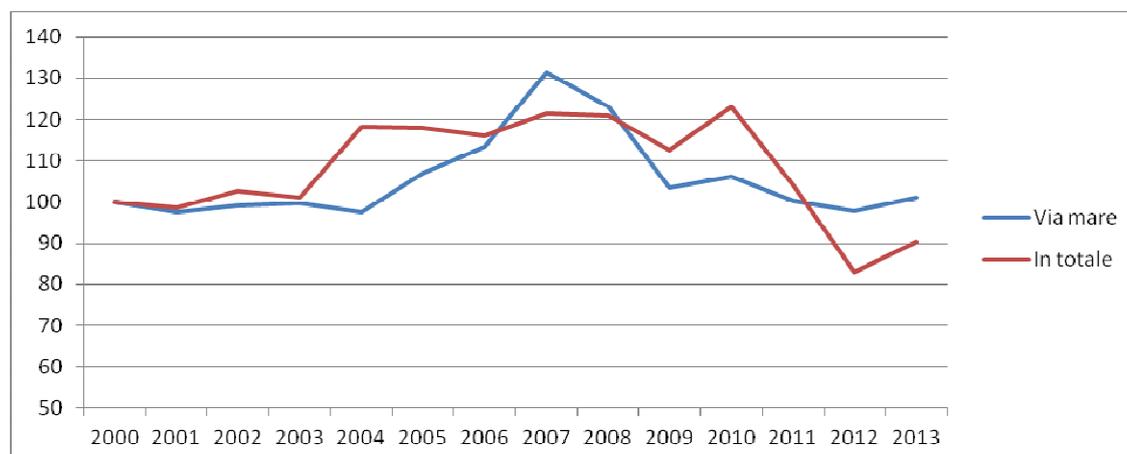
#### - Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) sui servizi aerei commerciali (Fonte elaborazione IRPET e Regione Toscana su dati ENAC)



Anno	Passeggeri
2009	5.672.665
2010	5.793.841
2011	6.416.130
2012	6.340.346
2013	6.453.086

**- Merce (t) trasportata via nave (numeri indice, 2000=100)**

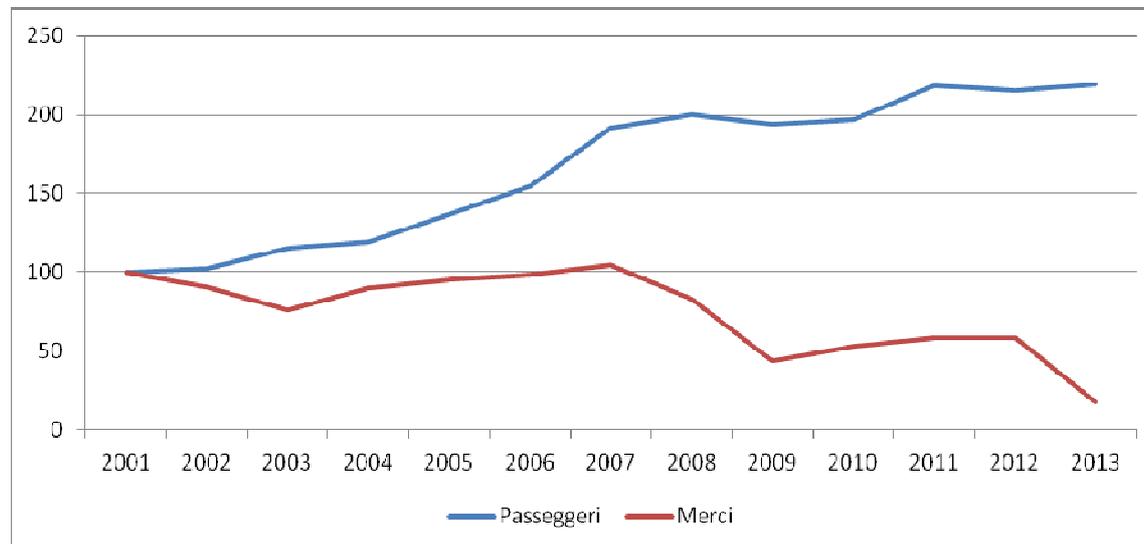
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



	2009	2010	2011	2012	2013
Via mare	33.708	34.602	32.661	31.856	32.921
<b>In totale</b>	<b>168.208</b>	<b>183.704</b>	<b>155.413</b>	<b>123.983</b>	<b>134.318</b>

**- Merce e passeggeri trasportati via aereo (numeri indice, 2000=100)**

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

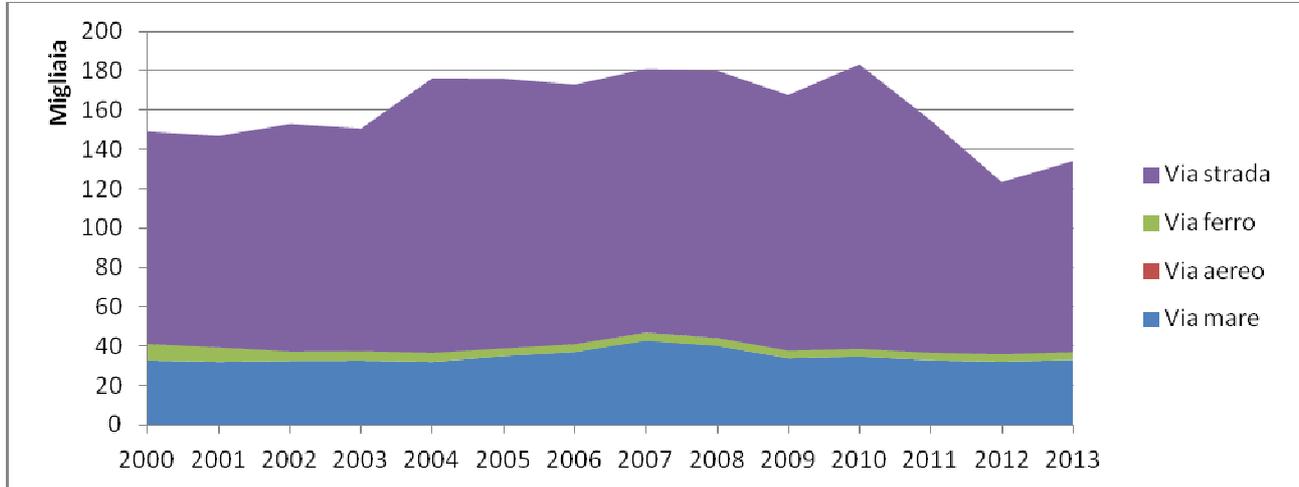


	2010	2011	2012	2013
<b>Passeggeri (mil)</b>	5,794	6,416	6,340	6,453
<b>Merchi (kt)</b>	6	7	7	2

**- Split modale trasporto merci\***

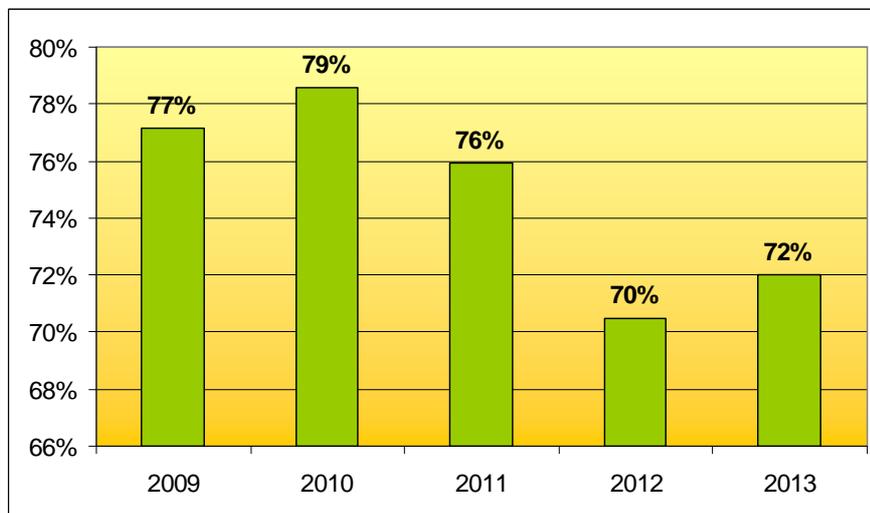
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

\*% di tonnellate trasportate su strada sul totale delle modalità. I dati di base sono i dati relativi al territorio toscano elaborati da ISTAT all'interno delle rilevazioni sul trasporto stradale, marittimo, aereo e ferroviario alle cui singole note metodologiche si rimanda per approfondimenti.



