

DOCUMENTO DI MONITORAGGIO DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM) 2017

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



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

Hanno collaborato le strutture:

Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale

Settore Affari amministrativi e contabili per il trasporto pubblico locale

Settore Infrastrutture per la logistica

Settore Programmazione viabilità

Settore Trasporto Pubblico Locale

Settore Progettazione e realizzazione viabilità Arezzo, Siena e Grosseto

Settore Progettazione e realizzazione viabilità Firenze, Prato e Pistoia

Settore Progettazione e realizzazione viabilità Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara

Per i dati di monitoraggio finanziario ha collaborato

Direzione Programmazione e Bilancio, 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 ha collaborato IRPET

Per i dati IRSE relativi alle emissioni di CO2, di PM10 e di qualità dell'aria ha collaborato Direzione Ambiente e Energia, Settore Servizi Pubblici Locali, energia e inquinamenti

www. regione.toscana.it/priim

INDICE

Premessa	5
1. II PRIIM: I fatti salienti	7
2. La situazione della mobilità e dei trasporti in Toscana	13
2.1 La congiuntura economica e la domanda di mobilità aggregata	13
2.2 Competizione per il mercato e concentrazione industriale nei servizi di trasporto pubblico locale	14
2.3 La rete di trasporto sovraregionale e i nodi di interconnessione 2.4 Impatto economico ed occupazionale dei principali interventi infrastrutturali	
3. L'avanzamento delle politiche regionali: principali interventi realizzati	22
3.1. Obiettivo generale 1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di inte	
3.1.1 Autostrade	24
3.1.2 Strade di interesse statale	
3.1.3 Strade di interesse regionale	
3.1.4 Ferrovie	
3.1.6 Indicatori	
3.1.7 Principali delibere di attuazione	
3.1.8 Monitoraggio finanziario	47
3.2.1 Riforma TPL su gomma	48 52 55 56 56
3.3. Obiettivo generale 3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramen livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	67
3.3.1 Sistema tramviario 3.3.2 People Mover	
3.3.3 Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità	
3.3.4 Sicurezza stradale	74
3.3.5 Sicurezza ferroviaria	
3.3.6 Mobilità ciclabile	
3.3.8 Principali delibere di attuazione.	
3.3.9 Monitoraggio finanziario	
	

2.4.1 Nodi di intersoombio modolomogoomli famovicni, godi mami, gontui interse dell'	07
3.4.1 Nodi di interscambio modale:raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	
3.4.3 Porti regionali e autorità portuale regionale	
3.4.4 Vie navigabili	
3.4.5 Il sistema aeroportuale	
3.4.6 Interporti	
3.4.7 Indicatori	
3.4.8 Principali delibere di attuazione	
3.4.9 Monitoraggio finanziario	120
ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	
3.5.1 Infomobilità	121 121 123
3.5.1 Infomobilità	121 121 123 126
3.5.1 Infomobilità	121 121 123 126 129
3.5.1 Infomobilità	121 121 123 126 129
3.5.1 Infomobilità	121 121 123 126 129 131 132
3.5.1 Infomobilità	121121123126131132

PREMESSA

Si rinnova l'appuntamento annuale con cui la Regione fa il punto su quanto è stato fatto e quanto resta da fare in materia di mobilità e infrastrutture in Toscana. Dopo i primi documenti di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) approvati nel 2015 (Dec. di GR n. 31/2015) e nel 2016 (Dec. di GR n. 11/2016), il presente rapporto dà conto sullo stato di avanzamento delle politiche del Piano e sui principali risultati raggiunti nel 2016 e nei primi mesi del 2017.

In questo intervallo di tempo si sono registrate importanti novità nello scenario di programmazione regionale e sovra regionale: il Consiglio ha approvato nel marzo 2017 il nuovo **Programma Regionale di Sviluppo** con cui si individuano le priorità regionali fino al 2020 e con cui si conferma l'attualità del PRIIM e delle sue politiche, che concorrono a realizzare alcuni specifici Progetti Regionali (in primo luogo il Progetto Regionale dedicato alle "Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata", ma anche, con riferimento a specifici ambiti territoriali, i Progetti dedicati agli "Interventi per lo sviluppo della Piana fiorentina" e alle "Politiche per il mare per l'Elba e l'Arcipelago toscano", contribuendo inoltre a garantire l'accessibilità alla montagna e alle aree interne - oggetto del Progetto Regionale "Politiche per la aree interne e per la montagna").

Si è avviato il nuovo ciclo di programmazione comunitaria con l'approvazione nell'ottobre 2016 del nuovo **POR FESR 2014-2020**, che destina importanti risorse per lo sviluppo della mobilità urbana sostenibile: 80 milioni per l'estensione del sistema tramviario nella piana fiorentina e 12 milioni per mobilità ciclabile e azioni integrate di mobilità urbana sostenibile.

È stato approvato dal CIPE nel dicembre 2016 il **Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020** presentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con investimenti complessivi pari a 11,5 miliardi di euro sul territorio nazionale, di cui oltre 300 milioni in Toscana per infrastrutture nazionali.

Il 2016 inoltre è stato l'anno in cui la Regione ha assunto, a seguito del **riordino istituzionale** operato dalla Riforma Del Rio e dalla LR 22/2015, le funzioni di progettazione e realizzazione della viabilità regionale, prima svolte dalle Province. Il processo ha visto un impegno di rilievo dal punto di vista normativo e amministrativo (con l'esigenza di adeguamento delle norme, dei regolamenti e dell'attività regionale) ma soprattutto dal punto di vista organizzativo, con il trasferimento di oltre 50 unità di personale dislocato in parte presso la sede centrale e in parte presso le 10 sedi periferiche territoriali.

Infine, un riferimento anche alla **riforma nazionale della portualità** (Piano Strategico della Portualità e della Logistica; D.Lgs. 169/2016) che ha disegnato una nuova *governance* delle autorità portuali nazionali e che è già entrata nella prima fase attuativa con l'istituzione in Toscana dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (comprendente gli scali marittimi di Livorno, sede di Autorità, Piombino, Portoferraio, Riomarina, Capraia e Cavo) e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, comprendente La Spezia, sede di autorità, e Marina di Carrara.

Il Documento conferma la struttura dei precedenti Monitoraggi, il taglio di sintesi e l'impostazione comunicativa.

Una sintesi dei principali risultati ad oggi raggiunti è illustrata nella parte iniziale del documento (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). Lo stato di avanzamento degli interventi realizzati in attuazione dei 5 obiettivi generali del Piano, comprensivo di dati e indicatori, risorse finanziarie, elenco delle principali delibere di Giunta di attuazione, è descritto nella parte centrale del volume (cap. 3); un riepilogo del monitoraggio finanziario del Piano è invece contenuto al cap. 4.

Il report contiene inoltre (allegato 1) l'approfondimento relativo agli interventi di viabilità regionale derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di interesse regionale e confluiti nel PRIIM, anche alla luce del riordino delle competenze tra Regione ed Enti locali, ed infine la tabella di raccordo tra il documento di monitoraggio del PRIIM e le priorità contenute nel Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2016, cui il Piano dà attuazione per la parte di Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale e attraverso specifici Progetti Regionali (allegato 2).

1. IL PRIIM: I FATTI SALIENTI

Vediamo in sintesi quanto realizzato nell'ambito delle politiche del PRIIM. Al febbraio 2017 è stato impegnato nel complesso il 65% del totale delle risorse previste dal Piano per il periodo 2014-2019 (pari a 2.489 milioni si un totale di 3.857 milioni stanziati), ed è stato liquidato il 78% delle risorse impegnate (pari a 1.724 milioni)¹. Pesano sulla capacità di spesa e di intervento regionale i vincoli sempre più stringenti posti dall'obbligo del pareggio di bilancio. 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 (*Firenze Nord - Firenze Sud:* si sono conclusi i lavori del By pass del Galluzzo e dello svincolo di Certosa Impruneta – aperto al traffico a maggio 2017 - così come i lavori del parcheggio scambiatore di Scandicci – apertura al traffico prevista entro il primo semestre 2017; *Barberino di Mugello - Firenze Nord*: la conclusione dei lavori per l'intera tratta è ipotizzata per il 2018; *Incisa - Valdarno*: è tuttora in corso procedimento di VIA nazionale su cui la Regione si è espressa nel 2013; *Firenze Sud-Incisa Valdarno*: sono in corso le progettazioni esecutive del tratto Galleria di San Donato, sono iniziati i lavori del primo lotto tratto Nord, da Firenze Sud – Galleria di San Donato, è invece prevista entro la metà del 2017 l'aggiudicazione dei lavori del primo lotto tratto Sud.

Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento a 3 corsie dell'**Autostrada Firenze - Mare A11**, a seguito della conclusione nel maggio 2016 della procedura di VIA nazionale per la tratta Firenze - Pistoia, è stata adeguata da parte di Autostrade la progettazione definitiva e nel gennaio 2017 il Ministero ha attivato la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera.

Il Corridoio Tirrenico. SAT ha presentato nel 2016 i nuovi progetti definitivi degli interventi di risanamento della attuale viabilità "SS 1 Variante Aurelia" nel tratto San Pietro in Palazzi - Grosseto Sud (lotti 2, 3 e 5A), mentre per il tratto Grosseto Sud - Pescia Romana, per il quale è prevista la realizzazione dell'autostrada con pedaggiamento di tipo aperto ed esenzioni e agevolazioni tariffarie per i residenti, si è avviata nel gennaio 2017 la Conferenza dei servizi, con l'obiettivo di definire la soluzione progettuale condivisa e quindi avviare i primi cantieri nel 2018.

La SGC E78 Due Mari. Sulla tratta Siena-Grosseto, proseguono i lavori del maxilotto 5,6,7,8 con previsione di fine lavori per il 2017 (entro agosto prevista l'apertura del nuovo viadotto sul torrente Farma); sono stati finanziati con risorse ANAS per 272 mln i lotti 4 e 9 in corso di progettazione (approvato dal CIPE nel marzo 2017 il lotto 4), con previsione di appaltabilità per il 2017. Prosegue la progettazione del lotto 0, con previsione di inizio lavori nel 2018.

Il sistema tangenziale di Lucca. Nell'agosto 2016 è stato approvato dal CIPE il progetto preliminare di un primo stralcio di interventi prioritari per un costo di 84 mln (67 mln di risorse statali e 17 mln di risorse regionali, di cui 2 mln per la progettazione), mentre un secondo stralcio di interventi è stato finanziato nel dicembre 2016 con risorse statali per 136,5 mln, con l'obiettivo di portare avanti i due lotti in parallelo.

Il Raccordo Autostradale Siena-Firenze. Sono in corso da parte di ANAS interventi per la manutenzione straordinaria del raccordo, mentre ulteriori opere sono programmate o in corso di gara (per oltre 10 mln di risorse statali).

¹ Dati a cura del Settore Controllo strategico e di gestione, Direzione Programmazione e Bilancio, aggiornati al 28 febbraio 2017.

Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca. Sulla base degli impegni e dei tempi previsti nella specifica convenzione sottoscritta nell'aprile 2015 tra Regione e RFI prosegue l'attività per la realizzazione delle opere: sono in corso i lavori, avviati nel 2016, per il primo tratto da Pistoia a Montecatini (13 km), che porteranno alla funzionalità della linea raddoppiata per il 2019; è invece in corso la progettazione definitiva per il tratto da Montecatini Terme a Lucca (30 km), sulla base della quale si dovranno concludere le procedura di VIA e di localizzazione delle opere.

La realizzazione dell'opera è finanziata con importanti risorse regionali: 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 previsti nella finanziaria regionale 2015 che, sommati, consentono il raddoppio da Pistoia a Lucca.

La linea ferroviaria Empoli - Siena. È in fase di avvio lo studio di fattibilità e la successiva progettazione del raddoppio della tratta Empoli - Granaiolo e dell'elettrificazione dell'intera linea, interventi finanziati con 177 mln di risorse statali stanziate nel 2016.

L'Alta velocità ferroviaria. A seguito della nuova proposta trasmessa da RFI alla Regione nell'ottobre 2016 che prospettava soluzioni infrastrutturali per il Nodo AV di Firenze diverse da quelle in corso di realizzazione, la Regione ha lavorato, insieme agli Enti Locali coinvolti, ad un confronto tecnico approfondito con Ferrovie dello Stato e RFI, arrivando infine nell'aprile scorso ad un'idea progettuale condivisa. E' stata confermata la realizzazione del tunnel e della nuova stazione Foster secondo il progetto originario, prevedendo modifiche nelle aree esterne che porteranno ad una maggiore e più funzionale integrazione modale tra ferro, gomma e tramvia.

La viabilità di interesse regionale. Dal 1° gennaio 2016 la Regione ha affrontato il delicato passaggio derivante dall'acquisizione delle competenze in materia di viabilità regionale trasferite dalle Province a seguito del riordino istituzionale, portando avanti la progettazione delle opere e avviando le prime gare di appalto per la realizzazione degli interventi (per un totale di 7 gare per circa 15 milioni di euro), nel quadro della nuova normativa in materia di appalti pubblici. È stata riformata la normativa di settore e portata a termine la riorganizzazione degli uffici (con il trasferimento nel 2016 di oltre 50 unità di personale agli uffici regionali e con la costituzione di un ufficio espropri presso la Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale).

Al dicembre 2016 sono 48 le opere di viabilità regionale in corso: 29 rimaste alla competenza provinciale (per un costo di quasi 168 mln, di cui 146 regionali), per le quali la Regione trasferisce le risorse e persegue un costante monitoraggio, supportando gli uffici provinciali tramite avvalimento del personale trasferito; 19 di competenza regionale (per un costo totale di quasi 60 mln), a cui si aggiungono 34 interventi che necessitano di copertura finanziaria (per oltre 243 mln); 9 gli interventi ultimati nel corso del 2016 da parte delle Province.

Trasporto pubblico

La gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma. Nel marzo 2016 la procedura di gara si era conclusa con l'aggiudicazione definitiva della concessione ad Autolinee Toscane Spa, società del gruppo Ratp, a seguito della quale sono intervenuti contenziosi giurisdizionali. Successivamente alla sentenza del TAR pubblicata a fine ottobre, è stata annullata l'aggiudicazione definitiva, pur confermando la validità della procedura regionale; sono stati quindi riavviati a marzo 2017 i lavori della Commissione di gara, con una nuova aggiudicazione in via provvisoria a favore di Autolinee Toscane. La Regione

auspica una rapida conclusione della procedura in modo da pervenire alla stipula del contratto con il nuovo gestore in tempi ragionevolmente brevi.

Prosegue intanto, indipendentemente dalla gara, il programma di rinnovo del parco mezzi: è stato avviato nel 2017 un nuovo bando da oltre 8,7 mln (fondi nazionali) che consentirà il rinnovo di circa 80 bus del parco mezzi in servizio in Toscana. A ciò si aggiungeranno ulteriori risorse statali pari a 4,4 mln che consentiranno la sostituzione di ulteriori 40 bus circa. Si è chiuso inoltre nel 2016 il bando regionale da 38 mln a seguito del quale sono stati rinnovati 400 mezzi.

I servizi ferroviari regionali. Nel luglio 2016 è stato firmato il nuovo contratto di servizio con Trenitalia, valido fino al 2023, che prevede investimenti per quasi 300 mln. È inoltre in corso l'ipotesi di prolungare il contratto fino a 15 anni a fronte di un impegno di Trenitalia al rinnovo completo del materiale rotabile con investimenti per oltre 700 mln. Grazie al forte impegno regionale al rinnovo del parco rotabile ferroviario portato avanti in questi anni, già a fine 2017 saranno 63 i nuovi treni consegnati alla Regione dal 2013, con evidenti vantaggi in termini di qualità del servizio.

Sempre nel 2016 è stato firmato il nuovo Accordo Quadro con RFI per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria; l'Accordo, valido 5 anni e rinnovabile per altri 5, prevede un incremento potenziale della capacità di traffico sulla rete ferroviaria toscana di circa il 5% rispetto a quella attualmente utilizzata, passando dagli attuali 22,5 mln di treni chilometri anno a circa 23,6 mln di treni chilometri anno; il miglioramento della regolarità dei servizi e dei controlli, la definizione di un doppio tipo di traffico nell'area metropolitana, con servizio metropolitano e servizio veloce che si affiancano e si integrano con la rete tramviaria fiorentina.

Nel 2016 la puntualità media dei treni ha raggiunto il 94,4% (era il 90% nel 2013); sono diminuiti i treni soppressi; è cresciuto il numero dei cittadini che usano il treno per i loro spostamenti quotidiani, pari a circa 225.000 (+37,2% rispetto al 2010 e +5,6% rispetto al 2015).

Attività ispettiva sui servizi di TPL. Nel corso del 2016 sono state aggiornate le modalità ispettive al fine di rendere più efficace l'attività di controllo e quindi più efficiente il servizio di TPL. In totale sono state eseguite nel 2016 686 ispezioni che hanno avuto ad oggetto sia i servizi ferroviari che il servizio di trasporto su gomma.

Ferrovie minori. Nel 2016 si sono chiuse le attività relative al secondo bando con cui la Regione ha finanziato progetti locali volti a promuovere le ferrovie minori, mentre sono stati sottoscritti specifici Protocolli di Intesa per valorizzare da un lato la ferrovia porrettana, dall'altro la linea Asciano - Monte Antico. Ulteriori risorse potranno derivare da progetti comunitari.

La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano. Continua l'impegno della Regione a garanzia della continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano, sia attraverso il sostegno ai collegamenti aerei con l'aeroporto di Marina di Campo, sia attraverso la gestione del contratto di servizio marittimo.

Piattaforma logistica toscana I raccordi ferroviari del Porto di Livorno. Nel dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova linea ferroviaria elettrificata Livorno Darsena Toscana – Livorno Calambrone, direttamente collegata alla direttrice Tirrenica, completando così l'insieme delle opere relative ai raccordi ferroviari del Porto, dal costo complessivo di 40 mln, di cui 28 mln di fondi regionali ed europei. Le opere contribuiscono al riequilibrio modale tra la gomma ed il ferro per quanto concerne la movimentazione delle merci in arrivo ed in partenza dal porto, riducendo i tempi di movimentazione, con conseguente acquisizione di maggior

competitività da parte del trasporto merci su ferro.

Raccordi ferroviari tra Porto e Interporto di Livorno. E' in fase di conclusione la progettazione definitiva dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, finanziata con risorse regionali, opera che consente, insieme ai raccordi ferroviari del Porto già realizzati e ad ulteriori raccordi ferroviari programmati, un miglioramento sensibile dell'efficienza della movimentazione delle merci tra porto e interporto, riducendo i tempi ed i costi logistici.

La Darsena Europa nel Porto di Livorno. È in corso la gara avviata dall'Autorità Portuale di Livorno per l'individuazione del finanziatore privato chiamato alla progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase della Piattaforma Europa e all'esecuzione dei lavori di realizzazione, allestimento e gestione del terminal. L'opera, prevista dal nuovo Piano Regolatore Portuale costituisce un investimento strategico dal valore di oltre 866 mln, per il quale la Regione, in aggiunta ai finanziamenti previsti dall'Autorità Portuale e dallo Stato, ha destinato importanti risorse regionali (12,5 mln l'anno per 20 anni) per consentire all'Autorità Portuale livornese di contrarre un mutuo per realizzare l'opera (a copertura di una quota capitale pari a 200 mln più la quota interessi).

Il Porto di Piombino. Sono pressoché conclusi gli interventi infrastrutturali sul Porto oggetto dell'Accordo di Programma Quadro del 2013 (con risorse per 111 mln). Ulteriori risorse a sostegno degli investimenti a favore del Porto di Piombino previste dal nuovo PRP sono state stanziate dalla Regione con la finanziaria 2016 prevedendo un contributo straordinario a favore dell'Autorità Portuale Nazionale (3 mln l'anno per 20 anni) per la contrazione di un mutuo a copertura della quota capitale più gli interessi.

Il Porto di Marina di Carrara. Per la realizzazione delle opere di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara "Interfaccia porto-città" (dal costo di 35 mln) promosse dall'Autorità portuale con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli enti territoriali e con la popolazione, la Regione ha stanziato con la finanziaria 2016 risorse straordinarie (1 mln l'anno per 20 anni) a favore dell'Autorità portuale per la contrazione di un mutuo a copertura della quota capitale più gli interessi.

L'Autorità portuale regionale. Nel 2016 è stato approvato dall'Autorità Portuale Regionale il progetto esecutivo della banchina commerciale del Porto di Viareggio, dal costo di 2,6 mln, e nel maggio 2017 è stata aggiudicata la gara per l'appalto delle opere. A dicembre 2016 sono stati completati i lavori di dragaggio dell'avamporto e dell'imboccatura (dal costo di 1,2 mln), necessari per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, mentre a maggio 2017 sono stati completati i lavori dell'escavo del canale di collegamento tra la Darsena Europa e la Darsena Italia. Sono in fase di conclusione le progettazioni per le opere sugli altri porti di interesse regionale di Marina di Campo e Porto Santo Stefano.

Le vie navigabili. Nel 2016 sono state in parte ridisegnate le competenze in materia di navigazione sul canale Burlamacca, trasferite all'Autorità Portuale Regionale, e le competenze per il canale di Navicelli (con riferimento al tratto nel Comune di Livorno e alla gestione delle porte vinciane), trasferite dal Comune di Pisa alla Regione, che si avvarrà dell'Autorità Portuale Regionale per lo svolgimento delle attività di gestione delle porte vinciane stesse. Proseguono i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli, mentre sono stati avviati nel dicembre 2016 i lavori per la realizzazione della foce armata dello Scolmatore.

Il sistema aeroportuale toscano. Nel 2016 si è concluso il procedimento di VIA nazionale sul Masterplan 2014-2028 dell'aeroporto di Pisa, e, nel febbraio 2017, è stata conclusa dal Ministero la Conferenza di servizi per l'approvazione del Piano, su cui la Regione si è espressa positivamente nel gennaio 2017. È tuttora in fase di VIA di competenza nazionale il Masterplan 2014-2019 contenente il Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze.

Mobilità sostenibile e infomobilità

Il People Mover a Pisa. Un risultato importante per la mobilità urbana e regionale si è registrato a inizio 2017 con la messa in esercizio del People Mover, navetta elettrica a basso impatto ambientale di collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto. L'opera, insieme ai parcheggi scambiatori ad essa collegati, realizza un sistema intermodale con facili scambi tra aereo, Mover, treno e bus, contribuendo a velocizzare anche i collegamenti tra i due aeroporti di Pisa e Firenze. Si tratta di un investimento complessivo di 72 mln, in parte finanziato tramite fondi europei, in parte tramite Project financing.

Il sistema tramviario. Per il progetto di estensione del sistema tramviario a servizio dell'intera area metropolitana la Regione ha sottoscritto nel giugno 2016 un accordo con gli Enti locali interessati individuando quali prioritarie la realizzazione delle tratte Leopolda – Le Piagge (linea 4, circa 6 km) e Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino (estensione linea 2, circa 6 km), e stanziando 2,4 mln di risorse regionali per la progettazione preliminare della tratta Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino e per la tratta Le Piagge – Campi Bisenzio (estensione linea 4). Per queste ultime, è in corso da parte del Comune di Firenze la gara per l'affidamento della progettazione.

Con la nuova programmazione europea 2014-2020 approvata a fine 2016 sono stati inoltre destinati ulteriori 80 mln per le opere, in aggiunta ai fondi statali stanziati dal Decreto Sblocca Italia (100 mln) e dal Patto tra Governo e Città Metropolitana di Firenze del novembre 2016 (44 mln).

Proseguono intanto i lavori per il completamento del sistema tramviario fiorentino, in linea con la tempistica della Commissione Europea, con la messa in esercizio delle linee 2 e 3 prevista entro i primi mesi del 2018. La Regione monitora costantemente l'avanzamento dell'opera nell'ambito della Cabina di Regia costituita dall'Accordo di Programma del 2014 tra Regione e Comune.

La mobilità ciclabile e la mobilità urbana sostenibile. Con la nuova programmazione comunitaria (POR FESR 2014-2020) approvata nell'ottobre 2016 sono previsti importanti investimenti per promuovere la realizzazione di piste ciclabili, l'intermodalità e le modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano: 3 mln per il potenziamento del sistema ciclabile urbano attraverso uno specifico bando recentemente avviato, 4 mln per azioni integrate per la mobilità urbana, 5 mln per la realizzazione di interventi sulla Ciclopista dell'Arno.

Proseguono i lavori dei 6 progetti per piste ciclabili urbane finanziati dalla Regione con 2 mln attraverso il bando del 2014, mentre è in corso la progettazione della Ciclopista dell'Arno e l'avvio della realizzazione di alcune tratte (4 mln destinati dalla Regione per la realizzazione di 6 interventi prioritari e per la progettazione di altre 10 opere). Sono inoltre in corso interventi finalizzati alla realizzazione della Ciclopista Tirrenica, anche grazie a risorse comunitarie, e all'itinerario di interesse regionale Firenze-Bologna nell'ambito della Ciclovia Verona - Firenze, oggetto di finanziamento statale.

Utilizzo integrato bici-treno. Il progetto "In bici col treno" volto ad incentivare le due modalità di trasporto a basso impatto ambientale, ha prodotto risultati importanti: da un lato, attraverso un bando regionale, sono stati concessi oltre 340 bonus per l'acquisto di bici pieghevoli trasportabili in treno (oltre 400 le

domande presentate), dall'altro sono stati attivati da parte di Trenitalia a partire dal novembre 2015, due titoli di viaggio agevolati dedicati a chi viaggia in treno con bici a seguito.

Migliorare la sicurezza stradale. Nel dicembre 2016 è stato avviato un nuovo bando regionale con cui sono stati stanziati 3,5 mln a favore degli Enti Locali per interventi di messa in sicurezza delle strade regionali e locali: su 126 domande, sono stati selezionati 59 potenziali beneficiari. Proseguono intanto gli interventi finanziati con oltre 4 mln nel 2015 a seguito del precedente bando regionale. Dal 2004 ad oggi (senza considerare l'ultimo bando), sono 343 i progetti di sicurezza stradale finanziati, per oltre 49 mln di risorse regionali ed un investimento complessivo di circa 126 mln: di questi 125 interventi sono attualmente in corso, 194 ultimati.

L'infomobilità. Proseguono gli interventi per l'informazione in tempo reale ai cittadini sulla mobilità in Toscana, anche attraverso i vari strumenti messi a punto dalla Regione: il portale web "Muoversi in Toscana" (oltre 75.000 accessi nel 2016), il notiziario "Muoversi in Toscana info", con aggiornamenti ogni 30 minuti 7 giorni su 7, il numero verde regionale sul trasporto pubblico locale, la App per dispositivi mobili, il Travel planner per pianificare viaggi con i mezzi pubblici, il servizio di gestione delle news.

2. LA SITUAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI IN TOSCANA

2.1 LA CONGIUNTURA ECONOMICA E LA DOMANDA DI MOBILITÀ AGGREGATA

La domanda di mobilità (sia di passeggeri che di merci) è una domanda di tipo derivato che si trova a dipendere dalla dinamica economica, anche nel breve periodo. La forte incertezza riscontrata negli ultimi anni ha determinato un andamento eterogeneo e oscillatorio della domanda aggregata di trasporto, in tutte le sue diverse componenti (con l'eccezione forse della domanda di trasporto aereo, caratterizzata invece da tassi di crescita piuttosto costanti). L'analisi congiunturale della mobilità regionale non può pertanto non muovere da una breve ricognizione dell'andamento di alcuni tra i principali driver socio-economici: esportazioni, flussi turistici e mercato del lavoro.

Il sentiero di crescita dell'economia mondiale si è indebolito nel corso del 2016. In particolare, la dinamica del PIL delle economie avanzate, pur positiva, ha rallentato rispetto al 2015. Su tutti spicca il dato particolarmente negativo degli Stati Uniti, per i quali le ultime stime del Fondo Monetario Internazionale prevedono una crescita nell'anno in corso dell'1,6% (contro il 2,4% stimato ad aprile). Pur con una revisione al rialzo nelle ultime previsioni, anche l'Eurozona si caratterizza per decelerazione (consolidamento) della crescita rispetto al 2015, così come il Regno Unito. In questo contesto la domanda mondiale di beni ha mostrato un andamento per certi versi opposto a quello del 2015, con una buona crescita del contributo delle economie emergenti cui ha fatto da contraltare una meno vivace dinamica dei paesi più avanzati. A fronte del quadro internazionale sopra delineato, le esportazioni italiane a valori correnti nel 2016 sono rimaste invariate rispetto al primo semestre del 2015, mostrando un rallentamento della crescita rispetto alla brillante performance di inizio 2015 piuttosto generalizzato tra tutte le principali regioni esportatrici.

Sul fronte dei flussi turistici, il 2015 si è dimostrato decisamente positivo per la Toscana. Gli arrivi aumentano del 3,1%, consolidando il risultato dell'anno precedente (+2,9%), mentre le presenze aumentano del 2,9% più che raddoppiando la crescita del 2014. Un risultato ancora una volta migliore rispetto al dato complessivo della penisola, dove gli arrivi aumentano complessivamente del 2,7% e le presenze del 1,9%. Nel 2015 assistiamo dunque ad un nuovo record di presenze turistiche in Toscana: 44,8 milioni in strutture ufficiali, cui devono esserne aggiunte circa 40 milioni stimate da Irpet in alloggi non ufficiali e ulteriori 3,5 milioni in strutture ricettive inadempienti l'obbligo di comunicazione delle presenze: in tutto poco meno di 90 milioni. La dinamica regionale si inquadra in una congiuntura mondiale di crescita che per il terzo anno consecutivo risulta superiore (+4,4% gli arrivi di turisti internazionali) al trend di lungo termine (3,8%).

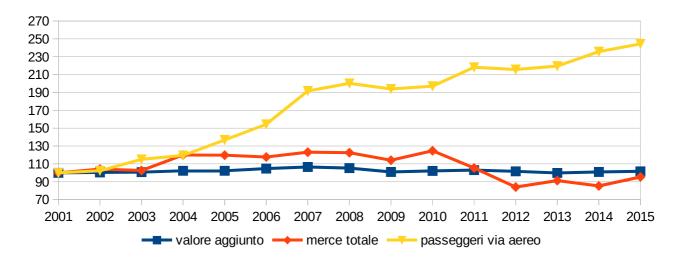
Nel III trimestre del 2016 rallenta il percorso di recupero occupazionale, che aveva distinto tutto il 2015 e che si era tradotto nel miglioramento dei principali indicatori del mercato del lavoro regionale. Su base annua si registra un aumento dell'occupazione: la variazione tendenziale (misurata sui primi tre trimestri) è in valore assoluto positiva e pari a 7,4mila occupati, che in termini percentuali corrisponde però ad un modesto incremento (+0,5 punti). Inoltre la crescita è interamente ascrivibile alla componente autonoma del lavoro (7mila su 7,4mila). Considerando che nei primi tre trimestri del 2014 si registravano 33mila dipendenti in più rispetto all'anno precedente e circa 43mila nel 2015, il risultato di questi primi nove mesi rappresenta una decelerazione delle dinamiche positive dei due anni precedenti. Il bilancio complessivo è quello di un mercato del lavoro in fase di normalizzazione, dopo la positiva accelerazione registrata nel 2015, grazie alla significativa decontribuzione triennale prevista, per il 2015, dalla legge di stabilità 190/2014.

A fronte di questo quadro congiunturale, la domanda di trasporto merci continua a mostrare un andamento oscillatorio fortemente connesso con la dinamica economica, e in particolar modo

con le esportazioni. Pur mostrando, a partire dal 2012, segnali di ripresa dopo il brusco calo segnato dal 2010, la quantità di merce movimentata sul territorio toscano stenta a trovare una linearità nella crescita, ed alterna anni con tassi positivi ad anni negativi. Il 2015 fa registrare un andamento decisamente positivo (+11,76%), ma resta da vedere come il parziale rallentamento economico registrato nel 2016 si rifletterà sui dati dell'anno successivo.

Sul versante del trasporto passeggeri, invece, la buona performance del settore del turismo coincide con un ulteriore incremento del traffico aereo in arrivo e in partenza dalla Toscana, che nei suoi scali ha movimentato complessivamente più di 7 milioni di passeggeri nel 2015 (+3.68% rispetto al 2014).

Domanda di trasporto e PIL in toscana, trend 2000-2014 (numeri indici, 2001=100)



Fonte dati:IRPET e ISTAT.

2.2 COMPETIZIONE PER IL MERCATO E CONCENTRAZIONE INDUSTRIALE NEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il settore dei servizi pubblici di interesse economico generale ha vissuto, nei decenni recenti, alla ricerca di un difficile equilibrio fra intervento pubblico e apertura al mercato. Qualora infatti i fallimenti e le imperfezioni del mercato non consentano di massimizzare la funzione di benessere collettiva, il decisore pubblico può cercare di intervenire regolamentando il settore o fornendo servizi in prima persona, con l'obiettivo di ottimizzare l'allocazione delle risorse disponibili e salvaguardare alcune prestazioni ritenute essenziali. Tuttavia, l'intervento pubblico nei settori di rilevanza economica ha sperimentato nel tempo modalità ed esiti eterogenei. Dopo una stagione caratterizzata da una forte spinta verso la privatizzazione, alla ricerca di una maggiore efficienza nella prestazione dei servizi, l'attenzione (in particolare negli orientamenti europei) si è spostata verso la salvaguardia dei livelli essenziali di servizio, dell'equilibrio e della coesione economica e sociale che il mercato non è in grado da sé di assicurare, cercando di conciliare questi obiettivi con la crescente difficoltà nel reperimento delle risorse pubbliche.

A livello nazionale, le istanze di riforma che avevano trovato esito nel testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale previsto dalla riforma Madia (che introduceva rilevanti novità sia nell'ambito generico dei SPL economici che in quello particolare del trasporto Pubblico Locale) hanno incontrato una battuta d'arresto nella sentenza n. 251 del Novembre 2016 della Corte costituzionale, che ha dichiarato l'illegittimità parziale della riforma sulla Pubblica Amministrazione, facendo riferimento in particolare all'attuazione attraverso i decreti legislativi. Il quadro di incertezza normativa nazionale non favorisce quindi neppure l'attuazione dei tentativi di riassetto a livello regionale.

La Toscana ha infatti avviato da tempo un articolato processo di riforma del settore, culminato con la procedura di gara per l'affidamento del servizio di un unico lotto coincidente con l'intero territorio regionale. Con l'aggiudicazione definitiva della concessione ad Autolinee Toscane Spa, società del gruppo RATP Dev, nel marzo 2016 è giunta a conclusione la procedura di gara, realizzando una tappa storica nel processo di riforma che costituisce un punto di riferimento riconosciuto sul panorama nazionale. A seguito dell'aggiudicazione definitiva, il secondo soggetto partecipante alla gara ha presentato ricorso al TAR Toscana per l'annullamento del provvedimento. Pur nell'incertezza sull'effettivo esito operativo della procedura concorsuale, meritano un rilievo particolare le previsioni contenute nel bando.

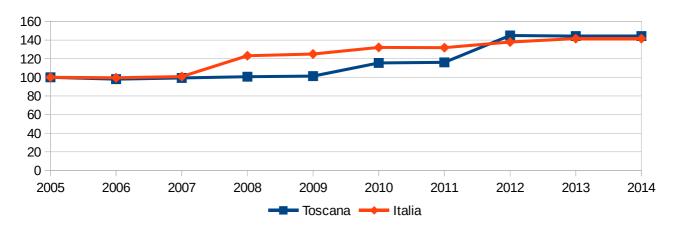
Nel corso degli 11 anni di contratto saranno sostituiti almeno 2100 autobus sui 2900 complessivi in servizio sul territorio regionale. Tali interventi vanno ad aggiungersi ai programmi di rinnovo conclusi (bando avviato nel 2013 con cui sono stati rinnovati circa 400 mezzi) e al nuovo bando avviato (circa 8,7 mln fondi statali, cui corrispondono circa 80 autobus, cui andranno ad aggiungersi ulteriori 4,4 mln già destinati dal CIPE, cui corrispondono circa 40 autobus); come risultato finale si avrà un totale di oltre 2500 autobus rinnovati, il che consentirà di far scendere l'età media del parco bus toscano da 12 a 7 anni già nel primo quinquennio. Sul piano delle tariffe la gara toscana prevede l'adeguamento delle tariffe tenendo conto dei principi della semplificazione, dell'applicazione dell'ISEE, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell'integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori. Il bando toscano prevede infatti il passaggio verso un solo biglietto di viaggio e tariffe omogenee su tutta la regione, con agevolazioni collegate alle fasce ISEE e tariffe mirate per particolari categorie di utenti (studenti, famiglie, turisti, etc.). Inoltre la possibilità di incrementare le tariffe oltre l'adequamento inflattivo è condizionata al raggiungimento di obiettivi di qualità predefiniti contrattualmente. Assume inoltre rilievo, come strumento di controllo dell'equilibrio economico del contratto e autocontrollo della gestione aziendale, la previsione di un Piano Economico Finanziario di riferimento fin dalla fase di gara, in cui si supporta e dimostra la congruità dell'offerta. Infine, il bando della gara unica regionale prevede diverse innovazioni sul fronte dell'attenzione alla qualità del servizio e sulla tutela dell'offerta, con previsioni abbastanza stringenti per quanto riguarda il sistema di infomobilità (sia nei confronti degli utenti che come strumento di controllo a disposizione delle amministrazioni) e l'introduzione di penali contrattuali in caso di non raggiungimento degli obiettivi di puntualità e affidabilità previsti dal contratto di concessione.

Nell'attesa dell'effettivo esito operativo della gara, è tuttavia già possibile individuare gli effetti che la previsione del bacino unico ha avuto sulla dinamica di aggregazione industriale dei soggetti gestori. Attualmente, infatti, lo svolgimento del servizio in ciascun lotto è affidato a un singolo gestore. In 10 dei 14 lotti i gestori assumono la forma di società consortili. Il risultato generale delle ultime gare (effettuate nel 2005) è stato quello di confermare gli operatori incumbent, i quali dovendo competere in un lotto più esteso dell'area precedentemente servita, si sono consorziati o in altri casi hanno preferito dare vita a società per azioni (come Toscana Mobilità) o a responsabilità limitata (come Autolinee Toscana Nord e Compagnia Toscana Trasporti Nord). Si può dire quindi che la struttura dei lotti abbia generato la struttura dei gestori: è questo un tema particolarmente attuale. Andando infatti ad analizzare la composizione societaria dei gestori, si nota come il processo di aggregazione delle aziende di trasporto abbia operato non solo tramite aggregazione tra gli operatori all'interno dei bacini, ma anche tra gli operatori di bacini diversi. Si possono individuare almeno quattro operatori principali presenti in diversi bacini, ovvero Busitalia-Sita nord, Compagnia Toscana Trasporti Nord, Toscana Mobilità e CAP Cooperativa: sono infatti gli stessi che hanno dato dato vita a MOBIT, società consortile che ha partecipato alla gara per l'affidamento del lotto unico.

Sul versante del contenimento dei costi di esercizio, nel confronto con il trend nazionale il sistema toscano evidenzia effettivamente una migliore dinamica dei costi, almeno fino agli anni recenti, dove pare riallinearsi al dato medio italiano. Inoltre, per tutto il periodo, il livello di costo per km di esercizio in Toscana rimane costantemente inferiore al dato nazionale (nel 2014, per il servizio urbano, 4.4 euro/km contro 5.4 euro di media italiana). Anche utilizzando la metrica

del costo per addetto, si rileva una situazione simile (35.4 mila euro per addetto contro 42.1 mila euro a livello nazionale nel 2014).





Fonte: Conto nazionale infrastrutture e trasporti, anni vari.

2.3 LA RETE DI TRASPORTO SOVRAREGIONALE E I NODI DI INTERCONNESSIONE

Se il sistema di trasporto pubblico garantisce equità nelle opportunità di accesso ai servizi sul territorio regionale, l'accessibilità verso l'esterno risulta invece un asset fondamentale per lo sviluppo del sistema socio-economico. Soprattutto per una regione come la Toscana, caratterizzata da una forte propensione alle esportazioni e da una storica vocazione turistica, l'accessibilità di lungo raggio garantita dagli hub in ingresso al sistema (porti, aeroporti, grandi stazioni ferroviarie) consente quello scambio continuo di persone, beni e servizi verso il resto del mondo che favorisce l'innovazione e la competitività regionale e assicura la piena espressione delle potenzialità di crescita del sistema.

Infatti, all'aumento dell'operatività del sistema aeroportuale e alla crescita dei flussi passeggeri si associa una maggiore apertura del sistema economico regionale verso i mercati internazionali di persone e servizi. L'accessibilità aerea passa, oltre che per l'aumento dei passeggeri trasportati, anche attraverso l'ampliamento delle destinazioni raggiungibili, una maggiore frequenza delle connessioni, una minore incertezza sui tempi di percorrenza. Tutto ciò contribuisce a facilitare le occasioni di contatto con l'esterno e moltiplica le possibilità di scambio e di innovazione. Inoltre, la connettività delle infrastrutture aeroportuali e la loro accessibilità via terra (in particolare, con servizi di trasporto collettivo) rappresenta un fattore fondamentale, data la rilevanza del trasporto aereo come anello di catene di trasporto intermodali complesse. La Toscana è una regione che mostra un livello di internazionalizzazione superiore alla media nazionale, caratterizzato in particolare da una forte propensione all'export. A differenza delle altre principali regioni esportatrici, più della metà delle esportazioni (in valore) si realizza al di fuori dei paesi europei. Il sistema economico regionale ha quindi necessità di soddisfare una domanda di mobilità anche di lungo raggio che trova nel trasporto aereo una componente di crescente importanza. Infatti la domanda di trasporto aereo in Europa è cresciuta costantemente nel decennio scorso e rappresenta oggi circa il 9% della scelta modale percorrenze del trasporto europeo².

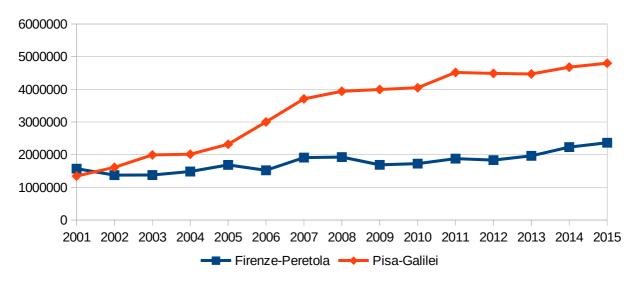
_

² Fonte:EUROSTAT.

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 2015 hanno movimentato complessivamente circa 7,2 milioni di passeggeri pari al 4,6% del totale nazionale. Dopo un periodo di crescita moderata, nell'ultimo triennio anche l'aeroporto di Firenze - Peretola è tornato a far registrare tassi decisamente positivi (nel 2015 +6%, a fronte di una media nazionale del +4.47%), mentre l'aeroporto di Pisa continua il suo ininterrotto trend di crescita dell'ultimo quindicennio, sebbene con un tasso annuo leggermente inferiore (+2.6% nel 2015).

Traffico passeggeri negli aeroporti di Pisa e Firenze (passeggeri trasportati)



Fonte: ENAC.