**- merci trasportate su strada su totale delle modalità, valori % – confronto 2009-2013**

(Fonte elaborazione IRPET/Regione Toscana su dati ISTAT)



### 3.4.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 60 del 3/02/2014** - L.R. N°23/2012. Assegnazione risorse a favore dell'Autorità portuale regionale per la realizzazione banchina commerciale nel porto di Viareggio

**DGR 72 del 3/02/2014** - Progetto preliminare relativo alla riqualificazione funzionale, architettonica e paesaggistica delle molteplici ed eterogenee relazioni urbane che caratterizzano il contesto insediativo di interfaccia tra il Porto di Carrara ed il sistema urbano e territoriale ad esso afferente. Espressione parere di ammissibilità

**DGR 119 del 19/02/2014** - Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino -Adeguamento tecnico Funzionale- Conclusione del procedimento

**DGR 141 del 24/02/2014** - L.R.67/2007 (legge finanziaria per l'anno2008), art. 21-quinquies"Interventi sul sistema aereoportuale". Destinazione di risorse del PAR FAS 2007-2013 all'attuazione del piano dettagliato degli interventi allegato allo "Studio di Fattibilità del piano investimenti 2014-16" presentato dalla società Alatoscana S.P.A.in coerenza con le previsioni e gli indirizzi di cui alla DGR 148/2012

**DGR 155 del 3/03/2014** - Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 dell'Autorità Portuale Regionale

**PDCR 12 del 7/04/2014** - Approvazione del piano di attività 2014 dell'Autorità Portuale Regionale e richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37 comma 2 dello statuto regionale sul bilancio preventivo economico annuale 2014 e pluriennale 2014-2016 dell'autorità Portuale Regionale.

**DGR 304 del 16/04/2014** - Protocollo d'intesa tra la Regione Toscana, l'Autorità Portuale di Livorno, il Comune di Livorno e la Soc. Mediterranean Shipping- Company di Ginevra avente ad oggetto la realizzazione di interventi nell'ambito portuale finalizzati ad aumentare i traffici container di importazione e esportazione attraverso il porto di Livorno

**PDCR 26 del 16/04/2014** - Modifiche alla D.C.R. n. 60/2011 alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

**DGR 329 del 28/04/2014** - Criteri di finanziamento e modalità di attuazione degli interventi di competenza degli Enti locali concernenti l'efficienza funzionale delle Infrastrutture portuali individuate al punto 4.1a. Lett. C) e lett. D) del documento di Piano del PRIIM

**PDCR 11 del 5/05/2014** - Integrazione del sistema aereoportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

**PDCR 24 del 12/05/2014** - Integrazione del sistema aereoportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

**DGR 378 del 12/05/2014** - L.R. 88/98. Trasferimento risorse anno 2014 al Comune di Pisa e Provincia di Lucca per la gestione corrente del Canale dei Navicelli e Canale Burlamacca

**PDCR 22 del 19/05/2014** - Integrazione del sistema aereoportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società S.A.T. S.p.A. e A.d.F. S.p.A.

**DGR 434 del 26/05/2014** - Integrazione del sistema aereoportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze, alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società SAT S.p.a. e ADF S.p.a.. Proposta di determinazione ai fini del parere della Commissione Consiliare ai sensi dell'art. 11 comma 2 L.R. 20/2008.

**DGR 440 del 30/05/2014** - Integrazione del sistema aereoportuale toscano ai fini della quantificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze, alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società SAT S.p.a. e ADF S.p.a.

**DGR 448 del 3/06/2014** - Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2014 e pluriennale 2014-2016 dell'Autorità Portuale Regionale

**DGR 449 del 3/06/2014** - Definizione degli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività e criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale ai sensi della l.r. 28 maggio 2012 n. 23 - anno 2015

**DGR 486 del 12/06/2014** - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società SAT S.p.a e AdF S.p.a. - Adesione all'offerta pubblica di acquisto relativa alle azioni della Società SAT S.p.a

**DGR 573 del 14/07/2014** - Approvazione del protocollo d'intesa per lo sviluppo e la riqualificazione del Porto di Viareggio tra la Regione Toscana, l'Autorità portuale Regionale, la Provincia di Lucca e il Comune di Viareggio

**PDCR 15 del 28/07/2014** - L.R. 23/2012- Approvazione del bilancio consuntivo anno 2013 dell'Autorità Portuale Regionale

**PDCR 12 del 23/09/2014** - Approvazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale di Porto S.Stefano

**DGR 906 del 27/10/2014** - Attuazione L.R. 88/98, D.C.R. 101/2008 e D.G.R. 1134/2009. Obiettivi operativi in materia di navigazione interna, attribuzione delle risorse ai sensi dell'art. 25 della L.R. 88/98 in favore del Comune di Pisa e della Provincia di Lucca.

**DGR 968 del 3/11/2014** - Individuazione delle risorse finanziarie per l'anno 2015, per ambito portuale, dell'autorità portuale regionale in adempimento del comma 2, art. 13, LR 23/2012

**DGR 1073 del 25/11/2014** - Accordo per la prima fase di attrezzaggio dello scalo ferroviario Capannori Porcari in località Frizzone (art. 15 L. 241/1990)

**DGR 68 del 06/02/2015** - L.R. 23/2012 . Assegnazione risorse finanziarie all'Autorità Portuale Regionale per il funzionamento ordinario dell'Ente - anno 2015

**PDCR 18 del 9/03/2015** - Approvazione del piano attività 2015 dell'Autorità Portuale Regionale e richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37 c. 2 dello Statuto Regionale sul bilancio Preventivo Economico Annuale 2015 e Pluriennale 2015-2017 dell'Autorità Portuale Regionale

**PDCR 20 del 16/03/2015** - Approvazione del Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno

**PDCR 39 del 16/03/2015** - Ratifica ai sensi dell'art. 43, comma 2, dell'Accordo di Pianificazione tra Comune di Livorno, Regione Toscana e Autorità Portuale di Livorno, relativo alla variante al P.S. e R.U. del Comune di Livorno alla definizione del P.R.P. e per la definizione del Master Plan "La rete dei Porti Toscani"

### 3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016 (*)			Gestione fino al 28/02/2015		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano (**)	9.450	200	2%	200	-	-
4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale	180.500	-	-	-	-	-
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	22.305	7.205	32%	7.205	1.021	14%
4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica	20.887	7.480	36%	7.480	195	3%
4.5 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	6.271	38	1%	38	8	22%
4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core – network) europea	500	-	-	-	-	-
<b>Totale obiettivo generale 4</b>	<b>239.913</b>	<b>14.923</b>	<b>6%</b>	<b>14.923</b>	<b>1.224</b>	<b>8%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 28 febbraio 2015)

(\*) Comprensivi delle risorse derivanti da nuovi capitoli, pari a 418,5 milioni previsti dalla Legge Regionale 87/2014 "Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2015 e Pluriennale 2015/2017" e dalla DGR 12/2015 di approvazione del Bilancio gestionale 2015 e pluriennale 2015-2017

(\*\*) Alle risorse assegnate per l'obiettivo specifico 4.1 "Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano" vanno ad aggiungersi ulteriori 5 milioni di euro destinati ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno inseriti nella tabella di monitoraggio finanziario relativa all'obiettivo generale 1 "Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale" (par. 3.1.8).

### 3.5. OBIETTIVO GENERALE 5

## AZIONI TRASVERSALI PER L'INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE, RICERCA E INNOVAZIONE, SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

#### Obiettivo generale 5: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
<b>5.Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti</b>	5.1 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	5.1.1. Azioni per l'innovazione tecnologica e per gli ITS – consolidamento e sviluppo attività Osservatorio Mobilità e Trasporti
	5.2 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	5.2.1 Attività di promozione, formazione, ricerca per le nuove tecnologie, trasporti sostenibili, mobilità pubblica e riduzione mezzo privato
	5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	5.3.1 Azioni per la ricognizione e l'integrazione del sistema aeroportuale

Col presente obiettivo il PRIIM promuove azioni di carattere trasversale che vanno a rendere maggiormente efficace il raggiungimento degli altri obiettivi di Piano. In materia di innovazione tecnologica le azioni sono finalizzate all'informazione in tempo reale sui servizi programmati e sullo stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano, al fine di migliorarne l'efficienza. Sono inoltre previste azioni di ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali; iniziative di informazione e comunicazione, per orientare i cittadini verso modalità di trasporto sostenibili. Il Piano prevede infine attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti.

### 3.5.1 INFOMOBILITA'

-azioni PRIIM: 5.1.1-

Tra gli obiettivi del PRIIM di carattere trasversale sono previste azioni per lo sviluppo di “Sistemi di trasporto intelligenti” (ITS), applicazioni avanzate che forniscono servizi innovativi relativamente ai diversi modi di trasporto e alla gestione del traffico permettendo agli utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto.



Tra i progetti più importanti da segnalare il **nuovo portale regionale “Muoversi in Toscana”**

([www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana](http://www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana))  
pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014 con servizi per il cittadino che forniscono un quadro completo della

mobilità in Toscana.

Il Portale offre un collegamento veloce a tutte le informazioni sullo svolgimento in tempo reale dei trasporti: treni, bus, aerei, traghetti.