Sul fronte del trasporto marittimo, il sistema portuale e logistico italiano ha tutte le potenzialità per beneficiare dell'accresciuta centralità del bacino del Mediterraneo nella geografia dei flussi commerciali e turistici mondiali. Per quanto riguarda i primi, l'incremento dei traffici di merci provenienti dal Sud-Est asiatico (Cina, in primo luogo) e dal Nord-Africa ha generato una crescita generalizzata di domanda di trasporto marittimo, di cui l'Italia può beneficiare grazie alla sua localizzazione strategica, sia rispetto ai mercati di origine extra-europei che a quelli di destinazione europei (la cosiddetta "catchment area" europea). Tuttavia, proprio le opportunità che si sono determinate hanno innescato una forte competizione, nella quale riescono ad affermarsi solamente i sistemi che sono in grado di dare risposte di servizio concorrenziali e affidabili. Il sistema portuale italiano si trova dunque a operare in un contesto altamente competitivo in cui da un lato, sugli scali di transhipment (accesso delle grandi navi portacontainer e organizzazione di navi più piccole per la distribuzione nazionale) dell'Italia meridionale (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), pesa la concorrenza dei porti del Mediterraneo occidentale e orientale e lo sviluppo degli scali del Nord Africa; mentre, dall'altro lato, gli scali gateway (cioè di destinazione finale) del Tirreno settentrionale e dell'Alto Adriatico (da Savona a Livorno e da Ancona a Trieste) subiscono la competizione dei grandi porti del cosiddetto Northern Range (cioè quelli localizzati lungo la fascia costiera compresa tra Le Havre in Francia e Amburgo in Germania), dotati di servizi efficienti di collegamento ai grandi mercati di origine/destinazione dei carichi e ai corridoi di trasporto europei TEN-T. Per quanto riguarda i traffici passeggeri e la crocieristica, la domanda è prevalentemente turistica e caratterizzata da elevata stagionalità e da concentrazione in alcune aree. In particolare, il settore crocieristico si è

caratterizzato negli ultimi anni per tassi di crescita molto elevati per il settore nel complesso e per il Mediterraneo. A fronte degli scenari di crescita descritti, i porti italiani scontano limiti infrastrutturali e carenze nell'offerta di servizi pubblici e privati. In particolare nel settore delle merci pesano la ridotta profondità dei bacini e l'insufficiente lunghezza delle banchine a fronte di navi di dimensioni crescenti, la carenza di collegamenti efficaci con la rete stradale e ferroviaria, l'eccesso di burocrazia nella movimentazione delle merci (in media un iter di 19 giorni contro i 7 dei Paesi Bassi). Per il traffico passeggeri valgono le stesse carenze infrastrutturali e l'assenza di un'offerta turistica integrata.

Livorno è un porto multipurpose che nel panorama nazionale occupa un ruolo di assoluto rilievo soprattutto per quel che riguarda i traffici Ro-Ro (1° porto italiano), di "altre merci varie" (4° porto italiano) e, anche, di container (3° porto italiano, escludendo i porti che operano quasi esclusivamente come porti di transhipment). Nel segmento del trasporto delle merci su rotabili i porti dell'alto Tirreno in generale e della Toscana in particolare svolgono tradizionalmente una funzione molto rilevante, intercettando oltre un quarto del traffico totale registrato a livello nazionale. D'altro canto, i dati riferiti al 2013 indicano come Livorno sia il primo porto italiano in questo segmento di mercato, con una quota superiore al 13% del totale nazionale, mentre Genova si colloca al secondo posto, con una quota pari al 10% circa. Minore è la specializzazione nel comparto dei passeggeri, anche se Livorno ha un buon posizionamento nel settore del crocierismo.

Il porto di Livorno presenta fattori di criticità infrastrutturali comuni a tutto il sistema portuale italiano: infrastrutture sottodimensionate per profondità dei fondali, lunghezza delle banchine, disponibilità di spazi per la movimentazione; insufficienza dei raccordi infrastrutturali terra-mare, in particolare con la rete ferroviaria; eccessiva lunghezza e costosità delle pratiche amministrative e dei cosiddetti servizi dell'ultimo miglio (handling e manovra), sistema di governance parcellizzato, scarsa integrazione con il tessuto urbano e conflittualità con altre funzioni economiche. I recenti interventi nazionali e regionali rivolti al settore hanno cercato di superare i limiti descritti. A scala nazionale, la razionalizzazione delle autorità portuali (ridotte da 24 a 15: per la Toscana Carrara è stata accorpata a La Spezia, mentre Piombino, Portoferraio e Rio Marina sono stati uniti a Livorno) e la semplificazione delle procedure amministrative finalizzata a ridurre i tempi di sdoganamento, si sono affiancati alla pianificazione di investimenti sia sulle infrastrutture portuali che sui raccordi ferroviari. Gli investimenti sono stati potenziati con risorse regionali. Nello specifico del caso di Livorno, è stata prevista la realizzazione della Piattaforma Europa, un nuovo terminal destinato ad accogliere le grandi navi container, dotato di una superficie di 66 ettari, una profondità di 20 metri, due banchine di 1.100 metri e una di testata di 650, oltre all'accesso diretto alla linea ferroviaria (prima tranche di investimento pari oltre 800 milioni di euro, in parte di fonte pubblica, in parte da reperire tramite finanza privata). A ciò si aggiungono gli interventi, recentemente conclusi, dei raccordi ferroviari del Porto, mentre si prevede la realizzazione dello scavalco ferroviario di interconnessione tra porto e interporto di Guasticce, la riqualificazione delle aree industriali e il riconoscimento di zona franca doganale. L'obiettivo è fare del porto di Livorno il fulcro della piattaforma logistica costiera a servizio del corridoio comunitario mediterraneo, che mette in collegamento le coste spagnole con la regione balcanica, passando per Toscana e Marche. Importanti investimenti sono stati programmati anche sugli altri due porti toscani, in particolare su Piombino, su cui è stato realizzato l'escavo dei fondali fino a 20 metri e progettata la specializzazione nella rottamazione delle grandi navi, oltre che nel ruolo di piattaforma logistica a servizio delle aree industriali riconvertite.

Composizione dei traffici nei porti toscani e variazione 2014-2015 (valori percentuali)

•	Contenitori	Rinfusa Iiquida	Rinfusa solida	Ro ro	Altro carico	Var 2014-2015 (totale)
Livorno	25,78%	32,47%	3,06%	32,44%	6,25%	19,72%
Marina Di Carrara	0,07%	0,07%	60,10%	0,36%	39,39%	-11,62%
Piombino	0,00%	3,20%	22,32%	71,37%	3,10%	-20,81%

Fonte: ISTAT.

2.4 IMPATTO ECONOMICO ED OCCUPAZIONALE DEI PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

La caduta di investimenti che ha caratterizzato in modo drammatico l'intero paese (la differenza tra gli investimenti fatti e quelli che avremmo fatto se avessimo continuato nel trend - tutt'altro che esaltante - degli anni precedenti la crisi è di circa mille miliardi per l'Italia e 70 miliardi per la Toscana) ha sicuramente interessato anche le risorse destinate alla realizzazione di infrastrutture. Con questa perdita di stock di capitale la crescita potenziale del paese ed anche quella della regione si colloca su livelli particolarmente deboli (inferiore all'1% per l'Italia. leggermente superiore all'1% per la Toscana). Di qui la necessità di rilanciare gli investimenti: quelli privati e quelli pubblici. La Toscana è interessata da significativi interventi volti a potenziare e a ridefinire la rete delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio regionale. Il sistema infrastrutturale di cui la Toscana si è dotata nel corso degli anni 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 prospettiva di una (pur incerta) ripresa economica rende quanto mai impellente la necessità di adequare il sistema infrastrutturale alle sfide del futuro, tanto nella componente di accessibilità interna (il sistema stradale e ferroviario) quanto nella componente che garantisce i collegamenti con l'esterno (porti, aeroporti e grandi nodi di interscambio).

Di seguito sono riportati, in analogia con i precedenti monitoraggi, i principali interventi previsti in Toscana, raggruppati per tipologia di intervento (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale, fluviale, urbano) aggiornati anche alla luce della nuova programmazione nazionale (Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020), e di cui si dà conto, sulla base del costo complessivo dell'intervento, di quanto già realizzato e di quanto ancora da realizzare. Si tratta ovviamente di una selezione del complesso degli interventi previsti sul territorio, focalizzato per lo più sulle grandi opere, a cui tuttavia vanno aggiunti una serie di altri interventi, tra cui, per rilevanza economica, quelli di viabilità regionale (su cui si rinvia al par. 3.1.3 e all'Allegato 1 del documento).

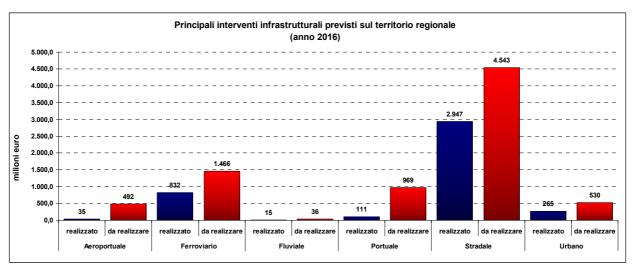
Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario (Importi in milioni di euro)

Intervento	Tipo	Realizzato	Da realizzare	Costo totale	Note
Variante di valico A1	Stradale	1.205	68	1.273	Monitoraggio al 31/12/2016.
Terza corsia A1	Stradale	1.142	1.160	2.302	Monitoraggio al 31/12/2016.
Terza corsia A11	Stradale		840	840	390 mln tratta Firenze-Pistoia e 450 mln tratta Pistoia-Montecatini
Tirrenica	Stradale	210	1.290	1.500	La diminuzione di costo è dovuta alla rivisitazione del progetto da parte di SAT in funzione a quanto disposto con protocollo del maggio 2015.
Grosseto - Fano	Stradale	390	818	1.208	Non considerati lotti già conclusi e in funzione – Monitoraggio al 31/12/2016.
Assi di Lucca	Stradale	-	270	270	136,50 mln da Fondo di sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture.
SS 67 Tosco- Romagnola: adeguamento S. Francesco	Stradale	-	75,23	75,23	50 mln da Fondo di sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture. In aggiunta alle risorse FSC, per la copertura del costo di 75,23 mln sono previsti 24,53 mln da Fondo Unico ANAS e 0,7 mln da Contratto di Programma ANAS.
SS1 - Variante in Comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Stradale	-	22,00	22,00	22 mln da Fondo di sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture.
Raddoppio PT-LU	Ferroviario	16	434	450	

Intervento	Tipo	Realizzato	Da realizzare	Costo totale	Note
Alta Velocità FI	Ferroviario	788	824	1.612	Monitoraggio al 31/12/2016.
Raccordi ferroviari Porto LI	Ferroviario	28	12	40	
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	-	19	19	Importi previsti da DGR 525/2015.
Raddoppio Empoli Granaiolo ed elettrificazione	Ferroviario	-	177	177	Linea Empoli Siena. Raddoppio Empoli Granaiolo ed elettrificazione – 85 mln Fondo di sviluppo e coesione (FSC) 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture oltre copertura con risorse da contratto di Programma (RFI).
Tramvia linee 2 e 3.1	Urbano	195	195	390	
Estensione del sistema tramviario	Urbano		327	327	
People Mover	Urbano	70	8	78	Costo comprensivo di IVA
Darsena Europa (Porto Livorno)	Portuale	-	866	866	Quadro finanziario APN 1/12/2015.
1° Stralcio PRP Piombino	Portuale	111	50	161	111 mln per "Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo PPR per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino" previsti da APQ sottoscritto nell'agosto 2013. Lavori pressocché completati (realizzazione pari a oltre il 99%, da comunicazione dell'Autorità Portuale del 20/09/2016) e ulteriori risorse previste con LR n. 82/2015 per opere di attuazione del PRP di Piombino da definire e pianificare temporalmente.
PRP Marina di Carrara - Interventi di Adeguamento Tecnico Funzionale	Portuale	-	17	17	Interventi di Adeguamento Tecnico Funzionale del porto concernenti opere di escavazione per approfondimento dei fondali.
PRP Marina di Carrara - Progetto waterfront	Portuale		36	36	Interventi per la realizzazione del Progetto waterfront di riqualificazione del porto di Marina di Carrara. La Regione Toscana concorre con contributi straordinari pari ad un importo di 1 mln per ciascuno degli anni dal 2018 al 2037(LR n. 67/2016).
Scolmatore d'Arno	Fluviale	15	36	51	Lavori per 15 mln in corso di realizzazione
Masterolan Peretola	Aeroportuale	-	334	334	Fonte: PSA 2014-2028: VIA statale, Programma temporale degli interventi – Elab. 37MP (procedimento attualmente in corso).
Masterplan Galilei	Aeroportuale	35	158	193	Attualmente in corso il procedimento di Intesa Stato – Regione sul Masterplan aeroportuale 2015-29. L'intervento di delocalizzazione delle abitazioni in via Cariola è proseguito in coerenza con accordo sottoscritto il 19/12/2013.
TOTALE	IDDET	4.205	8.035	12.240	

Fonte dati: Regione Toscana, IRPET.

Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario, per tipologia di intervento (Importi in milioni di euro)



Gli interventi considerati hanno un orizzonte temporale eterogeneo; alcuni si trovano 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). La certezza dei tempi e dell'effettiva realizzazione delle opere previste rappresenta un elemento importante nel determinare il successo della strategia complessiva sul versante del governo del territorio. 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.

Complessivamente gli interventi in tabella ammontano ad una spesa pari a circa 8 miliardi di euro nell'orizzonte temporale 2017-2030, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (56,5%), ferro-tramviario (24,8%) e portuale (12%).

Sul versante dell'occupazione, gli interventi attiveranno 80 mila unità di lavoro dipendenti e 57 mila unità di lavoro autonome, che corrisponde ad una media annua di circa 10.500 unità di lavoro.

Data però 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, in coerenza con la scansione temporale effettiva degli interventi.

Impatto dei grandi interventi infrastrutturali nel periodo 2017-2030 (Milioni di euro e Unità Lavoro Anno)

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferroviario + Urbano	Portuale + Fluviale	Aeroportuale	TOTALE	Tot/anno
PIL	3.602	2.671	613	315	7.090	545
Unità di lavoro dipendenti	41.303	29.064	6.791	4.411	80.444	6.188
Unità di lavoro autonome	28.898	19.815	4.659	5.303	57.410	4.416
Fonte dati: stime IRPET.						

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

Nei seguenti paragrafi (3.1, 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5) sono illustrati per ciascun obiettivo generale di Piano, i principali interventi realizzati in attuazione delle politiche del PRIIM, con riferimento al 2016 ed ai primi mesi del 2017, e 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 ciascun paragrafo dedicato ad un obiettivo generale di Piano:

- 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 gli indicatori di monitoraggio del Piano, che forniscono i dati relativi alle politiche realizzate ed in corso di realizzazione, ai principali risultati raggiunti, nonché al contesto di riferimento (con riferimento agli indicatori contenuti nel primo report, implementati per talune tematiche sulla base della disponibilità dei dati);
- sono riportate le **Delibere di Giunta** attraverso le quali si è data attuazione nel 2016 e nei primi mesi del 2017 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 2017.

3.1. OBIETTIVO GENERALE 1

REALIZZAZIONE DELLE GRANDI OPERE PER LA MOBILITÀ DI INTERESSE NAZIONALE E REGIONALE

Obiettivo generale 1: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni				
		1.1.1 Azioni di competenza regionale per l'attuazione delle intese con il Governo in materia di infrastrutture				
	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	1.1.2 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				
Realizzazione delle grandi opere per la	J	1.1.4 Adeguamento e messa in sicurezza Strada regionale di Grande Comunicazione FI - PI - LI				
mobilità di interesse nazionale e regionale	1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività	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				
	del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali	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				

Nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione del 2003, aggiornata a gennaio 2010 e integrata a giugno 2011, sono individuate le grandi opere infrastrutturali di interesse statale e regionale, per le quali l'interesse regionale è concorrente rispetto al preminente interesse nazionale. Tali opere sono approvate 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 talvolta contribuisce con propri finanziamenti.

Tra gli obiettivi strategici del PRIIM riveste quindi un carattere prioritario la realizzazione di opere su autostrade, strade di interesse statale e ferrovie per le quali si dà conto dello stato di avanzamento, tenendo presente che i tempi necessari per l'approvazione e per la realizzazione di tali tipologie di opere spesso richiedono intervalli di medio-lungo periodo.

Accanto a questi interventi, la Regione finanzia le opere relative alla viabilità regionale, per le quali a seguito del riordino istituzionale le competenze per la progettazione e realizzazione degli interventi sono state trasferite dalla Province alla Regione a far data dal 1° gennaio 2016.

3.1.1 AUTOSTRADE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

principali interventi che riguardano l'Autostrada del Sole A1 sono la realizzazione della Variante di Valico e l'adequamento a tre corsie del tratto fiorentino.

Il 23 dicembre 2015 è stato aperto il tratto che corre in direzione sud della Variante di Valico della A1. La Variante è adesso percorribile in tutta la sua estensione in entrambe le direzioni per una lunghezza di circa 21 km.

Per quanto riguarda i lavori fuori dall'asse autostradale, l'opera principale è la Bretella per Firenzuola (13,4 km) che collega il nuovo casello Firenzuola - Mugello in località Poggiolino inaugurato il 30 gennaio 2017, con l'abitato di Firenzuola, per la quale i primi tre lotti sono completati.

Resta in corso di progettazione la realizzazione

della Bretella di Firenzuola nel tratto di collegamento della SR 65 (bivio per Montecarelli) con l'abitato di Firenzuola tramite potenziamento e adeguamento della viabilità esistente. La Regione sta continuando a lavorare affinché si proceda alla presentazione del progetto definitivo in modo da poterlo portare in Conferenza dei servizi, e perché si trovi un accordo per quanto riguarda la gestione della viabilità complanare.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a 1273 milioni di euro di cui circa 1205 mln quelli realizzati.

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 2302 milioni di euro di cui circa 1142 mln per quelli realizzati. A giugno 2016 è stato approvato il progetto definitivo per gli interventi di adeguamento delle gallerie di lunghezza superiore a 500 metri previsti dal Piano sicurezza Gallerie.

Attualmente la terza corsia dell'autostrada A1 tratto Firenze Nord - Firenze Sud è tutta in esercizio; sono stati inoltre conclusi i lavori relativi ad alcune opere collaterali, come la



realizzazione del By pass Galluzzo e dello svincolo di Certosa Impruneta, anche con il raccordo autostradale di FI – SI, con apertura al traffico effettuata a maggio 2017. Inoltre la Società Autostrade per l'Italia si è impegnata a realizzare il parcheggio scambiatore di Scandicci, la cui apertura è prevista entro il primo semestre del 2017, e il parcheggio di Certosa sul quale si impegna a definire un programma la sua realizzazione.

condividendo con i comuni interessati, la soluzione progettuale e le modalità di gestione dello stesso.

Per quanto riguarda la tratta Barberino del Mugello-Firenze Nord (17,5 km) sono in corso i lavori; le opere saranno effettuate in coerenza al progetto di variante per la nuova galleria S.



Lucia che risulta già approvato. A novembre 2015 la Giunta ha espresso parere favorevole sul progetto definitivo Galleria Boscaccio.

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.

Il Ministero ha approvato il progetto esecutivo del lotto 1 (6,2 km) e sta valutando quello del lotto 2 (7,9 km). La conclusione dei lavori di tutto il tratto è ipotizzata per il 2018.

Per la tratta *Firenze Sud-Incisa Valdarno* (19 km), ad aprile 2016 la Giunta ha espresso parere favorevole sulla Variante S. Donato, l'opera più importante della tratta. È invece in corso la progettazione esecutiva del tratto Galleria San Donato-Incisa. A maggio si è svolta presso il Ministero la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo del Lotto 2 della Variante San Donato, mentre a giugno sono iniziati i lavori sul lotto 1, tratta nord esterna alla galleria San Donato. Per quanto riguarda il lotto 2 variante di San Donato la fine dell'aggiudicazione dei lavori è prevista nella prima metà del 2017 e si ipotizza la conclusione degli interventi entro il 2020.

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

Per quanto riguarda la progettazione e la realizzazione della rotatoria tra l'innesto del piazzale della stazione di Incisa Val d'Arno dell'autostrada e la SR 69 è in fase di sottoscrizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti la convenzione condivisa e già firmata da parte di Regione Toscana, Città metropolitana di Firenze e Società Autostrade per l'Italia nel mese di giugno.

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 sono ancora in corso le verifiche per la definizione del tracciato della Strada di Grande Comunicazione E/78 nella zona di Arezzo.



Per quanto riguarda **l'autostrada Firenze-Mare A11**, gli interventi di potenziamento riguardano l'allargamento a tre corsie nelle tratte *Firenze-Pistoia* e *Pistoia-Montecatini Terme*.

Per la tratta Firenze-Pistoia, con l'emissione del Decreto di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, il 20 maggio 2016 si è conclusa la procedura di VIA nazionale. Il progetto definitivo è stato adeguato alle prescrizioni ministeriali ed inviato ai Comuni per l'avvio

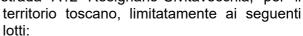
del procedimento degli espropri, al fine di consentire a tutti gli interessati di presentare le osservazioni con l'obiettivo di migliorare il progetto e superare eventuali criticità. Nel mese di settembre è stato quindi definito un cronoprogramma sui tempi necessari alla conclusione delle procedure amministrative, prevedendo circa un anno di tempo per l'effettuazione degli espropri delle aree. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel gennaio 2017, si è attivato per la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera. L'amministrazione regionale, nel febbraio, ha richiesto i pareri alle amministrazioni interessate, per quanto di competenza.

Il costo dell'investimento è ipotizzato in circa 390 milioni di Euro per la tratta Firenze – Pistoia (da aggiornare in relazione all'adeguamento alle prescrizioni) e in circa 450 milioni per la tratta Pistoia - Montecatini. Sono previsti tempi di esecuzione di 36 mesi dalla consegna dei lavori.

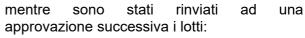
In relazione all'Adeguamento dello svincolo di Montecatini Terme dell'Autostrada A11, il progetto elaborato da Autostrade per l'Italia deve ottenere il nulla osta da parte della Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'impegno di Autostrade per l'Italia su tale opera è richiamato anche nel protocollo di intesa dell'agosto 2011.

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.

Con delibera CIPE n. 85 del 3 agosto 2012 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto definitivo dell'autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, per il



- 2 (S.Pietro in Palazzi-Scarlino),
- 3 (Scarlino-Grosseto Sud),
- 5A (Ansedonia-Pescia Romana),



- 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda),
- 5B (Fonteblanda-Ansedonia) e
- 7 (Bretella di Piombino).

A seguito del Protocollo d'Intesa firmato il 13 maggio 2015 tra le Regioni Toscana e Lazio, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture, Autostrade per l'Italia e SAT in cui è stato recepito il nuovo piano economico finanziario che assicura la copertura economico finanziaria dell'opera esclusivamente a carico del privato attraverso una leva tariffaria sostenibile, senza la necessità di contributo pubblico, SAT ha presentato i nuovi progetti definitivi sul lotto 5A di Capalbio (febbraio 2016) e sui Lotti 2-3 (luglio 2016).

Il nuovo progetto della Tirrenica prevede costi di circa 1,5 miliardi e nuovi tempi di realizzazione.

Il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale dei lotti 4 e 5B è oggetto della procedura di approvazione ex Legge obiettivo comprensiva della VIA. Per il lotto 7, la cosiddetta Bretella di Piombino, si dà conto nel par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

A settembre 2016 SAT ha inviato al Ministero e agli Enti locali le nuove ipotesi progettuali relative al tratto a sud di Grosseto.

Il 23 gennaio ed il 28 febbraio 2017 si sono svolte a Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le prime due riunioni della conferenza dei servizi dove la Regione ha depositato il parere preliminare. Nell'ambito della procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente avviata a dicembre 2016, la Regione ha chiesto ai comuni interessati di inviare osservazioni da utilizzare per l'espressione del parere di competenza regionale, oltre a promuovere numerosi incontri tra SAT e Comuni, al fine di contenere al minimo indispensabile l'impatto sul territorio. Attualmente sono in corso alcuni incontri per definire la soluzione progettuale condivisa e poter giungere alla chiusura della conferenza di servizi, di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché il CIPE si possa esprimere in merito.

Nel marzo 2017 SAT ha trasmesso la documentazione progettuale integrativa relativa alle modifiche apportate al progetto pubblicato nel dicembre 2016 e richieste dai Comuni interessati. La Regione Toscana si è attivata presso le Amministrazioni interessate per richiedere i pareri di competenza.

In sintesi, sono previsti due tratti:

- da Rosignano a Grosseto sud (circa 120 km): adeguamento e miglioramento della SS1 Aurelia
- da Grosseto sud al confine regionale (circa 50 km): variante autostradale con tre barriere (Grosseto sud, Fonteblanda, Capalbio): È stato scelto il sistema del pedaggio "aperto": si pagherà non in base al numero dei Km percorsi, ma con tariffe fisse da barriera a barriera, definite in base alla classe del veicolo. Il transito sarà gratuito per 5 anni per i veicoli di classe A dei residenti per tratte di massimo 20 km.

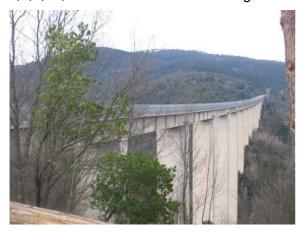
3.1.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

Il tratto toscano della **SGC E78 Due Mari** 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.

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 quasi 12 Km da Lanzo a Ornate per una spesa prevista di 233,7 mln. Entro il mese di agosto si dovrebbe aprire al traffico il nuovo viadotto sul torrente Farma; per tutto il tratto interessato dal maxi lotto la previsione di fine lavori è per la fine del 2017. Per i lotti 4 e 9, in corso di progettazione, sono previste risorse per 272,3 mln nel contratto di programma dell'ANAS; a maggio 2016 è stato confermato il finanziamento. Il lotto 4 è stato

approvato dal CIPE con prescrizioni nel marzo 2017; ANAS sta elaborando il progetto esecutivo che dovrà tener conto di tali prescrizioni; la

conclusione della progettazione è prevista per il mese di ottobre, con previsione di appalto entro fine anno. Per quanto riguarda il lotto 9 il progetto definitivo è stato adeguato alla normativa vigente; a breve verrà attivata la nuova procedura di approvazione per poter andare all'espressione del CIPE entro fine anno.

Nel tratto Siena-Bettolle sono aperti al transito già da tempo i lotti 1,2 e 3; per il lotto 0 Siena-Ruffolo (lunghezza circa 4 Km con presenza di 2 gallerie artificiali e 6 viadotti) prosegue la fase di progettazione per una spesa prevista dell'intervento pari a 113,6 mln, con previsione di inizio lavori nella prima metà del 2018.

Per gli interventi del *nodo di Arezzo* sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della progettazione del tratto Rigomagno-Nodo di Arezzo (S. Zeno) per una spesa prevista di 240 mln; è in corso la progettazione preliminare del 1 e 2 stralcio del Nodo di Arezzo per una spesa prevista di 432 mln; sono infine in esercizio i tratti tra Palazzo del Pero e Le Ville di Monterchi. Per i tratti Monte San Savino-S. Zeno-Santa Maria alle Grazie-Palazzo del Pero e il tratto tra le Ville di Monterchi e il confine regionale (Lotto 7) sono in corso valutazioni e confronti con i soggetti interessati per definire la soluzione definitiva.

Per quanto riguarda il tratto tra le Ville di Monterchi ed il Confine regionale (lotto 7) l'importo stimato necessario per la realizzazione è di circa 100 mln di euro.

Per completare il tratto toscano della E78 ANAS sta elaborando la progettazione delle tratte mancanti, nell'ottica del contenimento dei costi delle opere relative ai lotti da realizzare.

Il sistema tangenziale di Lucca rientra nell'ambito delle opere di "potenziamento e adeguamento delle strade statali di valico appenninico" tra la Toscana e l'Emilia Romagna. Ha la finalità principale di migliorare la circolazione viaria nell'area lucchese recuperando un adeguato livello di servizio sulla SS12 dell'Abetone e del Brennero che oggi attraversa l'area urbana della città di Lucca, mediante la realizzazione di una variante ad est della città finalizzata a migliorare i collegamenti nord-sud fra la viabilità di fondovalle del Serchio e la rete autostradale, i collegamenti est-ovest fra Altopascio e Capannori/Porcari e Lucca e l'accessibilità alla città di Lucca.

Il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono stati sviluppati da ANAS anche con le indicazioni fornite in sede dei lavori del tavolo tecnico tra Regione, provincia di Lucca e comuni interessati.

L'intervento è costituito da una rete stradale a due corsie dell'estensione complessiva di circa 30 Km, da realizzarsi sia con la costruzione di nuovi assi viari, sia con l'adeguamento di viabilità esistente. È suddivisa nei seguenti interventi ricadenti nel territorio dei comuni di Lucca, Capannori, Porcari e Altopascio:

- l'<u>Asse Nord-Sud</u>, di collegamento tra l'esistente ponte sul fiume Serchio in loc. Ponte a Moriano e la loc. Antraccoli del Comune Lucca;
- l'<u>Asse Ovest-Est</u>, di collegamento tra la loc. Antraccoli del Comune di Lucca ed il casello autostradale dell'A11 di Lucca Est;
- l'<u>Asse Est-Ovest</u>, di collegamento tra la loc. Antraccoli del Comune di Lucca ed il casello autostradale dell'A11 del Frizzone;
- l'<u>Adeguamento della SS 12</u>, di collegamento tra l'esistente ponte sul fiume Serchio in loc. Ponte a Moriano ed il nuovo ponte in progetto;
- sovrappasso ferroviario area ex scalo merci di Lucca e collegamento con viabilità esistente;
- viabilità di collegamento fra Carraia e casello A11 del Frizzone (adeguamento di via del Rogio) e collegamento con via di Sottomonte;
- collegamento tra il casello A11 del Frizzone e la Circonvallazione di Altopascio.

Per realizzare l'intero "sistema tangenziale di Lucca", è prevista una spesa di circa 270 mln.

Per l'approvazione dell'intero progetto, in data 25 febbraio 2013 è stata attivata da parte di ANAS la procedura per la localizzazione e valutazione di impatto ambientale del "Sistema Tangenziale di Lucca", su cui la Regione ha espresso parere favorevole nell'ottobre 2014.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso il proprio parere, obbligatorio ma non vincolante, in data 22 gennaio 2016, riconoscendo che il progetto preliminare debba essere rivisto, modificato e integrato nella fase della progettazione definitiva, sulla base delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nel parere stesso.

Ad agosto 2016 il CIPE ha approvato il primo stralcio del progetto preliminare del primo lotto degli assi viari per un costo previsto di 84 mln comprendente gli interventi prioritari per migliorare i collegamenti con la valle del Serchio e con il nuovo ospedale di Lucca. Si tratta di 67 mln di risorse statali e 17 regionali (di cui 2 mln per la progettazione già impegnati nel 2014). Ci sono quindi le condizioni per avviare l'iter realizzativo con la stipula della convenzione con ANAS per trasferire i 2 mln con cui realizzare le progettazioni definitiva e esecutiva, e poi la gara di affidamento.

Nel dicembre 2016 il CIPE ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 contenente anche il 2° stralcio degli interventi (collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'Autostrada A11 del Frizzone e di Lucca est) con un finanziamento di 136,5 milioni con l'obiettivo di portare comunque avanti i due lotti parallelamente.

Sul **Raccordo Autostradale Siena-Firenze**, in attesa di attuare quanto programmato nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana sottoscritta nel 2011, per l'adeguamento e la messa in sicurezza di tutto il raccordo autostradale, ANAS ha investito e sta investendo diverse risorse per la sua manutenzione straordinaria.

Sono in corso di esecuzione ulteriori interventi di manutenzione straordinaria in provincia di Siena (dal km. 0+000 al km. 23+250) che prevedono in entrambe le carreggiate stradali rifacimento della pavimentazione, allargamento della banchina laterale, risanamento ed impermeabilizzazione degli impalcati, sostituzione giunti e rifacimento dei cordoli, adeguamento delle barriere di sicurezza e delle barriere spartitraffico New jersey.

Sono in corso di gara lavori manutenzione straordinaria per un importo di circa 3,5 mln per il risanamento della sovrastruttura stradale con realizzazione di tappeto di usura drenante in tratti saltuari tra il km. 23+250 e il km 56+360 in entrambe le carreggiate.

Inoltre sono previsti (in relazione alle risorse disponibili nel contratto di programma di manutenzione straordinaria 2016) ulteriori interventi di realizzazione di un tappeto d'usura drenante in tratti saltuari per circa 5.3 mln.

Con un investimento di oltre 2 mln sono infine previsti interventi volti al miglioramento della sicurezza stradale (ripristino giunti di dilatazione, istallazione di telecamere e pannelli a messaggio variabile).

A luglio 2015 la Giunta ha approvato il testo di un protocollo d'intesa, tra la Regione Toscana e tutti gli enti interessati, per la classificazione a strada statale della **"Declassata" di Prato** nel primo tratto della Mezzana Perfetti Ricasoli. Si tratta di un 'opera ritenuta essenziale per lo sviluppo dell'interporto di Gonfienti e delle attività economiche dell'area metropolitana.

3.1.3 STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- azioni PRIIM: 1.1.3, 1.1.4 -

3.1.3.1 Progettazione e realizzazione di interventi di competenza regionale

Nel 2016 la Regione ha dovuto affrontare il delicato passaggio derivante dall'acquisizione delle competenze in materia di viabilità regionale trasferite dalle Province a seguito del riordino delle competenze di Regione ed Enti locali realizzato con L.56/2014 (Legge Del Rio). A partire dal 1° gennaio 2016, la Regione è stata chiamata a portare avanti una serie di interventi di progettazione sulle strade regionali da un lato e dall'altro ad avviare, a conclusione della progettazione, le procedure di appalto per la realizzazione delle opere, previo inserimento nella programmazione regionale dei Lavori Pubblici come prevede il D.Lgs. 50/2016 in materia di contratti pubblici.

Il trasferimento delle funzioni di progettazione e costruzione delle opere dalle Province alla Regione ha comportato una riorganizzazione degli uffici regionali, con la costituzione di nuovi Settori specifici per i vari ambiti territoriali interessati, operanti in tutte le Province. La riorganizzazione ha interessato oltre 50 unità di personale in servizio presso gli uffici provinciali al 31 dicembre 2015, che sono state trasferite presso gli uffici regionali nel gennaio 2016. La messa a regime del modello organizzativo si è successivamente aggiornata e consolidata nel corso del 2016 al fine di costituire una struttura sempre più integrata.

Il riordino delle competenze regionali in materia di strade ha comportato anche la revisione della normativa regionale vigente in materia, in particolare della LR 88/98, revisione approvata in Consiglio nel febbraio 2016 (LR 18/2016); è inoltre stato aggiornato il Regolamento regionale vigente in materia di viabilità (DPGR 62/R/2016).

In coerenza con la riforma della LR 22/2015 è stato inoltre necessario procedere a modificare la normativa regionale in materia di espropri prevedendo che la Regione, per la realizzazione delle opere ed interventi che rientrano nella propria competenza, possa esercitare le funzioni di autorità espropriante con la nuova LR 47 del 1 agosto 2016. Si è provveduto di conseguenza a

costituire un ufficio espropri presso la Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale per le competenze in materia di viabilità regionale.

Nel 2016 sono state avviate da parte degli uffici regionali, contestualmente all'approvazione dei progetti esecutivi, le prime procedure di **gara di appalto per i lavori** di realizzazione di 4 interventi per un totale di circa 10 milioni di euro, relativi a:

- rifacimento rampa della SGC FI-PI-LI in località Svincolo via Quaglierini nel Comune di Livorno, per un importo di 3,3 milioni;
- adeguamento dell'intersezione tra la SRT 445 e la SP 57 in località Piano di Coreglia, in Comune di Coreglia Antelminelli (LU), per un importo di circa 600 mila euro;
- variante in riva destra d'Arno, lotto 1 della SR 69 di Valdarno (FI), per un importo di quasi 4 milioni;
- interventi di risanamento acustico nelle province di Lucca e Pisa, per un importo di oltre 2 milioni.

Si tratta di un risultato importante tenuto conto anche dell'evoluzione della normativa in materia di appalti pubblici.

In particolare, ad aprile 2016 sono state avviate le procedure di gara per la realizzazione degli interventi di risanamento acustico tramite sostituzione della pavimentazione stradale con asfalti antirumore nelle Province di Lucca e Pisa. Tra questi ricordiamo quelli sulla SR 12 "del Brennero" in località San Giuliano Terme e sulla SR 439 "Sarzanese Valdera" in località Capezzano e Massarosa. Nel 2017 saranno appaltati ulteriori lavori di risanamento acustico sulla viabilità di interesse regionale.

Sono quindi state sono stati invece avviate le gare per gli altri tre interventi. Il primo relativo al ripristino della rampa della FI-PI-LI in corrispondenza dell'antifosso delle acque chiare in località Svincolo via Quaglierini nel Comune di Livorno, a seguito di una frana. L'intervento è stato finanziato per quasi 2,4 milioni di euro dalla Regione Toscana e per 1 milione dalla Provincia di Livorno. Si prevede l'avvio dei lavori nel 2017 e la conclusione entro la fine del 2018.

Il secondo intervento riguarda il miglioramento dell'intersezione tra la SR 445 "della Garfagnana" e la SP 57 "della Passerella di Ponte all'Ania", in relazione alla sua scarsa funzionalità rispetto ai flussi veicolari esistenti, in località "Piano di Coreglia", nel Comune di Coreglia Antelminelli (LU).

La riorganizzazione dell'intersezione si pone l'obiettivo di migliorare la manovra di ingresso sulla SR per chi proviene dalla SP, manovra attualmente poco fluida per le caratteristiche geometriche dell'intersezione. Si prevede l'avvio dei lavori nel 2017 per la durata di circa un anno.

Altro intervento avviato a gara ha interessato la realizzazione del lotto 1 della variante in riva destra d'Arno alla SR 69 di Valdarno, nella Provincia di Firenze, dalla località Ciliegi (Reggello) fino al Confine con la Provincia di Arezzo, per una lunghezza totale di 9,5 km. L'opera consentirà di fluidificare il traffico, migliorare la sicurezza e adeguare la viabilità agli attuali standard di costruzione delle strade. Il tracciato attraversa vari centri abitati e questo, assieme alla vicinanza all'autostrada, ha comportato un notevole sforzo progettuale nel corso del 2016. L'avvio dei lavori è previsto nel corso del 2017 per la durata di circa un anno. Proseguono intanto le progettazioni degli altri lotti.

Ad aprile 2017 sono stati approvati i progetti esecutivi ed indette le gare d'appalto per i seguenti interventi:

- SR 70 della Consuma "Miglioramento della sicurezza in Comune di Pelago", per un importo di 1,55 mln euro;
- SR 206 "Miglioramento dell'intersezione tra la SR 206 Pisano-Livornese e la SP 21 Piano della Tora, nei comuni di Collesalvetti (LI) e Fauglia (PI)", per oltre 1,4 mln euro;
- Realizzazione di asfalti fonoassorbenti o a bassa emissività 5° e 6° stralcio del piano di contenimento ed abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000 delle strade regionali, per oltre 1 mln di euro; gli interventi sono localizzati lungo la SR 65, in località La Lastra, Comune di

Firenze, la SR 439, nei centri abitati di Cascine di Buti e Pian del Quercione (Massarosa), la SR 436 nel centro abitato di Pieve a Nievole e la SR 302, nel centro abitato di Marradi.

Per quanto riguarda la **progettazione delle opere**, allo stato attuale proseguono o sono in corso di avvio le progettazioni da parte degli uffici regionali per gli interventi relativi a:

- SR 71 Umbro casentinese Romagnola: variante a S. Mama 2° lotto (AR),
- SR 69 del Valdarno (FI): completamento variante in riva destra d'Arno,
- SR 69 del Valdarno (AR): Bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno,
- SR 2 Cassia: nuovo viadotto sul Fiume Paglia,
- SR 2 Cassia: nuovo ponte a Buonconvento (SI),
- SR 206 Livornese: rotatoria con la SP 21 in località Torretta (LI),
- SGC FIPILI: adeguamento e messa in sicurezza del tratto Ginestra Montelupo (FI),
- nuovo ponte sul Fiume Arno (FI) e viabilità di collegamento.

A novembre 2016 si è conclusa la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo dei lavori per la realizzazione della variante di S. Mama 2 alla SR 71 tra Calenzano e S. Mama. Nel febbraio 2017, concluso il procedimento, a cura del Comune di Subbiano, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, è stato approvato il progetto definitivo e dichiarata la pubblica utilità.

Saranno completate nel corso del 2017 le progettazioni esecutive dei lotti 4 e 5 della variante alla SR 69, nonché dell'intervento di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078 - 2° stralcio, in Provincia di Firenze.

È invece stata avviata la progettazione preliminare per la realizzazione della Bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno in provincia di Arezzo.



In relazione all'intervento sul fiume Paglia al Km 152+650 della SR 2 "Cassia", è in corso la progettazione preliminare per la realizzazione di un nuovo viadotto in sostituzione di quello danneggiato a seguito della piena avvenuta nell'ottobre 2014. Il nuovo viadotto sarà costruito in attraversamento del fiume stesso in una nuova posizione più a nord rispetto al ponte danneggiato. Il costo complessivo dell'intervento ammonta a circa 7,2 milioni di euro.

Sempre sulla Cassia, saranno avviate inoltre nel corso del 2017 anche la progettazione preliminare e definitiva

del nuovo ponte a Buonconvento in provincia di Siena.

Sulla SGC FIPILI è in fase di ultimazione la progettazione esecutiva degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza del lotto 2 (1° stralcio) nel tratto Ginestra – Montelupo (km 15+180 - km 22+078) in Provincia di Firenze per un costo di 6,4 mln di euro.

Per quanto riguarda la nuova viabilità di collegamento Lastra a Signa – Signa, comprensiva del nuovo ponte sul Fiume Arno (FI) a dicembre 2016 la Regione ha ultimato con proprie risorse il progetto di fattibilità tecnico economica ed è stata indetta nel gennaio 2017 la Conferenza di Servizi Istruttoria. Tale intervento, dal costo complessivo di 70 milioni, concorre a migliorare la mobilità collettiva della Piana fiorentina, riducendo l'inquinamento atmosferico dell'area.

Compatibilmente con le risorse che potranno rendersi disponibili in corso d'anno potranno essere attivati ulteriori interventi al momento previsti a livello programmatico.

3.1.3.2 Completamento degli interventi di competenza delle Province

Per gli interventi sulle strade regionali con competenza attuativa rimasta alle Province la Regione trasferisce le risorse finanziarie attraverso delibere di attuazione del PRIIM, tenuto

conto dei vincoli delle risorse di investimento, al fine di proseguire e completare gli interventi programmati.

A garanzia della continuità delle azioni sulle strade regionali, la Regione sta supportando gli uffici provinciali, tramite l'avvalimento gratuito del personale trasferito alla Regione, previsto dalla LR 22/2015, nel completare i procedimenti avviati rimasti nella competenza provinciale.

Di seguito si segnalano alcuni tra gli interventi più rilevanti, anche dal punto di vista delle risorse, con riferimento al 2016; tra questi ricordiamo quelli commissariati dalla Regione Toscana, per un importo totale di quasi 50 mln, ossia:

- SR 429 di Val d'Elsa: completamento della Variante Empoli-Castelfiorentino,
- SR 2 Cassia: da Isola d'Arbia a Monteroni d'Arbia (tronco 2).

Per quanto riguarda la **SR 2 Cassia**, a gennaio 2016 la Provincia di Siena ha riconsegnato i lavori per il completamento e il collaudo delle lavorazioni relative al primo appalto per la Variante Monteroni-Monsindoli; nel maggio 2015 è stato nominato il Commissario regionale per la realizzazione dei lavori relativi al tronco 2, da Isola d'Arbia a Monteroni d'Arbia.

In merito alla realizzazione del bypass sul fiume Paglia, in corrispondenza del Ponte dissestato nel Comune di Abbadia S. Salvadore, sono stati stanziati complessivamente dalla Regione 1,55 mln; nel maggio 2017 sono stati conclusi i lavori ed è stata riaperta al traffico la SR 2. È stato inoltre ultimato da parte della Provincia di Siena nel dicembre 2016 un monitoraggio sullo stato di salute degli altri viadotti lungo la Cassia, attività resa possibile da uno stanziamento regionale di 150 mila euro.