Tra i servizi più significativi:

- “TG Mobilità” attivo 7 giorni su 7 con notiziari sul traffico automobilistico, ferroviario, navale e aereo, in tutto il territorio regionale, diffusi tramite tutti i canali di comunicazione (tv, radio, siti web, web tv, social media).
- “Treni News” un notiziario dedicato specificatamente all'andamento del servizio ferroviario regionale fornito da Rfi e Trenitalia.
- “Travel Planner” un pianificatore di viaggio che offre la possibilità, digitando l'indirizzo di partenza e quello di arrivo, di calcolare il percorso con tutti i mezzi di trasporto utili per spostarsi da un luogo all'altro della Toscana (potendo scegliere, tra l'altro, se valutare solo il viaggio con mezzi pubblici, con auto privata o in forma intermodale).

Sono state inoltre attivate due ulteriori sezioni dedicate ai pendolari del treno:

- “Pendolari Treno” un canale attraverso il quale la Regione informerà sui progetti in corso, sul bonus abbonamenti, sull'immissione in servizio di nuove vetture secondo il piano degli investimenti.
- “La stanza della partecipazione” uno spazio per raccogliere le esigenze delle persone interessate al trasporto pubblico regionale perché lo utilizzano ogni giorno, nello spostamento quotidiano al luogo di lavoro, a scuola o per il tempo libero. In questa stanza ogni pendolare può mettersi in contatto diretto con la Regione Toscana per comunicare quale tipo di informazioni sarebbe utile trovare nel portale e per inviare segnalazioni e suggerimenti per il miglioramento del servizio ferroviario regionale.

E' stata inoltre realizzata una App per dispositivi mobili Android e iOS che permette di avere sempre con sé tutte le informazioni utili durante gli spostamenti quotidiani per lavoro, per studio e nel tempo libero.

I servizi offerti dal portale sono stati realizzati sia tramite progetti attuati direttamente dalla Regione Toscana sia tramite interventi effettuati dagli altri soggetti attivi sul territorio:

- il progetto Monitoraggio Traffico Strade Regionali, che prevede l'installazione sulle strade regionali di 120 sensori e 35 webcam per il rilievo ed il monitoraggio dei flussi di traffico in tempo reale.
- la gestione dell'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti che assicura la raccolta e l'elaborazione dei dati relativi alla domanda di trasporto pubblico, alle caratteristiche di produzione dei servizi, all'efficacia e all'efficienza delle aziende di trasporto pubblico locale.
- 26 progetti, di cui 13 conclusi, degli enti locali e delle Autorità Portuali nell'ambito della Linea di Intervento 4.4a del POR-CReO con un finanziamento regionale di circa 5 mil euro. Tali progetti hanno permesso di realizzare sistemi tecnologici per la gestione di informazioni real-time su strade, viabilità, parcheggi e traffico.
- il progetto Meteo Mobility, con cui il Lamma ha installato 10 sensori per il rilievo delle condizioni meteo sulle strade con effetti sulla circolazione (neve, ghiaccio, ecc...).
- il progetto Automatic Vehicle Monitoring (AVM) per l'installazione di dispositivi di localizzazione satellitare su tutti gli autobus operanti in Toscana (circa 3.000) per il monitoraggio real time.

L'installazione dei dispositivi AVM, per cui è stato concesso alle aziende TPL un contributo regionale di 11.750.000 euro, permette la conoscenza in tempo reale delle seguenti informazioni:

- posizionamento dell'autobus con identificativo del mezzo, posizione georeferenziata e riferimento temporale della rilevazione;
- ritardo dell'autobus con la differenza temporale rispetto al suo orario previsto;
- raggiungimento prossima fermata con l'identificativo della prossima fermata del mezzo e la stima del tempo necessario a raggiungerla.

### 3.5.2 RICERCA E INNOVAZIONE, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

- azioni PRIIM: 5.2.1-

Il PRIIM promuove le azioni volte alle nuove tecnologie e incentiva le azioni rivolte al supporto del trasporto pubblico, dei trasporti sostenibili e della riduzione dell'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso le attività sinergiche che possono essere messe in campo dalle specifiche programmazioni di settore (formazione, ricerca, promozione).

Mediante le attività la ricerca, il piano vuole perseguire l'incremento dell'efficienza, dell'economicità e della sicurezza della mobilità, insieme all'ottimizzazione della rete intermodale dei trasporti delle persone e delle merci, al fine di ridurre le emissioni di sostanze inquinanti e di gas serra e in genere delle pressioni ambientali.

La ricerca nel settore dell'ICT (tecnologie di comunicazione ed informazione) favorisce l'accessibilità territoriale con ricadute fondamentali in termini di attrattività turistica e valorizzazione del patrimonio culturale del territorio.

Tra le attività di ricerca in materia di mobilità, si segnalano le attività relative al **Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti (DITECFER)**, costituito insieme agli altri Distretti tecnologici per la Toscana nell'ambito della strategia delineata del Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015. Il distretto, che conta più di 100 imprese associate, ha come obiettivi generali la ricerca ed il trasferimento tecnologico nell'ambito del sistema ferroviario delle imprese e dei centri di ricerca regionali, il rafforzamento e consolidamento del posizionamento competitivo nel settore ferrotranviario della Toscana come centro di attrazione nazionale ed internazionale mediante interventi combinati atti a favorire l'innovazione nelle imprese in tempi coerenti col mercato, la sempre maggiore offerta di servizi di settore in grado di richiamare anche l'attenzione di clienti esterni, l'offerta di formazione qualificata.

La Regione sostiene le attività del Distretto riservando attenzione alle prospettive di sviluppo e partecipando alle diverse iniziative, nonché sostenendo la partecipazione a bandi regionali, nazionali ed europei (tra cui il bando di ricerca del MIUR per lo sviluppo ed il potenziamento di cluster tecnologici nazionali del maggio 2012, per cui è stata ammessa a finanziamento la proposta del Distretto nell'ambito del Cluster Trasporti Italia 2020 e il bando del MIUR "Smart Cities and Communities and Social Innovation" del marzo 2012, nel quale è stato finanziato il Progetto presentato). Il Distretto inoltre fa parte del Cluster Europeo ferroviario ed ha partecipato ad INNOTRANS (Berlino), una delle principali fiere e manifestazione del settore ferroviario, offrendo assistenza e marketing alle principali aziende del settore.

Sempre in tema di ricerca, nel 2014 sono stati definiti dal punto di vista tecnico-amministrativo, ed hanno prodotto i primi effetti in termini di brevettazioni e di sviluppo ulteriore della ricerca, i progetti cofinanziati dalla Regione (con risorse europee e statali) attraverso il **bando 1.1 A "Sostegno alla realizzazione di progetti di ricerca in materia di ambiente e trasporti, logistica, infomobilità"** del POR CReO FESR 2007-2013, rivolto a raggruppamenti di imprese ed organismi di ricerca.

In particolare, sulle tematiche di trasporti, infomobilità e logistica sono stati finanziati 4 progetti che hanno ottenuto risultati giudicati di pregio da parte di valutatori esperti esterni. Gli studi oggetto della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale hanno riguardato sistemi di illuminazione intelligente in galleria (Progetto TESEO), protocolli di comunicazione in sicurezza per la gestione della rete ferroviaria (Progetto RSECURE), sistemi informativi per il monitoraggio e la gestione della mobilità urbana (Progetto IPERMOB) e modelli tecnologici/operativi per la riorganizzazione del processo logistico delle merci (Progetto TraMes).

Gli investimenti complessivi sono stati pari a circa 13 milioni di euro, per contributo totale pari a 8 milioni di euro.

Il Piano promuove anche **azioni di informazione e comunicazione** volte alla sensibilizzazione dei cittadini che si spostano sul territorio. Nel corso del 2014 si sono svolti i seguenti eventi e seminari:

- “3iplus: Conferenza finale Sistemi intelligenti di trasporto nella mobilità futura” (Firenze, 27 marzo 2014) – A conclusione di 36 mesi di lavoro, i rappresentanti del progetto di cooperazione “3iplus” si sono incontrati per presentare i risultati raggiunti sul tema dei servizi ITS ai cittadini in movimento;
- “Sicurezza stradale: la Toscana c’è” (Firenze, 25-26-27 settembre 2014) – Convegno articolato in tre giornate molto diversificate, anche se con un unico obiettivo: la promozione della sicurezza stradale a tutti i livelli;
- “Il punto sul trasporto pubblico locale: verso minori costi e migliori servizi?” (Firenze, 10 ottobre 2014) - Nell’ambito della XVI Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica (SIET) si è tenuta la Tavola organizzata da IRPET sul tema della riforma del TPL su gomma.
- “Infrastrutture e mobilità – Il Piano Regionale Integrato: dal dire al fare” (Firenze, 11 dicembre 2014), giornata di studio per fare il punto, nel primo anno di approvazione del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, sulle politiche realizzate in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti e sulle prospettive future.

Per favorire la cooperazione e gli scambi in ambito europeo relativi alle best practices nel campo della mobilità e dei trasporti, nel corso degli ultimi anni la Regione ha risposto ai bandi di **cooperazione territoriale**, di buon vicinato e diretti della UE, sottoponendo una serie di proposte in partenariato con una rete consolidata e qualificata di regioni degli altri stati europei.

I progetti, coordinati sulle priorità indicate dal precedente Piano della Logistica e della Mobilità e dal PRIIM successivamente, rispondono ad esigenze di scambi di esperienze, studi, sperimentazioni e creazione di piccole infrastrutture a titolo sperimentale che le strutture preposte dell’Unione Europea hanno ritenuto opportuno sostenere con il loro cofinanziamento.

I progetti europei portati avanti dalla Regione in materia di mobilità e trasporti si articolano nell’ambito dei seguenti programmi:

- *Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013*: programma di “cooperazione territoriale europea” cofinanziato dal FESR
  - Progetto 3i plus - Piattaforma ITS per l’infomobilità intermodale interregionale
  - Progetto SIC “Intermodalità e sicurezza per un sistema dei trasporti competitivo Italia-Corsica - SIC (sicurezza, intermodalità, competitività)”
- *Programma MED*: programma di “cooperazione territoriale europea” cofinanziato dal FESR
  - Progetto Securmed
  - Progetto MEDITA
- *Programmi a gestione diretta della Commissione europea*
  - Progetto Italmed: finanziato nell’ambito del “Programma di Sostegno alla cooperazione regionale”
  - Progetto CoCities: all’interno del Programma quadro per la competitività e l’innovazione (2007-2013)
  - Progetto DOROTHY: fa parte del 7° Programma Quadro a cui la Regione partecipa in qualità di partner
  - Progetto Raccordo - Rail Access from Coast to Corridor, nell’ambito del Bando Rete TEN-T – Connecting Europe Facility

Di seguito sono illustrati i progetti finanziati nell'ambito dei vari strumenti di finanziamento, di cui alcuni tuttora in corso.

Nome Progetto	Programma comunitario di finanziamento	Ruolo Regione Toscana	Budget totale del progetto	Contributo UE RT	Durata	Tematiche
ITALMED	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale ( FESR)	Partner	€ 147.650,00	€ 87.550,58	Concluso	Integrazione logistica e trasportistica sulle relazioni Italia-Sponda Sud del Mediterraneo
SECUR MED PLUS	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale ( FESR)	Partner	non segnalato	€ 140.720,00	Concluso	Sicurezza marittima dei cluster del mediterraneo e tutela ambientale
3i -Framework cooperativo per l'infomobilità intermodale interregionale delle persone	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale ( FESR)	Capofila	€ 1.500.000,00	€ 450.000,00	Concluso	Infomobilità
3i PLUS - PIATTAFORMA ITS PER L'INFOMOBILITÀ INTERMODALE INTERREGIONALE	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale ( FESR)	Capofila	€ 6.000.000,00	€ 768.750,00	Concluso	Creazione nell'area di cooperazione un'infrastruttura informativa per la mobilità, che faciliti gli spostamenti delle persone in una forte logica di integrazione intermodalità.
CoCities – Cooperative Cities extend and validate mobility services	CIP Competitiveness And Innovation Programme ICT Policy Support Programme VII Programma Quadro	Partner	€ 1.949.997,00	€ 55.890,00	Concluso	accesso e feedback servizi di infomobilità regionali
MEDITA	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale ( FESR)	Partner	€ 1.966.413,00	€ 90.000	In corso	Creazione di una rete tra porti e interporti per consentire un movimento più facile e veloce di merci nella zona del Mediterraneo con una tecnologia a basso costo.
SIC -INTERMODALITÀ E SICUREZZA PER UN SISTEMA DEI TRASPORTI COMPETITIVO ITALIACORSICA	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale ( FESR)	Partner	€ 1.501.744,00	€ 50.767,50	In corso	Collegamenti intermodali passeggeri nell'area transfrontaliera, e miglioramento sicurezza passeggeri e lavoratori del sistema Portuale transfrontaliero, sicurezza dei porti e servizi specifici
Dorothy Development of Regionale Clusters for research and implementation of environmental friendly urban logistics	VII Programma Quadro	Partner	€ 2.803.879,00	€ 124.380,00	In corso	mobilità sostenibile e sistemi di trasporto intelligente
Raccordo - Rail Access from Coast to Corridor	baando TEN-T	Partner	€ 1.357.402	€ 310.054	In corso	Studi di progettazione di segmentiferroviari nella Piattaforma Logistica Costiera - connessioni ferroviarie del porto al retroterra

### 3.5.3 PARTECIPAZIONI REGIONALI

- azioni PRIIM: 5.3.1-

Il piano promuove le attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e della logistica avendo queste un carattere strategico e funzionale sia nel settore aeroportuale che logistico.

Nell'anno 2014 le società di gestione aeroportuale di Firenze e Pisa hanno registrato un cambio di proprietà a seguito delle offerte pubbliche di acquisto lanciate da Corporation America Italia S.r.l. nel mese di marzo e che si sono concluse nel mese di luglio.

L'obiettivo del rafforzamento della dotazione aeroportuale, della specializzazione della funzione degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo si realizzeranno con il completamento del progetto di fusione nel primo semestre 2015.

Sempre in ambito aeroportuale sono stati avviati oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale ai sensi del Decreto Ministeriale n. 328 del 6 settembre 2013 "Imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa". I voli in continuità territoriale sono partiti nell'ottobre 2014 e si concluderanno nell'ottobre 2017 (si veda anche il paragrafo 3.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei" e il paragrafo 3.4.5 "Il sistema aeroportuale").

Nel settore Logistico la Regione ha contribuito per un totale di 4,4 milioni di euro ad aumenti di capitale sociale al fine di un consolidamento dell'equilibrio patrimoniale e per supportare nuovi investimenti nei due Interporti della Toscana. Con legge regionale n. 28/2014 ha inoltre disciplinato la gestione della società Logistica Toscana S.crl secondo il modello "in house providing", anche al fine della partecipazione nella società pubblica di progetto Centralia per il completamento del corridoio autostradale Grosseto-Fano.

Per quanto riguarda le prospettive future, nell'ambito del Documento Annuale di Programmazione 2015 approvato dal Consiglio il 22 dicembre scorso, si prevede che l'uscita dalle aziende partecipate dovrà avvenire con tempi tali da garantire comunque il perseguimento delle finalità per le quali erano state acquisite le partecipazioni societarie. Per quanto riguarda le partecipazioni nelle società di gestione degli aeroporti si può operare al fine di garantire l'integrazione dell'intero sistema aeroportuale toscano, confermando in particolare la strategicità dell'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze, in coerenza con le previsioni del piano nazionale relativo alla rete degli aeroporti di interesse nazionale, e dell'aeroporto di Marina di Campo ai fini della continuità territoriale dell'isola d'Elba; per gli interporti è necessario operare in modo tale da non indebolire le azioni intraprese per il consolidamento della piattaforma logistica toscana.

Società partecipata	Quota partecipazioni	Breve descrizione
Società Aeroporto di Firenze S.p.A.	5,06%	La partecipazione regionale si è consolidata nel primo semestre 2012. Attualmente il 61,29% del capitale sociale è privato. La Regione non ha patti parasociale in essere. Il progetto di fusione con l'Aeroporto di Pisa dovrebbe essere operativo dal primo semestre 2015.
Società Aeroporto Toscana "G. Galilei" S.p.A.	5,00%	La Regione ha aderito all'offerta pubblica di acquisto volontaria lanciata da Corporacion America Italia ed ha portato al 5% la propria partecipazione. Attualmente il 53% del capitale sociale è privato. Il progetto di fusione con l'Aeroporto di Pisa dovrebbe essere operativo dal primo semestre 2015.
Società Alatoscana S.p.A.	51,05%	La Regione Toscana ha partecipato nel 2013 al consolidamento patrimoniale della società con la sottoscrizione di capitale sociale pari ad 1 milione di euro. Si è inoltre impegnata ad erogare contributi in conto esercizi per il triennio 2015/2016 pari a € 470.000,00 ed oneri di servizio pubblico per un totale di 1,050 milioni per il triennio 2014/2016.
Società SEAM S.p.A.	7,08%	La società opera nel settore dei servizi aeroportuali presso l'aeroporto di Grosseto e promuove lo sviluppo del traffico aereo, del turismo, e del commercio. La composizione dell'assetto societario vede il 63% del capitale sociale pubblico.
Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. - Prato	12,55%	E' in essere un piano industriale 2013/2021 approvato dall'assemblea dei soci nel 2013. La Regione ha partecipato con 1,1 milioni di euro ad un aumento del capitale sociale al fine di consolidare l'equilibrio patrimoniale della società e supportare nuovi investimenti.
Società Interporto Toscano "A. Vespucci" S.p.A. - Livorno	23,56%	E' in essere un Piano Industriale 2013/2020 approvato dall'assemblea dei soci nel 2013. La Regione ha partecipato con 3,2 milioni di euro ad un aumento del capitale sociale al fine di consolidare l'equilibrio patrimoniale della società e supportare nuovi investimenti.
Società Logistica Toscana S.crl	52,38%	Nel 2014 con legge regionale n. 28 è stata disciplinata secondo il modello "in house providing". Si occupa principalmente di promozione di iniziative funzionali al sostegno di progetti e strategie volte a garantire investimenti sulla rete logistico-transportistica sul territorio regionale e di sviluppo territoriale. Nell'ottobre 2014 la società ha costituito insieme alla Regione Marche, alla società Sviluppo Umbria e ANAS la società Centralia - Corridoio Italia Centrale S.p.A. . La società ha come obiettivo la promozione della realizzazione del progetto SGC E78 Fano-Grosseto.
Società Italcertifer		In attuazione di una DCR del 2013 in cui si dà atto che tra gli obiettivi del PRS 2011-2015 vi è quello denominato "Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti", è stato dato avvio nel mese di novembre 2014, dopo un primo tentativo nei primi mesi del 2014, alla procedura ad evidenza pubblica per l'acquisto di quote del capitale sociale di Italcertifer con l'obiettivo di svolgere funzioni di garanzia e raccordo tra Italcertifer ed il sistema della ricerca ed industria ferroviaria.