Le risorse regionali attualmente disponibili per l'intervento di completamento della **SR 429 di Val d'Elsa** tratto Empoli-Castelfiorentino (lotti 4,5 e 6) ammontano a circa 15,4 milioni di euro, di cui circa 11,4 a carico della Regione. I cantieri sono partiti a settembre 2015. Tra gennaio e febbraio 2016, sono stati aggiudicati i lavori di completamento dell'attraversamento del Rio

Stella e la realizzazione delle cabine elettriche per l'illuminazione delle gallerie del VI lotto e i lavori di completamento della complanare di Brusciana. Ad aprile 2016 l'ufficio del Commissario ha avviato la progettazione delle opere di completamento dei lotti 4 e 5.

A luglio è stata ultimata e aperta al traffico la 'Complanare di Brusciana', opera complementare alla realizzazione della nuova SRT 429, situata nel territorio del Comune di Empoli. Si tratta di una strada a due corsie, con una carreggiata di 8 metri di larghezza per la lunghezza complessiva di circa 1 km.



Contemporaneamente si è concluso l'iter per aggiudicazione provvisoria avviata ad aprile 2016 dei lavori per il completamento del VI Lotto da Molin Nuovo allo svincolo di Empoli Centro della SGC FI-PI-LI e a settembre sono partiti i lavori la cui conclusione è prevista per giugno 2017.



Nello stesso mese di luglio si sono conclusi anche i lavori per l'ingresso alla variante alla SR 429 dallo svincolo di Empoli Centro della FI-PI-LI.

Nel mese di ottobre sono stati assegnati anche i primi lavori di completamento delle opere del V lotto con particolare riferimento al completamento delle rampe dei tre cavalcavia lungo la via Sanminiatese, necessari per consentire l'accesso alle abitazioni ed evitare l'attraversamento del cantiere. Nel mese di dicembre sono stati approvati i progetti esecutivi di ulteriori interventi

propedeutici al completamento del V lotto,il cui progetto è in via di conclusione.

Sempre per quanto riguarda la SR 429, tratto in Provincia di Siena, sono in via di ultimazione i lavori relativi al viadotto Zambra (opera del costo di circa 9 mln di euro), che si concluderanno nell'estate 2017.

Nell'ambito della **SR 69 di Val d'Arno** nel mese di novembre è stato aperto al traffico il terzo lotto aretino della Variante in riva destra d'Arno, tra le località Acquaviva e Le Fornaci (San Giovanni Valdarno), sulla stessa infrastruttura in cui nel 2014 è stato inaugurato il Ponte 'Leonardo Da Vinci' (lotto 1) e nel 2015 il tratto di 1,3 km tra il Casello autostradale e Acquaviva (Lotto 2).

Proseguono i lavori per la Variante alla **SR 445 della Garfagnana** in località Santa Chiara in Provincia di Massa Carrara per un costo di 27,2 mln di cui 23,7 mln regionali, la cui ultimazione è prevista ad agosto 2017.

Sono in fase di ultimazione inoltre i lavori sulla **SR 325 di Val di Setta e Val di Bisenzio** in provincia di Prato nel tratto Vaiano Vernio per un importo complessivo di 21,5 mln di cui 20,8 mln regionali.

Il 20 luglio 2016 è stata inaugurata l'apertura per la nuova **variante della SRT 206** in località Crocino. L'arteria stradale, che permette la separazione delle diverse categorie di traffico, libererà finalmente dai mezzi pesanti la frazione nel Comune di Collesalvetti contribuendo a migliorare la sicurezza e la qualità della circolazione. La variante ha uno sviluppo complessivo



1600 metri. Inizia а nord corrispondenza del km 24+600 dell'attuale tracciato della SRT 206, l'importante arteria extraurbana collegamento di all'Autostrada A12 Genova-Rosignano e tra diverse aree della provincia pisana con i comuni di Collesalvetti, Rosignano e la stessa città di Livorno. Attraversa quindi alcuni terreni agricoli е si immette nuovamente nel percorso attuale all'altezza del km 23+100. Il costo totale è stato pari a

8,4 milioni di euro di cui 7,5 di risorse regionali e quasi 1 milione di risorse provinciali.

Ad aprile 2017 sono stati avviati i cantieri per la realizzazione della **variante alla SRT 222 'Chiantigiana', a Grassina**, nel comune di Bagno a Ripoli. Per l'intervento la Regione ha investito oltre 17 milioni di euro, su un valore complessivo di circa 26 milioni.

Tra le strade di interesse regionale una funzione di rilevo è svolta dalla **SGC FI-PI-LI**, per la quale, in attuazione della DCR n. 88/2013, sono previsti approfondimenti su un possibile pedaggiamento selettivo. Da febbraio 2016 sono in corso le attività di monitoraggio e registrazione dei dati sul traffico. Sono in fase di completamento avanzato gli studi comprese le verifiche relative alle prime simulazioni di traffico sul periodo estivo.

Attualmente è in corso la definizione di un accordo per la gestione della SGC FIPILI con le Province attraverso la revisione della convenzione ad oggi vigente per la delega alla Città Metropolitana delle funzioni di gestione, basata sul riequilibrio dei proventi da sanzioni amministrative per la violazione dei limiti di velocità rilevate tramite autovelox.

Nell'ambito degli interventi di **sicurezza stradale** di cui si dà conto nel paragrafo 3.3.4 "Sicurezza stradale" in riferimento all'obiettivo 3 del PRIIM, si ricorda in particolare l'Accordo di Programma firmato a dicembre 2016 in cui la Regione ha stanziato 1,5 milioni di euro per l'intervento di messa in sicurezza di un tratto pericoloso della **SR 68 di Val di Cecina** denominato "curva della morte" nel Comune di Volterra. Il Comune ha compartecipato stanziando 300mila euro ed ha assunto la funzione di soggetto attuatore.

Nel complesso quindi, in merito al sistema della viabilità di interesse regionale, la Regione , contestualmente all'attuazione diretta degli interventi, continuerà la propria azione di impulso e coordinamento per il completamento, nei tempi previsti, degli interventi in corso sulle strade regionali da parte delle Province e della Città Metropolitana di Firenze. Dal 2001 sono stati impegnati circa 806 mln e liquidati 863 mln; 172 gli interventi completati, mentre risultano in corso e con gara avviata di competenza delle Province 29 interventi, ulteriori 21 interventi sono stati trasferiti alla competenza regionale.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo di tutti gli interventi, sul territorio di ciascuna Provincia, aggiornato al dicembre 2016, distinguendo tra interventi il cui completamento rimane di competenza provinciale e interventi la cui competenza attuativa è divenuta regionale, a seguito dell'entrata in vigore della LR 22/2015. Il dettaglio per singolo intervento dello stato di attuazione fisico e finanziario è riportato nelle tabelle di cui all'Allegato 1 "Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale". La tabella riporta inoltre gli ulteriori interventi programmati che potrebbero essere attivati previa copertura finanziaria (per i quali al momento è presente la stima del costo dell'opera).

Interventi di viabilità regionale e risanamento acustico

interventi di viabilità regionale e risanamento acustico								
	INTERVENTI DI COMPETENZA DELLE PROVINCE			INTERVENTI DI COMPETENZA DELLA REGIONE				
Provincia	Interventi	in corso e con	gara avviata	Interventi con progettazione o lavori in corso **			Ulteriori interventi programmati	
	Numero	Risorse regionali (€ *1.000)	Costo complessivo (€ *1.000)	Numero	Risorse regionali (€ *1.000)	Costo complessivo (€ *1.000)	Numero	Costo Complessivo (€ *1.000)
AREZZO	5	7.464	8.823	1	4.980	4.980	3	19.048
FIRENZE (CMF)	6	36.468	49.688	6	46.428	46.428	7	114.023
GROSSETO	2	3.012	3.012	3	1.000	1.000	2	10.640
LIVORNO	1	3.969	3.969	2	3.795	4.820	4	4.560
LUCCA	2	1.685	2.685	4	1.984	2.064	4	22.760
MASSA CARRARA	1	23.755	27.265	0	0	0	1	4.200
PISA	0	0	0	1	127	127	3	23.257
PISTOIA	0	0	0	0	0	0	5	8.407
PRATO	6	24.641	27.370	1	282	282	1	2.700
SIENA	6	45.202	45.202	1	250	250	4	34.116
TOTALE	29	146.196	168.014	19	58.847	59.952	34	243.711

^{**} Sono conteggiati in tabella tra gli "interventi con progettazione o lavori in corso" anche i due interventi di risanamento acustico ultimati alla data del 31/12/2016 per un importo complessivo di € 625.000,00 (Vedi Allegato 1).

3.1.3.3 Interventi sulla viabilità locale integrata con la viabilità regionale

La programmazione degli interventi sulla viabilità di interesse regionale è implementata inoltre da **interventi strategici di integrazione con la viabilità locale**, con particolare riferimento a:

- adeguamento della viabilità regionale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio.
- nuovo ponte sul fiume Serchio (LU).

Con la LR 67/2016 (collegato stabilità 2016) sono stati stanziati dalla Regione 1,14 milioni di euro per la progettazione degli interventi di miglioramento e potenziamento della viabilità regionale e della sicurezza stradale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio (costo complessivo pari a circa 19 mln di cui 14 da coprire con risorse regionali) e 250 mila euro

a favore della Provincia di Lucca per la progettazione del nuovo ponte sul fiume Serchio (costo complessivo di circa 15 milioni).

A dicembre 2016 è stato firmato l'Accordo con la provincia di Lucca per la progettazione esecutiva del nuovo ponte sul Fiume Serchio in Comune di Lucca.

In relazione agli interventi nel Comune di Signa, il 2 dicembre 2016 è stato firmato l'Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione di un lotto funzionale di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nel Comune di Signa. In particolare, l'accordo è relativo al completamento della circonvallazione del capoluogo, 3° lotto 1° stralcio, da via Amendola a Via del Metolo". La progettazione e realizzazione dell'opera prevede un costo complessivo di 1 milione e 130mila euro, di cui 900mila di risorse regionali stanziate con la LR 67/2016 e una compartecipazione del Comune pari al 20% (230mila euro).

Il 7 marzo 2017 è stato sottoscritto l'accordo tra Regione e Comune di Campi Bisenzio per la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento denominato "Prolungamento della Circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle", per la quale la Regione ha stanziato 120.000 euro con LR 67/2016, e dell'Accordo tra Regione e Comune di Lastra a Signa per la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento complessivo denominato "Viabilità comunale con funzioni di integrazione con la viabilità regionale in Comune di Lastra a Signa", per la quale la Regione ha stanziato € 120.000 con LR 67/2016.

Quale ulteriore intervento che concorre a migliorare la mobilità collettiva della Piana fiorentina, riducendo l'inquinamento atmosferico dell'area, è prevista la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arno tra Signa e Lastra a Signa e relativi collegamenti viari tra lo svincolo della SGC FI-PI-LI a Lastra a Signa e la località Indicatore (intersezione tra la SR 66 e la SR 325) (dal costo complessivo di 70 milioni). Nel marzo 2015 è stato sottoscritto un accordo di programma per la progettazione tra Regione e comuni interessati; a dicembre 2016 la Regione ha ultimato con proprie risorse il progetto di fattibilità tecnico economica ed è stata indetta nel gennaio 2017 la Conferenza di Servizi Istruttoria.

In aggiunta a tali interventi, nel febbraio 2016, la Giunta ha approvato una bozza di Accordo tra la Regione Toscana, la Città Metropolitana di Firenze, l'Unione Montana dei Comuni del Mugello e i Comuni di Barberino di Mugello e San Piero a Sieve per la progettazione preliminare della variante alla SR 65 in località Cafaggiolo. A giugno è stato firmato il cronoprogramma tra la Regione e i comuni interessati secondo il quale entro la primavera del prossimo anno potrebbero essere concluse sia le procedure di realizzazione della variante, sia il masterplan di riqualificazione funzionale della struttura e del territorio circostante.

La Regione finanzia la progettazione preliminare della variante stradale, la cui redazione è affidata all'Unione montana dei Comuni del Mugello.

3.1.3.4 Interventi sulla viabilità locale

La Regione ha destinato con varie leggi finanziarie, fino all'ultima legge di stabilità 2017 approvata nel dicembre 2016, risorse straordinarie per risolvere problematiche sulla **viabilità locale,** per complessivi 19,5 mln circa (costo complessivo delle opere pari a circa 24 mln), dei quali sono stati sottoscritti accordi per complessivi 17 mln di finanziamento regionale.

Sono stati a tal fine sottoscritti vari Accordi di Programma con gli Enti locali interessati. In aggiunta agli Accordi sottoscritti nel settembre 2013 (per interventi nel Comune di Pisa), nel 2014 (per viabilità di accesso al nuovo ospedale di Lucca, per l'area del Pratomagno nelle province di Firenze e Arezzo, per l'accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema, per l'interporto di Arezzo) e a quelli firmati nel marzo 2015 (per il nuovo ponte di Sansepolcro e per gli interventi nei comuni di Zeri, Poppi, Capolona, Talla, Monte San Savino e Prato, per i quali i lavori sono in fase di realizzazione e/o conclusione), nel 2016 sono stati firmati gli Accordi per la progettazione della viabilità nord di Pisa di collegamento tra la Statale Aurelia e la zona di Cisanello, per l'adeguamento del sistema della viabilità comunale di collegamento tra il polo tecnologico di Empoli e lo svincolo di Empoli Est della SGC FIPILI nonché per l'adeguamento del ponte sull'Arno in località Buriano, per il ripristino del ponte sul Torrente Verde in località Cadugo di Guinadi, per il risanamento/rifacimento di Ponte Catolfi nel Comune di Laterina

3.1.3.5 Sistemi di monitoraggio

Sul complesso degli interventi di viabilità programmati ed in corso di realizzazione la Regione opera da sempre un attento e continuo monitoraggio, al fine di verificare lo stato dei singoli interventi, l'avanzamento lavori, l'avanzamento della spesa.

Nel corso del 2016, per rispondere all'esigenza di creare un sistema unificato di monitoraggio di tutti i progetti di investimento in Toscana, le banche dati esistenti di monitoraggio degli interventi di viabilità sono state trasferite nella piattaforma comune di monitoraggio della Regione Toscana (Monitoscana), che consente una maggiore flessibilità nel generare report di sintesi e nel confrontare i dati sullo stato di attuazione degli interventi con i dati di avanzamento finanziario della spesa. Sono state inserite nell'applicativo di monitoraggio circa 300 schede relative:

- agli interventi realizzati dalle Province sulle strade regionali (ultimati e in corso),
- ai nuovi interventi realizzati direttamente dalla Regione ai sensi della LR 22/2015,
- agli interventi sulla viabilità locale finanziati tramite Accordi di Programma.

Le schede contengono sia il monitoraggio procedurale che finanziario di tutti gli interventi.

3.1.4 FERROVIE

- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 -

Nell'ambito del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale riveste carattere prioritario il **raddoppio della linea Pistoia - Lucca**, quale opera di fondamentale importanza per incrementare la capacità della linea, garantire una maggiore fluidità nella circolazione e la regolarità di esercizio.

La stima economica dell'intervento completo di potenziamento con raddoppio del binario sull'intera linea Pistoia-Lucca ammonta a 450 milioni di euro (250 mln per la tratta Pistoia-Montecatini e 200 mln per la tratta Montecatini - Lucca), di cui:

- 35 milioni di euro a carico della Regione Toscana (già destinati ad un primo stralcio funzionale) e 215 milioni di euro finanziati dal Decreto Legge 133/2014 (Sblocca Italia) per complessivi 250 milioni di euro destinati alla tratta Pistoia – Montecatini Terme;
- 200 milioni di euro previsti con legge finanziaria regionale (art.33 LR 86/2014, come sostituito dall'art. 21 LR 37/2015) quale concorso finanziario della Regione attraverso l'erogazione a RFI di contributi straordinari per un importo massimo di euro 12.500.000 per 20 anni, a titolo di rimborso delle rate di ammortamento comprensive degli interessi, derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte di RFI destinati alla tratta Montecatini Terme - Lucca.

Sono in corso i lavori per la tratta Pistoia-Montecatini. A maggio 2015 è avvenuta l'aggiudicazione e nel successivo mese di agosto sono stati affidati al soggetto aggiudicatario, che ha ultimato la progettazione esecutiva e ha provveduto all'avvio dei lavori con l'installazione dei cantieri per l'escavazione della galleria di Serravalle a maggio 2016. L'intervento prevede il raddoppio per l'intera estesa di circa 13 Km, parte in affiancamento al binario esistente e parte in variante di



tracciato, di cui la nuova galleria nel Comune di Serravalle rappresenta l'opera di maggior rilievo. Sono previsti anche la soppressione di 11 passaggi a livello con le relative opere sostitutive sulla viabilità, le modifiche al piano del ferro della stazione di Montecatini Terme con prolungamento del sottopassaggio viaggiatori e le opere per il miglioramento del servizio e dell'accessibilità nelle stazioni di maggiore frequentazione, che sono estese all'intera linea

Pistoia-Lucca-Viareggio. La funzionalità all'esercizio ferroviario della linea raddoppiata è prevista per il 2019.

Per l'intervento sulla *tratta Montecatini Terme - Lucca* è in fase di predisposizione la progettazione definitiva, sulla base della quale si dovranno concludere le procedure di valutazione di impatto ambientale e di localizzazione delle opere. L'intervento originariamente prevedeva il raddoppio del binario interamente in affiancamento all'esistente per un'estesa pari a circa 30 Km, la soppressione dei 17 passaggi a livello con la realizzazione delle relative opere sostitutive, il mantenimento di tutte le attuali stazioni e dell'attuale range di velocità di linea compreso tra 80 e 140 Km/h.

Su richiesta dei comuni interessati dall'intervento RFI sta approfondendo diverse tematiche che hanno portato ad individuare una serie di ottimizzazioni al progetto, sia per quanto riguarda l'intervento in corso (Pistoia - Montecatini), sia per quello in fase di progettazione (Montecatini - Lucca).

Gli impegni e il cronoprogramma per la realizzazione del raddoppio dell'intera tratta Pistoia – Lucca sono definiti nell'ambito di apposita convenzione sottoscritta il 10 aprile 2015 tra Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana.

Considerata la rilevanza dell'opera, l'intervento è previsto nell'ambito di un importante protocollo firmato nel febbraio 2016 con l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), grazie al quale l'Autorità stessa vigilerà con l'obiettivo di garantire correttezza e trasparenza e prevenire tentativi di infiltrazione criminale, sia per i lavori dei quali la Regione è stazione appaltante, sia per le grandi opere che cofinanzia (quali l'opera in questione).

Per quanto riguarda la linea ferroviaria Empoli – Siena, è in fase di avvio lo studio di fattibilità e la successiva progettazione del **raddoppio della tratta Empoli - Granaiolo e**



dell'elettrificazione dell'intera linea, per un costo complessivo di 177 mln, coperto con risorse del Contratto di Programma RFI e del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, entrambi approvati dal CIPE il 1° dicembre scorso. Gli interventi mirano alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della regione Toscana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo ed il territorio della Val d'Elsa fino a Siena.

Il raddoppio della tratta Empoli-Granaiolo consentirà di raddoppiare la frequenza dei treni metropolitani

della Valdelsa fino a Poggibonsi, passando da un treno ogni ora a uno ogni mezz'ora.

Per quanto riguarda la **Pontremolese**, a febbraio 2017 si è svolto un incontro tra Regione Toscana e Comune di La Spezia al fine di promuovere un'iniziativa con il Ministero delle infrastrutture e con gli altri enti interessati per individuare un percorso comune che porti al raddoppio della linea ferroviaria che si trova sull'asse Tirreno-Brennero, una linea importante per Toscana, Liguria e Emilia Romagna.

In relazione alla linea **Firenze – Pisa**, RFI ha in corso di realizzazione interventi puntuali di velocizzazione dell'infrastruttura per un investimento complessivo di 11 milioni di euro che consentiranno un abbattimento dei tempi di percorrenza da Firenze a Pisa di 5 minuti, con attivazione prevista a giugno 2017.

Il completamento delle opere previste nel progetto complessivo dell'**Alta velocità** in Toscana, costituite dal quadruplicamento veloce della tratta dal confine con l'Emilia fino a Castello (già realizzato ed in esercizio) e dagli interventi del Nodo di Firenze, consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario attualmente esistente.

Ad oggi risultano conclusi i lavori relativi al solo "Scavalco", che è in esercizio dal 2011.

A seguito della nuova proposta trasmessa da RFI alla Regione nell'ottobre 2016 che prevede ipotesi di alternative progettuali del Nodo AV in corso di realizzazione (completamento del tunnel secondo progetto, senza la stazione Foster, e ottimizzazioni progettuali a Campo di Marte dove vengono previsti adeguamenti relativi ad una fermata AV), considerata la rilevanza dell'opera sotto il profilo non solo trasportistico, ma anche urbanistico e ambientale, si sono resi necessari approfondimenti in merito alle eventuali modifiche. La Regione ha portato avanti un confronto costruttivo con i vari soggetti coinvolti, arrivando nell'aprile 2017 ad una soluzione condivisa: è stata confermata la realizzazione del passante sotterraneo, la centralità della stazione di Santa Maria Novella, la nuova stazione Foster secondo il progetto originario, prevedendo modifiche nelle aree esterne della stazione che porteranno ad una maggiore e più funzionale integrazione modale tra ferro, gomma e tramvia. Il tutto a garanzia della centralità del trasporto regionale e delle esigenze dei pendolari, e della certezza dei tempi per la realizzazione del progetto.

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 788 milioni corrispondono alle opere già realizzate (49%).

Al fine di promuovere la realizzazione di una **nuova stazione sulla linea dell'AV** Roma-Firenze, definita **Medioetruria**, sul modello della Mediopadana realizzata tra Bologna e Milano, nel 2014 è stato firmato un protocollo tra le Regioni Toscana e Umbria; successivamente è stato costituito il tavolo tecnico per valutare la fattibilità del progetto, le strategie e le scelte tecniche di intervento. A novembre 2015 sono stati presentati i risultati del lavoro del tavolo tecnico che ha ritenuto fattibile il progetto analizzando le possibili localizzazioni. Sono in corso contatti con il Governo per verificare come procedere nelle fasi successive.

Nel settembre 2016 sono conclusi i lavori di manutenzione straordinaria a cura di RFI sulla linea **Cecina – Volterra - Saline - Pomarance** per un investimento di 7 milioni di euro che ha consentito di rinnovare completamente binari e parti tecnologiche. Questo intervento si aggiunge a quelli già programmati sulla Lucca-Aulla e sulla Porrettana volti a garantire un servizio di trasporto su ferro più efficiente, più veloce e confortevole.

In particolare sulla **Lucca – Aulla** nell'estate 2016 sono state eseguite opere di manutenzione straordinaria per un importo complessivo di 20 mln, con interventi di rinnovamento dei binari e traversine, consolidamento di gallerie, interventi di consolidamento e opere d'arte varie che garantiranno maggiore regolarità e affidabilità della circolazione ferroviaria e un miglior comfort di viaggio su tutta la linea.

Per quanto riguarda la **Porrettana**, RFI ha recentemente realizzato importanti lavori di manutenzione all'interno della galleria Vaioni, interventi di impermeabilizzazione del viadotto Boboli e interventi per facilitare l'accesso ai treni nelle stazioni di Pistoia e di Porretta, dove sono in programma e di prossimo avvio i lavori di realizzazione di due nuovi ascensori e la ristrutturazione del sottopassaggio.



Nel rispetto di quanto stabilito dall'Intesa Regione Toscana-RFI del 2015 (per i quali si rimanda al par. 3.2.2), al fine di rendere le stazioni sempre più accessibili e vivibili, sono programmati a carico di RFI nel biennio 2016/2017, interventi per oltre 50 milioni di euro che interesseranno 25 stazioni della Toscana. Nello specifico saranno investiti 30 milioni di euro per l'innalzamento dei marciapiedi, per facilitare l'accesso ai treni, 6 milioni per la riqualificazione di sottopassaggi, pensiline e l'installazione di nuovi impianti di illuminazione a led, 6 milioni per l'installazione di ascensori e 10 milioni per il rinnovo

tecnologico degli apparati di informazioni al pubblico, con nuove periferiche e nuovi teleindicatori, l'adeguamento del sistema visivo e il rinnovo completo del sistema sonoro. I primi

cantieri avviati e in parte già conclusi nel corso del 2016 hanno riguardato sia le stazioni dei principali capoluoghi come Firenze SMN, dove si sta concludendo l'innalzamento dei marciapiedi, Firenze Campo Marte, Arezzo, Pisa Centrale, Pisa S. Rossore, Pistoia, Carrara - Avenza ma anche stazioni come Campiglia Marittima, Montecatini Terme, Sesto Fiorentino, Montevarchi, Pontedera.

Per quanto riguarda infine 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, si rinvia al par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

3.1.5 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELLE GRANDI OPERE

- azione PRIIM: 1.3.1 -

Prosegue l'attività di monitoraggio sulle grandi opere svolta dalla Regione Toscana con la collaborazione di altri Enti istituzionali e territorialmente interessati (Ministeri, Province, Comuni, ARPAT e Autorità di Bacino del fiume Arno).



Nella realizzazione delle grandi opere sono stati istituiti degli Osservatori Ambientali e Socioeconomici 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 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 intervenire di necessario rendendo anche 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

(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità - aggiornamento al 31/12/2016)

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.	370.421.697,00	363.765.723,00	98,20%
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	8.469.577,00	20,36%
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	22.580.000,00	22.122.889,62	97,98%
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	548.292.102,76	538.384.602,76	98,19%
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.	289.664.564,00	272.402.502,00	94,04%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Firenze Sud – Incisa	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	561.617.586,00	28.082.415,00	5,00%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	924.235.383,00	357.888.925,00	38,72%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 0, 2 e 3	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	126.268.679,00	126.268.679,00	100,00%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 1B, 4, 5 e 6	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	438.475.513,00	392.093.877,00	89,42%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 7 e 8	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	251.823.999,00	237.889.323,00	94,47%
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, completamento	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	23491678,39	23491678,39	100,00%
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	24.019.935,59	24.019.935,59	100,00%
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	21.985.732,05	21.985.732,05	100,00%
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 5	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	15.053.839,37	15.053.839,37	100,00%
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 11	ANAS S.p.A.	Com. Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Siena	17.961.134,90	17.961.134,90	100,00%
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Civitella Paganico	74.370.489,72	72210695,63	97,10%
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI- Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille	34.567.490,70	32.999.266,15	95,46%
SGC Grosseto – Fano - Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto	59.707.165,54	59.139.082,47	99,05%

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	"
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI- Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille	34.567.490,70	32.999.266,15	95,46%
SGC Grosseto – Fano - Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto	59.707.165,54	59.139.082,47	99,05%
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 3	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	51.281.915,45	49.083.570,34	95,71%
SGC Grosseto - Fano - Tratto S.Zeno - Arezzo	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	198.000.000,00	0	0,00%
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	98.660.000,00	0	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	61.769.929,06	77,73%
SS. 445 - Completamento della variante di San Donnino	ANAS S.p.A.	Comune Piazza al Serchio	13.888.011,96	13.888.011,96	100,00%
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	14.008.927,67	86,00%
SS. 398 - Collegamento SS.1 - Porto di Piombino	ANAS S.p.A.	Com. Piombino	20.388.048,66	18.460.317,47	90,54%
SS. 445 - Costruzione del ponte sul fiume Serchio in loc. "Fornaci di Barga" ed adeguamento svincolo	ANAS S.p.A.	Com. Barga e Gallicano	7.548.985,87	7.548.985,87	100,00%
SS. 67 - Variante all'abitato di Pontassieve e San Francesco - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Pelago	34.091.637,49	34.091.637,49	100,00%
SGC 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%
SGC 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%
SGC 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%
SGC 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	1.619.330,48	100,00%
SR. 69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la rotatoria dello stadio al ponte sul torrente Gallianella (1 Stralcio)	Provincia FI	Com. Figline V.no	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 V.no	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, Firenzuola, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto F.no 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	788.478.589,00	48,91%
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	Centro dinamica sperimentale di Osmannoro R.F.I. S.p.A. Com. Firenze				
тот	9.679.078.683,27	7.260.071.920,10	75,01%		

- Interventi sulla viabilità regionale per Provincia

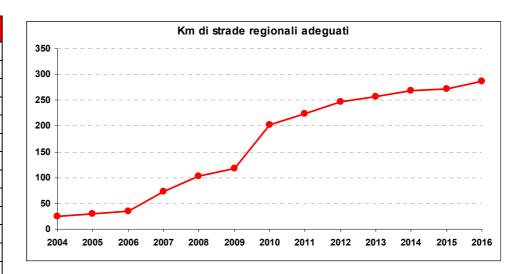
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità - aggiornamento al 31/12/2016)

	Competer	nza Province	Competenza Regione					
Duncingia	N. in	terventi	ı	N. interventi				
Provincia	Ultimati	In corso o con gara avviata	Programmati (delibere attuazione PRIIM)	elibere attuazione				
Arezzo	21	5	1	1	0			
Firenze	35	6	7	6	1			
Grosseto	7	2	3	3	0			
Livorno	3	1	2	1	1			
Lucca	24	2	4	0	4			
Massa Carrara	2	1	0	0	0			
Pisa	18	0	2	1	1			
Pistoia	19	0	1	1	0			
Prato	19	6	1	1	0			
Siena	24	6	1	1	0			
TOTALE	172	29	21	15	7			

- Km di strade regionali adeguati

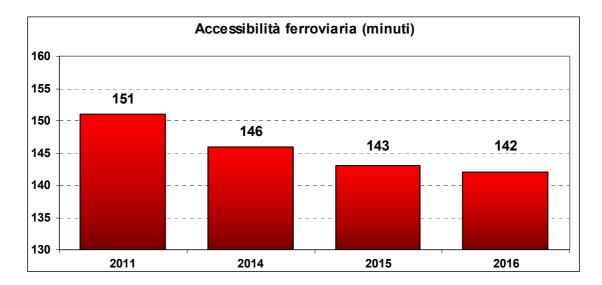
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità)

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
2015	271,64
2016	286,44



- 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.

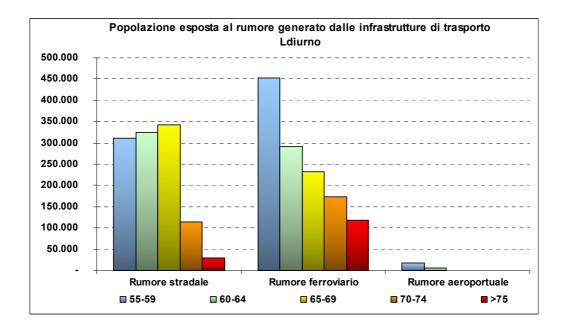
- Traffico veicoli su rete autostradale nazionale

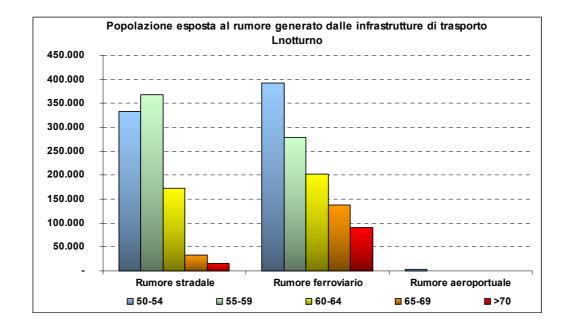
(Fonte elaborazioni Allegato Infrastrutture 2015 su dati AISCAT 2015)

	Autostrade per l'Italia		SALT		SAT		mionale Cisa
Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
34.337	9.801	1.445	351	216	44	597	183

- Popolazione esposta a rumore per tipologia di sorgente (rumore stradale, ferroviario e aeroportuale)

(Fonte: Relazione sullo stato dell'ambiente della Toscana 2014)





3.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 98 del 23/02/2016 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2016.

DGR 213 del 22/03/2016 - Ricognizione interventi sulle strade regionali la cui competenza è stata trasferita alla Regione Toscana in esecuzione della legge regionale 3 marzo 2015, n 22.

DGR 247 del 29/03/2016 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM); Azione 1.1.3 interventi sulle strade regionali.

DGR 506 del 30/05/2016 - Adeguamento finanziamento intervento sulla strada regionale SRT 2 ai cronoprogrammi degli interventi.

DGR 687 del 19/07/2016 - Autorizzazione all'utilizzo delle economie derivanti da ribassi d'asta per interventi sulle strade regionali e presa d'atto dell'avvenuto monitoraggio semestrale degli interventi previsti nel Programma Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), ai sensi della d.C.r. n. 35/2011.

DGR 971 del 11/10/2016 - Approvazione convenzione tra Regione Toscana, Autostrade per l'Italia SpA, Città Metropolitana di Firenze e Provincia di Lucca per la sostituzione e il potenziamento delle barriere lungo il tracciato dei cavalcavia sovrappassanti le autostrade A1 Milano-Napoli e A11 Firenze-Pisa Nord e loro successive gestione e manutenzione.

DGR 1061 del 02/11/2016 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), azione 1.1.3 interventi sulle strade regionali - completamento programma investimenti viabilità regionale, relativamente agli interventi sulla viabilità regionale rimasta alla competenza attuativa delle Province e della Città Metropolitana a norma dell'art. 10, comma 4, della L.R. 22/2015.

DGR 1177 del 29/11/2016 - Approvazione Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Provincia di Arezzo, Comune di Subbiano e LFI - La Ferrovia Italiana per il miglioramento dell'accessibilità all'abitato di S. Mama in Comune di Subbiano a seguito del completamento dei lavori di variante della SRT 71 in Provincia di Arezzo.

DGR 1289 del 12/12/2016 - Accordo tra Regione Toscana e Provincia di Livorno per il cofinanziamento dell'intervento SGC FIPILI intervento di ripristino frana al km 79+865 in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare Loc. Svincolo Via Quaglierini. Approvazione del testo dell'Accordo.

DGR 124 del 21/02/2017 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2017.

DGR 327 del 03/04/2017 - Ricognizione interventi sulle strade regionali la cui competenza è stata trasferita alla Regione Toscana in esecuzione della legge regionale 3 marzo 2015 n. 22..

3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Objettive generals 4	Dati con	nplessivi 201	4-2019 (*)	Gestione fino al 28/02/2017			
Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	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	150.181	83.379	56%	80.335	62.269	78%	
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali (**)	90.003	52.500	58%	52.500	4.000	8%	
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-	
Totale obiettivo generale 1	240.184	135.879	57%	132.835	66.269	50%	

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 28 febbraio 2017)

^(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziate ma non impegnate nel 2016.

^(**) 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 delle risorse destinata ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno descritti 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			
	2.1 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	2.2.1 Riforma TPL su gomma – riprogettazione reti, ATO regionale			
2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto	che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali	2.2.2 Azioni finalizzate al mantenimento del servizio ferroviario e ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali			
pubblico	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	2.4.1 Azioni relative al servizio di trasporto marittimo			
	d'Elba	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 rappresenta 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 -

Prosegue il processo di riforma portato avanti dalla Toscana in relazione al servizio di trasporto pubblico su gomma, avviato fin dai primi anni 2000 (con gare provinciali) ed

evolutosi con la finanziaria regionale 2011 (LR 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, Province e Comuni. La riforma prevede l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un contratto di concessione 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.

La Toscana rappresenta un punto di riferimento sul panorama nazionale in merito al percorso di riforma; ad oggi soltanto il Friuli Venezia Giulia (il cui territorio è pari a circa 1/3 di quello toscano) ha espletato la gara per il lotto unico regionale del TPL su gomma (con aggiudicazione effettuata nel gennaio 2017, oggetto di successiva impugnativa).

Nel marzo 2016 la procedura di gara toscana si era conclusa con l'aggiudicazione definitiva della concessione a favore di Autolinee Toscane Spa, società del gruppo Ratp, ma a tale passaggio sono seguiti contenziosi giurisdizionali (da parte del secondo partecipante, Mobit, che ha presentato ricorso al TAR, con ricorso incidentale da parte di Autolinee Toscane) che hanno lasciato di fatto aperta la procedura.

Il TAR, con sentenza pubblicata il 28 ottobre, ha annullato l'aggiudicazione definitiva ed ha ritenuto entrambe le offerte non corrispondenti ai requisiti stabiliti dalla documentazione di gara, nella parte relativa al Piano Economico Finanziario; l'annullamento non ha interessato i documenti di gara prodotti dalla Regione, di cui è stata confermata la validità.

La Regione, a seguito della sentenza del TAR ha quindi richiesto ai due partecipanti la presentazione del nuovo Piano Economico Finanziario, che è stato trasmesso entro la scadenza del 28 febbraio da entrambi i soggetti economici. Il 2 marzo è stata esperita la seduta pubblica di gara e sono successivamente iniziati i lavori della Commissione di gara, che ha concluso la sua attività, procedendo ad una nuova aggiudicazione provvisoria a favore di Autolinee Toscane in data 13 marzo 2017.

Sulla procedura pendono innanzi al Consiglio di Stato i ricorsi per la riforma della sentenza del TAR del 28 ottobre, presentati da entrambi i soggetti offerenti (nonché il ricorso in appello incidentale presentato dalla Regione Toscana), oggetto di udienza del Consiglio di Stato tenuta il 6 aprile e resa nota il 29 maggio, con cui è stato sospeso il giudizio e rimessa alla Corte di Giustizia europea la decisione di talune questioni pregiudiziali.

Tenuto conto della complessità della procedura e degli elementi di incertezza derivanti dai contenziosi giurisdizionali in atto, la Regione auspica una rapida conclusione della procedura in modo da pervenire alla stipula del contratto con il nuovo gestore in tempi ragionevolmente brevi.

La stipula avverrà una volta definito il passaggio dei beni essenziali, del personale e delle tecnologie dagli attuali gestori all'aggiudicatario e una volta messa a punto la rete dei servizi.

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 deboli in economia esclusi; il contratto prevede specifiche clausole per garanzie occupazionali (in base ad un accordo con i sindacati la Regione ha destinato 81,5 mln per la tutela dei livelli occupazionali).

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. 190 milioni sono complessivamente destinati all'acquisto di nuovi mezzi.

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 anche 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 econome 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 regionale, comprensivo dei lotti dei servizi deboli (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

La rivoluzione del servizio di trasporto pubblico su gomma porterà una serie di vantaggi agli utenti:

- Una rete di trasporti più integrata (bus-treno-tram), con un solo biglietto di viaggio e tariffe omogenee su tutta la regione, con agevolazioni collegate alle fasce ISEE e tariffe mirate per particolari categorie di utenti (studenti, famiglie, turisti, ecc);
- <u>Più tecnologia a bordo</u>, con più localizzazione satellitare dei veicoli, più bigliettazione elettronica, più paline intelligenti per fornire agli utenti l'orario di passaggio dei bus alla fermata, più monitoraggio della qualità del servizio e più partecipazione dell'utenza nelle rilevazioni che porteranno alla programmazione del servizio;
- <u>Più puntualità</u>, in quanto entro i primi 5 anni sarà obbligatorio raggiungere l'obiettivo del 97% di corse puntuali; in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo scatteranno pesanti penali;
- <u>Più affidabilità</u>, dato che il rispetto del servizio programmato dovrà essere garantito nel 99% dei casi, con la previsione di penali contrattuali in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo;
- Meno evasione tariffaria, con la sperimentazione dell'obbligo di salita dalla sola porta anteriore, con controllo del possesso e vidimazione del titolo di viaggio; saranno inoltre incrementati i sistemi di bigliettazione elettronica e verranno realizzate campagne mediatiche per dissuadere dall'evasione;
- <u>Più informazioni agli utenti</u>, sia a bordo che tramite trip planner (su web e tramite App). Saranno inoltre montate almeno altre 1000 paline con informazioni in tempo reale, verrà creato un numero verde attivo dalle 6 alle 24 e gratuito anche da cellulare. Saranno inoltre utilizzati per la comunicazione con gli utenti i solcial network e gli sms. Sarà infine predisposta una Carta dei Servizi, come da accordo con le Associazione dei consumatori;
- <u>Più attenzione all'accessibilità</u>, sia per le persone a mobilità ridotta sia per gli ipovedenti;
- <u>Attrezzaggio bus per il trasporto di bici</u>, per rendere raggiungibili con mezzo pubblico gli itinerari ciclabili di interesse regionale;
- <u>Servizio anche in caso di emergenza</u>, con Piani di intervento specifici per garantire i collegamenti anche nei casi di emergenza, in particolare per quanto riguarda l'emergenza neve e per gli altri eventi metereologici.

Per migliorare e qualificare il servizio e tutelare i livelli occupazionali, la Regione inoltre ha finanziato interventi formativi destinati al personale delle aziende di TPL su gomma: sono stati finanziati 3 progetti 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 e alle crescenti necessità aziendali di controllo, monitoraggio e manutenzione.

Per quanto riguarda il parco mezzi, la Regione è impegnata nel **rinnovo progressivo del parco bus**, nell'ambito della gara e non solo.

Nel 2016 si è chiuso il bando regionale avviato nel 2013 con cui sono stati rinnovati 400 mezzi destinando oltre 38 milioni di euro (risorse regionali e statali) per l'acquisto di autobus urbani e extraurbani a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale (investimento complessivo di 65-70 milioni di euro considerando anche le risorse delle aziende di trasporto).

Il contratto con il nuovo gestore unico d'altra parte prevede un consistente rinnovo: nel corso degli 11 anni del contratto di servizio dovranno essere sostituiti almeno 2100 autobus.

È inoltre in corso un nuovo bando da oltre 8,7 milioni di euro di risorse statali, destinato a cofinanziare l'acquisto di nuovi bus extraurbani da parte delle aziende di trasporto: si tratta di circa 80 mezzi aventi più recenti classi di emissione di gas di scarico o con assenza di emissioni (mezzi a gasolio, elettrici o ibridi), che andranno a sostituire vecchi bus maggiormente inquinanti. Considerando la quota di cofinanziamento pari al 45% a carico delle aziende, si prevede un investimento complessivo intorno ai 17 milioni. A ciò andranno ad aggiungersi

ulteriori risorse statali destinate dal CIPE nel dicembre 2016 (pari a 4, 4 milioni), corrispondenti alla sostituzione di altri circa 40 autobus.

Tali azioni consentiranno di far scendere l'età media del parco bus toscano (in totale 2900 mezzi in servizio sul territorio) da 12 a 7 anni già nel primo quinquennio, con evidenti vantaggi per la sicurezza, l'efficienza e la qualità del servizio oltre che per l'ambiente.

3.2.2 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2 -

Nel luglio 2016 è stato sottoscritto il contratto di servizio "ponte" tra Regione Toscana e Trenitalia, sulla base degli indirizzi espressi dalla Giunta regionale (con DGR n. 1299 del 29 dicembre 2015 e con successiva DGR 744 del 25 luglio 2016).

Il contratto 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.

Il **nuovo contratto di servizio con Trenitalia**, valido per il periodo 2015-2023 (per una durata di 6 anni oltre la proroga di 3 anni in ragione degli investimenti) prevede investimenti per 294,6 milioni di euro, un corrispettivo di 235,9 milioni di euro, dal 2017 costante a parità di servizio per tutti gli anni, un valore complessivo di 2,5 miliardi di euro in 6 anni e 22 milioni di treni*km anno.

Nel dicembre 2016, anche alla luce dei nuovi programmi di investimento di Trenitalia, la Giunta ha previsto la firma di un'Intesa tra Regione Toscana e Trenitalia per modificare il contratto di servizio e prolungarlo portandolo dagli attuali 6 anni (con tre ulteriori annualità di rinnovo automatico) fino a 15 anni. In cambio della maggior durata del contratto Trenitalia si impegnerà a rinnovare per intero il materiale rotabile in servizio in Toscana, con investimenti per oltre 700 milioni (comprensivi di 182 milioni di euro previsti nel contratto ponte) e evidenti vantaggi in termini di qualità del servizio.

Per quanto riguarda invece la rete regionale (circa 84 km della linea Arezzo-Stia-Sinalunga) è in corso di sottoscrizione il nuovo **contratto di servizio con il gestore TFT** (Trasporto Ferroviario Toscano).

Analogamente a quanto previsto per la gomma, la Toscana ha investito molto in questi anni nel **rinnovo del parco rotabile ferroviario**: nell'ambito del precedente contratto fra Regione e Trenitalia, con un investimento di circa 150 mln è stata completata la fornitura di 150 carrozze Vivalto a doppio piano di nuova generazione.