### 3.4.7 INDICATORI

#### - n. di accessi annui al nuovo Portale della Mobilità

(Fonte: Regione Toscana, ACO Mobilità e infrastrutture)

Oggetto	N. accessi
Accessi al servizio di Travel Planner (Gennaio-Dicembre 2014)	34.278
Accessi al Portale (Luglio- Dicembre 2014)	9.868

#### - Numero dei servizi online contenuti nel nuovo portale della mobilità

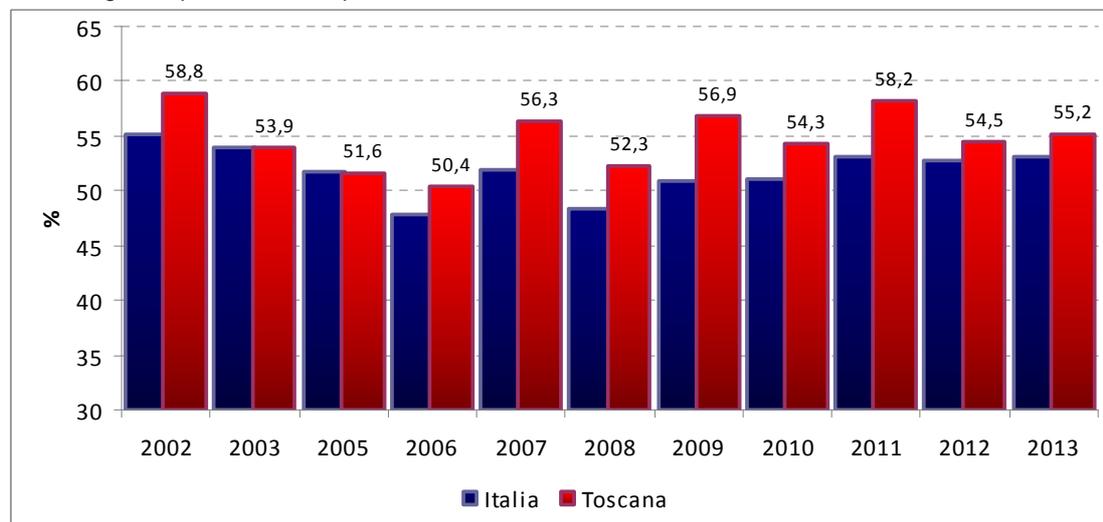
(Fonte: Regione Toscana, ACO Mobilità e infrastrutture)

N.	Tipologia
1	Andamento treni regionali in tempo reale
2	Treni news
3	Voli in arrivo e partenza dagli aeroporti di Firenze e Pisa in tempo reale
4	Consultazione servizio ATAF in tempo reale
5	Notiziario traffico veicolare, ferroviario, portuale e aeroportuale (aggiornamento ogni mezz'ora dalle 7:30 alle 20:00, 7 giorni su 7)
6	Travel Planner consultazione rete, orari, corse TPL e calcolo percorso in maniera intermodale.
7	Situazione partenze dal porto di Piombino in tempo reale
<b>7</b>	<b>TOTALE SERVIZI</b>

#### - Persone che utilizzano il treno/pullman soddisfatte delle informazioni del servizio (% utenti)\*

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

\*Per la metodologia di analisi si rimanda alla nota metodologica relativa all'indagine "Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana" curata da ISTAT



#### - Km di strade gestite nelle banche dati per la mobilità integrata

(Fonte Regione Toscana, Osservatorio Trasporti)

Anno	2012	2013	2014
<b>KM strade</b>	66790	67236	66949*

\* La leggera diminuzione del dato dal 2013 al 2014 è dovuta all'eliminazione dalla banca dati di sentieri/tratturi non carrabili oppure di strade private non accessibili alla mobilità pubblica.

### 3.5.5 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

**DGR 47 del 28/01/2014** - Modifiche allo statuto della Società Aeroporto Toscano S.A.T. Galileo Galilei S.p.a.. Richiesta di parere al Consiglio Regionale ai sensi del comma 2 art. 10 della L.R. 20/2008

**DGR 138 del 24/02/2014** - Partecipazione all'azione di raccordo per candidatura nella priorità 1 del bando annuale delle TEN-T.

**DGR 154 del 30/03/2014** - Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. Indirizzi del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

**DGR 156 del 30/03/2014** - Partecipazione della Regione Toscana al Progetto Europeo denominato Dorothy

**DGR 211 del 17/03/2014** - Società Interporto della Toscana Centrale S.P.A. Indirizzi del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

**DGR 349 del 28/04/2014** - Società Aeroporto di Firenze S.p.a. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea della Società

**DGR 350 del 28/04/2014** - Società Aeroporto Toscana ( S.A.T.) Galileo Galilei S.p.a. - Indirizzi per la partecipazioni del rappresentante regionale all'assemblea della Società.

**DGR 371 del 05/05/2014** - Società Esercizio Aeroporto Maremma S.p.A.- Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

**DGR 379 del 12/05/2014** - Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria della Società.

**DGR 380 del 12/05/2014** - Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A.- Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria dei soci.

**DGR 408 del 19/05/2014** - Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria della Società.

**DGR 425 del 26/05/2014** - Approvazione schema di accordo fra Regione Toscana, Provincia di Firenze e UPI Toscana per la sperimentazione di un notiziario audio e video in materia di mobilità pubblica e privata.

**DGR 435 del 26/05/2014** - Attuazione della D.G.R. n. 38/2014 - Rinuncia al diritto di prelazione Art. 7 Patto Parasociale tra Regione Toscana e SO.GI.M. S.p.a.

**DGR 450 del 03/06/2014** - Società Alatoscana S.p.A. - Indirizzi per il rappresentante regionale all'assemblea ordinaria dei soci.

**DGR 564 del 07/07/2014** - Approvazione schema di Statuto della Società Logistica Toscana s.c.r.l.- richiesta di parere al Consiglio Regionale ai sensi del comma 2 art. 10 della l.r. 20/2008.

**DGR 647 del 28/07/2014** - Società Aeroporto Toscano S.A.T. Galileo Galilei S.p.a. - Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

**DGR 688 del 04/08/2014** - Approvazione Schema di Statuto della Società Logistica Toscana S.c.r.l.

**DGR 834 del 06/10/2014** - Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea della Società.

**DGR 880 del 20/10/2014** - Società Interporto della Toscana Centrale S.p.a. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria dei soci

**DGR 909 del 27/10/2014** - Società Interporto Toscana S.A.T. Galileo Galilei S.p.a.. Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

**DGR 926 del 27/10/2014** - Approvazione schema di Protocollo d'Intesa per la realizzazione di un sistema di informazione integrata sui servizi ferroviari regionali tra Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A.

**DGR 1008 del 18/11/2014** - Società Aeroporto di Firenze S.p.A. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea dei soci.

**DGR 1031 del 18/11/2014** - Rinnovo dell'accordo fra Regione Toscana, Provincia di Firenze e Upi Toscana per la sperimentazione di un notiziario audio e video in materia di mobilità pubblica e privata.

**DGR 1061 del 25/11/2014** - Interporto della Toscana Centrale S.p.A. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea dei soci.

**DGR 1093 dell'1/12/2014** - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM): Azione 5.11-Azioni per l'innovazione tecnologica e per gli ITS.

**DGR 1263 dell'1/12/2014** - Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea della Società.

**DGR 78 del 2/02/2014** - Richiesta di parere alla commissione consiliare competente, ai sensi della l.r. n. 20/2008, sullo statuto della società "Toscana Aeroporti S.p.A." a seguito della fusione tra la società SAT e AdF.

**DGR 97 del 9/02/2014** - Accordo fra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, UPI Toscana per la produzione di un notiziario audio e video in materia di mobilità pubblica e privata.