Dal 2013 alla fine del 2017 saliranno a 63 i nuovi treni consegnati da Trenitalia al servizio regionale (61 già consegnati al febbraio 2017).

Sono poi previsti altri nuovi materiali rotabili all'interno del contratto 2015-2023, ed in particolare:

- nel 2016: 24 carrozze Vivalto corrispondenti a n. 4 treni Vivalto, già consegnate;
- nel 2017: 2 treni Jazz, di cui 1 Jazz quattro casse, consegnato a inizio febbraio e 1 Jazz cinque casse, in arrivo;
- nel 2018: 4 treni Jazz cinque casse, previsti per il mese di gennaio;
- nel 2019: 5 treni diesel DMU (Diesel Multiple Unit) e 4 elettrotreni Alta capacità;
- nel 2020: 6 ulteriori treni diesel DMU (Diesel Multiple Unit).

Ammontano a 48 milioni le risorse regionali investite per l'acquisto di 12 treni diesel Swing (11 nel 2015 e 1 nel 2017).

Per l'acquisto nel 2015 degli 11 treni diesel Swing di ultima generazione (che sono andati a sostituire parte dei vecchi treni più inquinanti) la Regione ha fatto richiesta per il riconoscimento di Titoli di Efficienza Energetica, i cosiddetti certificati bianchi, titoli negoziabili rilasciati dal

Gestore Servizi Energetici che certificano il conseguimento di risparmi energetici attraverso interventi di efficienza energetica. Nel 2016 il GSE ha riconosciuto i titoli che sono divenuti così negoziabili; dalla loro vendita sul mercato la Regione potrà ottenere importanti risorse da dedicare alle politiche di mobilità sostenibile.

Il rinnovo dei mezzi porterà ad abbassare l'età media dei treni in servizio in Toscana, a seguito della eventuale stipula del nuovo contratto di servizio della durata di 15 anni, portandolo dagli attuali 18 anni a 17 anni a fine 2017; in caso di stipula di tale nuovo contratto, il dato potrebbe scendere a 10 anni nel 2024 e a 14 anni nel 2032; sono previsti infatti in tal caso oltre 700 milioni di investimenti in materiale rotabile (quantificabili in circa 80 nuovi treni, che consentirebbero il totale rinnovo della flotta).



Grazie al forte impegno regionale l'età media dei treni circolanti in Toscana, risulta (secondo il rapporto Pendolaria 2016 di Legambiente ed insieme a quella relativa alla Provincia autonoma di Trento e Bolzano) tra le più basse in Italia. Il rinnovo dei mezzi da un lato, che contribuisce a migliorare comfort, sicurezza, puntualità del servizio, importanti insieme dall'altro lato agli investimenti fatti da RFI in tecnologie, infrastrutture, ristrutturazione di numerose stazioni. vanno migliorare complessivamente la qualità del servizio.

Qualità che negli ultimi anni vede importanti miglioramenti: nel 2016 la puntualità media dei treni ha registrato un aumento significativo arrivando al 94,4% (nel 2013 il dato era pari al 90%); sono diminuiti i treni soppressi; è in crescita del 37,2% rispetto al 2010 e del 5,6% rispetto a un anno fa il numero dei cittadini che usano il treno per i loro spostamenti quotidiani, pari a circa 225.000.

Parallelamente al rinnovo del contratto ponte con Trenitalia, gestore del servizio, nell'aprile 2016, a seguito di un'intesa preliminare formata nell'aprile 2015, è stato sottoscritto il nuovo **Accordo Quadro tra Regione e RFI** (in sostituzione del precedente datato 2003), delineando il contesto nel quale i nuovi servizi ferroviari dovranno svilupparsi nei prossimi anni, tenendo conto del previsto e programmato potenziamento tecnologico e infrastrutturale della rete ferroviaria. L'obiettivo è far crescere sempre più il numero degli utilizzatori del treno in Toscana, potenziando e migliorando il servizio.

L'Accordo, valido 5 anni e rinnovabile per altri 5, prevede un incremento potenziale della capacità di traffico sulla rete ferroviaria toscana, rispetto a quella attualmente utilizzata, di circa il 5% (dagli attuali 22,5 mln di treni chilometri anno a circa 23,6 mln di treni chilometri anno). Inoltre si prevede l'obiettivo di migliorare la regolarità dei servizi ed il controllo, di introdurre il sistema cadenzato Memorario anche sulle linee dove ad oggi non è presente, di definire un doppio tipo di traffico nell'area metropolitana, con servizio metropolitano e servizio veloce che si affiancano e si integrano con la rete tranviaria fiorentina.

Le maggiori novità interessano infatti, con diverse orizzonti temporali, l'area metropolitana, dove si concentra quasi la metà della popolazione toscana e dove la domanda di mobilità si fa più elevata. In attesa della realizzazione del sottoattraversamento, che renderà disponibile la stazione di Firenze Santa Maria Novella e i binari di superficie per i servizi ferroviari e metropolitani, RFI progetterà soluzioni che consentano di programmare frequenze di collegamenti fino ad un treno ogni 10 minuti per Prato, un treno ogni 20 minuti per Empoli, uno ogni 30 minuti per Pistoia e Montecatini. Peraltro tutte le linee della Toscana saranno interessate da progetti di miglioramento, in alcuni casi incentrati su nuovi modelli di esercizio, in altri riguarderanno investimenti infrastrutturali e tecnologici per migliorare le prestazioni. Nel dettaglio:

- Linea Aretina: il servizio rimarrà pressoché inalterato per le relazioni medio-lunghe, ma gli interventi tecnologici e infrastrutturali programmati permetteranno di velocizzare i servizi ed aumentare la regolarità.
- Linee Lucca Aulla, Siena Grosseto e Siena Chiusi: finora non interessate da Memorario, è allo studio un sistema orario mnemonico e cadenzato, da verificare con i territori. In particolare, per la Siena-Chiusi e la Siena-Grosseto è previsto l'avvio del confronto con i territori nella prima metà del 2017.
- Linea Tirrenica a Sud di Pisa: solo parzialmente interessata da servizi cadenzati, è previsto lo studio per estendere l'orario mnemonico cadenzato, tenendo anche conto della stagionalità della domanda, delle potenzialità turistiche e dell'integrazione con i progetti di mobilità dolce, in stretta collaborazione con i territori. È stato avviato nel febbraio 2017 un tavolo di Confronto tecnico-politico con il territorio per approfondire le esigenze di mobilità e avviare il percorso di programmazione.
- Linea Tirrenica Nord: il servizio sarà ricalibrato in base ai dati di traffico, per renderlo più adeguato alla domanda (più collegamenti dalla Lunigiana su La Spezia), mantenendo al contempo stabili gli attuali collegamenti con il Capoluogo regionale nelle fasce di maggiore interesse pendolare.
- Linee Faentina, Valdisieve, Porrettana, Cecina Saline: è prevista la verifica puntuale e il consolidamento del servizio esistente.

Nel 2016 è proseguito il **progetto "In bici col treno"**, avviatosi con la nuova legislatura e portato avanti in collaborazione con Trenitalia, al fine di incentivare l'intermodalità tra bicicletta e treno quali modalità di trasporto sostenibili, prevedendo due distinte iniziative: un bonus bici per i pendolari abbonati per l'acquisto di una bici pieghevole trasportabile in treno; due card bici per gli utenti del treno che viaggiano con la bici a seguito. Sono state stanziate complessivamente per le due iniziative risorse per 300.000 euro, derivanti dalle penali applicate dalla Regione a Trenitalia a seguito dell'attività ispettiva.



Da un lato, attraverso un bando pubblicato a fine 2015 e rimasto aperto fino a metà del 2016, sono stati erogati **bonus** ai cittadini abbonati al servizio che hanno acquistato una bicicletta pieghevole (trasportabile in treno gratis, senza limitazione di orario) per un importo fino al 75% del valore della bici (massimo 150 euro). Il bando ha registrato un'ampia partecipazione: oltre 400 le domande

pervenute, 342 i bonus concessi, per un importo di 125.000 euro.

L'altra iniziativa è consistita nell'attivazione da parte di Trenitalia a partire dal novembre 2015 di un **titolo di viaggio dedicato ai cicloturisti**, che consente di viaggiare in treno con bici a seguito, con validità annuale e dal costo di 20 euro anziché 40 (per viaggiare nei week end e nei festivi) oppure di 50 euro anziché 100 (se si sceglie la card valida tutti i giorni con esclusione delle fasce orarie 6-9 e 17-19).

Per quanto riguarda le **ferrovie minori** in esercizio sul territorio regionale, caratterizzate da una bassa frequentazione al di fuori delle fasce pendolari, ma localizzate in contesti territoriali di elevata valenza storica, culturale, ambientale e paesaggistica, e quindi dotate di un notevole potenziale anche in termini di attrattività, la Regione prosegue le attività realizzate nell'ambito del progetto pluriennale di valorizzazione avviato nel 2014 con l'obiettivo di incrementare gli utenti sia per il servizio ordinario che per fini turistici, culturali e sociali.

Nel 2016 si sono chiuse le attività relative al secondo bando svolto nel 2015 (a seguito di un primo bando sperimentale attivato l'anno precedente) con cui erano stati finanziate (con risorse per 40.000 euro) progettualità locali presentate da 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).

Sulla base di tale positiva esperienza proseguiranno le attività, con progettazione interna, pur condivisa con i territori e con azioni più sistematiche, anche nell'ambito della nuova programmazione comunitaria (in particolare attraverso il Progetto TRENO, in corso di presentazione da parte della Regione a valere su Programma Italia Francia Marittimo 2014-2020 – si veda anche il par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione").



Sempre con riferimento alle ferrovie minori, nel novembre 2016 è stato inoltre sottoscritto un protocollo d'intesa tra Regione Toscana e Regione Emilia Romagna, insieme agli enti locali dei territori progetto interessati. per avviare un valorizzazione turistica del territorio transappenninico attraversato dalla linea ferroviaria Porrettana, coinvolgendo tutti i territori interessati e costruendo un sistema condiviso di promozione dei patrimoni culturali, ambientali e produttivi delle due regioni.

Per quanto riguarda la linea Asciano-Monte Antico, nell'agosto 2016 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Regione Toscana e comuni interessati, per ripristinare e valorizzare la mobilità dolce in Val d'Orcia, valutando la fattibilità di utilizzare l'infrastruttura sia come ferrovia che come ciclovia (si veda anche il par. 3.3.6 "Mobilità ciclabile"). Su tale linea, da tempo sospesa all'esercizio ordinario, dal 1996 viene programmato con materiale storico, vapore e diesel, il Treno Natura e dal 2014, e con la costituzione della Fondazione FS, come "Ferrovia della Val d'Orcia", fa parte dei "Binari senza tempo", con altre linee che, prive di servizi di trasporto pubblico locale, sono state individuate per entrare a far parte di un vero e proprio "museo dinamico" che la Fondazione FS Italiane intende preservare e valorizzare.

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.

A garanzia della sicurezza e operatività dell'aeroporto di Marina di Campo nel novembre 2016, nell'ambito di una specifica

convenzione, la Regione ha destinato un contributo annuale di 570.000 euro a favore di Alatoscana, società che gestisce l'aeroporto dell'Isola d'Elba. Il contributo consente sia i normali traffici aeroportuali, sia l'operatività dei voli di continuità territoriale sulle rotte Elba-Pisa, Elba-Firenze ed Elba-Milano Linate, attive dal 2014.

Per quanto riguarda il servizio marittimo, è in corso la gestione del contratto di servizio per il quale la Regione ha proceduto all'affidamento a Toremar per 12 anni dal gennaio 2012.

3.2.4 ATTIVITÀ 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.

Il gruppo ispettivo regionale di vigilanza sui servizi di Trasporto Pubblico Locale è costituito, fin dal 1999, in attuazione della normativa regionale in materia di trasporto pubblico locale (art. 24 della L.R. 42/98), secondo la quale le funzioni relative alla vigilanza sui servizi di trasporto sono esercitate dagli enti competenti tramite proprio personale, munito di tessera di riconoscimento. I componenti del gruppo regionale di vigilanza sui servizi di trasporto pubblico svolgono ispezioni periodiche sui servizi di trasporto pubblico locale: in particolare effettuano rilevazioni finalizzate alla programmazione ed alla gestione dei contratti di servizio del TPL; possono accertare le violazioni e contestare le sanzioni amministrative previste all'art. 23 della L.R. 42/98.

Il gruppo di vigilanza è composto da personale dipendente di ruolo in servizio presso la Regione Toscana e, data la specificità delle funzioni che attengono agli aspetti gestionali e sanzionatori dei contratti di servizio TPL, gli ispettori sono di norma individuati all'interno del personale della Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale.

Attualmente il gruppo è costituito da 65 componenti. Nel corso del 2016 sono state aggiornate le modalità ispettive al fine di rendere più efficace l'attività. In totale sono state eseguite nel 2016 686 "uscite ispettive" che hanno avuto ad oggetto sia i controlli per l'attuazione del contratto di servizio tra Regione Toscana e Trenitalia per l'esercizio dei servizi ferroviari regionali (riepilogati nella tabella sottostante), sia i controlli per l'attuazione dei contratti stipulati dalla Regione con Trasporto Ferroviario Toscano SpA e Rete Ferroviaria Toscana SpA per l'esercizio dei servizi ferroviari e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria sulle linee Arezzo\Stia e Arezzo\Sinalunga. Questi ultimi hanno portato a 40 controlli in stazione e a 28 treni controllati.

Sono stati inoltre effettuati numerosi monitoraggi propedeutici alla programmazione dei servizi ferroviari, quali ad esempio monitoraggi sulla frequenza dei viaggiatori su alcuni treni\linee, o su svolgimento dei servizi bus sostitutivi di quelli ferroviari nel caso di interruzioni temporanee di linee ferroviarie, o su particolari criticità segnalate dal numero verde per i reclami degli utenti del trasporto pubblico locale. Sono stati rilevati inoltre 249 casi di mancato rispetto degli obblighi relativi alla presenza degli ausili per disabili a bordo treno. Da considerare che il numero dei controllo svolti è ampiamente superiore rispetto a quanto previsto dal Contratto di servizio con Trenitalia.

Per rendere più moderni ed efficienti i controlli, dal 2015 è stata messa a punto una App regionale (denominata "Smartcheck" e premiata insieme ad altre 9 App alla Smart City Exhibition di Bologna su un totale di 124 proposte di pubbliche amministrazioni e imprese) che consente la segnalazione in tempo reale da parte degli ispettori delle risultanze ispettive gli eventuali disservizi ferroviari.

A seguito della firma nel marzo 2015 di un Protocollo di Intesa tra Regione Toscana e Regione Umbria, il nucleo ispettivo regionale toscano monitora il rispetto degli standard qualitativi di viaggio anche sui treni in servizio sulla linea Firenze-Foligno, linea molto utilizzata dai pendolari

della Val di Chiana, di Arezzo e del Valdarno ma precedentemente esclusa dai controlli in quanto di competenza dell'Umbria. Nel corso del 2016 sono stati 139 i treni monitorati.

Per quanto riguarda il **contratto di servizio marittimo**, sono state monitorate alcune corse dei traghetti eserciti da Toremar SpA in attuazione del contratto di servizio stipulato con la Regione.

Per quanto riguarda infine il servizio di **trasporto pubblico locale su gomma,** i controlli sono svolti eminentemente dalle Province, che hanno tale competenza ai sensi della L.R n. 42\1998. Il gruppo ispettivo regionale ha comunque eseguito nel 2016 un totale di circa 175 controlli puntuali dei passaggi orari di autobus alle fermate (in deciso aumento rispetto a quelli svolti nel 2015). È stato inoltre fornito supporto formativo alle Province per la formazione e l'aggiornamento dei loro gruppi ispettivi.

	Attività ispettiva del Trasporto Pubblico Locale – Anno 2016	
Ispettori		65
Uscite		686
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento impianto riscaldamento a bordo treno nei mesi invernali	805
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su pulizia a bordo treno	1934
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su rispetto composizione (n. vetture) dei treni	887
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni presenti a bordo treno	3068
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni audio\video fornite a bordo treno	2921
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su accessibilità toilettes a bordo treno	3057
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su funzionamento porte esterne dei treni	1587
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su stato arredi a bordo treno	3012
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli puntuali su funzionamento impianto condizionamento a bordo treno nei mesi estivi	983
attuazione contratto RT- Trenitalia	Controlli a stazioni	277
attuazione contratto RT- TFT e RFT	Treni controllati	28
attuazione contratto RT- TFT e RFT	Controlli a stazioni	40
Trasporto pubblico locale su gomma	Controlli puntuali passaggi orari di autobus alle fermate	175

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							Anni						
KEGIONI	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Lombardia	20,9	20,7		19,7	21,6	20,3	19,6	22,9	21,0	22,9	22,2	23,6	23,0
Veneto	13,8	14,7		17,0	15,2	15,2	16,4	13,7	16,9	14,2	15,5	15,2	17,4
Emilia-Romagna	12,2	11,6		12,4	13,3	12,6	13,0	13,8	11,8	11,9	12,9	13,5	12,8
Toscana	16,9	14,3		15,5	16,2	16,5	16,4	14,3	18,2	16,1	17,1	15,3	17,0
Marche	14,0	14,0		13,6	17,1	15,1	12,8	14,4	13,8	14,5	16,3	13,7	14,4
Italia	18,8	18,9		19,0	18,7	19,5	19,2	19,1	19,4	19,3	19,6	20,7	20,3

^{*} Fonte: ISTAT- Indicatori per le politiche di sviluppo (http://www.istat.it/it/archivio/16777), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 129.

 Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate sul totale degli utenti del servizio sul territorio della Regione Toscana* (percentuale)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
49,8%	48,0%	53,0%	50,0%	49,1%	50,3%

^{*} Fonte: ISTAT- Indicatori per le politiche di sviluppo (http://www.istat.it/it/archivio/16777), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 172. 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.

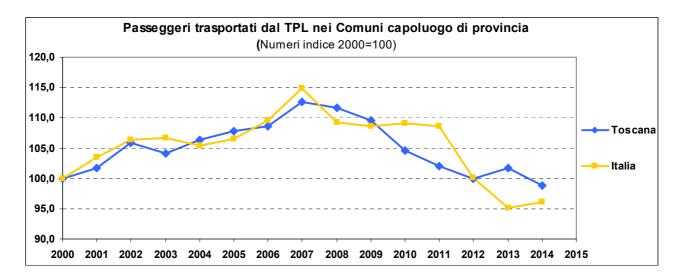
- Grado di soddisfazione rispetto a 10 aspetti del servizio ferroviario, confronto 2009-2012-2015 (% di voti compresi tra 3 e 5)

(Fonte Regione Toscana, Indagine "Gli utenti del treno regionale in Toscana", anni 2009, 2012, 2015)

ASPETTI DEL SERVIZIO	% Soddisfatti (voti 3-5)					
FERROVIARIO	2009	2012	2015			
Puntualità	60,7	55,4	58,5			
Coincidenze dei treni	62,9	60,1	67,9			
Affollamento a bordo	57,9	66,1	80,5			
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3	76,2			
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4	47,2			
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	57,5	63,7	66,6			
Funzionamento delle porte	69,3	67,2	84,4			
Senso di sicurezza (furti, molestie)	80,6	83,4	81,9			
Personale di bordo	88,6	90,5	92,0			
Comunicazione a bordo in caso di ritardi o anormalità	56,5	65,6	71,2			

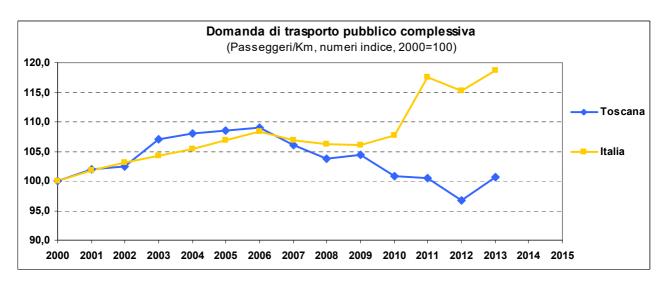
- Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia, (Passeggeri/abitante, numeri indice, 2000=100)

(Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat - "Indicatori Ambientali Urbani")



^{*} Si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT sulla mobilità urbana (http://www.istat.it/it/archivio/162857) presentano infatti discrepanze rispetto a quelli precedentemente pubblicati relativamente al periodo 2008-2012 (http://www.istat.it/it/archivio/123878). Si è pertanto deciso di utilizzare la serie storica pubblicata nel dataset Indicatori per le politiche di sviluppo (http://www.istat.it/it/archivio/16777), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 268, per garantire la coerenza del confronto intertemporale.

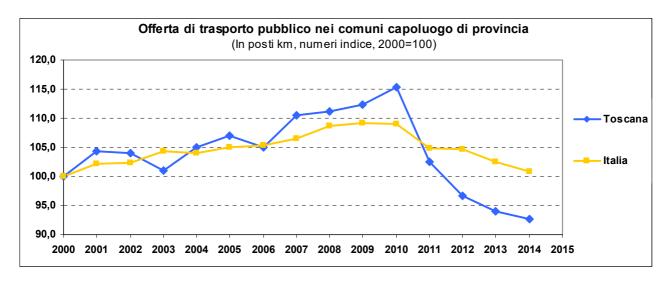
- Domanda di trasporto pubblico complessiva, (Passeggeri/Km, numeri indice, 2000=100) (Fonte: elaborazioni IRPET su dati Eurostat)



^{*} Si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nel dataset Eurostat "Specific transport parameters (NUTS2) (env_rtr)" presenta delle discrepanze dovute ad una revisione della serie. Si è pertanto deciso di utilizzare i dati aggiornati all'ultima versione anche per gli anni precedenti per garantire la coerenza del confronto intertemporale.

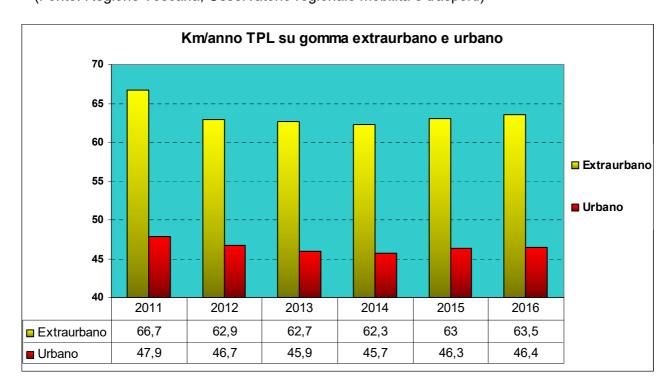
- Offerta di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia, (in posti km, numeri indice, 2000=100)

(Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat)



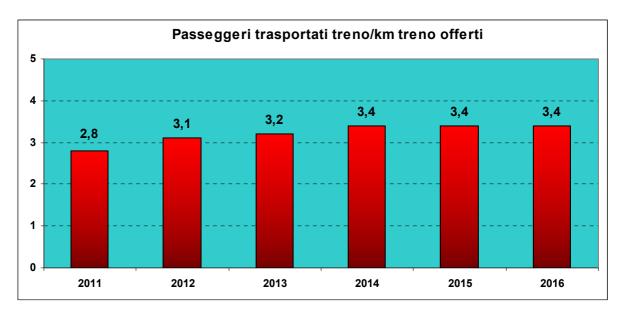
- Km/anno TPL su gomma extraurbano e urbano*

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



^{*} 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.

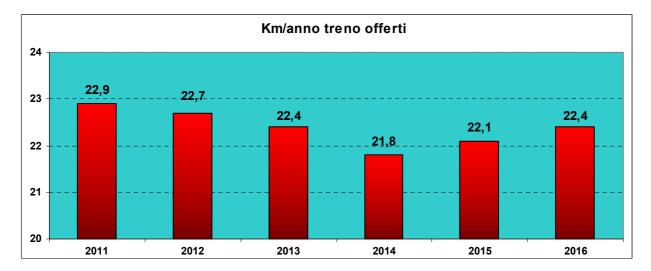
Passeggeri trasportati treno/km treno offerti* (Fonte Trenitalia)



^{*} 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.

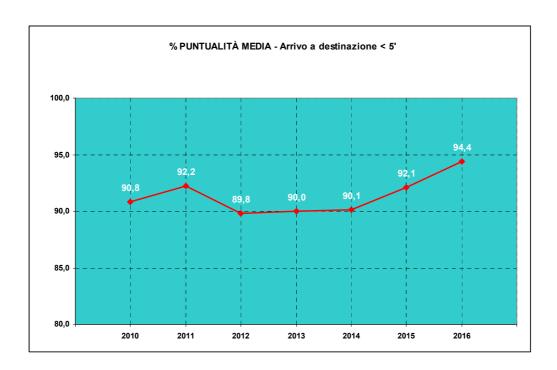
- Km/anno treno offerti*

(Fonte: Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

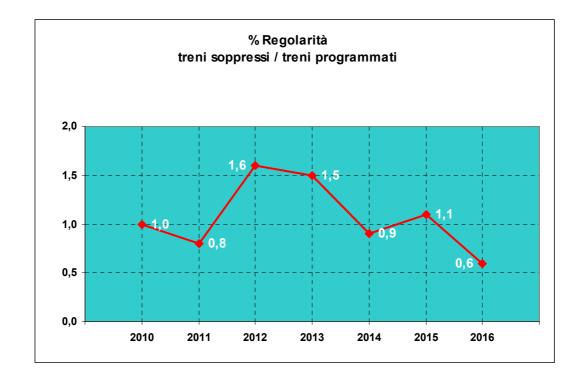


^{*} N. complessivo di km di servizio programmato (offerta) sui treni regionali Trenitalia in Toscana nell'anno di riferimento.

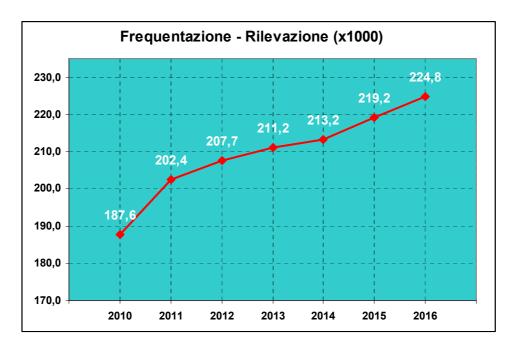
- La puntualità media regionale dei treni regionali, 2010-2016 (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)



- La regolarità media dei treni regionali (treni soppressi/treni programmati): (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)



- Frequentazione dei treni della Toscana, 2010-2016 (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)



 Indice di affidabilità del servizio marittimo: corse programmate – corse saltate (al netto di quelle non effettuate per causa di forza maggiore) / totale corse programmate – anno 2016

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

Linea	Tratta	Previsione contrattuale	Indice affidabilità
A1	Livorno - Capraia	95%	100%
A2	Piombino - Portoferraio	95%	100%
A2F	Piombino - Cavo	95%	89%
A3	Piombino – Rio Marina	95%	100%
A4	Porto S. Stefano - Giglio	95%	100%
A5	Porto S. Stefano - Giannutri	95%	100%

- Giorni annui di apertura aeroporto Marina di Campo (Isola d'Elba)*

(Fonte Regione Toscana, Settore Affari amministrativi e contabili per il Trasporto Pubblico Locale)

Anno	2013	2014	2015	2016
Giorni	363	365	363	364

^{*} Obbligo previsto 365, con franchigia di 15 gg per effettuazione di interventi infrastrutturali.

 Numero di passeggeri trasportati aeroporto Marina di Campo (Isola d'Elba)
 (Fonte Regione Toscana, Settore Affari amministrativi e contabili per il Trasporto Pubblico Locale)

Anno	2014	2015	2016
Passeggeri	18.949	20.439	13.125

3.2.6 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 140 del 01/03/2016 - Rinnovo gratuito della carta Pegaso. Proseguimento agevolazione anche per l'anno 2016.

DGR 172 del 08/03/2016 - Approvazione schema di Accordo Quadro tra Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI S.p.A.) per la disponibilità della capacità della infrastruttura ferroviaria, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs 112/2015.

DGR 416 del 10/05/2016 – Attivazione dei servizi di trasporto pubblico locale inerenti le "circolari del Valdarno" ed inserimento nella rete di servizi di ATO regionale. Approvazione schema di accordo.

DGR 535 del 07/06/2016 – Trasporto Pubblico Locale. Assegnazione alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze delle risorse per gestione funzioni anno 2016.

DGR 539 del 07/06/2016 – Controlli sull'utenza che usufruisce di tariffa agevolata ISEE per il TPL. Revisione della procedura sanzionatoria a seguito delle novità introdotte con la DGR n. 373/2015.

DGR 577 del 21/06/2016 – Integrazione risorse da erogare alle Province ed ai Comuni per il mantenimento dei servizi di TPL nelle more della stipula del contratto di servizio del lotto unico regionale.

DGR 578 del 21/06/2016 – Delibera GR 919 del 28/09/2015, azione 1 - in bici col treno: bonus acquisto bici per i pendolari ed azione 2 - in bici col treno, card per i turisti - riduzione prenotazione di spesa azione 2 ed incremento prenotazione per azione 1.

DGR 643 del 05/07/2016 – Assegnazione contributi ai Comuni interessati per la realizzazione dei collegamenti con gli ospedali e la prosecuzione del progetto "People Mover" per l'anno 2016.

DGR 691 del 19/07/2016 – Approvazione schema di accordo tra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Siena e Provincia di Perugia per l'istituzione di un titolo di viaggio integrato interregionale sperimentale per gli studenti pendolari tra il territorio della Provincia di Siena e quello della Provincia di Perugia che frequentano le scuole ubicate nel Comune di Città della Pieve, dei comuni della Val di Chiana Senese e Cortona.

DGR 744 del 25/07/2016 – Affidamento dei servizi ferroviari regionali - Ulteriori indirizzi per il rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. .

DGR 908 del 19/09/2016 – Assegnazione contributo alla Provincia di Livorno per l'integrazione tariffaria e modale TPL sulla direttrice Campiglia M.ma - Piombino.

DGR 999 del 11/10/2016 – Approvazione accordo tra Città Metropolitana di Firenze, Comune di Firenze e Regione Toscana, relativo alle risorse finanziarie per il TPL nell'area metropolitana di Firenze erogate dalla Regione Toscana per il periodo settembre - dicembre 2016.

DGR 1005 del 17/10/2016 – Integrazione risorse da erogare alle Province ed ai Comuni per il mantenimento dei servizi di TPL nelle more della stipula del contratto di servizio del lotto unico regionale - determinazioni a seguito di ricognizione presso gli Enti locali.

DGR 1088 del 08/11/2016 – Approvazione schema di convenzione fra Regione Toscana ed Alatoscana SpA per l'erogazione di contributi, a titolo di compensazione degli oneri sostenuti per adempiere all'obbligo di mantenere operativo l'aeroporto di Marina di Campo nell'Elba.

DGR 1174 del 22/11/2016 – Trasporto Pubblico Locale DGR n. 391/2014 e n. 578/2015 rimodulazione ed integrazioni prenotazioni sui servizi Area debole.

DGR 1342 del 19/12/2016 – Nuovi indirizzi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale.

DGR 98 del 14/02/2017 – Approvazione schema di convenzione per l'avvalimento di personale tecnico ed amministrativo da parte della Provincia di Lucca per la conclusione della progettazione ed avvio procedura di esproprio per il nuovo ponte sul fiume Serchio, ai sensi dell'articolo 11, comma 4 ter, della LR 22/2015.

DGR 277 del 27/03/2017 – Nuovi indirizzi per il rinnovo, alla Societa' Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A., del contratto di servizio per l'affidamento in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico ferroviario sulla tratta Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, a parziale modifica della DGR/520/2015.

DGR 307 del 27/03/2017 – Approvazione schema di convenzione tra Regione Toscana, Trasporto Ferroviario Toscano SpA e Trenitalia SpA per il rinnovo del materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse locale sulle tratte Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.

DGR 328 del 03/04/2017 – Rinnovo gratuito della carta "Pegaso" proseguimento agevolazione anche per l'anno 2017.

3.2.7 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

	Dati complessivi 2014-2019 (*)			Gestione fino al 28/02/2017		
Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	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	3.360.481	2.206.962	66%	1.947.464	1.567.424	80%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale (**)	-	-	-	-	-	-
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	102.274	82.231	80%	66.414	58.492	88%
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	7.212	3.446	48%	3.446	3.334	97%
Totale obiettivo generale 2	3.469.967	2.292.639	66%	2.017.324	1.629.251	81%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 28 febbraio 2017)

^(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziate ma non impegnate nel 2016. (**) 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
3.Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	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

Per ridurre i costi esterni della mobilità, la Regione promuove, attraverso il PRIIM, modalità di trasporto sostenibili in grado di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti (sistemi a guida vincolata in ambito urbano, mobilità ciclabile urbana ed extraurbana) e investe nella sicurezza per ridurre i costi sociali derivanti dall'incidentalità.

3.3.1 SISTEMA TRAMVIARIO

- azioni PRIIM: 3.1.1; 3.1.2 -

La realizzazione della rete tramviaria di Firenze e la sua estensione nell'area metropolitana risulta funzionale e strategica per realizzare in Toscana un sistema integrato di trasporti che comprenda trasporto ferroviario ad alta velocità, trasporto regionale e mobilità urbana sostenibile.

Il **sistema tramviario fiorentino** ad oggi vede completato e in funzione il primo stralcio della Linea 1 il cui tracciato si sviluppa da Scandicci a Santa Maria Novella per complessivi 7,7 km e 14 fermate. Tale linea, con gli oltre 12 milioni di passeggeri/anno trasportati (oltre 13 mln nel

2015), ha portato ad un notevole miglioramento dei parametri ambientali grazie alla diminuzione del ricorso a mezzi privati motorizzati.

Sono inoltre in corso i lavori per il completamento e la messa esercizio delle altre due Linee:

- la Linea 2 "Aeroporto Amerigo Vespucci Piazza dell'Unità d'Italia" che si estenderà per circa 5,5 km (di cui 0,3 km condivisi con Linea 1) e che permetterà la connessione dell'Aeroporto, del Polo Universitario di Novoli e del Palazzo di Giustizia con la stazione ferroviaria e il centro cittadino;
- la Linea 3 "Careggi S. M. Novella" che si estenderà per circa 4 km e costituirà la prosecuzione della linea attualmente in esercizio (Linea 1) fino al Polo Ospedaliero e Universitario di Careggi collegandolo con la stazione ferroviaria ed il centro storico.

Il completamento del sistema tramviario nell'area fiorentina collegherà direttamente fra loro le principali centralità urbane e i maggiori poli attrattori della città di Firenze e del vicino Comune di Scandicci, sviluppando la rete tramviaria per un totale di 16,9 km e 40 fermate. Inoltre, una volta che le tre linee saranno in funzione, si stimano 39,4 milioni di passeggeri annui, di cui oltre 14 mln che rinunceranno all'uso dell'autovettura, con un conseguente abbattimento della produzione di CO2 di oltre 13mila tonnellate e con importanti ricadute anche in termini di economia e occupazione.



Il progetto è finanziato in parte tramite risorse del Programma Operativo POR CReO FESR 2007-2013, il quale prevede un contributo POR complessivo (quota UE + quota Stato + quota Regione) di oltre 50 mln di euro.

L'opera è oggetto di un monitoraggio costante dello stato di avanzamento, nell'ambito della Cabina di Regia tra Regione Toscana e Comune di Firenze prevista dall'Accordo di programma tra Regione ed Enti Locali del 2014. A livello fisico la realizzazione dell'opera è in linea con i tempi previsti dal Programma Operativo: tutti i cantieri di entrambe le linee sono avviati. La messa in esercizio di entrambe le linee entro i primi mesi del 2018.

Al fine di una maggiore efficacia del sistema è prevista l'estensione della rete tramviaria in modo da consentire il trasporto rapido di massa tra la città di Firenze e i maggiori poli attrattori presenti nell'area metropolitana.

A tal fine la Regione, la Città metropolitana e i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Bagno a Ripoli e Scandicci hanno sottoscritto il 1° giugno 2016 un apposito accordo per il completamento e l'estensione del sistema tramviario che prevede prioritariamente la realizzazione di due ulteriori tratte:

- la Linea 4 che seguirà la tratta "Leopolda Le Piagge" (circa 6 km);
- l'estensione della Linea 2 che seguirà la tratta "Aeroporto Polo Scientifico Sesto Fiorentino" (circa 6 km).

La Regione Toscana, nell'ambito del suddetto Accordo, ha stanziato 2,4 milioni di euro (su 3,1 mln previsti dall'accordo) per il progetto di fattibilità tecnica ed economica delle tratte "Firenze Aeroporto – Polo Scientifico" e "Firenze Le Piagge – Campi Bisenzio" (estensione linea 4), delle

quali allo stato attuale è disponibile lo studio di fattibilità. Per la tratta Leopolda - Le Piagge è già stato redatto da parte del Comune di Firenze nel corso del 2015 il progetto preliminare. Nel maggio 2017 è stato pubblicato, da parte del Comune di Firenze, il bando di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnico ed economica delle tratte "Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino" e "Firenze Le Piagge – Campi Bisenzio" sopra indicate.

Il costo complessivo previsto per le estensioni è di circa 327 mln, dei quali 161 mln sono destinati alla realizzazione della tratta "Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino" e 166 mln per la tratta "Leopolda - Le Piagge". Il cronoprogramma di realizzazione degli interventi prevede nel 2019 l'avvio dei lavori per la tratta "Leopolda - Le Piagge" e nel 2020 per quella "Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino"; la messa in esercizio di entrambe le linee è prevista entro il 2022.

Il progetto di estensione del sistema tramviario è stato inserito dalla Regione nel programma POR CReO FESR 2014-2020 (approvato dalla Commissione Europea nell'ottobre del 2016) con risorse per 80 mln che si aggiungono al finanziamento statale di 100 ml previsto dal "Decreto Sblocca Italia". Ulteriori risorse statali (44 mln) sono previste dal patto sottoscritto nel novembre 2016 tra Città Metropolitana di Firenze e Governo.

L'estensione della rete tramviaria costituisce una delle principali azioni del PRIIM e ha tra i suoi obiettivi quello di sottrarre un'ulteriore quota di utenza dal trasporto privato e dal trasporto pubblico su gomma. Il risultato atteso che si vuole conseguire favorendo il potenziamento dei servizi di mobilità collettiva sostenibile in ambito urbano (si veda anche il paragrafo 3.3.3 "Mobilità sostenibile urbana e intermobilità"), consiste nella maggiore sostenibilità della mobilità e nel miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale, in modo da attrarre nuova utenza con conseguente riduzione dell'impatto ambientale in termini di CO2, di emissioni inquinanti e di consumi energetici, garantendo inoltre la maggiore sicurezza della mobilità.

Per quanto riguarda l'impatto che l'estensione della tramvia produrrà nell'area metropolitana fiorentina si stima³ che l'estensione verso Sesto Fiorentino possa avere circa 10 milioni di passeggeri l'anno, riducendo le emissioni di CO2 di quasi 8 mila tonnellate all'anno, mentre sulla tratta "Le Piagge- Leopolda" si stimano invece 5 milioni di passeggeri l'anno, con una riduzione di CO2 pari a quasi 4mila tonnellate all'anno, e con riduzioni importanti anche per i principali inquinanti atmosferici (NOx e PM10).

Emissioni atmosferiche evitate con l'attivazione delle linee tranviarie Sesto Fiorentino-Aeroporto e le Piagge-Leopolda

(Fonte: Documento preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS della proposta di modifica del POR FESR 2014-20)

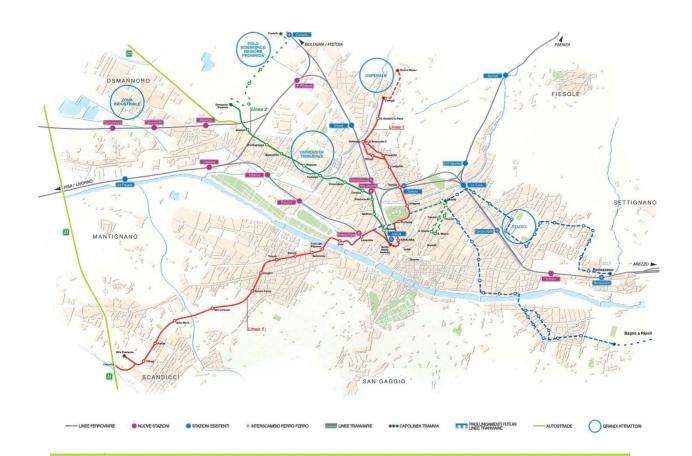
Linea	Utenti anno	Viaggio medio risparmiato [km]	PM10 evitata [ton/anno]	NOx evitata [ton/anno]	CO2 evitata [ton/anno]
Sesto Fiorentino- Aeroporto	10.000.000	11	1	8,5	7.850
Le Piagge - Leopolda	5.000.000	11	0,5	4,25	3.925

L'accordo firmato nel 2016 individua inoltre, oltre a quelle sopra descritte, ulteriori estensioni tramviarie, in particolare: il sottoattraversamento del centro storico, alla cui progettazione provvederà il Comune di Firenze, la prosecuzione della linea 1 da Villa Costanza a Torre Rossa, alla cui progettazione provvederà il Comune di Scandicci, e l'estensione verso Bagno a Ripoli della linea 3.2 per la quale è già stato approvato il progetto preliminare. Quest'ultima ha una valenza strategica fondamentale per il sistema tramviario fiorentino poiché permetterebbe la connessione con il quadrante sud-est della città e dunque con aree popolose quali Campo di Marte, Gavinana e Firenze Sud. Il Comune di Firenze, con il supporto del Comune di Bagno a

Documento preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS della proposta di modifica del POR FESR 2014-20 (cap.5 pagg.45-46) cui si rimanda per la metodologia di calcolo.

Ripoli e della Città Metropolitana, provvederà, compatibilmente alle risorse messe a disposizione dagli enti, alla redazione della progettazione di fattibilità tecnica ed amministrativa del tratto fino al centro abitato di Bagno a Ripoli.

Mappa del sistema tramviario fiorentino e relative estensioni



TRAMVIA FIORENTINA: DATI DI SINTESI

Tecnici

- Lunghezza della rete (Linee 1,2, 3): 16,9 km
- Frequentazione L1 (passeggeri/anno): oltre 13 mln nel 2015
- Frequentazione L1, 2, 3 prevista (passeggeri/anno): oltre 39 mln
- Passeggeri sottratti all'uso autovettura (passeggeri/anno): oltre 14 mln
- Riduzione CO2 prevista (kg): oltre 12 mln

Economici

- Costo dell'intervento notifica Grande Progetto (euro): 616.130.648
- Contributo pubblico POR (euro): 50.068.095

Occupazionali

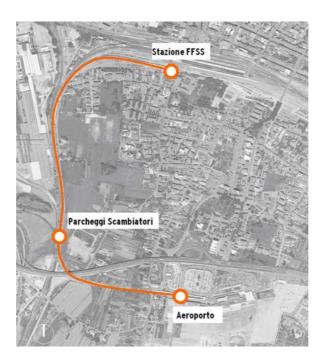
- Posti di lavoro fase cantieri: 511 Unità Lavorative Annue
- Posti di lavoro creati a regime (previsione): 186 Unità Lavorative Annue

3.3.2 PEOPLE MOVER

- azioni PRIIM: 3.1.1 -

Il People Mover è una navetta elettrica veloce ad alta frequenza che collega l'aeroporto di Pisa alla stazione ferroviaria di Pisa Centrale.

Si tratta di un sistema di trasporto passeggeri a basso impatto ambientale che, rispetto ai sistemi di mobilità attuali, porta ad una minor produzione di anidride carbonica, polveri sottili e riscaldamento globale. Infatti, per 18 ore il giorno, il People Mover percorre in circa 5 minuti la tratta di 1,8 km che separa l'aeroporto di Pisa alla stazione ferroviaria di Pisa Centrale, utilizzando un sistema con connessione automatica, senza conducente a bordo e a trazione con la fune.



Nel settembre 2016 sono stati ultimati i lavori, avviati a metà del 2014, e la messa in esercizio dell'opera è avvenuta nel marzo 2017.