### 3.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016 (*)			Gestione fino al 28/02/2015		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
5.1 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	7.352	1.950	27%	1.950	134	7%
5.2 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	394	54	14%	54	23	43%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	1.926	466	24%	466	52	11%
<b>Totale obiettivo generale 5</b>	<b>9.672</b>	<b>2.470</b>	<b>26%</b>	<b>2.470</b>	<b>209</b>	<b>8%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 28 febbraio 2015)

(\*) Comprensivi dei 418,5 milioni previsti dalla Legge Regionale 87/2014 "Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2015 e Pluriennale 2015/2017" e dalla DGR 12/2015 di approvazione del Bilancio gestionale 2015 e pluriennale 2015-2017

## 4 MONITORAGGIO DELLE RISORSE FINANZIARIE DEL PIANO

Di seguito si riporta la tabella di riepilogo dei dati di monitoraggio finanziario del PRIIM, presentati per ciascun obiettivo generale al precedente capitolo 3. Nel primo anno di vigenza del Piano, su un totale di 2,69 miliardi di euro previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per oltre 754 milioni di euro, pari al 28% delle risorse assegnate e liquidati oltre 510 milioni, pari al 68% delle risorse impegnate.

Nella lettura dei dati occorre tener presente i vincoli derivanti dal rispetto delle disposizioni del patto di stabilità, che hanno fortemente condizionato il processo di impegno e di spesa da parte della Regione (ma anche da parte degli Enti Locali attuatori degli interventi).

(valori in migliaia di euro)

Obiettivi generali PRIIM	Dati complessivi 2014-2016 (*)			Gestione fino al 28/02/2015		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnaz.	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	542.429	54.021	10%	50.994	19.279	38%
2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	1.853.428	675.830	36%	674.103	488.330	72%
3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	49.630	6.992	14%	6.992	1.641	23%
4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	239.913	14.923	6%	14.923	1.224	8%
5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	9.672	2.470	26%	2.470	209	8%
<b>Totale PRIIM</b>	<b>2.695.072</b>	<b>754.234</b>	<b>28%</b>	<b>749.482</b>	<b>510.683</b>	<b>68%</b>

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 28 febbraio 2015)

(\*) Comprensivi delle risorse derivanti da nuovi capitoli, pari a 418,5 milioni previsti dalla Legge Regionale 87/2014 "Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2015 e Pluriennale 2015/2017" e dalla DGR 12/2015 di approvazione del Bilancio gestionale 2015 e pluriennale 2015-2017

## ALLEGATO 1 – IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITA' REGIONALE

Di seguito si riportano le tabelle di riepilogo degli interventi sulla viabilità regionale; si tratta degli interventi derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale (approvato dal Consiglio con DCR n.35/2002 e successivi aggiornamenti) confluito nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità a seguito dell'approvazione di quest'ultimo nel febbraio 2014, a cui si sono aggiunti successivamente ulteriori interventi programmati e finanziati nel 2014 dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4) , riepilogate al par. 3.1.7 "Principali delibere di attuazione" (cui si rinvia).

Gli interventi sono oggetto di un monitoraggio periodico da parte del Settore Viabilità di interesse regionale della Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale della Regione Toscana, monitoraggio precedentemente realizzato nell'ambito di quanto previsto dalla DCR n.35/2002 di approvazione del Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale, e ad oggi ricondotto al Documento annuale di monitoraggio del PRIIM.

Le tabelle sono articolate distinguendo gli **interventi attualmente in corso** (*tabella 1*) dagli **interventi programmati e finanziati ma non ancora avviati** (*tabella 2*); sono riepilogati in una tabella a parte (*tabella 3*) gli **interventi di risanamento acustico** delle strade regionali (sia attualmente in corso che programmati e finanziati ma non ancora avviati), che vengono realizzati, nell'ambito degli interventi di adeguamento della viabilità regionale, sulla base del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore prodotto da traffico veicolare approvato con DCR n. 29 del 10/02/2010 ai sensi del DM 29/11/2000.

Nelle tabelle per ogni intervento è riportato, oltre alla sua descrizione e localizzazione, il totale del finanziamento stanziato, precisando la quota stanziata dalla Regione Toscana e la quota stanziata dagli Enti Locali, il totale delle risorse regionali impegnate e liquidate (dati aggiornati al 28/2/2015), e lo stato di attuazione (dato aggiornato al monitoraggio del 31/12/2014).

La *tabella 4* contiene infine il **riepilogo degli interventi** delle tabelle precedenti: 77 interventi, di cui 27 in corso e 50 da avviare.

Per la realizzazione delle opere sulla viabilità regionale riportate in tabella, la Regione ha messo a disposizione risorse per oltre 474 mln (di cui 332 mln impegnati e 220 mln liquidati); sono state inoltre destinate alle Province risorse per ulteriori 24 mln (5,8 mln alla Provincia di Firenze per opere di completamento di un'opera in corso sulla SR 429 di Val d'Elsa; 0,3 mln alla Provincia di Prato per opere di completamento di un intervento in corso sulla SR 325 di Val di Setta e Val di Bisenzio; 3 mln quali riserve per interventi ultimati in Provincia di Pisa; 14,8 mil infine per un intervento in Provincia di Siena "Da isola d'Arbia fino a Monsindoli – innesto sulla S.G.C.E78 Si – Gr - Tronco 1 – da Monsindoli a Isola d'Arbia" per il quale risulta ancora necessario completare la copertura finanziaria).

Dal 2001 ad oggi 1.220 mln. sono stati destinati da Regione ed Enti Locali per la realizzazione degli interventi sulla viabilità regionale (1000 mln. gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE); restano da programmare altri 3 mln circa. Al 28/2/2015 risultano impegnati 795,8 mln. e liquidati 663,5 mln. Gli interventi completati sono 159, quelli in corso (come sopra ricordato) sono complessivamente 27 per un totale di 888,2 mln di cui 706,8 mln di risorse regionali.

**Tabella 1 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi in corso***(valori in migliaia di euro)*

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
AREZZO	1AB	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - I°e II° LOTTO - Trasferimento della strada regionale in riva destra Arno con collegamento funzionale fra i due caselli autostradali di Valdarno e di Incisa e varianti a tutti i maggiori centri del fondovalle	47.223	14.084	61.307	41.680	40.545	Lavori: IN CORSO	92%
AREZZO	1CD	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - III° LOTTO - 1° e 2° stralcio - Trasferimento della strada regionale in riva destra Arno con collegamento funzionale fra i due caselli autostradali di Valdarno e di Incisa.	5.820	3.333	9.153	5.820	5.773	Lavori: IN CORSO	70%
AREZZO	5A	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama - adeguamento a norme di sicurezza del tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama con esclusione della variante di Calbenzano già oggetto di altro intervento ed incluso l'eliminazione del passaggio a livello di S. Mama	6.289	1.235	7.524	6.094	6.094	Lavori: IN CORSO	80%
AREZZO	5Abis	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama - Collegamento pedonale tra la zona di "Castagnoli" ed il centro abitato di Santa Mama	300	250	550	0	0	OPERE COMPLEMENTARI DI INTERVENTI IN CORSO	0%
FIRENZE	1	222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina - Variante al Centro abitato di Grassina	17.037	9.296	26.333	17.037	4.866	Lavori: NON CONSEGNATI	0%
FIRENZE	4B	MEZZANA-PERFETTI RICASOLI	Mezzana Perfetti Ricasoli lotti 5a, 5b, 6a e 6b - LOTTO 5/B - Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli-Mezzana)	2.656	5.112	7.769	2.656	1.500	Lavori: IN CORSO	25%
FIRENZE	6A	429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino -	91.089	11.051	102.139	84.114	80.921	Lavori: IN CORSO	80%
GROSSETO	4A	74 - MAREMMANA	dall'innesto SS 1 in località Albinia al confine Toscana - Lazio località l'Imposto. - III° Lotto- NUOVO contratto - Progetto di ampliamento ed ammodernamento dall'innesto SS 1 al confine Toscana - Lazio.	947	0	947	947	916	Lavori: IN CORSO	20%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
GROSSETO	7A	74 - MAREMMANA	RIPRISTINO E MESSA IN SICUREZZA DI MOVIMENTO DI FRANA AL KM 26+500 - I° Stralcio - Messa in sicurezza della sede stradale mediante realizzazione di opere di contenimento e sostegno nel tratto dal km 26+400 al km 27.400 - I° Stralcio	2.065	0	2.065	1.600	865	Lavori: IN CORSO	85%
LIVORNO	2	206 - PISANA LIVORNESE	Variante al centro abitato di Crocino. - Variante al centro abitato di Crocino.	7.448	962	8.411	7.318	5.685	Lavori: IN CORSO	65%
LUCCA	AG11_1	435 - LUCCHESE	Realizzazione rotonda in loc. Casalino e sistemazione di due rotonde in loc. Papao	570	40	610	570	12	Lavori: IN CORSO	20%
MASSA CARRARA	2	445 - DELLA GARFAGNANA	Variante di Santa Chiara - Variante di Santa Chiara - Variante già prevista nell'accordo Stato-Regioni in loc. Gragnola - Pian di Molino, Comune di Fivizzano.	22.690	4.204	26.894	20.557	18.429	Lavori: IN CORSO	87%
PISA	3	439 - SARZANESE VALDERA	Variante al centro abitato di Castelnuovo Val di Cecina.	6.009	1.835	7.844	6.009	5.479	Lavori: IN CORSO	99%
PISTOIA	1B	436 - FRANCESCA	Interventi di messa in sicurezza di tratti pericolosi ed eliminazione di attraversamenti dei centri abitati di Montecatini Terme e Pieve a Nievole, - Lotto 2	4.496	2.349	6.845	4.496	4.420	Lavori: IN CORSO	70%
PISTOIA	6bis	66 - PISTOIESE	Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e la circonvallazione sud di Pistoia - OPERE DI COMPLETAMENTO	930	250	1.180	280	280	OPERE COMPLEMENTARI DI INTERVENTI ULTIMATI	0%
PRATO	1	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento e miglioramento della sede stradale nei tratti esterni ai centri abitati, dal Km. 57+400 al Km. 69+880, Tronco Vaiano - Vernio (II lotto).	21.091	423	21.514	21.091	9.767	Lavori: IN CORSO	50%
PRATO	2A-comp01	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	adeguamento Prato - Vaiano - Progetto di adeguamento della S.R. 325 nel Tronco Prato - Vaiano (I lotto) - OPERE DI COMPLETAMENTO PRIMO STRALCIO	4.736	0	4.736	4.736	4.736	Lavori: IN CORSO	20%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
PRATO	4B		Raddoppio Declassata tra il casello Prato Ovest e la futura tangenziale ovest di Prato. - LAVORI DI COMPLETAMENTO	272	367	639	272	64	OPERE COMPLEMENTARI DI INTERVENTI ULTIMATI	0%
PRATO	5bis	66 - PISTOIESE	Interventi di messa in sicurezza della S.R. 66 Pistoiese. OPERE DI COMPLETAMENTO	183	16	198	183	96	OPERE COMPLEMENTARI DI INTERVENTI ULTIMATI	0%
PRATO	AG11_1	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento in Comune di Vernio	2.170	930	3.100	2.170	1.139	Lavori: IN CORSO	8%
SIENA	1A_1	2 - VIA CASSIA	Da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesso sulla S.G.C.E78 Si - Gr - Tronco 2 - da Isola d'Arbia a Monteroni d'Arbia	33.017	0	33.017	22.831	8.684	LAVORI IN CORSO - IN CORSO PROGETTAZIONE OPERE DI COMPLETAMENTO	5%
SIENA	12	2 - VIA CASSIA	Opere di ripristino dissesti sul Ponte PAGLIA nel tratto progressiva Km 152+700 - Lavori urgenti al fine di assicurare interventi strettamente indispensabili e urgenti per la messa in sicurezza della viabilità alternativa	1.550	0	1.550	1.000	500	ULTIMATI PRIMI LAVORI URGENTI. IN CORSO PROGETTAZIONE ALTRE OPERE	20%
SIENA	11	429 - DI VAL D'ELSA	Lavori di completamento della variante della SRT 429 nel tratto Poggibonsi-Certaldo per il collegamento con la vecchia SRT 429 in località Zambra nel comune di Barberino Val D'Elsa in Provincia di Firenze - Realizzazione svincolo SRT 429 località La Zambra.	9.000	0	9.000	9.000	4.373	Lavori: IN CORSO	5%
LIVORNO	5	S.G.C. FI - PI - LI	interventi di rinnovo e adeguamento della pavimentazione e delle barriere di sicurezza LOTTO 2 - dal Km. 70+965 al Km 79+906 - interventi di rinnovo e adeguamento della pavimentazione e delle barriere di sicurezza LOTTO 2 - dal Km. 70+965 al Km 79+906	3.969	0	3.969	3.969	3.969	Lavori: IN CORSO	9%
<b>TOTALE INTERVENTI IN CORSO (24)</b>				<b>291.558</b>	<b>55.737</b>	<b>347.296</b>	<b>264.430</b>	<b>209.112</b>		

Tabella 2 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi programmati

(valori in migliaia di euro)

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
AREZZO	5B	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama - 2° lotto variante di santa Mama	3.500	0	3.500	0	0	Definitivo In Corso	0%
AREZZO	AG11_1A	69 - DI VAL D'ARNO	Interventi di stabilizzazione a seguito di frane. - Lavori di sistemazione muri a retta al km 57+800 in località Indicatore, Comune di Arezzo	40	0	40	0	0	Preliminare In Corso	0%
AREZZO	AG11_1B	70 - DELLA CONSUMA	Interventi di stabilizzazione a seguito di frane. - Lavori di sistemazione frane e dissesti dal km 23+000 al 23+200 in località Vaiano, Comune di Pratovecchio	60	0	60	0	0	Preliminare In Corso	0%
AREZZO	AG11_1D	258 - MARECCHIA	Interventi di stabilizzazione a seguito di frane. - Lavori di sistemazione frana dal km 31+400 al km 31+600 in località "Belvedere" comune di Badia Tedalda.	100	0	100	0	0	Preliminare In Corso	0%
AREZZO	AG11_2	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante alla SRT 71 da Monticchio a Camucia. - Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28.	5.674	1.980	7.654	0	0	Definitivo In Corso	0%
FIRENZE	13C	69 - DI VAL D'ARNO	Variante di Figline - Variante di Figline - 2° stralcio - LOTTO 3 : DA ROTATORIA STADIO A PONTE TORRENTE GALLIANA	2.625	0	2.625	2.625	450	Definitivo In Corso	0%
FIRENZE	26	429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino- Certaldo -	23.271	2.525	25.796	96	96	Esecutivo Da affid. Iniz.	0%
FIRENZE	5	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - LOTTI n. 3-4 _Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	16.582	2.087	18.669	15.082	5.509	Definitivo In Corso	0%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
FIRENZE	5A	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - LOTTO 5 - Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	19.554	0	19.554	14.933	1.000	Definitivo In Corso	0%
FIRENZE	5B	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - LOTTO n. 1_Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	3.975	442	4.417	3.975	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
FIRENZE	AG11_2	222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina_lotto 2 - Variante al Centro abitato di Grassina. LOTTO 2 adeguamento della SP 56	2.170	300	2.470	0	0	Definitivo Da affid. Iniz.	0%
GROSSETO	1C	439 - SARZANESE VALDERA	dal km. 140+050 confine Grosseto - Pisa al km. 175+150 bivio Rondelli centro abitato di Follonica - III Lotto - Completamento - Ammodernamento ed ampliamento della sede stradale tratto Cura Nuova - Svincolo Coseca	2.500	0	2.500	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
GROSSETO	AG11_1	74 - MAREMMANA	Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 40+000 al km 44+000 "Variante del fiume Fiora" e sistemazione degli svincoli al km 49+860 a al km 59+550 - IV° Lotto - Aggiornamento Piano 2011	5.698	2.442	8.140	0	0	Definitivo In Corso	0%
LIVORNO	3B	206 - PISANA LIVORNESE	Miglioramento delle intersezioni della SRT 206 con le SP 8, SP 11,12, SP 5bis, SP 11bis e raccordo con la variante Aurelia in località Vada. - 2° LOTTO - Progetto per la realizzazione di due intersezioni a rotatoria in corrispondenza degli incroci tra la SRT 206 e le SP 11 e SP 8	979	195	1.174	979	68	GARA IN CORSO	0%
LIVORNO	AG11_2	206 - PISANA LIVORNESE	Miglioramento dell'innesto con la SP 21 "del Pian del Tora" in località Torretta. -	857	357	1.214	24	24	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
LIVORNO	AG11_3	206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due rotatorie - I° lotto funzionale - Una in corrispondenza dell'incrocio on la SP 5bis"Per Orciano" e una in corrispondenza con l'incrocio con la SP 11ter "Delle Colline"	770	330	1.100	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
LUCCA	11	445 - DELLA GARFAGNANA	Completamento dei lavori di ripristino della frana il loc. "Acqua Bona" - Completamento dei lavori di ripristino della frana il loc. "Acqua Bona"	1.000	0	1.000	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
LUCCA	AG11_2	439 - SARZANESE VALDERA	SR 439 "Sarzanese Valdera" – Tratto Piana di Lucca - Ampliamenti stradali - SAP-05 Ampliamento sede loc. Pieve di Compito SAP-08 Ampliamento sede loc. Ai Pierotti SAP-10 Ampliamento sede loc. Capocavallo	930	130	1.060	0	0	Preliminare In Corso	0%
LUCCA	AG11_3	439 - SARZANESE VALDERA	SAV-02 Rettifica curva, rifacimento muretti e sostituzione gurdia via in loc. Monte Quiesa - I lotto - SAV-02 Rettifica curva, rifacimento muretti e sostituzione gurdia via in loc. Monte Quiesa - I lotto	570	130	700	0	0	Preliminare In Corso	0%
LUCCA	AG11_4	445 - DELLA GARFAGNANA	GAVP-01 Modifica innesto con la SP 57 del Ponte di Turrite Cava in loc. Pian di Coreglia	520	80	600	0	0	Definitivo Da affid. Iniz.	0%
LUCCA	AG11_5	445 - DELLA GARFAGNANA	Adeguamento dal km 26+100 al km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta - GAVM-01 dal Km 26+100 al Km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Filanda Vittoni" e "Colletto"- GAVM-02 Km 28+300. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Argilla"	870	130	1.000	0	0	Preliminare In Corso	0%
PISA	6	439 - SARZANESE VALDERA	variante ai centri abitati di Cascine di Buti, Bientina ed adeguamenti nel territorio del comune di Calcinaia. - 1° lotto	16.320	680	17.000	16.320	625	GARA IN CORSO	0%
PISA	AG11_1	439 - SARZANESE VALDERA	variante ai centri abitati di Cascine di Buti, Bientina ed adeguamenti nel territorio del comune di Calcinaia. - II Lotto - aggiornamento piano 2011	4.200	1.800	6.000	0	0	Preliminare In Corso	0%
PISTOIA	AG11_2	435 - LUCCHESE	Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese	700	300	1.000	0	0	Definitivo Da affid. Iniz.	0%
PRATO	AG11_2	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento in Comune di Cantagallo	1.890	810	2.700	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
SIENA	12A	2 - VIA CASSIA	Opere di ripristino dissesti sul Ponte PAGLIA nel tratto progressiva Km 152+700 - Rifacimento Ponte sul PAGLIA	5.000	0	5.000	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
SIENA	13	2 - VIA CASSIA	Indagini e ripristini viadotti dissestati sulla SRT 2 -	150	0	150	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
FIRENZE	AdP_01	no	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Campi Bisenzio relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2009 (L.R. 77/2012 e DCR n. 88/2013) -	5.434	1.359	6.793	0	0	INTERVENTI FINANZIATI PER I QUALI E' NECESSARIA LA FIRMA DI SPECIFICO ACCORDO DI PROGRAMMA	0%
FIRENZE	AdP_02	no	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Signa relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2009 (L.R. 77/2012 e DCR n. 88/2013) -	4.433	1.108	5.541	0	0	INTERVENTI FINANZIATI PER I QUALI E' NECESSARIA LA FIRMA DI SPECIFICO ACCORDO DI PROGRAMMA	0%
FIRENZE	AdP_03	no	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Lastra a Signa relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2009 (L.R. 77/2012 e DCR n. 88/2013) -	4.933	3.130	8.063	0	0	INTERVENTI FINANZIATI PER I QUALI E' NECESSARIA LA FIRMA DI SPECIFICO ACCORDO DI PROGRAMMA	0%
LUCCA	AdP_01	no	Interventi sulla viabilità locale in comune di Lucca - Potenziamento della viabilità locale nel Comune di Lucca con funzioni di integrazione con la SRT 435 e la SRT 439	15.000	100	15.100	0	0	INTERVENTI FINANZIATI PER I QUALI E' NECESSARIA LA FIRMA DI SPECIFICO ACCORDO DI PROGRAMMA	0%
LUCCA	ACC_01	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione della variante alla S.R. 439 "Sarzanese-Valdera" in loc. Pian del Quercione nel Comune di Massarosa	14.000	6.000	20.000	0	0	INTERVENTO FINANZIATO IN ATTESA DI COMPARTICIPAZIONE FINANZIARIA	0%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
LIVORNO	7	S.G.C. FI - PI - LI	Miglioramento svincolo FI-PI-LI con la SRT 206 località Vicarello (Collesalveti) - Progetto di miglioramento dello svincolo a rotatoria della FI-PI-LI con la SRT 206 in località Vicarello	721	565	1.286	721	0	GARA IN CORSO	0%
LIVORNO	AG11_1	S.G.C. FI - PI - LI	RIPRISTINO FRANA AL KM 79+685 -	2.370	1.000	3.370	100	100	Esecutivo In Corso	0%
FIRENZE	AG11_3	S.G.C. FI - PI - LI	Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078 - Risanamento profondo della pavimentazione stradale. Realizzazione di strato superficiale drenante. Sostituzione di barriere di ritenuta centrali e laterale bordo ponte. Rifacimento segnaletica stradale. Interventi di regimazione idraulica relativa alla pi	10.587	0	10.587	10.587	2.587	Definitivo In Corso	0%
<b>TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI (35)</b>				<b>177.984</b>	<b>27.979</b>	<b>205.963</b>	<b>65.442</b>	<b>10.459</b>		