Il People Mover prevede tre stazioni: la prima al binario 14 della stazione di Pisa centrale, la seconda (intermedia) al parcheggio scambiatore da 1400 posti che si trova tra la ferrovia e l'aeroporto ed è facilmente accessibile sia per chi arriva dalla Fi-Pi-Li sia per chi arriva da Livorno tramite l'Aurelia, l'ultima all'aeroporto Galilei.

Il People Mover è un'opera strategica che permetterà di contribuire in maniera estremamente significativa al raggiungimento di molteplici obiettivi fra i quali la velocizzazione e il miglioramento del collegamento fra l'Aeroporto di Pisa e la Stazione ferroviaria attraverso una connessione su ferro rapida a basso impatto ambientale, l'incentivazione del trasporto pubblico favorendo la mobilità intermodale e potenziando i collegamenti con gli altri poli attrattori della città nonché il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria del nodo pisano rispetto alle principali città toscane e all'Italia centro-settentrionale. Ai benefici prima descritti si aggiunge anche la qualificazione dell'area urbana di Pisa attraverso il miglioramento della mobilità urbana e la riduzione dei carichi inquinanti dell'attuale sistema di trasporto a cui si associa la riduzione dell'accesso dei mezzi privati in città sia dalla direzione sud (Livorno) che dalla direzione est (Firenze) attraverso la disponibilità di parcheggi scambiatori ad elevata capacità.

Grazie a questa nuova infrastruttura ed ai parcheggi scambiatori ad essa collegati è stato realizzato un vero sistema intermodale con facili scambi tra aereo, Mover, treno e bus, che consentirà di migliorare i collegamenti tra i due aeroporti di Pisa e Firenze.





Inaugurazione del People Mover con il Vicepresidente dell'Europarlamento Sassoli, il Ministro Del Rio ed il Presidente Rossi, 18 marzo 2017.

L'opera, prevista nell'ambito della programmazione comunitaria POR CReO FESR 2007-2013, ha avuto un costo complessivo di investimento pari a 72 milioni di euro, in parte finanziato con fondi pubblici (21 mln), dei quali la parte maggioritaria derivante dal programma operativo POR CReO 2007-2013, e in parte a carico del concessionario (PISAMOVER) che nel 2012 è stato individuato tramite gara pubblica e che gestirà il servizio per oltre 30 anni.

Insieme al People Mover sono stati cofinanziati, dallo stesso POR CReO, interventi di accessibilità ai nodi di scambio intermodale del Comune di Pisa (ad oggi conclusi). Trattasi di interventi di realizzazione di rotatorie, parcheggi, viabilità, piste ciclabili e più in generale strutture finalizzate al rafforzamento dell'accessibilità ai nodi d'interscambio con i collegamenti ferroviari principali e secondari, e con il sistema aeroportuale.

La realizzazione dell'opera è stata oggetto di un monitoraggio puntuale con l'obiettivo di rintracciare eventuali inefficienze in fase di realizzazione dell'intervento e rendicontazione della spesa.

PEOPLE MOVER: DATI DI SINTESI

Tecnici

- Lunghezza People Mover: 1,8 km
- Frequenza massima: 5 minuti
- Numero di corse nell'ora di punta: 12 coppie di corse
- Capacità di trasporto: 100 passeggeri per vettura
- Capacità di trasporto nell'ora di punta: 1.200 passeggeri per direzione
- Frequentazione prevista (passeggeri/anno): oltre 2,5 milioni
- Frequentazione parcheggi prevista (passeggeri/anno): oltre 200.000
- Parcheggi scambiatori (n. posti): 1.400 circa
- Riduzione CO2 prevista (kg): oltre 12 milioni.

Economici

- Costo dell'intervento (euro): 72.649.000
- Contributo pubblico (euro): 21.139.041

Occupazionali

- Posti di lavoro fase cantieri: 94 Unità Lavorative Annue
- Posti di lavoro creati a regime (previsione): 25 Unità Lavorative Annue

3.3.3 MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA ED 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.

La nuova programmazione comunitaria 2014-2020 del POR CreO FESR (approvata dalla Commissione Europea nell'ottobre del 2016) conferma la presenza di azioni che prevedono specificamente una serie di interventi a sostegno dei 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).

Gli interventi sono previsti all'interno della linea di azione inserita nell'Asse IV, dedicato alla mobilità sostenibile intesa come strategia per l'abbattimento della CO2, e nell'Asse VI Urbano, in riferimento ai Comuni inseriti nelle aree funzionali urbane (FUA⁴) oggetto della strategia integrata di sostenibilità urbana promossa e sostenuta dall'Unione Europea.

Per quanto riguarda l'**Asse IV** (azione 4.6.1 sub b), a gennaio 2017 è stato pubblicato l'avviso per la manifestazione d'interesse rivolta agli Enti Locali rientranti nelle FUA dotati di stazione ferro-tramviaria (80 Comuni in tutto) per la realizzazione di progetti di intervento riguardanti azioni integrate per la mobilità. A questo scopo sono stati destinati 4 mln e gli interventi da effettuare possono riguardare ad esempio:

- la realizzazione e/o il potenziamento dei sistemi di interscambio fra le diverse modalità di spostamento anche mediante la dotazione di tecnologie ICT;
- la riqualificazione del sistema di mobilità dolce di raccordo e perimetrazione di aree urbane funzionali ai sistemi d'interscambio (mediante ad esempio la creazione di percorsi e corsie preferenziali per il transito dei mezzi pubblici, le opere di pedonalizzazione, di moderazione del traffico e di implementazione delle zone 30 etc).

Per quanto riguarda invece l'**Asse VI "Urbano"** del POR FESR 2014-2020, al suo interno si sviluppa l'azione dei Progetti di Innovazione Urbana (PIU): tali progetti riguardano interventi a favore della mobilità dolce e ciclopedonale, interventi a sostegno di un utilizzo maggiore del trasporto pubblico e di sistemi di mobilità alternativa al trasporto privato e interventi in favore dell'intermobilità. Alla fase di coprogettazione sono stati ammessi 8 PIU, dei quali 6 presentano interventi di Mobilità Sostenibile sull'Azione 4.6.1, presentati dai Comuni di Prato, Pisa, Lucca, Cecina, Poggibonsi e Colle Val d'Elsa, Pistoia e Rosignano Marittimo. Successivamente alla fase di coprogettazione le Autorità urbane hanno provveduto alla selezione delle operazioni e quindi i comuni di Pisa, Lucca, Cecina, Poggibonsi e Collevaldelsa, confermando le azioni di mobilità selezionate, hanno presentato le domande di finanziamento (necessario un livello di progettazione pari almeno al definitivo). A seguito di istruttoria congiunta con Sviluppo Toscana le operazioni sono state approvate ed alla metà del mese di aprile 2017 è stato pertanto possibile giungere alla sottoscrizione degli Accordi di programma. La successiva assunzione di impegno darà avvio alla fase di progettazione esecutiva e di indizione di procedura di gara per le operazione ancora non avviate dai comuni.

La complementarietà e l'integrazione delle azioni nel contesto del documento in relazione alle altre azioni presenti, dimostrano la loro capacità di contribuire a raggiungere l'obiettivo di una maggiore sostenibilità della mobilità attraverso l'offerta di intermodalità, la qualificazione del

⁴ Le FUA sono identificate sulla base dei censimenti ISTAT e corrispondono alle aree del pendolarimo quotidiano per motivi di lavoro che superano una soglia demografica prestabilita secondo determinati criteri.

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). Le tipologie di interventi di mobilità sostenibile proposte dai Comuni all'interno delle operazioni contenute nei PIU riguardano la realizzazione di piste e collegamenti ciclabili, piste ciclopedonali, rampe e sottopassi ciclopedonali, bike-sharing, aree e parcheggi di interscambio, zone 30, interventi di razionalizzazione della viabilità e della circolazione, nonché interventi relativi alla sicurezza.

Per gli interventi di mobilità attivati virtuosamente dall'Asse Urbano del POR FESR 2014-2020 si stima un investimento complessivo pari a circa 7 milioni di euro.

Ulteriori risorse per la mobilità sostenibile sono previste a livello nazionale dal "Programma sperimentale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro", varato a luglio 2016 e previsto dal collegato ambientale alla legge di Stabilità per il 2016 (n.221/2015), attraverso cui il Governo ha deciso di intervenire proponendo ai Comuni un bando (stanziati 35 mln) per il cofinanziamento di iniziative volte ad abbattere l'uso dell'auto privata. La Regione Toscana ha scelto di proporsi come partner per i Comuni o le associazioni di Comuni interessate a partecipare offrendo supporto tecnico ed amministrativo e mettendo a disposizione la propria piattaforma web (il portale MuoversinToscana) e le proprie infrastrutture digitali per dispositivi mobili (ad esempio la App MuoversinToscana, che offre la possibilità di tracciare e monitorare percorsi) per le amministrazioni che presenteranno progetti. Nel dicembre 2016 la Regione Toscana ha espresso un parere favorevole a partecipare in qualità di partner ai progetti presentati dal Comune di Pisa (progetto "Mobilitando Pisa") e dal Comune di Firenze (progetto "GREENINFINITY").

Con riferimento ai **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)**, quale nuovo strumento di pianificazione integrata della mobilità urbana sostenibile introdotto dall'Unione Europea, la Regione Toscana ha attivamente partecipato ai lavori del Gruppo di Lavoro tecnico permanente per la definizione delle "Linee guida per la redazione di Piani urbani di Mobilità", coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in base allo schema di decreto legislativo sui servizi pubblici locali e di interesse economico generale, schema di provvedimento attuativo della Legge 124/2015, con il quale si prevedono disposizioni in materia di trasporto pubblico locale per la pianificazione e il finanziamento della mobilità urbana sostenibile, fra le quali è compresa la definizione di nuove linee guida per la redazione dei PUMS. In tale ambito la Regione Toscana rafforza quindi il suo impegno e supporto alle iniziative tese alla formazione ed alla condivisione di esperienze in merito ai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile ed ai loro processi di elaborazione, partecipazione, verifica degli impatti ed adozione (anche attraverso la partecipazione a specifici progetti presentati su call della cooperazione territoriale e dei programmi diretti comunitari – Progetto SIMPLA, si veda anche il par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione")

Si ricordano infine gli interventi di accessibilità ai nodi di scambio intermodale del Comune di Pisa descritti nel precedente paragrafo.

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 Primo Programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ad oggi, **oltre trecento interventi sulle strade** della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali.

Negli ultimi anni, a causa delle nuove norme in materia di patto di stabilità prima e pareggio di bilancio dopo, le amministrazioni hanno riscontrato maggiori difficoltà nell'attuare gli interventi

finanziati che richiedono anche una compartecipazione finanziaria da parte degli stessi soggetti beneficiari. Si sono registrate quindi rinunce e ritardi attuativi per i quali, in applicazione della L.R. 35/2011, la Regione Toscana, previa diffida ad adempiere, ha dovuto procedere alla revoca dei contributi. In relazione alle risorse vincolate disimpegnate a valere sui fondi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale c'è da evidenziare che la Regione sta procedendo al loro reimpiego nell'ambito dell'ultimo bando regionale.

Nella tabella sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi, con i relativi finanziamenti assegnati (contributo regionale), al netto di quanto disimpegnato (risorse libere e vincolate – interventi definanziati), suddivisi per ambito provinciale con l'indicazione dell'entità delle risorse ad oggi attivate (costo dei progetti) e della quota a carico dei soggetti beneficiari.

Investimenti complessivi in Sicurezza Stradale						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	Numero interventi con contributo attivo	Costo dei progetti	Quota a carico dei beneficiari	CONTRIBUTO REGIONALE
Provincia di Arezzo	AR	60	33	14.382.850,10	8.650.159,17	5.732.690,93
Provincia di Firenze	FI	148	81	26.033.112,19	14.376.997,26	11.656.114,93
Provincia di Grosseto	GR	57	37	10.194.050,26	6.169.067,50	4.024.982,76
Provincia di Livorno	LI	42	20	8.754.918,67	5.892.006,81	2.862.911,86
Provincia di Lucca	LU	50	31	12.472.438,62	6.903.105,53	5.569.333,09
Provincia di Massa Carrara	MS	27	6	3.484.056,45	2.065.866,45	1.418.190,00
Provincia di Pisa	PI	43	19	5.932.593,84	3.495.470,09	2.437.123,75
Provincia di Pistoia	PT	40	13	4.780.052,30	2.907.519,72	1.872.532,58
Provincia di Prato	РО	32	16	8.378.269,79	4.877.306,50	3.500.963,29
Provincia di Siena	SI	125	63	20.404.329,02	13.061.826,49	7.342.502,53
TOTALE ATTIVI	-	319	114.816.671,24	68.399.325,52	46.417.345,72	
INTERVENTI DEFINANZIATI		-	24	11.176.966,63	7.942.514,76	3.234.451,87
TOTALE GENERALE		624	343	125.993.637,87	76.341.840,28	49.651.797,59

Con le risorse stanziate nel 2014 per il bando regionale di attuazione della DGR n. 563/2014, per un investimento complessivo di 5 milioni di euro, sono state ammesse a finanziamento 41 proposte progettuali (14 delle quali riguardano progetti relativi alle strade regionali e 27 relative a strade provinciali, comunali o di ambito urbano). I progetti dichiarati cantierabili sono stati 35, per un impegno di risorse regionali pari a oltre 4 mln. Gli interventi riguardano sostanzialmente: rotatorie, marciapiedi e percorsi pedonali o per la bici, dissuasori per ridurre la velocità dei veicoli in prossimità dei centri urbani e nelle vicinanze di scuole.

Da maggio 2016 sono in corso le attività di monitoraggio ed a dicembre 2016 sono stati avviati tutti e 35 gli interventi cofinanziati.

In aggiunta al bando, da febbraio 2015 la Regione ha destinato ulteriori 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 per la messa in sicurezza di un tratto pericoloso della SR n 68 "di Val di Cecina" conosciuto come "curva della Morte" in Provincia di Pisa e Comune di Volterra; 400.000 euro in Provincia di Arezzo e Comune di Badia Tedalda per un intervento su un tratto della SR n 258 "Marecchiese". Nel dicembre 2016 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma con il Comune di Volterra, che redigerà la progettazione e svolgerà il ruolo di stazione appaltante per l'attuazione

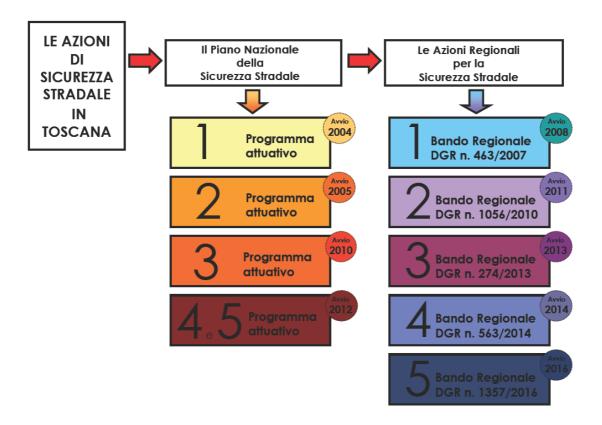
dell'intervento lungo la SR 68. L'intervento relativo alla messa in sicurezza della SR 70 è stato inserito nell'elenco annuale 2017 dei lavori pubblici della Regione Toscana, adottato dalla Giunta nel gennaio 2017. L'intervento relativo alla messa in sicurezza della SR 258 è realizzato dalla Provincia di Arezzo.

Nel dicembre 2016 la Regione ha avviato un nuovo bando da 3,5 mln rivolto a Comuni, Province e Città metropolitana (per il biennio 2017-2018) per il co-finanziamento di interventi destinati a rendere più sicura la viabilità in Toscana. Questa iniziativa prevede una tempistica attuativa molto stringente con una serie di adempimenti: i potenziali soggetti beneficiari dei progetti ammessi a contributo dovranno dichiarare la cantierabilità delle opere entro il 1° luglio 2017, mentre la chiusura tecnico-amministrativa dovrà essere garantita entro il 31 dicembre 2018.

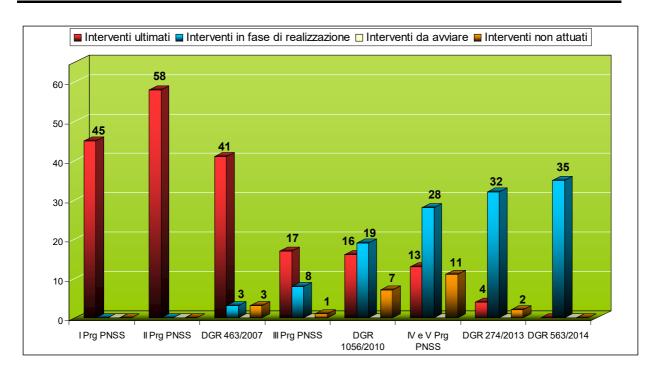
Il bando ha per oggetto:

- a) interventi su strade regionali all'interno di centri abitati (cofinanziamento fino all'80% fino ad un massimo di 120.000 euro);
- b) interventi su strade provinciali, comunali ed ambiti urbani (cofinanziamento fino al 50% fino ad un massimo di 75.000 euro);
- c) interventi sperimentali per ridurre gli incidenti stradali con la fauna selvatica (cofinanziamento fino all'80% fino ad un massimo di 40.000 euro).
- 126 le proposte progettuali presentate dagli Enti Locali; a seguito dell'istruttoria conclusasi a fine maggio 2017, 59 sono risultati i potenziali soggetti beneficiari del cofinanziamento regionale. Grazie al bando saranno attivati investimenti per un valore complessivo di quasi 6 milioni.

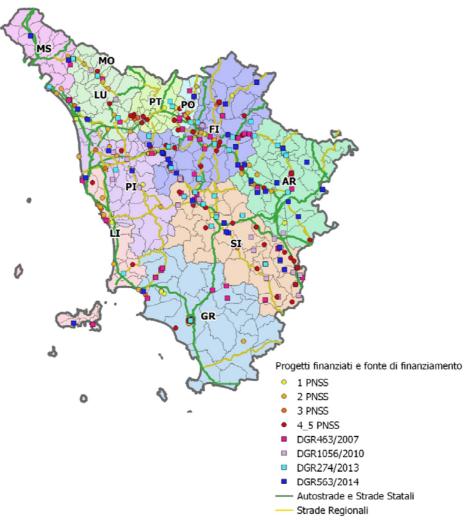
Nello schema sottostante sono riportate le iniziative attivate e le relative linee di finanziamento nazionali (fondi vincolati) e regionali.



Lo stato di attuazione a dicembre 2016 degli interventi attivati dalla Regione evidenzia come risultino ultimati 194 interventi ed i restanti 125 siano in fase di realizzazione di cui 35 relativi al bando del 2014.



Azioni Regionali per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali



^{*}Geolocalizzazione sul territorio degli interventi infrastrutturali nell'ambito delle azioni regionali di sicurezza stradale aggiornata al 31 dicembre 2016.

Nell'ambito del Programma LIFE STRADE (Dimostrazione di un sistema per la gestione e riduzione delle collisioni veicolari con la fauna selvatica), a settembre 2016 la Giunta ha approvato un protocollo d'intesa per la condivisione delle linee guida di attuazione del protocollo di intervento per la gestione degli incidenti tra veicoli e fauna selvatica.

La legge regionale n. 19/2011 di promozione della sicurezza stradale ha previsto che l'Osservatorio regionale sulla Sicurezza Stradale abbia una durata coincidente con la legislatura, pertanto, il 2015 è stato caratterizzato da una breve pausa nell'attività dell'Osservatorio. Il Consiglio regionale con la Delibera n. 94 del 22 dicembre 2015 ha prontamente provveduto a rinominare i componenti dell'Osservatorio consentendo, di fatto, la ripresa dei lavori di tale organismo. A marzo 2016 dopo la riunione di insediamento dei nuovi componenti dell'Osservatorio e l'adozione del nuovo Programma di attività per il 2016 l'Osservatorio ha programmato una serie di giornate informative sulla Legge n. 41/2016 che ha introdotto il reato di omicidio stradale e il reato di lesioni personali stradali per approfondire non solo gli aspetti operativi con gli addetti ai lavori, ma per far conoscere la nuova norma ai cittadini Tre le iniziative promosse in varie sedi su tale argomento che hanno visto coinvolti cittadini, associazioni e operatori di polizia.

Prosegue l'attività del Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale per il quale è stata costituita a febbraio 2016 la Commissione di verifica di conformità prevista dalla Convenzione sottoscritta col Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di ridefinire attività e tempistiche per la conclusione del progetto. Continua inoltre l'attività, la manutenzione, il completamento e l'implementazione del sistema **SIRSS**, prima banca dati per l'Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale. Nel settembre 2016 è stata approvata la nuova convenzione tra la Regione Toscana, le Province toscane, la Città metropolitana di Firenze e l'ANCI Toscana per la prosecuzione del progetto SIRSS fino alla fine del 2017 destinando a ciò 270.000 euro, dei quali 50.000 per gli ultimi mesi del 2016 e 220.000 per tutta l'annualità 2017.

Al fine di aumentare la conoscenza delle dinamiche relative all'incidentalità stradale, il Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale ha previsto l'effettuazione di una nuova indagine campionaria, con avvio nel 2016. Il rapporto completo e i dati (che saranno disponibili nel corso del 2017) saranno consultabili e scaricabili all'indirizzo www.regione.toscana.it/statistiche/pubblicazioni-statistiche e alla pagina del sito regionale del Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale www.regione.toscana.it/-/centro-dimonitoraggio-regionale-per-la-sicurezza-stradale.

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) (da novembre 2015 LFI) 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, dal 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 Comunication for Railways (Gsm-R). I gestori dell'infrastruttura (LFI) e del servizio (TFT), soggetti attuatori del progetto, hanno indetto a tal fine una procedura di gara, attualmente in corso di svolgimento.

La Regione promuove inoltre, nell'ambito delle proprie competenze, la sicurezza ferroviaria a bordo treno, sia attraverso la partecipazione ad uno specifico gruppo di lavoro tra Regione,

Polfer, FRI, Trenitalia, sia attivandosi nei confronti della Conferenza Stato-Regioni per promuovere in maniera condivisa tra le Regioni il tema presso il Governo.

3.3.6 MOBILITÀ CICLABILE

- azioni PRIIM: 3.3.1; 3.3.2; 3.3.3 -

Nell'ambito delle politiche del PRIIM e secondo quanto previsto dalla LR 27/2012 in materia di mobilità ciclistica, la Regione ha avviato una serie di interventi per promuovere, sia in ambito urbano che extraurbano, la mobilità ciclistica quale modalità di trasporto sostenibile alternativa ai mezzi di trasporto motorizzati inquinanti.

La Regione promuove da un lato l'implementazione delle infrastrutture ciclabili e dall'altro incentiva l'uso della bicicletta (quale mobilità ciclistica, a basso impatto ambientale) attraverso una serie di interventi a sostegno delle politiche infrastrutturali come azioni di promozione, formazione e comunicazione

In merito all'implementazione delle infrastrutture ciclabili, prosegue l'impegno regionale alla realizzazione della rete ciclabile, con l'obiettivo di incrementare i km di piste ciclabili presenti sul territorio.

Per la costruzione della rete ciclabile regionale sono previste risorse (dal 2014 ad oggi ammontano a circa 19 milioni di euro) sia per interventi in ambito urbano che per gli itinerari regionali.

In ambito urbano proseguono i lavori finanziati con il bando del 2014 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 ciclopedonalità. I sei progetti (su 54 finanziabili) ammessi a finanziamento per un importo di 2 mln di euro sono quelli dei Comuni di Arezzo, Capannori e Lucca, Pisa, Prato, Orbetello e l'Unione dei Comuni della Versilia. A giugno 2016 sono stati avviati parte dei lavori ed è iniziato il loro monitoraggio mentre ad ottobre 2016 è stato stabilito di accordare ad alcune amministrazioni assegnatarie del contributo i nuovi termini entro i quali dare avvio ai lavori.



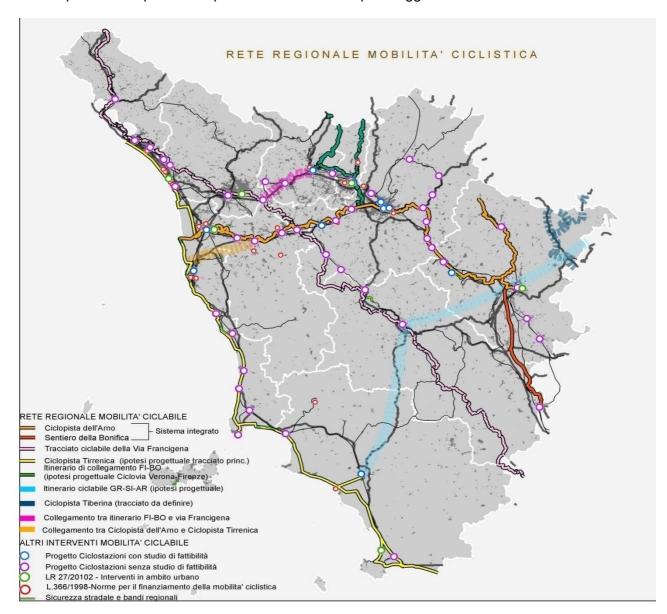
Sempre per quanto riguarda gli interventi in ambito urbano. nell'ambito della nuova programmazione europea (POR CreO FESR 2014-2020, approvata nell'ottobre 2016 dalla Commissione Europea) la Regione ha previsto nuovi investimenti per 3 finalizzati potenziamento al sistema di ciclovie urbane, grazie ad interventi inseriti all'interno dell'Asse IV del POR.

In modo specifico, a marzo 2017 è stato pubblicato un bando per la presentazione di progetti da parte degli Enti Locali per la realizzazione di interventi dedicati allo sviluppo

della mobilità ciclopedonale in ambito urbano. In particolare gli interventi potranno riguardare:

- l'incremento della rete ciclabile e ciclopedonale mediante la realizzazione di nuovi tratti;
- la realizzazione di aree di sosta e parcheggi attrezzati dedicati alle biciclette nonché di ciclostazioni;
- la realizzazione di interventi di vivibilità e qualità urbana finalizzati alla ciclopedonalità e dotazione di servizi strettamente funzionali all'utilizzo dell'infrastruttura ciclabile;

- la messa in sicurezza dei tratti ciclabili esistenti compresi quelli promiscui con il traffico veicolare;
- l'installazione di dispositivi finalizzati al monitoraggio della mobilità ciclistica, al rilevamento della disponibilità di posti liberi presso le ciclostazioni/parcheggi attrezzati.



Per quanto riguarda invece **la rete di interesse regionale**, il PRIIM individua il sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno e Sentiero della bonifica, 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.

In relazione al sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno e Sentiero della bonifica, è in corso la progettazione dell'intero tratto e l'avvio della realizzazione di alcune opere, secondo quanto previsto dall'Accordo sulla realizzazione del sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica del giugno 2015.

Attualmente il 30% del percorso è già realizzato e per il restante 70% la progettazione esecutiva da parte degli Enti locali è stata avviata o programmata (l'intero percorso è suddiviso in 10 gruppi di interventi). Sono stati destinati 4 mln per l'appalto e l'inizio dei lavori per la realizzazione di sei interventi prioritari e particolarmente strategici e per la progettazione di altre 10 opere.

Una volta concluso, il percorso ciclabile sarà lungo oltre 400 km e seguirà il corso del fiume Arno dal monte Falterona alla foce, attraversando 48 Comuni e 4 Province.

A maggio 2016 è stato inaugurato il primo tratto della Ciclovia dell'Arno in Casentino (Le Macee - Bibbiena - Rassina di circa 8 km); a settembre 2016 un piccolo tratto in ambito urbano a Pisa e il tratto Montelupo - Camaioni in Provincia di Firenze.

Ulteriori risorse (2 mln) sono state destinate per la realizzazione entro il 2017 di due nuovi tratti di questo percorso ciclabile: il primo lotto del tratto di ciclopista da Stia a Ponte Buriano e il tratto di ciclovia compreso tra il confine della Provincia di Arezzo ed il centro di Incisa.



Nell'ambito della nuova programmazione europea (POR CreO FESR 2014-2020), è previsto all'interno dell'Asse IV sostegno ad interventi concernenti il Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica. A questo fine sono state destinate risorse pari a 5 mln e a gennaio 2017 è stato pubblicato l'avviso per la presentazione di manifestazioni di interesse da parte di Province, Città metropolitane, Unioni di Comuni e Comuni realizzazione di concernenti il Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica.

Per quanto riguarda gli interventi finalizzati alla realizzazione della **Ciclopista tirrenica** la Regione sta portando avanti il progetto europeo INTENSE-Itinerari Turistici Sostenibili, nell'ambito del Programma "Interreg V-A Italia-Francia Marittimo" in collaborazione con le Regioni Liguria, Sardegna, Corsica e con le regioni della Francia meridionale. Il progetto, presentato a Livorno nel maggio 2017, prevede un finanziamento di circa 1 mln destinato alla Regione Toscana, ed ha come obiettivo la realizzazione di un itinerario turistico ciclabile costiero e di itinerari escursionistici che valorizzino e mettano in rete il patrimonio naturale e culturale dell'area transfrontaliera, aumentandone l'accessibilità.

Una volta concluso il percorso della Ciclopista Tirrenica seguirà tutta la costa della Toscana (dal confine con la Liguria a quello con il Lazio), attraverso un itinerario di 292 km che attraverserà 5 province (Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto), interesserà 30 Comuni, 2 Parchi regionali, e si collegherà con 12 porti turistici.

Tra marzo e maggio 2016 la Regione Toscana ha firmato 3 protocolli d'intesa con i Comuni delle Province di Grosseto, Livorno e Pisa per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto di pertinenza della ciclopista Tirrenica dei Comuni della Provincia di Grosseto (anche con azioni coordinate per l'inserimento della Ciclopista Tirrenica negli itinerari nazionali ed europei, attraverso la partecipazione a bandi nazionali e dell'UE), degli itinerari ciclabili dell'Isola d'Elba e dei Comuni della provincia di Livorno e degli itinerari dei Comuni della Province di Pisa, Lucca e Massa Carrara.

Inoltre, in base all'Accordo stipulato nel 2015, a marzo 2016 il Comune di Grosseto ha avviato la costruzione del ponte per l'attraversamento ciclabile, pedonale ed equestre sul Fiume Ombrone in località La Barca. Tale intervento è funzionale al completamento dell'itinerario ciclabile tirrenico e al collegamento ciclopedonale ed equestre tra il Parco della Maremma e la viabilità locale.

L'itinerario Firenze-Bologna è stato approfondito con lo sviluppo della **Ciclovia Verona-Firenze**, a seguito della Legge di stabilità per il 2016 che ha previsto lo stanziamento di specifiche risorse (91 mln di euro complessivi) per il triennio 2016-2018 per interventi finalizzati alla realizzazione di alcuni itinerari cicloturistici di rilievo nazionale, tra cui ricade anche la "Ciclovia del Sole" da Verona a Firenze.

A tal proposito a luglio 2016 è stato firmato un Protocollo di Intesa fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT), Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Emilia Romagna e Regione Toscana per la "Progettazione e la realizzazione della Ciclovia del Sole da Verona a Firenze" che individua la Regione Emilia Romagna come capofila del progetto e stabilisce le azioni a carico delle diverse parti e le modalità di erogazione del finanziamento. Con successivo Accordo di collaborazione firmato nel gennaio 2017 fra le Regioni sopra indicate e la città Metropolitana di Bologna è stata individuata la stessa città Metropolitana di Bologna quale soggetto attuatore della progettazione dell'intera ciclovia.

A tal proposito è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti uno studio di prefattibilità contenente, oltre al tracciato previsto, anche la quantificazione del costo degli interventi nonché il fabbisogno necessario per la redazione della progettazione di fattibilità tecnica ed economica.

Si tratta di un'infrastruttura strategica per il turismo, che si collegherà anche alle grandi vie ciclabili toscane come la Ciclopista dell'Arno.

La proposta progettuale della Toscana individua come percorso principale l'attraversamento della riserva naturale di Acquerino – Cantagallo, il passaggio dalla città di Pistoia, l'attraversamento della città di Prato attraverso la rete ciclabile esistente, fino a connettersi con la ciclopista dell'Arno e raggiungere il centro di Firenze. Da Prato partirà una 'diramazione' verso nord che collegherà i centri abitati di Vaiano e Vernio fino al confine regionale con l'Emilia Romagna.



Proseguono inoltre le azioni finalizzate alla creazione e alla valorizzazione di una rete ciclabile interregionale partendo dai percorsi già esistenti o in fase di realizzazione. Per permettere la realizzazione della Ciclovia Ligure-Tirrenica, che parte da Ventimiglia, in Liguria, e arriva nel Lazio attraversando la Toscana, è stato firmato un protocollo nel marzo 2017. Avrà come obiettivo la realizzazione di una ciclovia costiera che possa essere utilmente interconnessa con altri itinerari di interesse nazionale ed europeo, creando le condizioni per accedere ai finanziamenti previsti

dal Governo per le ciclovie di interesse nazionale, accelerando in questo modo i tempi per dare realizzazione all'itinerario. Il 7 aprile è stato infatti siglato l'accordo tra le tre Regioni grazie al quale sarà possibile partecipare al bando statale per l'assegnazione di risorse per la realizzazione di ciclovie di interesse nazionale. Con gli stessi obiettivi, il 12 maggio, è stato sottoscritto inoltre un altro protocollo d'intesa, tra Lazio, Toscana e Umbria, per la realizzazione del tratto di pertinenza della Ciclopista del Sole, tra Firenze e Roma passando per il Sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica, già inserita tra le ciclovie di interesse nazionale riconosciute dal Ministero.

In merito alle attività di impulso della mobilità ciclistica attraverso percorsi di promozione, formazione e comunicazione, la Regione Toscana ha approvato, nell'ambito di un accordo tra ANCI e Regione Toscana, alcuni documenti in merito quali gli Indirizzi tecnici per la realizzazione del Sistema Integrato dei percorsi ciclabili dell'Arno e del Sentiero della Bonifica (DGR 938 del 6/10/2015), di cui è in corso un approfondimento finalizzato allo sviluppo degli indirizzi a tutta la Rete regionale di mobilità ciclabile, così come individuata dal PRIIM. L'approfondimento è in particolare necessario per l'individuazione dei tratti stradali idonei alla circolazione ciclistica promiscua e la sua conclusione è prevista entro dicembre 2017. È stato inoltre approvato nel febbraio 2017 il documento contenente modalità operative per la redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica. Esse forniscono ai Comuni un supporto per le elaborazioni pianificatorie alla base delle scelte progettuali in materia di mobilità ciclistica, privilegiando criteri tesi all'efficacia dei risultati, all'omogeneità degli atti dei Comuni,

alla stretta interrelazione con le componenti territoriali, ambientali e della mobilità, nonché alla economicità e semplicità operativa.

Accanto alle attività sopra descritte sono state svolte e previste azioni volte a promuovere la mobilità ciclistica ed escursionistica in integrazione con il trasporto ferroviario, quali la previsione di un bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per i pendolari, di una card per i turisti che viaggiano in treno con la bici a seguito, nonché di un progetto di valorizzazione delle linee ferroviarie di interesse turistico da attrezzare ai fini dell'utilizzo integrato con la bicicletta (iniziativa "In bici col treno" meglio specificata al par. 3.3.2 "Servizi ferroviari").

All'interno di queste iniziative si colloca la creazione-promozione di itinerari turistici e cicloturistici in Val d'Orcia, per cui a novembre 2016 la Regione Toscana ha assegnato al Comune di San Giovanni d'Asso (SI) un finanziamento di 100.000 euro per la realizzazione dello studio di fattibilità del progetto "Ferro ciclo-vie della Val d'Orcia", a seguito del protocollo stipulato nel 2016 con i Comuni interessati (DGR n.773/16). Attraverso il recupero della ferrovia Asciano - Monte Antico, da tempo sospesa all'esercizio ordinario, il progetto mira al ripristino e valorizzazione della mobilità dolce in Val d'Orcia in modo da utilizzare pienamente tutte le potenzialità della linea ferroviaria, progettando un utilizzo dell'infrastruttura sia come ferrovia sia come ciclovia.

3.3.7 INDICATORI

- 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
2015	13.049.321
2016*	12.573.157

^{*} Il calo di passeggeri nel 2016 è dovuto all'interruzione momentanea del servizio (13 giugno - 13 settembre) tra le fermate Batoni e Arcipressi a causa dei lavori di consolidamento nel sottopasso di Viale Talenti.

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

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Notifica Tramvia 2015)

	Previsti (3 linee)	In esercizio (Linea 1/T1)	%
Km di linea	16,901*	7,72	46%
Fermate	40**	14	35%

^{*} Nella notifica 2015 la minor estensione della rete, rispetto alla precedente notifica 2010, è dovuta allo stralcio del percorso relativo al passaggio nel centro storico operato dal Comune di Firenze con apposita variante progettuale già approvata anche dal Ministero.

- Km di rete tramviaria realizzata

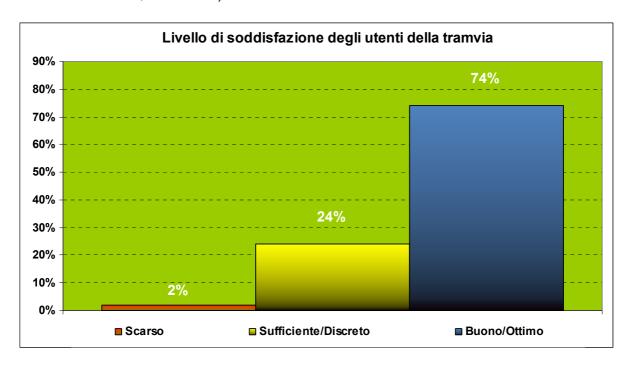
(Fonte Regione Toscana, Direzione Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale)

	Km realizzati	Note
Linea 1	7,72	In esercizio
Linea 2	0	Lavori in corso
Linea 3	0	Lavori in corso

^{**} Per quanto riguarda il numero di fermate è stata operata la somma delle fermate associate alle 3 linee senza considerare che 1 fermata, quella di Santa Maria Novella, è presente in tutte le linee. Se volessimo considerare il numero fisico di fermate il valore andrebbe diminuito di 2.

- Livello di soddisfazione degli utenti della tramvia, 2012 *

(Fonte: Regione Toscana, "I Fiorentini e la tramvia" - Indagine conoscitiva sull'utilizzo della linea 1 della tramvia, anno 2012)



^{*} Il giudizio è espresso su scala 10 dove:

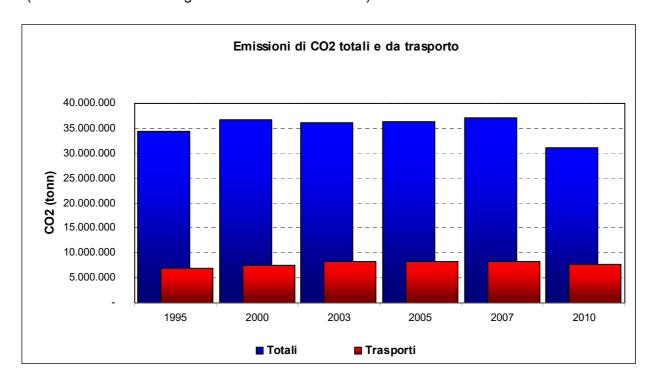
0-5 scarso

6-7 sufficente/dicreto

8-10 buono/ottimo

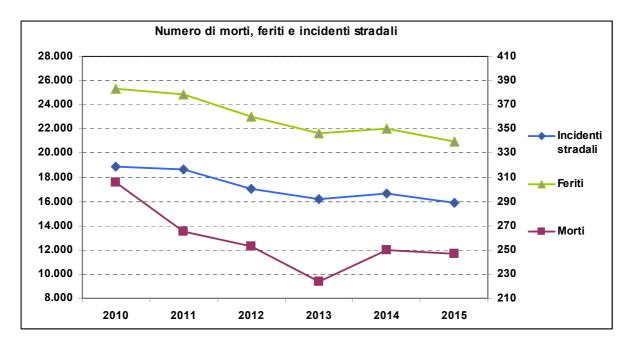
- Emissioni di gas climalteranti (tonnellate CO2 totali e da trasporto)

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)

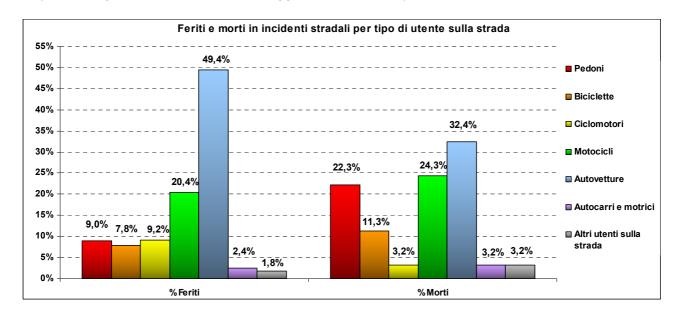


- N. morti, feriti e incidenti stradali

(Fonte Regione Toscana, SIRSS)

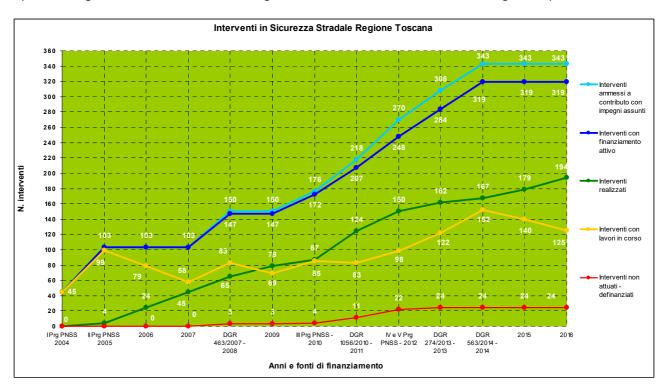


- Feriti e morti in incidenti stradali per tipo di utente sulla strada (Fonte Regione Toscana, SIRSS – aggiornamento 2015)



- N. di interventi di sicurezza stradale cofinanziati e realizzati

(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione viabilità di interesse regionale)



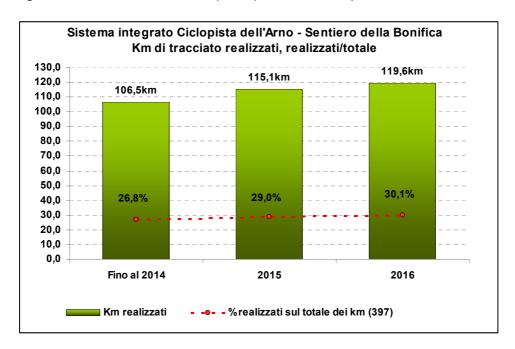
- Densità piste ciclabili nei Comuni capoluogo di provincia (km per 100 km² di superficie comunale)

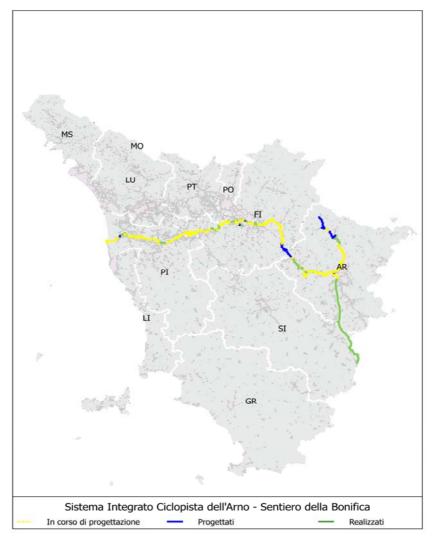
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Massa	28,8	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	19,1
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9	4,2
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87,0	88,0
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5	63,2
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6	15,0
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2	19,3
Arezzo	5,0	5,1	5,4	6,3	6,9	7,9	8,3
Siena	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	6,5
Grosseto	7,4	7,4	8,0	8,0	8,4	8,7	8,7
Italia	13,6	14,7	16,1	17,2	18,1	18,9	19,4

- Progettazione del Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica Km di tracciato realizzati e km realizzati/totale

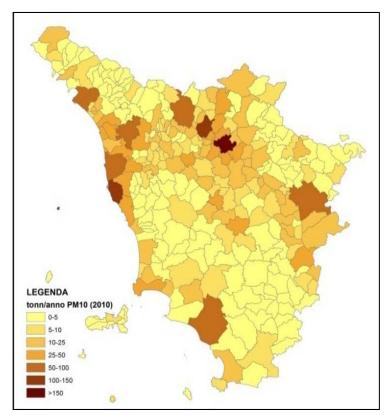
(Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale)



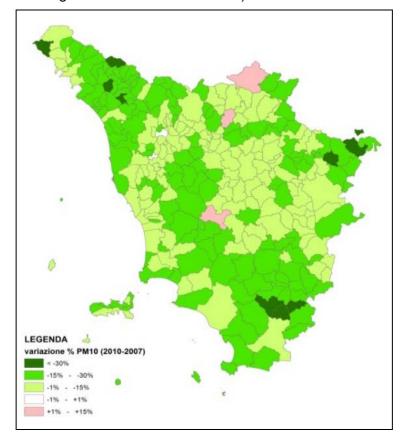


- Emissioni di sostanze inquinanti (tonn Pm10 da attività di trasporto per Comune) anno 2010

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



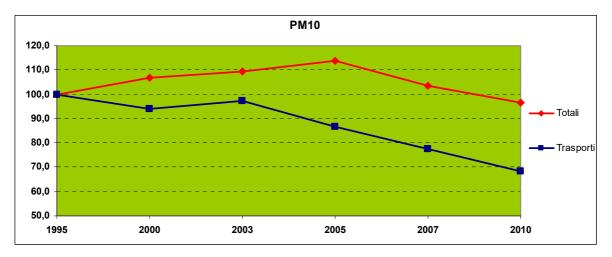
- Variazione emissioni di Pm10 da attività di trasporto per Comune (tonn) anni 2010-2007 (Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Emissioni di sostanze inquinanti (Pm10 totali e da trasporto)

Valori indice 1995=100

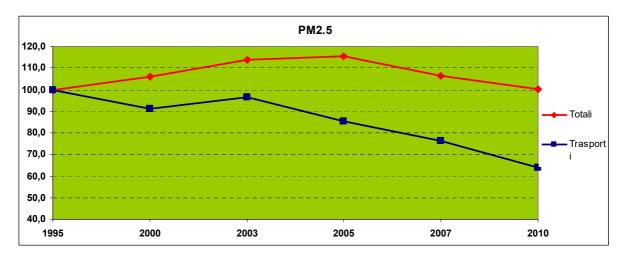
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Emissioni di sostanze inquinanti (PM2,5 totali e da trasporto)

Valori indice 1995=100

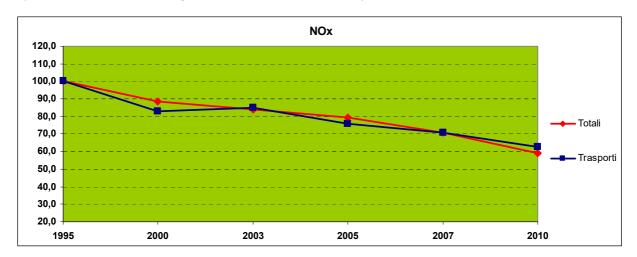
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Emissioni di sostanze inquinanti (NOx totali e da trasporto)

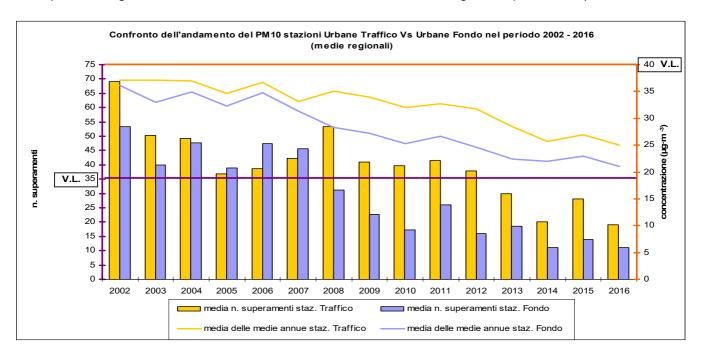
Valori indice 1995=100

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



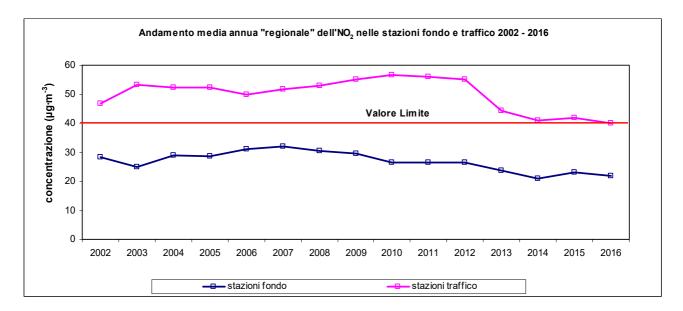
- Concentrazione di PM10 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

(Fonte: Regione Toscana - Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti)



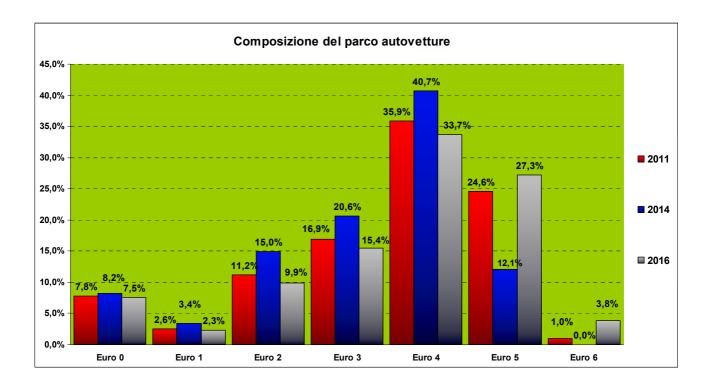
- Concentrazione di NO2 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

(Fonte: Regione Toscana - Settore Servizi Pubblici Locali, Energia e Inquinamenti)



- Composizione del parco autovetture per standard emissivo (incidenza %), confronto 2011-2015

(Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)



3.3.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 268 del 05/04/2016 -Approvazione schema di Accordo per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'Area Metropolitana.

DGR 445 del 17/05/2016 – Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana e gli Enti locali e soggetti competenti per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto di pertinenza della Ciclopista tirrenica e degli itinerari ciclabili dell'Isola d'Elba dei Comuni della Provincia di Livorno.

DGR 446 del 17/05/2016 – Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana e gli Enti locali e soggetti competenti per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto di pertinenza della Ciclopista tirrenica dei Comuni delle Province di Pis, Lucca, Massa Carrara.

DGR 705 del 19/07/2016 - Protocollo di Intesa tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT) e Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Emilia Romagna, Regione Toscana per la Progettazione e la realizzazione della "Ciclovia del Sole" da Verona a Firenze.

DGR 773 del 01/08/2016 - Protocollo di intesa tra Regione Toscana, Provincia di Siena e Comuni di Siena, Asciano, San Giovanni D'Asso, Montalcino, Trequanda, Castiglion D'Orcia, Civitella Paganico, San Quirico D'Orcia, Abbadia San Salvatore, Buonconvento, Cinigiano, Chiusi e Castel Del Piano per la realizzazione di una infrastruttura ciclabile denominata "Ferro-ciclovia della Val D'Orcia" Approvazione schema atto e mandato alla sottoscrizione.

DGR 893 del 13/09/2016 - Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale "Progetto SIRSS". Approvazione prosecuzione progetto.

DGR 901 del 13/09/2016 - Parere regionale in merito al Progetto definitivo relativo alla realizzazione della Linea 2 e 3 (l° Lotto) - Variante Alternativa al Centro Storico. Tramvia di Firenze.

DGR 1062 del 02/11/2016 - POR-CReO 2007-2013. linea d'intervento 4.3.a. "Tramvia di Firenze". Presa d'atto della decisione della Commissione Europea (2016) GGR del 13.10.2016. Approvazione dello schema di atto integrativo all'Accordo di Programma approvato con DPGR 78/2014.

DGR 1105 del 08/11/2016 - POR FESR 2014-2020 Asse 6. Azione 4.6.1 Mobilità sostenibile. "Piano strategico-ricognitivo delle azioni/interventi di mobilità sostenibile".

DGR 1146 del 15/11/2016 - Accordo sulla realizzazione del sistema integrato ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica del 10 giugno 2015. Destinazione risorse stanziate sul Bilancio regionale di previsione per l'annualità 2016 e pluriennale 2016-2018 sul capitolo 31186 "Interventi in materia di mobilità ciclabile" agli interventi Tratto da Stia a Ponte Buriano e Tratto da confine Provincia di Arezzo a centro Incisa, per esperimento gare d'appalto.

DGR 1207 del 29/11/2016 - Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Pisa e Comune di Volterra per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del tratto della SR 68 "di Val di Cecina" compreso tra il Km 45 + 200 ed il Km. 46 + 200 nel Comune di Volterra. Approvazione del testo dell'Accordo.

DGR 1268 del 12/12/2016- Realizzazione di un sistema di collegamento (People Mover) tra l'aeroporto G. Galilei e la stazione ferroviaria di Pisa centrale. Presa d'atto della decisione della Commissione Europea C(2016) 2206 final del 19.6.4.2016.

DGR 1290 del 12/12/2016 - POR CReO FESR 2014-2020 Azione 4.6.4 sub a) - Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: incremento mobilità dolce - piste ciclopedonali. Direttive di attuazione per la selezione delle operazioni ai sensi della Decisione di Giunta n. 4/2014.

DGR 1291 del 12/12/2016- POR CReO FESR 2014-2020 - Azione 4.6.1 sub b) - Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: azioni integrate per la mobilità. Direttive di attuazione per la selezione delle operazioni ai sensi della Decisione di Giunta n. 4/2014.

DGR 1313 del 19/12/2016- Approvazione dello schema di Accordo di Collaborazione ai sensi dell'art. 15 L.241/1990 per la definizione delle procedure necessarie ad addivenire alla redazione ed approvazione del progetto della "Ciclovia del Sole da Verona a Firenze" rete di ciclovie europee Eurovelo.

DGR 1357 del 19/12/2016- Azione Regionale sulla Sicurezza Stradale in Attuazione del PRIIM a supporto degli Enti Locali per la realizzazione di interventi di sicurezza stradale. Indirizzi.

DGR 1382 del 27/12/2016- Partecipazione in qualità di partner al Progetto del Comune di Pisa 'Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa scuola e casa lavoro' Legge 28 dicembre 2015, n. 221; Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016.

DGR 1419 del 27/12/2016- Partecipazione della Regione Toscana in qualità di partner al Progetto del Comune di Firenze "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa scuola e casa lavoro" Legge 28 dicembre 2015, n. 221; Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016.

DGR 195 del 07/03/2017- Protocollo d'intesa per la realizzazione di una ciclovia interregionale denominata Ciclovia Tirrenica tra Toscana Liguria e Lazio.

DGR 527 del 22/05/2017- Decreto Ministeriale del 29/12/2016 n.481.Attuazione art.20 del DL 69/13 Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Approvazione dello schema di convenzione e indicazioni per l'individuazione degli interventi.

DGR 528 del 22/05/2017- Approvazione Schema di Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, L.F.I. La Ferroviaria Italiana, Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Comune di Pratovecchio Stia, Comune di Bibbiena e Unione dei Comuni Montani del Casentino per il sostegno al turismo scolastico nell'ambito territoriale del Casentino.

3.3.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

	Dati complessivi 2014-2019 (*)			Gestione fino al 28/02/2017		
Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	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	13.557	9.557	70%	9.557	7.085	74%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	9.501	6.707	71%	5.907	1.697	29%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	15.193	8.571	56%	8.571	851	10%
Totale Obiettivo generale 3	38.251	24.835	65%	24.035	9.633	40%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 28 febbraio 2017)

^(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziate ma non impegnate nel 2016. (**) Le assegnazioni non comprendono le risorse destinate all'estensione del sistema tramviario pari a 80 mln previste dal POR FESR 2014-2020.

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		
	4.1 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	4.2.1 Avvio nuovi P.R.P. di Livorno, Piombino e Carrara		
	l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale	4.2.2. Interventi per i fondali del porto di Livorno		
	4.2 Callium a signatura del	4.3.1 Attuazione Autorità Portuale Regionale		
	4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	4.3.2 Azioni di adeguamento per la sicurezza e funzionalità infrastrutture portuali regionali e raggiungimento standard del PIT		
4. Interventi per lo sviluppo della	programmazione	4.3.3 Azioni per la nautica da diporto		
piattaforma logistica toscana	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	4.5.1 Azioni finalizzate all'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze		
	aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di	4.5.2 Miglioramento offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi		
	attività e servizi e del relativo sviluppo	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		

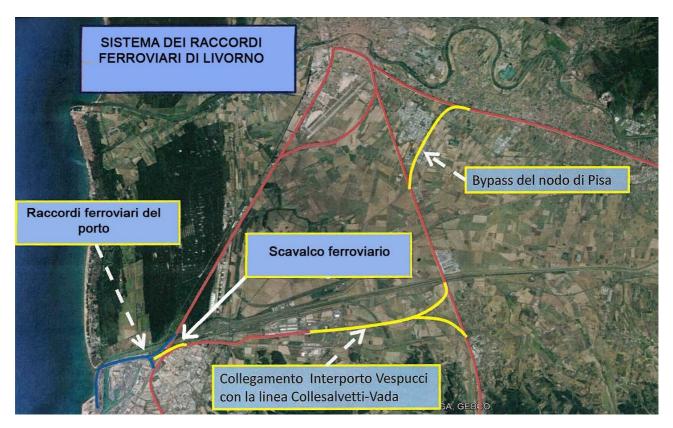
Per consolidare il ruolo della Toscana in Europa, rilanciando la competitività del territorio regionale, la Regione promuove lo sviluppo dei porti, degli aeroporti, degli interporti e delle vie navigabili e la loro integrazione con le reti trans-europee di trasporto nell'ambito della piattaforma logistica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

In particolare le politiche del PRIIM volte a potenziale le infrastrutture portuali di interesse nazionale di Livorno, Piombino e Marina di Carrara insieme alla realizzazione dei raccordi ferroviari che ruotano intorno al porto di Livorno costituiscono un elemento centrale della strategia regionale dedicata allo sviluppo della costa oggetto del nuovo Programma Regionale di Sviluppo.

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

- azioni PRIIM: 4.1.1; 1.2.3 -

Il porto di Livorno rappresenta un nodo centrale della piattaforma logistica toscana, inserito dalla Commissione Europea nella lista dei porti italiani della "core network" delle reti di trasporto trans- europee TEN-T.



Nel dicembre 2016 è stata inaugurata la nuova linea ferroviaria elettrificata Livorno Darsena Toscana – Livorno Calambrone, direttamente collegata alla direttrice Tirrenica (Km. 95+222 della linea La spezia C.le – Livorno C.le). La linea, attivata all'esercizio ferroviario, va a completare l'insieme di interventi relativi ai **raccordi ferroviari del Porto di Livorno**, del costo complessivo di 40 mln, dei quali 28 mln costituiti da fondi regionali e comunitari.

Gli interventi complessivamente realizzati sono costituiti dalla stazione sulla Darsena Toscana, adeguata ai moderni standard europei tecnologici e di infrastruttura, da una nuova linea elettrificata tra la Darsena Toscana e la Direttrice Tirrenica lato nord, e un ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena.

L'impianto ferroviario in Darsena Toscana (Livorno Darsena), attrezzato con tre binari a modulo da 750 metri, elettrificati e gestiti in telecomando da un Posto Centrale, così come prevede lo standard europeo, fa sì che la nuova opera ferroviaria a servizio del Porto di Livorno si presenti già adeguata agli standard tecnologici e di infrastruttura del *Core Corridor* TEN-T Scandinavia - Mediterraneo.

Con la nuova configurazione degli impianti la nuova linea ferroviaria Livorno Darsena – Livorno Calambrone, della lunghezza di circa 3 km va a costituire un'estensione della Rete Ferroviaria Nazionale, la quale risulta quindi direttamente collegata con la Darsena del porto di Livorno, consentendo di effettuare le operazioni di carico e scarico dei treni nell'ambito portuale.

Tale assetto consente di eliminare il passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone, per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana, con notevole riduzione dei tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

La nuova linea elettrificata permette inoltre l'incremento della velocità di percorrenza sui binari (dai 6 Km/h ai 30-60 Km./h) e del peso assiale dei convogli, con consistenti benefici in termini di capacità operativa della linea e di competitività del sistema.

Per la realizzazione delle opere si sono resi necessari impegnativi interventi tecnologici, quali l'adeguamento del ponte ferroviario girevole sul canale dei Navicelli, che ha comportato la modifica del sistema di movimentazione, al fine di consentire l'elettrificazione della linea ferroviaria.



Raccordi ferroviari: nuovo ponte girevole elettrificato sul canale dei Navicelli



Altro elemento fondamentale del sistema della logistica portuale di Livorno è rappresentato dalla presenza dell'Interporto A. Vespucci collocato nelle immediate vicinanze dell'area portuale stessa, che può svolgere con sempre maggior efficacia il ruolo di area retro-portuale attrezzata per fornire servizi ad alto valore aggiunto gestendo in maniera integrata le varie modalità di trasporto.

L'area interportuale è dotata di un terminal ferroviario di ampie dimensioni che si avvale di 2 binari per la presa in consegna e 2 binari per l'operatività serviti da una gru da 40 tonnellate.

La realizzazione di un raccordo ferroviario tra porto ed interporto che

scavalchi la linea Tirrenica e metta in relazione diretta le due infrastrutture diviene dunque strategica per l'offerta di servizi nel processo di sviluppo portuale, in quanto il raccordo diretto consente un miglioramento sensibile dell'efficienza della movimentazione delle merci tra porto e interporto, riducendo i tempi e i costi logistici rispetto alla situazione attuale (che vede l'obbligo di attraversamento della linea tirrenica con inversione del banco alla stazione di Calambrone). A tal fine 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,

prevedendo la realizzazione di un raccordo ferroviario che, scavalcando la linea tirrenica, si allacci ai raccordi ferroviari esistenti.

Nell'ambito del progetto europeo RACCORDO (presentato dall'Autorità Portuale di Livorno sul bando TEN-T cui la Regione ha partecipato come progetto partner) è stato predisposto nel 2015 dall'Autorità Portuale il progetto preliminare del raccordo ferroviario Porto di Livorno – Interporto di Guasticce, comprendente sia il recupero del ponte ferro-tranviario esistente in disuso che scavalcava la linea tirrenica, facente parte del compendio immobiliare Ex Consorzio ferrotranviario Pisa-Livorno, sia la realizzazione di un raccordo ferroviario ex novo.

La prima fase della progettazione definitiva si è conclusa nel 2016, e sarà completata nel 2017 a seguito dell'esito delle indagini di bonifica bellica preliminari e delle indagini geognostiche integrative avviate alla fine del 2016 sull'area interessata. Il progetto riguarda la realizzazione di uno scavalco ferroviario di circa 1580 metri ad unico binario, e prevede un raccordo ex novo anziché il recupero del ponte ferro-tramviario esistente, poiché garantisce prestazioni estremamente superiori in quanto a sicurezza del trasporto ed economia di gestione (consentendo di utilizzare locomotori e mezzi di trazione dei carri merci più performanti ed efficienti). Il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per il nuovo tracciato si è concluso nel luglio 2016 con decreto di esclusione.

L'opera rientra tra gli interventi prioritari oggetto dell'Accordo di Programma sottoscritto nel maggio 2015 tra Regione, Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministeri interessati, Enti locali (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno, Collesalvetti, Rosignano Marittimo) Autorità Portuale di Livorno e RFI, volto a rilanciare la competitività della costa (si veda anche il seguente par. 3.4.2 "Porti nazionali").

Alla conclusione del progetto definitivo e alla luce dei costi aggiornati, sarà necessario procedere alla verifica tecnica finale con RFI (individuato quale soggetto attuatore) per la fase di approvazione dell'opera, alla successiva definizione con i soggetti interessati per la copertura dei costi definitivi (stimati in circa 19 mln sulla base del progetto definitivo) ed all'avvio della successiva fase di progettazione esecutiva e realizzazione.



Altri raccordi ferroviari programmati che concorrono all'attivazione del corridoio Scandinavo Mediterraneo e al necessario trasferimento da gomma a rotaia del trasporto delle merci, previsti nell'ambito del progetto Raccordo, sono relativi a interventi ferroviari di collegamento tra l'interporto e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e di bypass della stazione di Pisa collegando quest'ultima con la linea Pisa-Firenze evitando l'ingresso dei treni merci nel nodo di Pisa Centrale, per questi raccordi, nell'ambito del progetto

europeo "Raccordo", concluso nel 2016, che ha visto partecipare anche Regione Toscana in partnership con Interporto Toscano ed Autorità Portuale di Livorno, sono stati completati gli studi di fattibilità.

Per quanto riguarda **altre iniziative sulla mobilità delle merci** in particolare per il trasferimento della carta, si segnala l'iniziativa per la realizzazione dello scalo merci di Castelnuovo Garfagnana anche attraverso interventi di potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Lucca-Aulla. Sono in corso di elaborazione ipotesi progettuali per la realizzazione dello scalo merci e della rigualificazione e potenziamento della stazione ferroviaria di Castelnuovo.

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. Con la nuova legislatura, lo sviluppo dei 3 porti nazionali rientra inoltre in una più ampia strategia di rilancio della costa che punta alla riconversione e riqualificazione industriale delle aree di crisi complessa di Piombino, Livorno e Massa Carrara.

Da sottolineare il mutato scenario di governance introdotto dalla riforma Del Rio, con l'approvazione del "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" e del relativo D.Lgs. n. 168/2016 sulla governance delle autorità portuali, con effetti rilevanti anche per la Toscana: i porti di Livorno e Piombino (insieme agli scali marittimi di Portoferraio, Rio Marina, Capraia e Cavo) vanno a costituire il Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, mentre il porto di Marina di Carrara diventa parte, insieme al porto di La Spezia, del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

La Toscana sta già attivamente operando per il conseguimento di alcuni dei 10 obiettivi individuati dalla riforma, tra questi il miglioramento delle prestazioni infrastrutturali e dell'accessibilità dei collegamenti marittimi e terrestri, così come l'integrazione del sistema logistico.

La riforma Del Rio ha introdotto novità significative anche in materia di pianificazione portuale. Gli interventi di potenziamento e riqualificazione degli scali marittimi di rilevanza nazionale dovranno essere promossi in attuazione del Piano Regolatore del Sistema Portuale (PRdSP), in coerenza con gli indirizzi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Nel febbraio 2017 sono state emanate dal Ministero delle Infrastrutture le Linee guida per la redazione dei PRdSP, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico-funzionali, che offrono orientamenti utili a sviluppare una nuova governance della portualità, integrando nel PRdSP più strumenti innovativi, tra i quali le valutazioni ex ante ed ex post delle azioni di piano, gli indirizzi metodologici per la gestione ed il monitoraggio energetico e ambientale dei porti, la raccomandata implementazione dei tematismi di piano in ambiente GIS.

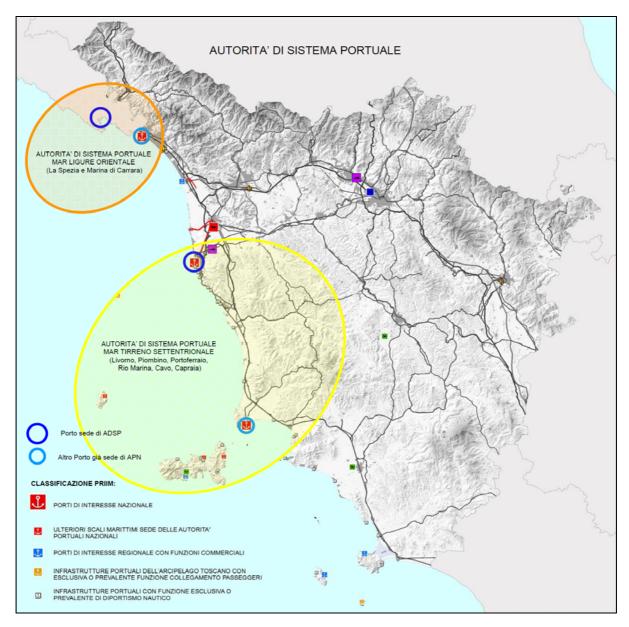
Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, il potenziamento del **Porto di Livorno** (oggetto del nuovo Piano Regolatore Portuale approvato in Consiglio nel marzo 2015), prevede quale opera strategica la realizzazione della nuova Piattaforma Europa, significativo ampliamento verso il mare dell'attuale Porto, con un nuovo terminal contenitori, un nuovo terminal dedicato al progetto europeo 'Autostrade del mare' (un servizio di trasporto marittimo delle merci tra Paesi dell'Unione Europea che si affacciano sul mediterraneo, alternativo alla viabilità ordinaria su strada), un nuovo terminal petroli.

Con la realizzazione della piattaforma lo scalo livornese (inserito dalla Commissione Europea nella lista dei porti italiani della "core network" delle reti TEN -T) verrà reso più moderno, funzionale e competitivo, inserendolo a pieno all'interno del sistema di scambi del Mediterraneo.

L'opera rientra tra gli interventi prioritari previsti dal Piano di rilancio della competitività dell'area costiera livornese (insieme ai raccordi ferroviari di cui al precedente paragrafo), per i quali la Regione nel maggio 2015 ha sottoscritto uno specifico Accordo di Programma con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, i Ministeri interessati (Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero del lavoro e delle politiche sociali), gli Enti locali interessati (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno, Collesalvetti, Rosignano Marittimo), Autorità Portuale di Livorno e Rete Ferroviaria Italiana.

La prima fase consiste nella realizzazione del nuovo terminal contenitori, in grado di accogliere le grandi navi portacontainer di ultima generazione.

L'opera porta con sé importanti prospettive di sviluppo, tenuto conto del peso dell'attività portuale nell'economia livornese e toscana e nella capacità di creare occupazione e lavoro.





Per la realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa la Regione ha previsto con legge finanziaria un finanziamento straordinario per un importo massimo di 12,5 mln l'anno per venti anni (dal 2017 al 2036) a favore dell'Autorità Portuale di Livorno, destinato a concorrere al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte dell'Autorità,

necessari per la realizzazione delle opere. Per l'erogazione del contributo regionale (che garantisce copertura per una quota capitale pari a 200 mln più la quota interessi) sarà predisposto uno specifico Accordo di Programma tra Regione Toscana e Autorità Portuale di Livorno, come previsto dalla finanziaria.

Tali risorse vanno ad aggiungersi alle risorse previste da parte dell'Autorità Portuale (per 289 mln) e alle risorse (per 50 mln) stanziate a livello nazionale, per un costo complessivo di circa 866 mln di euro, in parte da reperire tramite finanza privata. Per garantire il rispetto della normativa comunitaria in materia di aiuti di stato, è in corso il procedimento di notifica preliminare alla Commissione europea.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del procedimento, a gennaio 2016 è stato pubblicato da parte dell'Autorità Portuale il bando di gara europeo per l'individuazione del finanziatore privato chiamato alla progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase della Piattaforma Europa e all'esecuzione dei lavori di realizzazione, allestimento e gestione del terminal. Il termine per la presentazione delle domande di partecipazione alla gara è stato prorogato al 29 settembre 2017, a fronte di istanze di proroga, nonché della conseguente necessità di effettuare ulteriori analisi e approfondimenti di natura tecnica, economico-finanziaria e giuridica, anche da parte della Stazione appaltante.

Ad oggi è in corso la Conferenza dei Sevizi preliminare per l'esame dello studio di fattibilità della prima fase di realizzazione della Piattaforma Europa. La Regione ha espresso formalmente il parere di propria competenza in merito allo studio nel novembre 2016, richiedendo integrazioni alla documentazione; richieste analoghe sono state avanzate da altri partecipanti alla Conferenza dei Servizi. Nel mese di aprile 2017 l'Autorità di Sistema ha trasmesso alla Regione Toscana, a seguito del parere regionale, ulteriore documentazione tecnica relativa allo studio.



Terminal Darsena Toscana

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 di circa 3,8 milioni.

In relazione al **Porto di Piombino**, la Regione è impegnata a sostenere l'Autorità Portuale di Piombino e dell'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. Sono pressoché conclusi gli interventi infrastrutturali oggetto dell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione nel 2013 con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune e la Provincia che ha previsto risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi hanno riguardato in particolare l'approfondimento a quota -20 mt dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e nella realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali.

La Regione ha inoltre rafforzato il sostegno agli investimenti a favore di Piombino per dare continuità al percorso di attuazione delle opere previste dal nuovo PRP, attraverso un ulteriore

contributo straordinario destinato all'Autorità Portuale previsto con finanziaria regionale (3 mln euro l'anno per 20 anni per la contrazione di un mutuo a copertura della quota capitale più gli interessi), in aggiunta al precedente finanziamento regionale previsto dalla finanziaria 2013.



Costruzione della banchina alto fondale (-20 mt)

Dragaggio del porto per realizzazione colmata

Tra le opere previste dall'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo del porto e dal successivo Accordo di Programma dell'aprile 2015 sottoscritto tra Ministeri interessati, Regione Toscana, Autorità Portuale, Comune di Piombino, Provincia di Livorno, Agenzia del Demanio e Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, con cui è stato adottato un Progetto di riconversione e riqualificazione industriale del Polo industriale di Piombino articolato in varie misure di intervento, si prevede inoltre la realizzazione con risorse statali della **bretella di Piombino**, di collegamento diretto tra il Porto e la viabilità nazionale (Autostrada A12 Tirrenica) - SS 398- lotto Gagno – Montegemoli.

Tale intervento, inizialmente previsto nell'ambito del Corridoio Tirrenico, a seguito del nuovo piano economico finanziario dell'opera autostradale condiviso nell'ambito del Protocollo di Intesa che la Toscana ha sottoscritto nel maggio 2015 con la Regione Lazio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Società Autostrade per l'Italia e Società Autostrada Tirrenica ne è stato escluso, e la progettazione definitiva predisposta da SAT è stata messa a disposizione dell'Autorità Portuale di Piombino per le necessarie verifiche in merito al quadro finanziario e alle conseguenti determinazioni per realizzare l'opera.

Nel 2016 si sono tenuti una serie di incontri a Roma; il progetto dovrebbe essere realizzato almeno nel tratto Montegemoli - Gagno da parte di ANAS per cui è in fase di inserimento nel Contratto di Programma con appaltabilità nel 2018, per un finanziamento di 50 mln. Nell'aprile 2017 ANAS ha trasmesso alla Regione il progetto definitivo del 1° lotto Svincolo di Geodetica-Gagno (ex lotto 7 del Corridoio Tirrenico); la Regione è ad oggi in attesa dell'avvio della procedura di approvazione da parte del MIT.

Sempre in relazione al porto di Piombino, è in corso di svolgimento il procedimento di assoggettabilità a VIA del progetto concernente la realizzazione di un impianto di demolizione navale controllata, localizzato all'interno dell'ambito portuale, su istanza di Piombino Industrie Marittime srl.

Per avviare la **realizzazione del Sistema portuale toscano**, nel settembre 2015 le Autorità Portuali di Livorno e Piombino hanno firmato un Accordo di programma che definisce in maniera condivisa obiettivi e strategie dell'offerta infrastrutturale portuale e logistica toscana costruendo un sistema virtuoso di collaborazione e condivisione di azioni, strumenti e professionalità.

L'accordo prevede l'integrazione dei Piani operativi triennali dei due porti e interventi coordinati per accompagnare con iniziative di ricerca e innovazione tecnologica lo sviluppo infrastrutturale e dei traffici, azioni per incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità dei due scali, iniziative di coordinamento e condivisione che riguardano l'area dei servizi e quella amministrativa, la formazione e la valorizzazione del capitale umano. In tale prospettiva, sono

individuati quali progetti strategici la realizzazione a Livorno della Piattaforma Europa; gli interventi di potenziamento e raccordo ferroviario e intermodale tra i due porti e la rete nazionale; il potenziamento della struttura viaria dell'area portuale di Piombino con il completamento delle bretella Gagno - Montegemoli; il completamento degli interventi di realizzazione del Piano regolatore portuale di Piombino.

Il **Porto di Marina di Carrara** rappresenta uno dei più importanti scali a livello mondiale di movimentazione di materiali lapidei naturali, principalmente marmi e graniti; intorno al porto gravitano anche le attività industriali dei Cantieri Apuani e della Nuova Pignone, quest'ultima qualificata nella produzione e spedizione via mare di impianti industriali attinenti all'allestimento di piattaforme galleggianti per l'estrazione del greggio e del gas.

A seguito dell'entrata in vigore nello scorso settembre della nuova normativa nazionale in materia di Autorità portuali nazionali (D.Lgs. n. 169/2016) dovrà essere promosso un Piano Regolatore del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che comprende La Spezia e Marina di Carrara, al posto del PRP del singolo scalo marittimo; nelle more dell'approvazione del nuovo Piano di Sistema portuale si potranno promuovere unicamente adeguamenti tecnico funzionali in coerenza con le disposizioni nazionali contenute nelle Linee guida per la redazione dei PRdSP, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico-funzionali del febbraio 2017.

Per la riqualificazione e la riconversione dell'area industriale di Massa Carrara, a maggio 2015 la Regione Toscana, i Ministeri interessati, la Provincia di Massa Carrara, i Comuni di Comune di Massa e Carrara e l'Autorità Portuale di Marina di Carrara Giunta hanno firmato un Protocollo d'intesa con cui sono individuate le azioni necessarie per la riqualificazione ambientale, lo sviluppo e la reindustrializzazione dell'area, da declinare con successivi accordi di programma. Tra i temi nodali e strategici sui quali attivare il Progetto per Massa Carrara sono individuati interventi relativi alla logistica portuale del Porto di Marina di Carrara e interventi di sviluppo della rete ferroviaria interna alla zona industriale apuana (ZIA).

Con riferimento agli interventi a breve termine,è previsto il progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara "Interfaccia porto-città".

Il progetto, promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP ed è stato ritenuto immediatamente cantierabile dal Ministero dello Sviluppo Economico. La Regione Toscana si è espressa con proprio parere nell'ambito del procedimento di competenza nazionale nel febbraio 2014.

Gli interventi, suddivisi in quattro distinti "ambiti progettuali", mirano a definire il nuovo assetto dell'interfaccia porto-città con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli altri enti territoriali e con la popolazione. Le opere previste riguardano:

- riqualificazione geometrica e funzionale della intersezione tra viabilità finalizzata al miglioramento della accessibilità portuale e alla maggiore sicurezza degli attraversamenti, per 7,5 mln;
- riconfigurazione viabilistica e della mobilità, per 5,7 mln;
- riqualificazione architettonica ed urbana dell'area adiacente al Porto di Ponente, con potenziamento dei servizi ed attrezzature urbane e realizzazione del nuovo mercato ittico, per 12,8 mln;
- riqualificazione paesaggistica del Molo di Ponente con inserimento della nuova passeggiata a mare con belvedere, per 9,4 mln.

Per la realizzazione delle opere, dal costo di 35 milioni, la Regione Toscana ha previsto con variazione alla legge finanziaria 2016 nell'ottobre dello stesso anno l'erogazione a favore dell'Autorità Portuale di contributi straordinari per un importo massimo di 1 mln l'anno per 20 anni (dal 2018 al 2037) per consentire il rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte dell'Autorità stessa, previa stipula di specifico Accordo di Programma.

Per consentire l'accesso al bacino portuale delle navi di maggiori dimensioni ampliando le potenzialità del porto è stato inoltre predisposto da parte dell'Autorità Portuale nazionale un progetto di dragaggio per l'approfondimento dei fondali, nell'ambito di un adeguamento tecnico funzionale (ATF) al PRP vigente, che è stato approvato con parere del Consiglio Superiore dei LL.PP (è in corso di elaborazione l'istanza di assoggettabilità a VIA del progetto).

È in fase di approvazione anche il procedimento concernente l'adeguamento tecnico-funzionale del porto di Rio Marina, che svolge funzioni commerciali di collegamento passeggeri. Gli interventi previsti, di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, sono finalizzati, in coerenza con il PRIIM e il Masterplan "La rete dei porti

Settentrionale, sono finalizzati, in coerenza con il PRIIM e il Masterplan "La rete dei porti toscani", parte integrante del PIT/Piano paesaggistico vigente, alla qualificazione funzionale dello scalo ed in particolare al miglioramento delle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri. Attualmente sono in corso di elaborazione le modifiche alla proposta di ATF finalizzate a recepire le raccomandazioni e prescrizioni espresse dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con proprio parere.

3.4.3 PORTI REGIONALI E AUTORITÀ 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.

Le funzioni di pianificazione delle aree portuali e di progettazione e realizzazione delle opere portuali per i porti di interesse regionale (Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano, Isola del Giglio) sono svolte dall'**Autorità portuale regionale**, quale ente dipendente della Regione istituito a seguito della LR 23/2012, sulla base degli indirizzi della Regione e delle risorse regionali destinate all'Autorità per l'attuazione del Piano di attività annuale (contenente attività e opere da realizzare annualmente per ciascuno dei quattro porti).



Nel corso del 2016 e con riferimento al piano delle attività 2016/2018 sono state effettivamente impegnate risorse regionali per complessivi 2,2 milioni di euro. A inizio 2017 sono state destinate dalla Regione all'Autorità, per il periodo 2017-2019, risorse per circa 2,5 milioni di euro di investimenti che serviranno a realizzare investimenti nei settori della sicurezza, dell'efficienza e dello sviluppo ulteriore delle strutture e delle infrastrutture portuali cui si aggiungono 1,7 mln di risorse correnti 2017 a garanzia della funzionalità dei porti.

Porto di Viareggio

Tra gli interventi relativi al sistema portuale regionale particolarmente rilevante è quello relativo alla banchina commerciale del **porto di Viareggio**. L'intervento, finanziato interamente con risorse regionali per 2,6 mln, comprende le opere civili strutturali, il dragaggio dei fondali antistanti e l'installazione delle strutture di ormeggio. Il progetto esecutivo dell'opera è stato approvato dall'Autorità Portuale Regionale nell'agosto

2016; la procedura di gara per l'appalto delle opere si è conclusa con l'aggiudicazione definitiva nel mese di maggio 2017.

Le opere di completamento (impiantistiche, elettriche, di illuminazione, antincendio ed idriche) saranno oggetto di successivo appalto, per il quale risulta ad oggi risulta necessario garantire la copertura finanziaria (per un importo di circa 1,2 mln di euro).

Sempre per quanto riguarda il porto di Viareggio, nel 2016 è stata completata la progettazione esecutiva dell'escavo del canale di collegamento tra la Darsena Europa e la Darsena Italia; i lavori sono stati completati nel mese di maggio 2017.

A dicembre 2016 sono stati completati i lavori di dragaggio dell'avamporto e dell'imboccatura, necessari per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, per un importo previsto di 1,2 milioni di euro (fondi regionali). È in corso di ultimazione lo studio preliminare ambientale finalizzato alla la progettazione preliminare del sistema continuo di dragaggio, per un importo previsto di 4,8 mln.

Per il **porto di Marina di Campo** è stata completata la progettazione esecutiva per l'intervento di escavo dei fondali del porto ed i relativi lavori si sono conclusi nel mese di maggio 2017, mentre è previsto l'intervento di prolungamento del muro paraonde e adeguamento della diga foranea per un importo di 1 mln di euro (1° lotto), necessario al miglioramento della sicurezza del bacino portuale. Nel 2015 è stato necessario ridefinire la soluzione progettuale con la redazione di un nuovo progetto preliminare, concluso alla fine dello stesso anno. Nel 2016 è stato avviato il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA conclusosi a fine anno con provvedimento di esclusione. È attualmente in via di ultimazione la progettazione definitiva/esecutiva del 1° lotto.

Per **Porto Santo Stefano** (Porto del Valle) è stata completata nel novembre 2016 la progettazione preliminare per la riqualificazione del Molo Garibaldi - lotto 1 (impianto illuminazione portuale e pubblica e accesso di servizio al fanale verde) per un importo di 300.000 euro; è attualmente in corso la progettazione esecutiva. 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 esecutivo del sistema di ormeggio e degli arredi portuali del pontile Galli per un importo previsto di 100.000 euro, funzionale a mantenere in efficienza la infrastruttura portuale, i cui lavori, avviati nel 2016, sono stati completati nel mese di maggio 2017.

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 nel 2016 la progettazione esecutiva ed avviata la gara di appalto. Al momento i lavori sono stati aggiudicati ma non risultano ancora iniziati.

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 è in corso l'aggiornamento dei **Piani Regolatori Portuali** di Viareggio ed Isola del Giglio, sulla base di Protocolli di Intesa sottoscritti tra Regione, Autorità Portuali ed Enti Locali (il nuovo PRP di Porto Santo Stefano era stato approvato in Consiglio Regionale nel novembre 2014).

Prosegue la redazione della variante al PRP di Viareggio (si è conclusa nel 2016 l'indagine presso le imprese della filiera nautica viareggina a supporto della pianificazione ed è attualmente in via di ultimazione l'aggiornamento del quadro conoscitivo), mentre per il nuovo PRP di Giglio Porto, a conclusione nel giugno 2015 della fase di ascolto, è stato avviato nel mese di gennaio 2017 il procedimento del Piano e della relativa VAS.

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.

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). Le opere dei due piccoli scali marittimi livornesi risultano ultimate.

E' in corso di redazione da parte del Comune di Isola del Giglio un progetto preliminare di messa in sicurezza del pontile di attracco di Cala Maestra nell'Isola di Giannutri.

Con riferimento ai porti di interesse regionale è in fase di approvazione il Regolamento attuativo di cui all'Art. 87, comma 4, della LR n. 65/2014 concernente la fase di formazione e attuazione dei Piani Regolatori Portuali, nonché le attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale (nautica sociale).

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 a 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 il 2017, il tratto navigabile dell'Arno sarà collegato con il canale di Navicelli. A fine 2016 sono stati avviati i lavori per la realizzazione della foce armata per rendere navigabile il tratto terminale del Canale Scolmatore d'Arno garantendone una piena funzionalità idraulica.

Nel 2016 sono state in parte ridisegnate le **competenze in materia di vie navigabili**. Con l'approvazione nell'ottobre 2016 della LR 72/2016 le competenze amministrative in materia di navigazione sul canale Burlamacca sono passate all'Autorità Portuale Regionale; per il Canale dei Navicelli, con riferimento al solo tratto ricadente nel Comune di Livorno ed alla gestione dell'opera di disconnessione (porte vinciane), con LR 18/2016 la competenza è passata dal Comune di Pisa alla Regione Toscana; quest'ultima ha assunto l'impegno ad assicurare la massima efficienza nella gestione dell'opera di disconnessione tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana ed ha provveduto a reperire le risorse finanziarie da destinare ai lavori di sostituzione delle porte vinciane ed alla successiva gestione attraverso l'Autorità Portuale Regionale. Nel mese di aprile 2017 è stato sottoscritto tra Regione Toscana e Comune di Pisa uno specifico accordo concernente le modalità di gestione delle opere di disconnessione.