**Tabella 3 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di risanamento acustico (programmati e in corso)***(valori in migliaia di euro)*

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
AREZZO	RA-01B	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di Rassina - comune di Castel Focognano - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	55	0	55	55	0	Lavori: IN CORSO	0%
AREZZO	RA-02B	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di Soci - comune di Bibbiena - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	17	0	17	17	0	Lavori: IN CORSO	0%
LUCCA	RA-05B	439 - SARZANESE VALDERA	Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di San Lorenzo in Treponzio comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	110	0	110	110	0	Lavori: IN CORSO	0%
<b>TOTALE INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO (3)</b>				<b>182</b>	<b>0</b>	<b>182</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
AREZZO	RA-01A-02A	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nell'abitato di Rassina - comune di Castel Focognano e nell'abitato di Soci - comune di Bibbiena. - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	534	204	738	534	0	Lavori: NON CONSEGNATI	0%
PISA	RA-01	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Capannoli. Dal Km 68+000 al km 70+000 - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio	226	0	226	226	0	Lavori: NON APPALTATI	0%
PRATO	RA-01	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Vernio dal Km 55+000 al Km 57+500 - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio	282	0	282	282	0	Definitivo In Corso	0%
LUCCA	RA-05A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nell'abitato di San Lorenzo in Treponzio comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	287	0	287	287	229	Lavori: NON APPALTATI	0%
LUCCA	RA-06A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nell'abitato La Colombaia Castelvecchio - comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	685	0	685	685	548	Lavori: NON APPALTATI	0%
PISTOIA	RA-02	435 - LUCCHESE	Risanamento acustico di ricettori sensibili nel comune di Pieve a Nievole - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	32	0	32	32	26	Esecutivo Da affid. Iniz.	0%

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
LUCCA	RA-07A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente negli abitati di capezzano e Pian di Mommio- comune di Camaione e Massarosa - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	811	0	811	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
LUCCA	RA-07B	439 - SARZANESE VALDERA	Risanamento acustico ricettori sensibili negli abitati di Capezzano e Pian di Mommio - comune di Camaione e Massarosa - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	123	0	123	0	0	Esecutivo Da affid. Iniz.	0%
LUCCA	RA-08A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Massarosa - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	456	0	456	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
LUCCA	RA-08B	439 - SARZANESE VALDERA	Risanamento acustico ricettori sensibili nel Comune di Massarosa - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	51	0	51	0	0	Esecutivo Da affid. Iniz.	0%
LUCCA	RA-09	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Pieve San Paolo e Carraia - comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	604	0	604	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
PISA	RA-02	12 - DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	Realizzazione asfalto fonoassorbente nel Comune di San Giuliano Terme - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	133	0	133	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
FIRENZE	RA-01	65 - DELLA FUTA	Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. La Lastra nel Comune di Firenze - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015	146	0	146	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
PISA	RA-03	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Cascine nel Comune di Buti - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015	257	0	257	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
PISTOIA	RA-03	436 - FRANCESCA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Pieve a Nievole - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015	127	0	127	0	0	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
<b>TOTALE INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO PROGRAMMATI (15)</b>				<b>4.754</b>	<b>204</b>	<b>4.958</b>	<b>2.046</b>	<b>803</b>		
<b>TOTALE INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO E PROGRAMMATI (18)</b>				<b>4.935</b>	<b>204</b>	<b>5.139</b>	<b>2.227</b>	<b>803</b>		

**Tabella 4 – Riepilogo interventi sulla viabilità regionale***(valori in migliaia di euro)*

INTERVENTI	N.	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO
INTERVENTI VIABILITA' REGIONALE IN CORSO	24	291.558	55.738	347.296	264.430	209.112
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO	3	182	0	182	182	0
<b>TOTALE INTERVENTI IN CORSO</b>	27	291.739	55.738	347.477	264.612	209.112
INTERVENTI VIABILITA' REGIONALE PROGRAMMATI	35	177.984	27.979	205.963	65.442	10.459
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO PROGRAMMATI	15	4.754	204	4.958	2.046	803
<b>TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI</b>	50	182.737	28.183	210.921	67.488	11.262
<b>TOTALE INTERVENTI</b>	<b>77</b>	<b>474.477</b>	<b>83.921</b>	<b>558.398</b>	<b>332.100</b>	<b>220.374</b>