Nel mese di maggio è stato approvato lo schema di convenzione per l'avvalimento dell'Autorità Portuale Regionale da parte della Regione Toscana per l'esercizio delle funzioni riguardanti la navigazione nel tratto livornese del canale dei Navicelli, comprendente il dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale compreso tra le porte vinciane e lo Scolmatore d'Arno ed il servizio di movimentazione delle porte medesime.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, proseguono i lavori per il consolidamento e mantenimento delle vie navigabili: per gli interventi sul **Canale di Navicelli** è concluso il lotto 6 e sono in fase di attuazione i lotti 4, 5, 8 e 9, che verranno avviati nel 2017. Compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, potranno essere programmati e finanziati ulteriori interventi

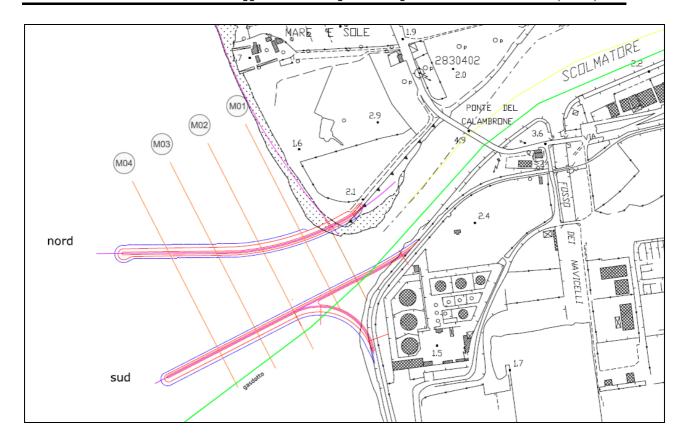
(in particolare risultano prioritari il lotto 10 e la manutenzione straordinaria alle strutture e agli impianti dei ponti stradali mobili il località Calambrone e Tombolo).

Per quanto riguarda invece il **Canale Burlamacca**, sono in via di completamento gli interventi di messa in sicurezza idraulica del canale.

In relazione all'Accordo di programma per l'adeguamento idraulico del **Canale Scolmatore d'Arno**, firmato nel gennaio 2012 tra Regione, Autorità di Bacino del fiume Arno, Province di Livorno e Pisa, Comuni di Collesalvetti, Livorno e Pisa, Ente Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, Camere di Commercio di Livorno e Pisa, Autorità Portuale di Livorno e Interporto Amerigo Vespucci, finalizzato al ripristino della funzionalità idraulica del canale e alla realizzazione della foce armata, che prevedeva 51 milioni, di cui 35 regionali, si segnala che a dicembre 2016 sono stati avviati i lavori relativi al primo lotto (per un importo complessivo di 15 milioni), relativo alla 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 si prevede possa contribuire a contrastare il fenomeno dell'insabbiamento che interessa la foce dello Scolmatore e il Porto di Livorno.

Ad aprile 2016 la Giunta ha trasferito alla competenza regionale le opere, già commissariate dal Presidente della Giunta ad aprile stesso, in precedenza di competenza della Provincia di Pisa.





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).

In questa direzione è stata completata nel 2015, anche grazie all'impegno della Regione, l'integrazione gestionale dei due principali scali toscani, gli aeroporti regionali di Pisa e Firenze, con la nascita di Toscana Aeroporti a seguito della fusione per incorporazione di ADF in SAT. Si garantisce così un sistema aeroportuale più forte e competitivo, capace di raggiungere gli obiettivi di crescita previsti per Pisa (fino a 7 milioni di passeggeri) e Firenze (fino a 4,5 milioni).

Per l'aeroporto di Firenze, il Masterplan 2014-2019 proposto da ENAC, è attualmente in fase di VIA di competenza nazionale; nell'ambito di tale procedimento, la Regione Toscana ha espresso il proprio parere nel novembre 2015, effettuando un'analisi dei principali impatti e fornendo le indicazioni per gli approfondimenti ritenuti necessari per il superamento delle criticità emerse, da approfondire nella successiva fase di approvazione dell'opera in Conferenza di Servizi.

L'intervento di riqualificazione aeroportuale dovrà essere accompagnato da una serie di impegni per la realizzazione di interventi infrastrutturali e compensativi prioritari, necessari per ridurre le pressioni ambientali nell'area della Piana.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2014-2019, dal costo di circa 365 mln, prevede l'adeguamento delle infrastrutture dello scalo ai volumi di traffico previsti al 2029, nonché il superamento di criticità che portano gli indici di continuità operativa dello scalo nella configurazione attuale. Il nuovo progetto prevede in particolare:

- una nuova pista di volo della lunghezza di 2.400 m;
- un nuovo terminal passeggeri dimensionato per 4,5 milioni di passeggeri;
- un nuovo terminal per l'aviazione generale, distinto da terminal destinato all'aviazione di linea;
- un nuovo terminal merci:
- nuovi stalli per gli aeromobili, che consentano sia il soddisfacimento della domanda, sia la distinzione per tipi di traffico (servizi di linea passeggeri, aviazione generale, trasporto merci);
- nuovi parcheggi auto e contestuale modifica del sistema degli accessi veicolari, con la separazione tra i flussi destinati al terminal passeggeri rispetto ai flussi destinati alle altre infrastrutture aeroportuali ed agli uffici di supporto all'attività aeroportuale.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale comprende alcuni interventi infrastrutturali di natura non aeroportuale, che sono finalizzati al superamento di interferenze con infrastrutture ed assetti territoriali esistenti.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali in corso, sono previsti interventi per realizzare 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 proprie per 1,8 milioni. I lavori sono stati avviati a dicembre 2012; devono essere conclusi i lavori di bonifica, resisi necessari a seguito di ritrovamento di materiali estranei nell'area di scavo; entro la fine del 2018 si prevede il completamento dell'opera, come comunicato dal gestore aeroportuale in sede di monitoraggio dell'intervento.

Per l'aeroporto Galilei di Pisa a marzo 2015 è stata inaugurata la nuova pista (investimento di 19 mln a carico del gestore SAT) e le prime due fasi dell'ampliamento del terminal passeggeri (entro il 2017) necessario per potenziare la ricettività dello scalo; con l'attivazione del People Mover (si veda in proposito il par. 3.3.2 "People Mover") l'aeroporto è collegato in maniera diretta con la stazione ferroviaria di Pisa Centrale.

Nell'aprile 2016 si è concluso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale sul "Master Plan 2014-2028 dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa", su cui la Regione si era espressa nel dicembre 2015, con un orientamento favorevole, nell'ottica dell'integrazione funzionale tra l'aeroporto di Firenze e quello di Pisa a servizio delle necessità produttive, commerciali e turistiche di tutta la Toscana. Nel febbraio 2017 si è tenuta la Conferenza di Servizi convocata dal Ministero per le Infrastrutture ed i Trasporti relativa all'approvazione del Masterplan. La Regione Toscana si è espressa positivamente con DGR n. 58 del 31-01-2017. L'esito positivo della Conferenza di Servizi dovrà essere formalizzato con atto di competenza del MIT. Il Master Plan prevede un insieme coordinato di interventi necessari a supportare lo sviluppo del traffico passeggeri e merci dello scalo. I principali interventi riguardano l'acquisizione di aree di espansione, l'ampliamento dei piazzali per gli aerei e dei parcheggi auto, la sistemazione a verde e la modifica della viabilità del fronte terminal, la ristrutturazione e l'adeguamento delle reti tecnologiche, la riqualificazione e ampliamento del terminal oltre a nuovi servizi aeroportuali per gli enti e le compagnie aeree e per gli utenti. È prevista infine la realizzazione anche di una nuova aerostazione merci e di un nuovo deposito carburanti.

In attuazione dell'accordo di programma di dicembre 2013 tra la Regione, i Ministeri interessati, la Provincia e il Comune di Pisa, SAT e ENAC, sono in corso i lavori di delocalizzazione di 44 abitazioni di Borgo Cariola a Pisa per consentire l'ammodernamento dell'aeroporto Galilei; sono state destinate risorse per 16,5 milioni di euro, dei quali 3 milioni stanziati dalla Regione, 10 milioni dal Ministero delle Infrastrutture e 3,5 milioni messi a disposizione dalla SAT. A gennaio

2016 sono stati raggiunti gli accordi per la cessione di 40 immobili ed ENAC ha dato mandato al gestore per l'avvio delle procedure di esproprio dei restanti 4.

Tra gli interventi di miglioramento e qualificazione dell'offerta infrastrutturale del sistema aeroportuale sono inoltre previsti interventi di adeguamento dell'aeroporto dell'isola d'Elba, scalo di importanza strategica ai fini dell'accessibilità territoriale all'arcipelago, che costituisce la base per il servizio di continuità territoriale aerea attivato nel mese di ottobre 2014 di collegamento tra l'Isola d'Elba e gli aeroporti di Firenze, Pisa e Milano Linate (si veda in proposito il paragrafo 3.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei"). A tal fine, in forza dell'accordo sottoscritto nel Gennaio 2017 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno e Comune di Campo nell'Elba, la Regione Toscana ha convocato, su istanza del gestore aeroportuale Alatoscana, la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo e per la dichiarazione di pubblica utilità del progetto di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali. La procedura è in corso di conclusione.

Per tale aeroporto è necessario procedere all'adeguamento dell'area di sicurezza a fine pista, per garantire il rispetto dei requisiti nazionali, prevedere ulteriori interventi che comprendono l'adeguamento delle dotazioni antincendio, l'adeguamento delle condizioni di sicurezza dell'accesso all'aeroporto da terra, la disponibilità di un piazzale per accogliere aeromobili soggetti ad azioni illegali, la separazione dei flussi tra aviazione di linea ed aviazione "privata", l'adozione di procedure di volo radioassisitite. Le opere prevedono un costo di 2,3 mln, in parte coperto da risorse regionali, per le quali è in corso la progettazione definitiva da parte di Alatoscana, gestore dello scalo. Al fine di eliminare le interferenze esistenti tra le arginature del fosso della Pila, in prossimità dell'aeroporto, e gli standard di sicurezza aeroportuali presso lo scalo di Marina di Campo, sono state destinate nell'ambito del Documento Annuale per la Difesa del Suolo risorse per la progettazione ed esecuzione di opere idrauliche.

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 Collesalvetti) 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 con le reti trans europee di trasporto (TEN-T).



L'interporto di Livorno ha importanti prospettive di ogguliva legate realizzazione della piattaforma logistica toscana attraverso le connessioni con il porto di Livorno, descritte nel precedente paragrafo "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali"). È inoltre da segnalare la realizzazione del corridoio doganale protetto tra Porto ed Interporto A. Vespucci, inaugurato nel 2016.

Interporto di Guasticce (LI)

La Regione sostiene inoltre le attività dell'**interporto della Toscana Centrale (Prato)**. Al fine di sostenere finanziariamente l'acquisizione al patrimonio pubblico dell'area su cui insiste il sito di interesse archeologico di Gonfienti, attualmente di proprietà dell'Interporto, la Regione ha

stanziato con la legge finanziaria regionale 2016 3 mln di euro finalizzati alla sottoscrizione, sulla base di specifica intesa con gli enti locali interessati, di un accordo di valorizzazione - ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio - con il Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo, per l'acquisizione e la valorizzazione del sito. Nel novembre 2016 è stato firmato l'Accordo con il Ministero, individuato quale soggetto attuatore, a cui sono state destinate le risorse in modo da consentire l'acquisizione dell'area.

3.4.7 INDICATORI

 Merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Regioni		Anno									
italiane	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
Italia	2,30	2,12	1,82	1,89	1,85	1,76	1,87	1,85	nd	nd	1,04

^{*} L'indicatore deriva dal dataset Indicatori per le politiche di sviluppo (http://www.istat.it/it/archivio/16777), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 020, che confronta il totale della merce trasportata su ferrovia con il totale della merce trasportata su strada, ferrovia e in navigazione di cabotaggio. Il traffico merci su ferrovia include il traffico nazionale e internazionale. La serie sul trasporto merci per ferrovia manca al 1999 a causa della privatizzazione delle FFSS. Trenitalia Spa ha reso disponibile annualmente i dati sul trasporto merci dal 2000 al 2008; dal 2010 l'aggiornamento dell'indicatore sarà possibile solo con cadenza quinquennale."

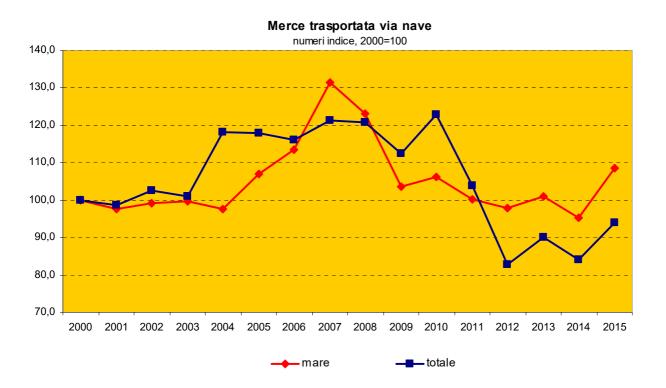
- T di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Regioni		Anno									
italiane	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
Italia	4,72	4,75	4,74	5,22	4,58	5,08	5,08	5,64	nd	nd	5,44

^{*} L'indicatore deriva dal dataset Indicatori per le politiche di sviluppo (http://www.istat.it/it/archivio/16777), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 022, che confronta il totale della merce trasportata in navigazione di cabotaggio con il totale della merce trasportata su strada, ferrovia e in navigazione di cabotaggio. È presente la voce "altri porti" non ripartibile per regione. Il traffico merci non include la navigazione internazionale. A partire dal 2010 l'indicatore sarà aggiornato su base quinquennale per la limitata disponibilità dei dati sul trasporto ferroviario.

- Merce trasportata via nave

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



TONNELLATE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Via mare	33.708	34.602	32.661	31.856	32.921	31.002	35.351
In totale	168.208	183.704	155.413	123.983	134.318	125.463	140.211

^{*} L'indicatore include il traffico trasportato in navigazione di cabotaggio e il traffico internazionale.

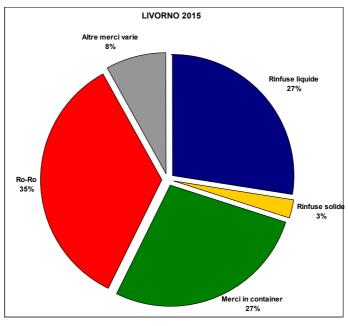
- Traffico marittimo passeggeri (Fonte Assoporti)

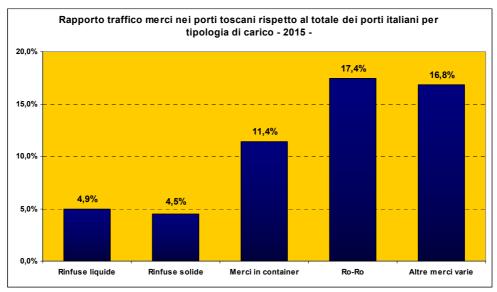
	Livor	10	Piomb	ino	Marina di	Carrara		
Anno	Passeggeri	Crociere	Passeggeri (sono compresi i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo)	Crociere (è compreso il porto di Portoferraio)	Passeggeri	Crociere	Somma principali 30 porti italiani	% (Toscana /Italia)
2006	2.916.532	607.848	3.879.151	26.844	-	-	47.671.122	14,3%
2007	2.995.554	713.114	3.855.557	28.385	-	-	47.823.359	14,3%
2008	3.178.971	849.050	3.653.648	21.502	27.100	-	49.756.350	13,8%
2009	3.263.289	795.313	3.453.847	14.509	23.137	23.137	48.164.047	14,0%
2010	3.374.768	822.554	3.288.272	24.473	9.474	9.474	47.161.092	14,1%
2011	3.068.047	982.928	3.240.030	19.273	11.493	11.493	46.095.811	13,7%
2012	2.806.271	1.037.849	3.028.505	23.099	-	-	41.233.661	14,2%
2013	2.777.826	736.516	3.079.480	16.828	1.237	1.237	44.240.266	13,2%
2014	2.504.413	626.358	5.968.816	27.365	1.550	1.550	43.300.577	19,6%
2015	2.660.754	697.955	6.111.763	43.240	8.600	8.600	45.366.853	19,4%

- Movimento contenitori nei principali porti toscani (TEUs) - Sbarchi+imbarchi+trasbordi (Fonte Assoporti)

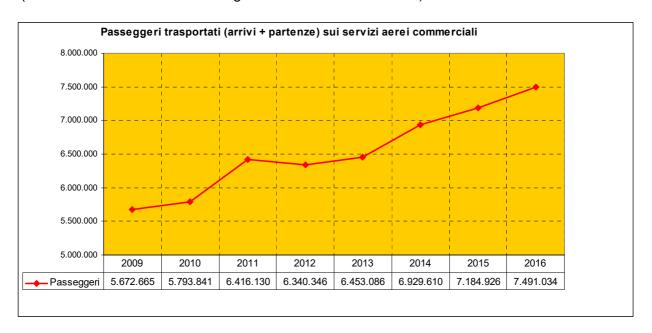
Anno	Livorno	Piombino	Marina di Carrara	Somma principali 24 porti italiani	% (Toscana /Italia)
2006	657.592	-	4.493	9.864.375	6,7%
2007	745.557	-	2.330	10.609.108	7,0%
2008	778.864	-	4.710	10.549.886	7,4%
2009	592.050	-	6.168	9.514.654	6,3%
2010	628.489	-	7.793	9.777.962	6,5%
2011	637.798	-	5.455	9.526.808	6,8%
2012	549.047	-	99	9.618.700	5,7%
2013	559.180	-	356	10.082.030	5,5%
2014	577.470	-	384	10.224.690	5,7%
2015	780.874	-	68	10.181.921	7,7%

- Traffico merci marittimo per tipo di carico (tonn) (Fonte Assoporti)





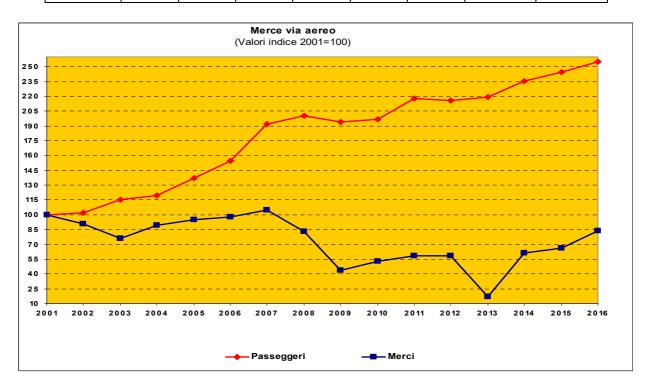
- Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) sui servizi aerei commerciali (Fonte elaborazione IRPET e Regione Toscana su dati ENAC)



- Merce e passeggeri trasportati via aereo

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passeggeri	5.700.656	5.791.831	6.414.119	6.340.346	6.453.086	6.930.000	7.184.926	7.491.034
Merci (kt)	5,19	6,31	6,96	6,97	2,00	7,32	7,9	9,9

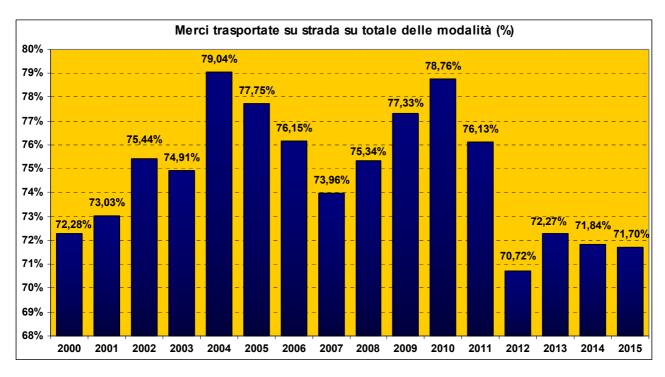


- Traffico commerciale (arrivi + partenze) per aeroporto (Fonte Regione Toscana su dati ENAC)

		PISA			FIRENZE	
Anno	Movimenti	Passeggeri	Cargo	Movimenti	Passeggeri	Cargo
7	(Numero)	(numero)	(Tonnellate)	(Numero)	(numero)	(Tonnellate)
2007	38.437	3.709.033	13.020	34.695	1.910.523	66
2008	37.887	3.940.490	9.824	35.305	1.926.837	85
2009	36.060	3.996.323	4.946	27.340	1.689.130	239
2010	36.339	4.048.068	6.134	24.244	1.724.784	186
2011	41.587	4.517.166	6.787	27.682	1.878.865	172
2012	41.492	4.488.202	6.836	28.242	1.833.373	137
2013	39.195	4.471.085	1.964	28.164	1.963.744	120
2014	39.115	4.678.734	7.217	30.276	2.231.460	110
2015	39.911	4.800.254	7.832	30.471	2.365.334	72
2016*	36.568	4.978.280	9.915	28.806	2.503.314	71

^{*} Dal 2016 i dati non comprendono il traffico aerotaxi.

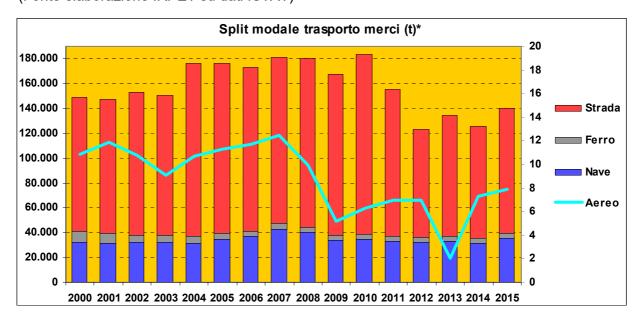
- Merci trasportate su strada su totale delle modalità, valori % – confronto 2000-2015 (Fonte elaborazione IRPET/Regione Toscana su dati ISTAT)



^{* %} di tonnellate trasportate su strada sul totale delle modalità. Si veda nota relativa all'indicatore Split modale trasporto merci.

- Split modale trasporto merci*

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



^{*} Tonnellate trasportate su strada per 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. Il traffico trasportato su ferrovia per il periodo 2005-2015 è stimato come costante per mancanza di rilevazioni in materia a livello regionale. Il traffico via mare include il traffico trasportato in navigazione di cabotaggio e il traffico internazionale.

3.4.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 65 del 09/02/2016 – L.R. 23/2012, art. 13 comma 2: Ripartizione delle risorse finanziarie per investimenti annualità 2016 relativa a ciascun ambito portuale dell'Autorità Portuale Regionale.

Proposta di deliberazione al Consiglio Regionale 14 del 22/03/2016 – Approvazione del Piano attività 2016 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 2016 e pluriennale 2016-2018 dell'Autorità Portuale Regionale.

DGR 316 del 11/04/2016 — Protocollo di intesa per aggiornamento e revisione del piano industriale della Società Interporto Toscano A. Vespucci SpA.

DGR 380 del 3/05/2016 – L.R. 88/98. Trasferimento risorse 1° semestre anno 2016 al Comune di Pisa per la gestione corrente del Canale dei Navicelli.

DGR 417 del 10/05/2016 – Approvazione bilancio Preventivo Economico Annuale 2016 e Pluriennale 2016-2018 dell'Autorità Portuale Regionale.

DGR 665 del 12/07/2016 – 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 Legge Regionale 28 Maggio 2012 n. 23 - Anno 2017.

DGR 800 del 01/08/2016 – Approvazione dello schema di accordo tra la Regione Toscana e l'Autorità Portuale di Livorno per la collaborazione alla gestione delle funzioni amministrative riguardanti la navigazione nel tratto livornese del canale dei Navicelli in attuazione dell'articolo 26, comma 1 bis, della L.R. 88/1998.

DGR 910 del 19/09/2016 – Approvazione 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 Legge Regionale 28 Maggio 2012 n. 23 - Anno 2017.

Proposta di deliberazione al Consiglio Regionale 10 del 25/10/2016 – Approvazione del Conto Consuntivo Anno 2015 dell'Autorità Portuale Regionale.

DGR 1172 del 22/11/2016 – Parere della Regione Toscana sullo studio di fattibilità per la realizzazione della Darsena Europa del Porto di Livorno di cui alla conferenza dei servizi convocata dall'Autorità Portuale di Livorno.

DGR 1182 del 29/11/2016 – Approvazione schema "Accordo tra Regione Toscana e Autorità portuale di Livorno per gli adempimenti connessi al Nuovo Piano regolatore del porto di Livorno".

DGR 1203 del 29/11/2016 – Approvazione Schema di Accordo ai sensi dell'art. 15 legge 241/90 per la realizzazione di interventi di adeguamento dell'Aeroporto di Campo nell'Elba, tra Regione Toscana, Provincia di Livorno e Comune di Campo nell'Elba.

DGR 1210 del 29/11/2016 – L.R. 88/98. Trasferimento risorse 2° semestre anno 2016 al Comune di Pisa per la gestione corrente del Canale dei Navicelli.

DGR 1228 del 05/12/2016 – Accordo tra Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Città Metropolitana di Firenze per disciplinare le interferenze tra la nuova linea ferroviaria Livorno Darsena Toscana-Linea Tirrenica lato nord/Livorno Calambrone e la S.G.C. FI-PI-LI.

DGR 194 del 07/03/2017 – LR n.23/2012 e s.m.i. - Assegnazione risorse disponibili sul bilancio finanziario gestionale 2017-2019 all'Autorità Portuale Regionale.

DGR 198 del 07/03/2017 – Approvazione schema di accordo tra Regione Toscana e Comune di Pisa per la gestione delle opere di disconnessione nel tratto del Canale Navicelli compreso fra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana.

3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

	Dati com	ıplessivi 2014	-2019 (*)	Ge	estione fino al 28	/02/2017
Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	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 (**)	903	903	100%	903	370	41%
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	63.625	4.625	7%	4.625	3.133	68%
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	21.410	14.629	68%	13.909	6.793	49%
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	11.598	8.768	76%	8.768	4.970	57%
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	3.324	524	16%	524	8	2%
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	-	-	-	-	-	-
Totale obiettivo generale 4	100.860	29.449	29%	28.729	15.274	53%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 28 febbraio 2017)

^(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziate ma non impegnate nel 2016.

^(**) 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 le risorse destinate ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno inserite 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
	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.Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	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

Per raggiungere in maniera più efficace i vari obiettivi del piano, il PRIIM promuove anche azioni di carattere trasversale. Nel campo dell'innovazione tecnologica si tratta in particolare di azioni finalizzate a migliorare l'efficienza dei servizi programmati urbani ed extraurbani mediante sistemi che consentano l'informazione in tempo reale all'utente. 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.

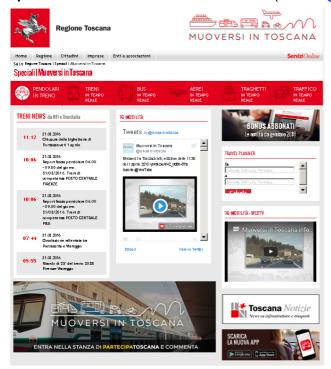
3.5.1 INFOMOBILITÀ

- 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.

Il portale web "Muoversi in Toscana" (www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana),



pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014, è stato via via implementato con servizi sulla mobilità per il cittadino raccogliendo tutte le informazioni sullo svolgimento in tempo reale dei trasporti (treni, bus, aerei, traghetti) e una stanza della partecipazione dove i possono interagire, cittadini segnalare situazioni critiche е proporre idee e soluzioni.

Il numero di accessi al Portale nel 2016 ha registrato un marcato trend ascendente rispetto all'anno precedente con 75.228 accessi, di cui 58.156 al Travel Planner.

Sono quasi completati gli interventi, attuati attraverso contributi regionali concessi alle aziende di TPL, relativi alla dotazione dei bus di dispositivi di localizzazione satellitare in modo da avere la posizione georeferenziata del mezzo in tempo reale. Grazie a questi interventi, già attivi nella città

di Firenze, l'utente avrà un quadro costantemente aggiornato e potrà seguire la marcia reale dei mezzi di trasporto a cui è interessato.

In attuazione del PRIM a maggio 2016 la Giunta ha approvato il progetto Sistema integrato di informazione sulla mobilità regionale, composto dalle seguenti azioni:

- La newsroom per la social customer care della mobilita regionale è stata attivata a luglio 2016 con l'obiettivo principale di fornire informazioni in tempo reale originate da Regione Toscana, Trenitalia/RFI o altri enti certificati anche attraverso OpenToscana (la multipiattaforma che la Regione ha attivato per servizi online e laboratori partecipativi) ed i social network (Twitter e Facebook). Le risorse destinate dalla Regione nel 2016 per il funzionamento del servizio sono ammontate a 157.500 euro.
- Il notiziario "Muoversi in Toscana info", per il quale a luglio 2016 la Giunta ha approvato l'accordo fra Regione Toscana e Città metropolitana di Firenze per la produzione del notiziario che è realizzato 7 giorni su 7, con aggiornamenti ogni mezz'ora a partire dalle 7.30 fino alle ore 20.00. Il notiziario è distribuito tramite emittenti televisive, siti internet, canale mobilità di Florence Tv, portale Imobi e relativa App, canale Youtube di "Muoversi in Toscana info" e in automatico su Twitter e sulla pagina Facebook ufficiale del servizio. Sono anche previsti approfondimenti riguardanti eventi, mostre, notizie di interesse turistico, eventi politici e amministrativi ma anche servizi, su eventuali emergenze strettamente collegate alla viabilità come, per esempio, maltempo, criticità ferroviaria, scioperi, chiusure di strade. Nel 2016 sono state destinate risorse per 182.180 euro, ripartite al 50% tra Regione Toscana e Città Metropolitana di Firenze
- Il Numero Verde Regionale 800.570.530 è realizzato con l'obiettivo di erogare informazioni di varia natura sul trasporto pubblico regionale, acquisire e gestire



segnalazioni dall'utenza, attuare indagini di rilevazione di soddisfazione del servizio. A luglio 2016 e stata aggiudicata definitivamente la gara d'appalto per l'avvio e la gestione

servizio; il contratto è stato firmato alla fine di agosto e il servizio e stato avviato a settembre 2016. Le risorse destinate ammontano a 1.038.000 euro di cui 103.800 € per il 2016.

A supporto delle tre azioni suddette sono utilizzati i seguenti strumenti operativi sviluppati e gestiti negli anni scorsi da Regione Toscana:

- App "Muoversi in Toscana"
- Travel Planner & Cerca Tariffe Pegaso
- Applicazione per la gestione delle news

Muoversi in Toscana è la App che permette di accedere al servizio di trasporto pubblico della Regione Toscana e conoscere i percorsi più veloci, i tempi di attesa dei mezzi e le ultime notizie sulla mobilità regionale. Può essere scaricata gratuitamente dalla pagina dedicata della piattaforma Open Toscana (http://open.toscana.it/web/app/-/muoversi-in-toscana).

Sono disponibili le funzionalità di pianificazione del viaggio, la gestione dei preferiti, le segnalazioni degli utenti, la mappa interattiva, le notifiche in caso di variazioni al servizio o ritardi e cancellazioni delle corse.

Il **Travel Planner** è un'applicazione contenuta nel portale "Muoversi in Toscana" che consente la pianificazione dei viaggi con i mezzi pubblici e la consultazione delle tariffe Pegaso.

Per quanto riguarda il sistema per la **gestione delle news**, allo stato attuale è disponibile il servizio relativo alla circolazione ferroviaria, ma l'obiettivo è di estenderla anche per le news relative ai traghetti.

Some Teach Services

- You for the Control Services

- You for

Per quanto riguarda il Sistema Informativo della mobilita a supporto dell'Osservatorio regionale mobilità e trasporti, della gestione dei contratti di servizio TPL e dei servizi di infomobilità, ad agosto 2016 e stata aggiudicata definitivamente la gara per l'affidamento dei servizi di evoluzione, sviluppo e manutenzione, mentre a settembre 2016 è iniziata l'esecuzione del contratto.

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 di 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), nato nel 2011 per volere della Regione Toscana con la finalità di promuovere 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; l'offerta di servizi di settore in grado di richiamare anche l'attenzione di clienti esterni nonché 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. Il Distretto ha dimensione regionale (conta 111 aziende in Toscana, 3 Università -UNIFI, UNIPI, SSSUP- oltre al CNR) ed è l'unico, a livello nazionale, focalizzato interamente sul settore ferroviario. Esso fa parte del raggruppamento dei Distretti Ferroviari europei (di Austria, Francia, Germania, Italia con il Distretto Toscano, Polonia, Regno Unito, Spagna, Svezia).

Il Piano promuove anche **azioni di informazione e comunicazione** volte alla sensibilizzazione dei cittadini che si spostano sul territorio.

Il 30 e il 31 gennaio 2016 si è svolto a Firenze e ad Arezzo *"Hack Toscana Mobilità"*, un evento di due giorni organizzato dalla Regione in collaborazione con Trenitalia, Università di Siena e Fondazione Sistema Toscana.

È stato il primo Hackathon dedicato al mondo dei trasporti pubblici in Toscana, che ha consentito ai 110 hacker partecipanti di individuare soluzioni innovative per un trasporto pubblico più moderno e sostenibile, con particolare riferimento all'uso dei mezzi pubblici per lavoro, per turismo e nel tempo libero.

Nell'ambito del "Florence Bike Festival", tenutosi al parco delle Cascine di Firenze dal 15 al 17 aprile 2016, la Regione Toscana ha promosso il bando per l'assegnazione di bonus per l'acquisto di bici pieghevoli per i pendolari (si veda in proposito il par. 3.2.2 "Servizi ferroviari"), ed in quell'occasione sono stati consegnati da parte dell'Assessore Ceccarelli parte dei bonus ai beneficiari. È stato inoltre organizzato dalla Regione, in accordo con Anci Toscana, un seminario sulla pianificazione della mobilità ciclistica comunale, in attuazione della LR n. 27/2012 - "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica".



Il 30 giugno e il 1 luglio 2016 la Regione Toscana ha organizzato a Firenze l'evento "Infrastrutture e mobilità, dal dire al fare" in cui è stato presentato il Documento di Monitoraggio del PRIIM 2016 e si è dato conto di quanto è stato fatto e quanto resta da fare per migliorare e potenziare il sistema infrastrutturale; è stato anche fatto il punto in materia di mobilità sostenibile sia dal punto di vista della pianificazione dell'incentivazione, che da quello quardando alle buone pratiche sia italiane che europee, con l'obiettivo di costruire

una mobilità sempre più sostenibile e una logistica adeguata alle necessità di sviluppo delle imprese.

Sempre a Firenze, si è svolta con il patrocinio della Regione Toscana, l'undicesima edizione del Forum Risk Management in Sanità dal 29 novembre al 2 dicembre 2016, con un approfondimento su "Mobilità e costi sociali", in cui si è evidenziata l'importanza della mobilità sostenibile, anche per ridurre significativamente i costi sanitari, ambientali e sociali connessi agli spostamenti quotidiani.

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 programmi diretti della UE, sottoponendo una serie di proposte in partenariato con una rete consolidata e qualificata di regioni degli altri Stati europei.

I progetti 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 attualmente in corso e/o terminati nel 2016 trovano collocazione nell'ambito dei seguenti programmi, come illustrato nella tabella seguente:

- Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013: programma di "cooperazione territoriale europea" cofinanziato dal FESR
 - Progetto SIC "Intermodalità e sicurezza per un sistema dei trasporti competitivo Italia-Corsica SIC (sicurezza, intermodalità, competitività)"
- Programmi a gestione diretta della Commissione europea:
 - Progetto RACCORDO Rail Access from Coast to Corridor, nell'ambito del Bando Rete TEN-T – Connecting Europe Facility
 - Progetto DOROTHY, Development of Regional Clusters for research and implementation of environmental friendly urban logistics, nell'ambito del 7° Programma Quadro
 - Progetto SIMPLA Sustainable Integrated Multi-sector Planning, nell'ambito del Programma Horizon 2020 che finanzia i Progetti per la Ricerca e l'Innovazione in Europa dal 2014 al 2020
 - Progetto NEREiDE- Noise Efficiently Reduce by recycleD pavement: nell'ambito del bando 2015 LIFE 2014-2020
- Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020: Programma transfrontaliero cofinanziato dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) nell'ambito della Cooperazione Territoriale Europea (CTE).
 - INTENSE: Progetto semplice strategico tematico per migliorare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e ciclabile e promuovere l'intermodalità

Di seguito sono illustrati i progetti attualmente in corso e/o conclusi nel 2016 finanziati nell'ambito dei vari strumenti di finanziamento sopra citati.

Nome Progetto	Programma comunitario di finanziamento	Ruolo Regione Toscana	Costo totale ammissibile del progetto	Contributo UE alla RT	Stato di attuazione	Tematiche
SIC Intermodalità e sicurezza per un sistema dei trasporti competitivo Italia-Corsica	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	€ 1.501.744,00	€ 50.767,50	Concluso	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 Regional Clusters for research and implementation of environmental friendly urban logistics	VII Programma Quadro	Partner	€ 2.803.879,00	€ 110.905,50	Concluso	Mobilità sostenibile e sistemi di trasporto intelligente.
RACCORDO Rail Access from Coast to Corridor	TEN-T	Partner	€ 1.357.402	€ 196.522	Concluso	Studi di progettazione di segmenti ferroviari nella Piattaforma Logistica Costiera - connessioni ferroviarie del porto al retroterra.
SIMPLA Sustainable integrated Multi-sector Planning	Horizon 2020	Partner	€ 1.499.197,50	€ 55.400	In corso	Modello di intervento rivolto all'integrazione tra i due principali modelli di pianificazione integrata (PAES e PUMS) promossi dalla CE.
NEREIDE Noise Efficiently Reduce by recycleD pavEment	Life	Partner	€ 1.864.666	€ 255.081	In corso	Il progetto ha lo scopo di apportare benefici acustici alla popolazione tramite pavimentazioni composte da polverino di gomma proveniente da pneumatici esausti a basso impatto acustico, il cui mix design è stato elaborato dall'Università degli Studi di Pisa capofila del Progetto.
INTENSE ItiNerari Turistici sosteENibili dell'area tranSfrontaliEra	PC Interreg Italia - Francia "Marittimo" 2014 -2020	Capofila	€ 5.100.000	€ 1.003.000,00	In corso	Progetto strategico tematico per migliorare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e ciclabile e promuovere l'intermodalità.

La Giunta Regionale ha inoltre autorizzato la presentazione di ulteriori progetti che vedono coinvolta la Regione Toscana e che, qualora ammessi a finanziamento, permetteranno l'attuazione delle azioni previste dal PRIIM attraverso ulteriori risorse rispetto a quelle attualmente in bilancio. In particolare, per quanto riguarda il PC Interreg Italia - Francia "Marittimo" 2014 -2020 si tratta dei seguenti progetti:

- 1) MOBIMArT: Progetto Strategico sull'Infomobilità (il continuo di 3i-plus), con la Regione Toscana in qualità di Capofila. Il progetto ha l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e l'intermodalità attraverso servizi di infomobilità inerenti il trasporto delle persone. con la realizzazione di una piattaforma integrata con servizi intelligenti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali (nave, bus, treno, aereo) nella zona di cooperazione, con particolare attenzione ai collegamenti transfrontalieri (budget complessivo di progetto pari a 6 mln).
- 2) T.R.E.N.O.: Progetto semplice per la valorizzazione delle ferrovie minori per rendere maggiormente fruibile il patrimonio naturale e culturale, aumentandone l'accessibilità, con la partecipazione della Regione Toscana in qualità di partner (Capofila la Regione Liguria). Il progetto prevede, in una logica transfrontaliera, circoscritti interventi infrastrutturali per il recupero delle stazioni e il superamento delle barriere architettoniche (budget complessivo di progetto pari a 2 mln).

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 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 è completamente realizzato con il progetto di fusione per incorporazione della società AdF nella società SAT, con efficacia dal 1° giugno 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"). È iniziata la procedura per il rinnovo triennale della Convenzione con Enac.

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, Interporto Toscano A. Vespucci e Interporto della Toscana Centrale S.p.A. . Nell'ambito del Piano di razionalizzazione delle società partecipate di cui al DEFR 2016, le due società sono considerate strategiche in relazione al ruolo che le infrastrutture logistiche giocano per lo sviluppo economico della Regione ma da sorvegliare a causa delle difficoltà finanziarie ed economiche. Con la recente deliberazione del 10/05/2016, n. 435, la Giunta regionale ha approvato gli indirizzi strategici e le linee guida finalizzate a promuovere il recupero di condizioni di equilibrio economico, patrimoniale e finanziario e a permettere un monitoraggio rafforzato della gestione di alcune società partecipate tra cui i due

Interporti toscani. Nel 2016 è stato firmato un Protocollo di Intesa con l'Autorità Portuale di Livorno e la società Interporto Toscano A. Vespucci al fine di definire azioni comuni per riportare la società in equilibrio economico e finanziario complessivo nel periodo 2016-2024. In particolare la Regione con il collegato alla legge di stabilità per l'anno 2016, nell'ambito della seconda variazione al bilancio 2016, ha prorogato fino al 31/12/2022 la garanzia fideiussoria già concessa in favore della società Interporto.

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. Nel settembre 2015 la Società Centralia è stata posta in liquidazione su proposta di ANAS. Con il DEFR 2016, in base alla ridefinizione di nuovi criteri di classificazione delle partecipazioni, è stata inserita nel gruppo delle società partecipate "non strategiche da sciogliere immediatamente per previsione normativa" in quanto la società non avendo dipendenti ricade nella previsione normativa disposta dalla legge di stabilità 2015, art. 1 comma 611, lettera b) che dispone la soppressione delle società che risultano composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti. Nel marzo 2016 la società è stata messa in liquidazione ed è stato nominato il liquidatore.

Nel primo semestre 2015 si è concluso il processo di acquisizione della partecipazione nella società Italcertifer S.p.A. . La società opera nel campo delle tecnologie ferroviarie, per l'alta velocità e la sicurezza delle reti. L'inclusione di questa partecipazione nel primo gruppo delle società strategiche è motivata dall'esigenza di perseguire l'obiettivo di consolidare il polo per l'alta tecnologia ferroviaria in Toscana.

Allo scopo di dare continuità alla propria strategia di riduzione del perimetro delle proprie partecipate, ed in ottemperanza a quanto disposto dalla legge di stabilità per il 2015, la Regione Toscana, con il Documento di Economia e Finanza per il 2016, ha approvato il Piano di razionalizzazione delle società partecipate, avente proiezione quinquennale. A seguito dell'entrata in vigore (settembre 2016) del nuovo testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, approvato con il D.Lgs. 175/2016 (c.d. Decreto Madia), il Piano di razionalizzazione è stato oggetto di profonda revisione e nuovamente riproposto nella nota di aggiornamento al DEFR 2017 approvata a fine 2016. Per ciascuna società, è stata individuata l'ipotesi di razionalizzazione e definite le relative modalità e tempistiche, secondo gli indirizzi definiti nel citato D.Lgs. 175/2016. Le società partecipate dalla Regione Toscana, nel corso dell'anno 2017, sono, inoltre, soggette ad ulteriori adempimenti derivanti da disposizioni di carattere regionale. Nell'ambito della funzione di coordinamento e monitoraggio delle partecipazioni regionali, la Delibera GR 435/2016 ha, infatti, definito gli indirizzi e le linee guida finalizzate a promuovere il recupero di condizioni di equilibrio economico, patrimoniale e finanziario e a permettere un monitoraggio rafforzato della gestione delle società espressamente individuate nel provvedimento medesimo. Più precisamente, le direttive impartite nella delibera di cui sopra all'organo amministrativo delle società partecipate si riferiscono a:

- a) Indirizzi strategici;
- b) contenuti minimi e tempi dei piani industriali;
- c) modalità e tempi per il relativo monitoraggio.

Società partecipata	Quota partecipazione	Breve descrizione
Società Aeroporto di Firenze S.p.A./ Toscana Aeroporti S.p.A.	5,06% 5,029%	La partecipazione regionale in AdF si è consolidata nel primo semestre 2012. Il progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT S.p.A. si è reso operativo dal 1° giugno 2015. La società SAT ha cambiato denominazione in Toscana Aeroporti S.p.A. La Regione non ha patti parasociale in essere. Nella composizione dell'assetto societario il 23,09% è pubblico e il 76,091% privato.

Società partecipata	Quota partecipazione	Breve descrizione
Società Aeroporto Toscana "G. Galilei" S.p.A./ Toscana Aeroporti S.p.A.	5,00% 5,029%	La Regione ha aderito nel 2015 all'offerta pubblica di acquisto volontaria lanciata da Corporacion America Italia ed ha portato al 5% la propria partecipazione. Il progetto di fusione con l'Aeroporto di Firenze si è concluso nel giugno 2015 con la trasformazione della società SAT in società Toscana Aeroporti S.p.A. La Regione non ha patti parasociale in essere. Nella composizione dell'assetto societario il 23,09% è pubblico e il 76,091% privato.
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%	È 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. Gli interporti sono stati qualificati dal DEFR 2016 strategici ma da sorvegliare a causa delle difficoltà finanziarie ed economiche. Con DGR 435/2016 è inoltre soggetto a monitoraggio costante del Piano Industriale.
Società Interporto Toscano "A. Vespucci" S.p.A Livorno	23,56%	È 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. Gli interporti sono stati qualificati dal DEFR 2016 strategici ma da sorvegliare a causa delle difficoltà finanziarie ed economiche. Con DGR 435/2016 è inoltre soggetto a monitoraggio costante del Piano Industriale.
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-trasportistica sul territorio regionale e di sviluppo territoriale. Nell'ottobre 2014 la società ha costituito insieme alla Regione Marche, alla società Sviluppumbria 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. Nel settembre 2015 Centralia è stata posta in liquidazione. La stessa Società Logistica per previsione normativa è stata definita non strategica e da sciogliere immediatamente. Lo scioglimento della società è stato deliberato nel marzo 2016.
Società Italcertifer	11,00%	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. L'acquisto si è concluso nel primo semestre 2015. La Regione detiene l'11% del capitale sociale.

3.5.4 INDICATORI

- Numero di accessi annui al nuovo Portale della Mobilità (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

Oggetto	2014	2015	2016
Accessi al servizio di Travel Planner	34.278	56.032	58.156
Accessi al Portale	9.868 *	62.864	75.228

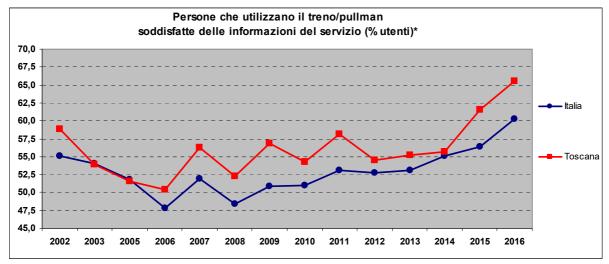
^{*} Il dato 2014 di accessi al portale riguarda solo il periodo luglio-dicembre 2014.

- Numero dei servizi online contenuti nel nuovo portale della mobilità (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

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 e dal porto di Livorno in tempo reale
8	Traffico in tempo reale sulle strade regionali con 82 webcam
8	TOTALE SERVIZI

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)

66.790

Km strade

Anno 2012 2013 2014 2015 2016

67.236

66.949*

66.781*

67.030

^{*} La leggera diminuzione del dato dal 2013 al 2015 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 238 del 29/03/2016 – Società Italcertifer SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea ordinaria e straordinaria dei soci e richiesta di parere ai sensi del comma 2 art. 10 della L.R. 20/2008.

DGR 239 del 29/03/2016 – Società Logistica Toscana Scrl - Indirizzi al rappresentante regionale in Assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

DGR 460 del 17/05/2016 – Società Interporto della Toscana Centrale SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 516 del 30/05/2016 – Progetto "sistema integrato di informazione sulla mobilità regionale" in attuazione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilita' (PRIM) - azione 5.1.1.

DGR 536 del 07/06/2016 – Società Logistica Toscana Scrl - Indirizzi al rappresentante regionale in Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 601 del 21/06/2016 – Società Interporto Toscano A. Vespucci SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 631 del 27/06/2016 – Società Alatoscana SpA - Indirizzi al rappresentante Regionale per la partecipazione all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 644 del 05/07/2016 – Società Interporto della Toscana Centrale SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 1136 del 25/11/2016 – Società Logistica Toscana Scrl - Indirizzi di rappresentante Regionale per la partecipazione all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 350 del 03/04/2017 – Società Italcertifer Spa - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 423 del 18/04/2017 – Società Toscana Aeroporti Spa - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

3.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

	Dati con	nplessivi 2014	-2019 (*)	Ges	tione fino al 2	8/02/2017
Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	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	5.167	4.464	86%	3.964	2.984	75%
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	2.606	1.277	49%	1.070	681	64%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	532	532	100%	532	532	100%
Totale obiettivo generale 5	8.305	6.273	76%	5.566	4.197	75%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 28 febbraio 2017)

^(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziate ma non impegnate nel 2016.

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 3,85 miliardi di euro previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per quasi 2,5 miliardi, pari al 65% delle risorse assegnate e liquidati oltre 1,7 miliardi, pari al 78% delle risorse impegnate fino al 28/02/2017.

Nella lettura dei dati occorre tener presente i vincoli derivanti dal rispetto delle disposizioni del pareggio di bilancio, 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)

	Dati cor	mplessivi 2014-2	2019 (*)	Ges	tione fino al 28/	02/2017
Obiettivi generali PRIIM	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	240.184	135.879	57%	132.835	66.269	50%
2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.469.967	2.292.639	66%	2.017.324	1.629.251	80%
3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	38.251	24.835	65%	24.035	9.633	40%
4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	100.860	29.449	29%	28.729	15.274	53%
5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	8.305	6.273	76%	5.566	4.191	75%
Totale PRIIM	3.857.567	2.489.075	65%	2.208.489	1.724.623	78%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 28 febbraio 2017)

^(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziate ma non impegnate nel 2016.

^(**) Le assegnazioni non comprendono le risorse destinate all'estensione del sistema tramviario pari a 80 mln previste dal POR FESR 2014-2020.

ALLEGATO 1 – IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITÀ 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 guest'ultimo nel febbraio 2014, a cui si sono aggiunti successivamente ulteriori interventi programmati e finanziati nel 2014, 2015 e 2016 dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4), riepilogate, per il 2015 e 2016, al par. 3.1.7 "Principali delibere di attuazione" (cui si rinvia).

Il quadro degli interventi tiene conto del riordino delle competenze in materia di viabilità regionale definito con l'entrata in vigore della Legge Regionale 3 marzo 2015 n. 22 e della Legge Regionale 30 ottobre 2015 n. 70, come modificate dalla Legge Regionale 5 febbraio 2016, n. 9 (si veda anche il par. 3.1.3 "Strade d interesse regionale"), nonché di quanto previsto dal Bilancio di Previsione per l'anno finanziario 2016 e pluriennale 2016-2018 e dal Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2016, entrambi approvati nel dicembre 2015, che individuano interventi prioritari e relative risorse finanziarie, nonché dei contenuti delle Delibere di Giunta attuative del PRIIM.

Sulla base delle risorse stanziate dal nuovo bilancio e delle priorità 2016 individuate dal DEFR 2016, con DGR n. 213 del 22/3/2016, è stata infatti data attuazione agli interventi programmati dal PRIIM la cui competenza è divenuta regionale dall'1/1/2016; con DGR n. 247 del 29/3/2016 e con successiva DGR n. 1061 del 2/11/2016 è stata data attuazione al completamento degli interventi che rimangono di competenza delle Province e della Città Metropolitana.

Gli interventi sono oggetto di un monitoraggio periodico da parte del Settore Programmazione Viabilità della Direzione 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 aggiornate al 31/12/2016 e sono articolate distinguendo:

- 1. interventi attualmente in corso e con procedura di gara avviata, che restano di competenza delle Province secondo quanto stabilito dalla LR 22/2015 (tabella 1);
- 2. interventi la cui competenza attuativa è divenuta della Regione dall'1/1/2016 ai sensi della LR 22/2015 (tabella 2);
- 3. interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, non ancora avviati, che potranno in futuro essere attivati, di competenza della Regione (tabella 3a) e, in alcuni casi relativi ad interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale, di competenza degli Enti Locali (tabella 3b);
- 4. interventi di risanamento acustico delle strade regionali (tabella 4), anche questi suddivisi tra competenza provinciale, competenza regionale e programmati non avviati che potranno in futuro essere attivati dalla Regione, che vengono realizzati, nell'ambito degli interventi di adequamento 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;

5. **interventi di viabilità locale,** di competenza degli Enti Locali da attivarsi mediante la sottoscrizione di specifici Accordi, suddivisi tra interventi già avviati per i quali è già stato sottoscritto l'accordo, attualmente in corso, (*tabella 5*), interventi per i quali è già stato sottoscritto l'accordo e sono già stati ultimati (*tabella 5a*) e interventi finanziati ma per i quali è necessaria per l'avvio la sottoscrizione dell'Accordo (*tabella 6*).

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 e lo stato di attuazione (dato aggiornato al monitoraggio del 31/12/2016). Nelle tabelle 3a e 3b le cifre indicate sono relative al costo stimato degli interventi; gli interventi indicati potranno essere attivati solo successivamente ai necessari stanziamenti di bilancio; il costo degli interventi dovrà essere opportunamente valutato e eventualmente attualizzato al momento del reperimento delle risorse.

La tabella 7 contiene infine il **riepilogo degli interventi** delle tabelle precedenti: 116 interventi di cui 29 in corso di competenza delle Province, 19 interventi previsti nelle Delibere attuative del PRIIM di competenza della Regione, 21 interventi di viabilità locale in corso da parte degli Enti Locali, 7 interventi di viabilità locale ultimati da parte degli Enti Locali, e 38 interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM non avviati.

Per la realizzazione delle opere sulla viabilità regionale, la Regione ha messo a disposizione risorse per oltre 199 mln (di cui 189 mln impegnati e 104 mln liquidati).

Dal 2001 ad oggi 1.220 mln sono stati destinati da Regione ed Enti Locali per la realizzazione degli interventi sulla viabilità regionale; attualmente i finanziamenti regionali gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE, ammontano a circa 800 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 190 milioni di euro. Al 14/03/2017 risultano impegnati circa 806 mln e liquidati circa 683 mln. Gli interventi completati sono 172, di cui 9 nel corso del 2016, come indicato nella sottostante tabella.

Interventi sulla viabilità regionale ultimati nel corso del 2016

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO
Arezzo	35/02_AR-1CD		SR 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.	6.467	3.333	9.800
Arezzo	35/02_AR-1AB		SR 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.	47.223	14.084	61.307
Arezzo	29/10_AR-RA-01B	16.1.482	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013 - Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di Rassina - Comune di Castel Focognano.	55		55
Arezzo	29/10_AR-RA-02B	16.1.482	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013 - Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di Soci - Comune di Bibbiena.	17		17
Firenze	35/02_FI-6-fase 0	16.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	Variante SRT 429 tratto Empoli - Castelfiorentino. Opere di completamento - FASE 0 - Manutenzione del cantiere – COMMISSARIO.	500		500
Firenze	35/02_FI-4B	16.1.489	VIABILITÀ DI INTERESSE REGIONALE	Mezzana - Perfetti Ricasoli LOTTO 5/B.	2.656	5.112	7.769
Livorno	35/02_LI-2	16.1.464	SR 206 - PISANA LIVORNESE	Variante al centro abitato di Crocino.	7.448	962	8.411
Lucca	29/10_LU-RA-05B		SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013 - Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di San Lorenzo in Treponzio Comune di Capannori.	110		110
Pisa	29/10_PI-RA-01		SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio - Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Capannoli. Dal Km 68+000 al km 70+000.	226		226
	Tota	64.702	23.492	88.194			

Tabella 1 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi in corso e con procedura di gara avviata di competenza delle Province

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Arezzo	35/02_AR-11	16.1.483	SR 258 - MARECCHIA	Messa in sicurezza di un tratto stradale con curve pericolose sulla SRT 258 "Marecchia" nel Comune di Badia Tedalda.	400		400	In corso	0%
Arezzo	35/02_AR-5A		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Adeguamento a norme di sicurezza del tratto Subbiano Nord - Calenzano - S. Mama con esclusione della variante di Calenzano già oggetto di altro intervento ed incluso l'eliminazione del passaggio a livello di S. Mama - Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calenzano - S. Mama.	6.864	1.302	8.166	In corso	80%
Arezzo	35/02_AR-AG11_1A	16.1.484	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Lavori di sistemazione muri a retta al km 57+800 in località Indicatore, Comune di Arezzo - Interventi di stabilizzazione a seguito di frane.	40		40	In corso	0%
Arezzo	35/02_AR-AG11_1B	16.1.485	SR 70 - DELLA CONSUMA	Lavori di sistemazione frane e dissesti dal km 23+000 al 23+200 in località Vaiano, Comune di Pratovecchio - Interventi di stabilizzazione a seguito di frane.	60	25	85	In corso	0%
Arezzo	35/02_AR-AG11_1D	16.1.486	SR 258 - MARECCHIA	Lavori di sistemazione frana dal km 31+400 al km 31+600 in località "Belvedere" Comune di Badia Tedalda Interventi di stabilizzazione a seguito di frane.	100	31	131	In corso	0%
Firenze	35/02_FI-1	16.1.487	SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina .	17.037	9.296	26.333	Non consegnati	0%
Firenze	35/02_FI-13C	16.1.488	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Variante di Figline - 2° stralcio - LOTTO 3 : da rotatoria stadio a Ponte Torrente Galliana.	2.625		2.625	Realizzato dal Comune di Figline	0%

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Firenze	35/02_FI-6-fase 1a	16.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 1 - Opere di completamento propedeutiche al collaudo o urgenti - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli – Castelfiorentino.	5.673		5.673	In corso	40%
Firenze	35/02_FI-6-fase 1b		SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 1b - Opere di completamento dell'attraversamento del Rio Stella - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli – Castelfiorentino.	315		315	In corso	90%
Firenze	35/02_FI-6-fase 2a	16.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 2a - Opere di completamento LOTTO 6 - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli – Castelfiorentino.	3.273	2.327	5.600	In corso	15%
Firenze	35/02_FI-6-fase 2b	16.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 2b - Opere di completamento LOTTI 4 e 5 - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli – Castelfiorentino.	2.000	1.598	3.598	Non appaltati	0%
Grosseto	35/02_GR-4A	16.1.490	SR 74 - MAREMMANA	III° Lotto- NUOVO contratto - Progetto di ampliamento ed ammodernamento dall'innesto SS 1 al confine Toscana - Lazio - dall'innesto SS 1 in località Albinia al confine Toscana - Lazio località l'Imposto.	947		947	In corso	85%
Grosseto	35/02_GR-7A	16.1.491	SR 74 - MAREMMANA	Messa in sicurezza della sede stradale mediante realizzazione di opere di contenimento e sostegno nel tratto dal km 26+400 al km 27.400 - l° Stralcio – Ripristino e messa in sicurezza di movimento della frana al Km 26+500 - l° Stralcio.	2.065		2.065	In corso	72%
Livorno	35/02_LI-5	16.1.494	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.	3.969		3.969	In corso	9%

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Lucca	35/02_LU-11	16.1.496	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Sistemazione della frana in località "Acquabona" nei comuni di Gallicano e Castelnuovo Garfagnana - Completamento dei lavori di ripristino della frana il loc. "Acquabona".	1.000	1.000	2.000	In corso	85%
Massa Carrara	35/02_MS-2	16.1.463	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Variante di Santa Chiara - Variante già prevista nell'accordo Stato - Regioni in loc. Gragnola - Pian di Molino, Comune di Fivizzano.	23.755	3.510	27.265	In corso	92%
Prato	35/02_PO-1	16.1.498	SR 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	In corso	87%
Prato	35/02_PO-2A-comp02		SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento della S.R. 325 nel Tronco Prato - Vaiano (I lotto) - OPERE DI COMPLETAMENTO SECONDO STRALCIO.	331	1.009	1.340	Non appaltati	0%
Prato	35/02_PO-2A-ST		SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento della S.R. 325 nel Tronco Prato - Vaiano (I lotto)- SPESE TECNICHE ART 14 CONVENZIONE.	342		342	Non appaltati	0%
Prato	35/02_PO-2ATer		SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento della S.R. 325 nel Tronco Prato - Vaiano (I lotto).	434		434	In corso	0%
Prato	35/02_PO-4B		VIABILITA DI INTERESSE REGIONALE	LAVORI DI COMPLETAMENTO - Intervento di ammodernamento della S.P. n. 126 "Autostrada declassata" di Prato, mediante raddoppio tra il casello Prato Ovest e l'innesto con la futura tangenziale ovest di Prato - Raddoppio Declassata di Prato.	272	367	639	Non appaltati	0%

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Prato	35/02_PO-AG11_1	16.1.499	SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento in Comune di Vernio.	2.170	930	3.100	In corso	95%
Siena	35/02_SI-11	16.1.502	SR 429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione svincolo SRT 429 località La Zambra - 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.	9.092		9.092	In corso	69%
Siena	35/02_SI-12	16.1.500	SR 2 - VIA CASSIA	Realizzazione della viabilità di by-pass al km 152+650 della SRT 2 Cassia in corrispondenza del fiume Paglia - Opere di ripristino dissesti sul Ponte PAGLIA nel tratto progressiva Km 152+700.	698		698	In corso	90%
Siena	35/02_SI-12B		SR 2 - VIA CASSIA	Noleggio Ponte BAILEY.	666		666	Non consegnati	
Siena	35/02_SI-13	16.1.503	SR 2 - VIA CASSIA	Indagini e monitoraggio su ponti della SRT 2 Cassia: Ponte sull'Orcia, Ponte sul T. Vellora e ponte sul T. Onsola - Indagini e ripristini viadotti dissestati sulla SRT 2.	150		150	In corso	81%
Siena	35/02_SI-1A	16.1.501	SR 2 - VIA CASSIA	Lotto 1 + Lotto 2 – da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C. E78 Si – Gr.	20.403		20.403	In corso	60%
Siena	35/02_SI-1A_1	16.1.461	SR 2 - VIA CASSIA	Tronco 2 – da Isola d'Arbia a Monteroni d'Arbia- Innesto sulla S.G.C. E78 Si – Gr.	14.285		14.285	Non appaltati	
	Totale interve	enti in coi	rso di competenz	a delle Province (28)	140.057	21.818	161.875		

Tabella 2 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di competenza della Regione

							(valori ili iliig	gilala di euro)	
Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Arezzo	RT/2016_AR-5B	16.1.473	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	2° lotto variante di Santa Mama.	4.980		4.980	Progetto esecutivo in corso	0%
Firenze	RT/2016_01-FI	16.1.474	SR 70 - DELLA CONSUMA	Miglioramento della geometria del tornante in località "Camperiti", al km 1+200, miglioramento della geometria del tornante in località "Fonte al Cerro", al km 6+700, realizzazione di due piazzole di sosta, in località Babbiano e in località Le Cupole.		Progetto esecutivo in corso	0%		
Firenze	RT/2016_FI-05	16.1.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTI n. 3 e 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 15.082 Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona) - Variante in riva destra dell'Arno.		Progetto esecutivo in corso	0%		
Firenze	RT/2016_FI-5A	16.1.462	SR 69 - DI VAL D'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) - Variante in riva destra dell'Arno.	14.933		14.933	Progetto esecutivo in corso	0%
Firenze	RT/2016_FI-5B	16.1.466	SR 69 - DI VAL D'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) - Variante in riva destra dell'Arno.	3.975		3.975	Gara in corso	0%
Firenze	RT/2016_FI- AG11_3	16.1.468	S.G.C. FI-PI-LI	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 - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078.	10.587		10.587	Progetto esecutivo in corso	0%

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Firenze	RTprog/2016_01- FI	1.1.358	VIABILITÀ DI INTERESSE REGIONALE	Progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte sull'Arno e dei relativi collegamenti viari fra Lastra a Signa e Signa	300		300	Ultimato	100%
Grosseto	RT/2016_GR-8A	16.1.472	SR 74 - MAREMMANA	Interventi di ripristino del corpo stradale in tratti saltuari tra il Km 13+400 e il Km 22+300 - Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale della SRT 74 danneggiata a seguito degli eventi atmosferici del periodo ottobrenovembre 2014 - Comune di Manciano.	227		227	Progetto esecutivo in corso	0%
Grosseto	RT/2016_GR-8B	16.1.472	SR 74 - MAREMMANA	Interventi di ripristino del corpo stradale in tratti saltuari tra il Km 27+800 e il Km 33+800 - Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale della SRT 74 danneggiata a seguito degli eventi atmosferici del periodo ottobrenovembre 2014 - Comune di Manciano.	404		404	Progetto esecutivo in corso	0%
Grosseto	RT/2016_GR-8C	16.1.472	SR 74 - MAREMMANA	Interventi di risanamento del ponte sul Fosso di Pontelungo e ripristino delle difese spondali Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale della SRT 74 danneggiata a seguito degli eventi atmosferici del periodo ottobrenovembre 2014 - Comune di Manciano.	370		370	Progetto esecutivo in corso	0%
Livorno	RT/2016_LI- AG11_1	16.1.469	S.G.C. FI-PI-LI	Ripristino frana al Km 79+685.	2.370	1.000	3.370	Gara in corso	0%
Livorno	RT/2016_LI- AG11_2	16.1.470	SR 206 - PISANA LIVORNESE	Miglioramento dell'innesto con la SP 21.	1.425	25	1.450	Progetto esecutivo in corso	0%
Lucca	RT/2016_LU- AG11-04	16.1.471	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	GAVP-01 Modifica innesto con la SP 57 del Ponte di Turrite Cava in loc. Pian di Coreglia.	520	80	600	Gara in corso	0%
Siena	RTprog/2016_01- SI	16.1.477	SR 2 - VIA CASSIA	Progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo viadotto sul fiume Paglia sulla SR 2 Cassia.	250		250	Ultimato	100%
	TOTALE	INTERVE	ENTI DI COMPET	56.973	1.105	58.078	1		

Tabella 3a - Interventi sulla viabilità regionale – interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Arezzo	NON_fin_AR-3C		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante di Camucia - l° lotto (stralci 1° e 2°) nuovo collegamento viario in variante all'attuale SR 71 - Variante di Camucia dal Km 117+360 al Km 126+290 della SRT 71.	5.748	Da avviare
Arezzo	NON_fin_AR-5Abis		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Collegamento pedonale tra la zona di "Castagnoli" ed il centro abitato di Santa Mama - Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calenzano - S. Mama.	300	Da avviare
Arezzo	NON_fin_AR-AG11_2		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28 - Variante alla SRT 71 da Montecchio a Camucia.	13.000	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-15		S.G.C. FI-PI-LI	Allargamento piattaforma dagli attuali 14.00 a 22.00 metri, rifacimento completo della pavimentazione,della segnaletica e delle protezioni - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2A dal km 17+478 al km 22+078.	66.958	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-26		SR 429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino - Certaldo - Lotto 3.	25.796	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-4C		VIABILITÀ DI INTERESSE REGIONALE	LOTTO 6 - Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli - Mezzana).	9.603	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-6B		SR 429 - DI VAL D'ELSA	Svincolo per Località Terrafino - Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Empoli – Castelfiorentino.	4.600	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-AG11_1		SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO n. 2 - Variante in località PRULLI - Variante in riva destra dell'Arno.	4.450	Da avviare

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Firenze	NON_fin_FI-AG11_2		SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina - LOTTO 2 Adeguamento della SP 56.	2.470	Da avviare
Grosseto	NON_fin_GR-1C		SR 439 - SARZANESE VALDERA	III Lotto - Completamento - Ammodernamento ed ampliamento della sede stradale tratto Cura Nuova - Svincolo Coseca - dal km. 140+050 confine Grosseto - Pisa al km. 175+150 bivio Rondelli centro abitato di Follonica.	2.500	Da avviare
Grosseto	NON_fin_GR-AG11_1		SR 74 - MAREMMANA	IV° Lotto - Aggiornamento Piano 2011 - 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.	8.140	Da avviare
Livorno	NON-fin_LI-3A		SR 206 - PISANA LIVORNESE	1° LOTTO - Progetto per la realizzazione di due intersezioni a rotatoria in corrispondenza degli incroci tra la SRT 206 e le SP 5bis e SP 11bis - 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.	1.000	Da avviare
Livorno	NON_fin_LI-3B	16.1.492	SR 206 - PISANA LIVORNESE	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 - 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.	1.174	Da avviare
Livorno	NON_fin_LI-7	16.1.493	S.G.C. FI-PI-LI	Progetto di miglioramento dello svincolo a rotatoria della FI-PI-LI con la SRT 206 in località Vicarello - Miglioramento svincolo FI-PI-LI con la SRT 206 località Vicarello (Collesalvetti).	1.286	Da avviare
Livorno	NON_fin_LI-AG11_3		SR 206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due rotatorie Una in corrispondenza dell'incrocio on la SP 5bis"Per Orciano" e una in corrispondenza con l'incrocio con la SP 11ter "Delle Colline" - I° lotto funzionale.	1.100	Da avviare

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Pistoia	NON_fin_PT-6bis		SR 66 - PISTOIESE	Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e il centro storico di Pistoia - Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e la circonvallazione sud di Pistoia - OPERE DI COMPLETAMENTO.	1.180	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-AG11_1		SR 436 - FRANCESCA	Variante alla SRT 436 tra la loc. Pazzera e la SP 26 Camporcioni - 3° lotto nei Comuni di Montecatini Terme e Massa e Cozzile.	3.000	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-AG11_2		SR 435 - LUCCHESE	Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP 40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese.	1.000	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-AG11_3		SR 436 - FRANCESCA	Riorganizzazione sistema viario relativo alla SP25 San Rocco e alla SR436 nel Comune di Larciano.	3.100	Da avviare
Siena	NON_fin_SI-12A		SR 2 - VIA CASSIA	Rifacimento Ponte sul PAGLIA - Opere di ripristino dissesti sul Ponte PAGLIA nel tratto progressiva Km 152+700.	7.250	Da avviare
Siena	NON_fin_SI-1A_2		SR 2 - VIA CASSIA	Tronco 1 – da Monsindoli a Isola d'Arbia - Da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C. E78 Si – Gr.	17.992	Da avviare
Siena	NON_fin_SI-AG11_1		SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese.	5.500	Da avviare
Siena	NON_fin_SI-AG11_2		SR 2 - VIA CASSIA	Rettifica curva in loc. CURIANO - Rettifica di serie di curve pericolose in località CURIANO nel Comune di Monteroni D'Arbia.	3.374	Da avviare
	TOTALE I		I DA AVVIARE PREVIA OMPETENZA DELLA F	A COPERTURA FINANZIARIA, REGIONE (31)	243.181	

Tabella 3b - Interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale – interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza degli Enti Locali

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	COSTO	Stato Progetto
		110			OTHERTO	
Firenze	NON_fin_FI-AdP_01		VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	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 LR 40/2009 (LR 77/2012 e DCR n. 88/2013).	6.673	Finanziata progettazione con specifico Accordo
Firenze	NON_fin_FI-AdP_02		VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Signa relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della LR 40/2009 (LR 77/2012 e DCR n. 88/2013).	4.411	Finanziata progettazione e realizzazione 3° lotto 1° stralcio con specifico Accordo
Firenze	NON_fin_FI-AdP_03		VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	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 LR 40/2009 (LR 77/2012 e DCR n. 88/2013).	7.943	Finanziata progettazione con specifico Accordo
Lucca	NON_fin_LU-AdP_01		VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	Potenziamento della viabilità locale nel Comune di Lucca con funzioni di integrazione con la SRT 435 e la SRT 439 - Nuovo ponte sul fiume Serchio in Comune di Lucca.	14.450	Finanziata progettazione definitiva e esecutiva con specifici Accordi
			TOTALE (4)		33.477	

Tabella 4 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di risanamento acustico (di competenza provinciale, regionale e programmati non avviati)

Provincia	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	Stato Progetto
Lucca	29/10_LU-RA-06A	16.1.495	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nell'abitato La Colombaia Castelvecchio - Comune di Capannori.	685		685	In corso
	TOTALE		ENTI DI RISANAMEN MPETENZA DELLE	ITO ACUSTICO IN CORSO PROVINCE (1)	685	0	685	
Lucca	RT/16-29/10_LU- RA07A	16.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente negli abitati di Capezzano e Pian di Mommio - Comune di Camaiore e Massarosa.	589		589	In corso
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA- 09	16.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Pieve San Paolo e Carraia - Comune di Capannori.	377		377	In corso
Prato	RT/16-29/10_PO-RA- 01	16.1.476	SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio - Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Vernio dal Km 55+000 al Km 57+500.	282		282	Definitivo in corso
	TOTALE	1.248	0	1.248				

	INTERVENTI PROGRAMMATI DA AVVIARE DI COMPETENZA DELLA REGIONE										
							COSTO TOTALE				
Firenze	NON_fin_FI-RA-01		SR 65 - DELLA FUTA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. La Lastra nel Comune di Firenze.			146	Da avviare			
Pisa	NON_fin_PI-RA-03		SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Cascine nel Comune di Buti.			257	Da avviare			
Pistoia	NON_fin_PT-RA-03		SR 436 - FRANCESCA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel Comune di Pieve a Nievole.			127	Da avviare			
	TOTALE INTE	RVENTI	DI RISANAMENTO	ACUSTICO PROGRAMMATI (3)			530				

Tabella 5 – Interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale - interventi in corso di competenza degli Enti Locali

Ente Attuatore	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	NOTE
Comune di Volterra	V16AdP_ Volterra	16.1.478	SR 68 - DI VAL DI CECINA	Accordo di Programma con il Comune di Volterra e prov. di Pisa per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del tratto della SR N. 68, compreso tra il km 45+200 ed il km 46+200, nel Comune di Volterra.	1.500	300	1.800	
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-2		VIABILITÀ LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 2 – Nuova rotatoria all'incrocio tra via Aurelia e via ponte a Piglieri ingresso (area cantieristica).	575	400	975	
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-3		VIABILITÀ LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 3 – Realizzazione nuova rotatoria tra via Aurelia e via Fossa Ducaria.	400	468	868	
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-5		VIABILITÀ LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 5 – Nuova rotatoria sottopasso ciclo-pedonale all'incrocio tra via Aurelia e viale delle Cascine.	850	800	1.650	
Comune di Lucca	V14AdP_Lucca		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per l'adeguamento del sistema della viabilità al fine di migliorare l'accesso alla zona del nuovo ospedale di Lucca mediante la realizzazione di un diverso sistema di intersezione tra i viali di circonvallazione e gli assi viari a sé.	400		400	
Comune di Sansepolcro	V14AdP_Sansepolcro		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per lo sviluppo infrastrutturale dell'area del Comune di Sansepolcro mediante nuovo ponte sul fiume Tevere (Provincia di Arezzo).	3.200	800	4.000	
Provincia di Lucca	V14AdP_Stazzema-L2		VIABILITÀ LOCALE	LOTTO 2 - Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di adeguamento della Viabilità comunale di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema nei Comuni di Camaiore e Stazzema in Provincia di Lucca.	628		628	

Ente Attuatore	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	NOTE
Unione Com. Montani del Casentino	V14AdP_UC.Casentino		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nei Comuni di Castel San Niccolò, Montemignaio, Poppi, Ortignano Raggiolo (Provincia di Arezzo).	790	79	869	
Unione dei Comuni Pratomagno	V14AdP_UC.Pratomagno		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nel Comune di Loro Ciuffenna (Provincia di Arezzo).	250	25	275	
Comuni di Capolona e Talla	V15AdP_CapolonaTalla		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per il Ripristino delle condizioni di percorribilità in sicurezza della viabilità di collegamento con la viabilità regionale, attraverso interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza, nei Comuni di Capolona e Talla.	100	10	110	
Comune di Monte San Savino	V15AdP_MonteSSavino		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per il Miglioramento della mobilità pedonale e messa in sicurezza del tratto della SP 327 in località Vado nel Comune di San Savino.	90	20	110	
Comune di Poppi	V15AdP_Poppi		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per il Miglioramento del sistema della mobilità verso i siti scolastici comunali del Comune di Poppi.	300	30	330	
Comune di Prato	V15AdP_Prato		VIABILITÀ LOCALE	Seconda tangenziale di Prato ed opere di mitigazione ambientale connesse/Lotto 3 (stralcio 3B1).	600	650	1.250	
Comune di Zeri	V15AdP_Zeri		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per Interventi sul sistema della Viabilità nel Comune di Zeri.	320	32	352	
Provincia di Pisa	V16ACCprogD_PisaNord	1.1.356	VIABILITÀ LOCALE	Accordo per la Progettazione definitiva della Viabilità Nord di Pisa - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello, in prossimità del Polo Ospedaliero - lotto compreso tra i nodi 1 e 3, lotto compreso tra i nodi 3 e 5 e lotto compreso tra i nodi 10 e 12.	1.000	30	1.030	

Ente Attuatore	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO	NOTE
Provincia di Arezzo	V16AdP_AR-Buriano	16.1.478	VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma con la provincia di Arezzo per il restauro e risanamento conservativo di Ponte Buriano in Comune di Arezzo.	700		700	
Comune di Empoli	V16AdP_ Empoli	16.1.478	VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma con il Comune di Empoli e C.M.F. per l'adeguamento del sistema della viabilità comunale di collegamento tra il polo tecnologico di Empoli e lo svincolo di Empoli Est della FI.PI.LI.	1.448		1.448	
Comune di Pontremoli	V16AdP_ Pontremoli	16.1.478	VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma con il Comune di Pontremoli per il ripristino della viabilità del ponte sul fiume Verde sulla strada comunale di Cadugo - Cervara.	400	30	430	
Comune di Signa	V16AdP_Signa-L3-1	1.1.357	VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la realizzazione di un lotto funzionale di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nel Comune di Signa. Progetto preliminare di fattibilità tecnico economica di completamento della circonvallazione del capoluogo 3° lotto 1° stralcio da via Amendola a Via del Metolo.	900		900	Progettazione e parziale realizzazione oggetto di specifico Accordo dell'intervento indicato in Tabella 3b
Provincia di Lucca	V16ACCprogE_LUponte	16.1.478	VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	Accordo con la provincia di Lucca per la progettazione esecutiva degli interventi relativi al ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena nel Comune di Lucca.	250		250	Progettazione oggetto di specifico Accordo relativa all'intervento indicato in Tabella 3b
Comune di Campi Bisenzio	V17ACCprog_Campi	1.1.357	VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	Accordo per la progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento denominato Prolungamento della Circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle, nel Comune di Campi Bisenzio.	120		120	Progettazione oggetto di specifico Accordo relativa all'intervento indicato in Tabella 3b
Comune di Lastra a Signa	V17ACCprog_LaSigna	1.1.357	VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	Accordo per la progettazione definitiva e esecutiva dell'intervento complessivo denominato Viabilità comunale con funzioni di integrazione con la viabilità regionale in Comune di Lastra a Signa limitatamente alla progettazione del Lotto 1.	120		120	Progettazione oggetto di specifico Accordo relativa all'intervento indicato in Tabella 3b
TOTALE IN	TERVENTI DI VIABILI	TÀ LOCAL	E IN CORSO	DI COMPETENZA DEGLI ENTI LOCALI (22)	14.541	3.674	18.215	

Tabella 5a – Interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale - interventi ULTIMATI di competenza degli Enti Locali

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA -MENTO	NOTE
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-		VIABILITÀ LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 1 – Realizzazione nuova rotatoria via del Gargalone (compreso pannello elettronico di segnalazione traffico autostradale).	675		675	
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-		VIABILITÀ LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 4 - Realizzazione nuova rotatoria tra via Aurelia e via A. Pisano.	0	450	450	
Comune di Lucca	V14AdP_Lucca		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per l'adeguamento del sistema della viabilità al fine di migliorare l'accesso alla zona del nuovo ospedale di Lucca mediante la realizzazione di un diverso sistema di intersezione tra i viali di circonvallazione e gli assi viari a sé	400		400	
Comune di Reggello	V14AdP_Reggello		VIABILITÀ LOCALE	Accordo di Programma per la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nel Comune di Reggello (Provincia di Firenze).	310	31	341	
Provincia di Lucca	V14AdP_Stazzem a-L1		VIABILITÀ LOCALE	LOTTO 1 - Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di adeguamento della Viabilità comunale di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema nei Comuni di Camaiore e Stazzema in Provincia di Lucca.	850		850	
Provincia di Lucca	V14AdP_Stazzem a-SU		VIABILITÀ LOCALE	LAVORI DI SOMMA URGENZA - Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di adeguamento della Viabilità comunale di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema nei Comuni di Camaiore e Stazzema in Provincia di Lucca.	22		22	
Provincia di Lucca	V14AdPprogD_LU ponte		VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA	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.	300		300	Progettazione oggetto di specifico Accordo relativa all'intervento indicato in Tabella 3b.
Тс	otale interventi d	i viabilità	locale in corso di	i competenza degli Enti Locali (7)	2.557	481	3.038	

Tabella 6 - Interventi di viabilità locale già finanziati da avviare previa sottoscrizione di Accordo di Programma, di competenza degli Enti Locali

Ente Attuatore	Codice Intervento	Codice PRS	Strada Regionale	Descrizione intervento	Finanzia- mento Regione	Finanzia- mento EELL	TOTALE FINANZIA- MENTO
Comune di Laterina			VIABILITÀ LOCALE	Adeguamento Ponte Catolfi e manutenzione straordinaria del tratto della viabilità compreso tra il cimitero di Ponticino e il Ponte Catolfi (Comune di Laterina).	1.750	0	1.750
Provincia di Pisa			VIABILITÀ LOCALE	Accordo per la Progettazione esecutiva della Viabilità Nord di Pisa - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello, in prossimità del Polo Ospedaliero - Lotto compreso tra i nodi 1 e 3, lotto compreso tra i nodi 3 e 5 e lotto compreso tra i nodi 10 e 12.	800	0	800
TOTALE INTERVE	NTI DI VIAB	ILITÀ LOC	ALE DA AVVIARE	DI COMPETENZA DEGLI ENTI LOCALI (2)	2.550	0	2.550

Tabella 7 – Riepilogo interventi sulla viabilità regionale

INTERVENTI	N.	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	28	140.057	21.818	161.875	140.057	93.655
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	1	685	0	685	685	548
Totale interventi in corso e con la gara avviata di competenza delle Province	29	140.742	21.818	162.560	140.742	94.203
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE di competenza della Regione	14	56.973	1.105	58.078	46.900	9.411
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO di competenza della Regione	5	1.874	0	1.874	1.874	564
Totale interventi di competenza della Regione	19	58.847	1.105	59.952	48.774	9.411
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI	48	199.589	22.923	222.512	189.516	103.614

INTERVENTI	N.	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI	21	14.541	3.674	18.215		
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE ULTIMATI DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI	7	2.557	481	3.038		
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE FINANZIATI	2	2.550	0	2.550		
TOTALE INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO E FINANZIATI	30	19.648	4.155	23.803		
	N.			COSTO INTERVENTO		
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE Programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza della Regione	31			243.181		
INTERVENTI VIABILITÀ LOCALE CON FUNZIONI DI INTEGRAZIONE ALLA VIABILITÀ REGIONALE programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza degli Enti locali	4			33.477		
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO Programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM da avviare, di competenza della Regione	3			530		
TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI NELLE DELIBERE DI ATTUAZIONE DEL PRIIM – DA AVVIARE	38			277.188		

ALLEGATO 2 – IL MONITORAGGIO DEL PRIIM E LE PRIORITÀ DEL DEFR 2016

Il Documento di monitoraggio del PRIIM dà conto di quanto realizzato, con riferimento all'annualità precedente e agli eventuali aggiornamenti successivi, rispetto a quanto programmato attraverso il Piano e attuato tramite le delibere di Giunta di attuazione annuali.

Le politiche del PRIIM consentono peraltro di dare attuazione alle priorità definite annualmente dal documento di indirizzo programmatico economico e finanziario regionale (il DEFR di cui all'art. 8 della LR 1/2015 in materia di programmazione), relativamente alle politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale. Di seguito si illustra, per ciascun intervento prioritario indicato dal DEFR 2016 (ricondotto ai quattro progetti regionali all'interno dei quali si ritrovano le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale del PRIIM), il paragrafo di riferimento del presente documento dove è possibile ritrovare la descrizione delle attività realizzate e dei risultati raggiunti.

I contenuti del documento programmatico economico e finanziario regionale sono oggetto di specifico monitoraggio attraverso il rapporto generale di monitoraggio di cui all'art. 22 della LR 1/2015.

DEFR	R 2016 – Politiche della	mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale	PR	IM
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Sistema tramviario	Relativamente all'estensione del sistema tramviario nell'area metropolitana sono previste parte delle risorse regionali per avviare la progettazione delle linee verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio, a seguito dello studio di fattibilità concluso nel 2015 e per procedere nelle successive fasi anche nell'ambito della nuova programmazione europea 2014-20.	mobilità sostenibile e per il miglioramento	3.3.1 Sistema tramviario
Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Sistema tramviario	Per quanto riguarda gli interventi in corso sul sistema tramviario fiorentino, verrà realizzato un monitoraggio periodico circa lo stato di avanzamento dei lavori delle linee tramviarie 2 e 3 finanziati nell'ambito del POR CReO FESR 2007-2013.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
2. Politiche per il mare	Portualità minore	dell'arcipelago toscano al fine di garantire la piena efficienza funzionale in ordine al	sviluppo della	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale

DEFR 2016 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale				PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio	
Rilancio della competitività della costa	Nuova Darsena Europa	Avvio, tramite partnerariato pubblico-privato, delle procedure di gara per gli interventi di realizzazione della Darsena Europa, investimento di importanza strategica regionale nell'ambito dell'Accordo di Programma del maggio 2015 tra Regione Toscana, Ministeri interessati, Autorità Portuale, Enti Locali ed RFI per il rilancio dell'area costiera livornese.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali	
Rilancio della competitività della costa	Raccordi ferroviari di Livorno	Conclusione delle opere dei raccordi ferroviari del porto di Livorno, a seguito dei quali sarà attivato l'esercizio ferroviario.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	
Rilancio della competitività della costa	Raccordi ferroviari di Livorno	Per la realizzazione degli ulteriori raccordi ferroviari tra il porto di Livorno, l'interporto di Guasticce ed il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, a seguito del completamento del progetto definitivo, si procederà con la gara per l'appalto integrato per le opere di scavalco ferroviario della linea tirrenica.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	
Rilancio della competitività della costa	Raccordi ferroviari di Livorno	Per gli interventi di raccordo tra l'interporto e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e di bypass tra quest'ultima e la linea Pisa-Firenze evitando l'ingresso nel nodo di Pisa Centrale, sarà completata la progettazione preliminare e avviate le procedure di screening ambientale.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	
Rilancio della competitività della costa	Interventi sui porti di Marina di Carrara e Piombino	Avvio delle procedure inerenti il dibattito pubblico come fase propedeutica alla realizzazione degli interventi relativi al progetto WaterFront per il porto di Marina di Carrara, la messa in sicurezza della foce del Carrione, lo sviluppo della vocazione turistica del porto.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali	
Rilancio della competitività della costa	Interventi sui porti di Marina di Carrara e Piombino	Per il porto di Piombino la Regione intende sostenere gli investimenti necessari a dare continuità al percorso di attuazione delle opere previste dal nuovo PRP, portando a termine gli interventi di adeguamento tecnico/funzionale del porto e di infrastrutturazione, anche completando la bretella di collegamento dal Corridoio Tirrenico al porto, con risorse statali e per il quale potranno essere destinate ad integrazione risorse regionali (per un importo programmatico pari a 20 mln nel 2018).	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali	

DEFR 2016 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere ferroviarie	Potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca con avvio dei lavori a seguito del completamento del progetto esecutivo nel tratto Pistoia-Montecatini, mentre nella tratta Montecatini-Lucca, a seguito della conclusione della progettazione preliminare, si prevede l'avvio e la conclusione dell'iter autorizzativo dell'opera.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere ferroviarie	Sostegno per l'inserimento dell'intervento di potenziamento della linea ferroviaria Empoli-Siena-Chiusi, nel tratto Empoli-Granaiolo nel Contratto di Programma RFI-Stato, al fine di servire con maggiore frequenza il bacino della Val d'Elsa recuperando una utenza potenziale.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere ferroviarie	È prevista l'attuazione di interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza e l'attrezzaggio delle linee ferroviarie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Sicurezza ferroviaria
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere ferroviarie	Azioni per promuovere la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria Medioetruria lungo la linea AV nella tratta tra Roma e Firenze che possa intercettare una significativa quota dei treni (circa 90 coppie) che attualmente la percorrono. Sarà necessario portare avanti gli interventi per la realizzazione del sotto attraversamento e della stazione AV di Firenze.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere stradali	A seguito dell'inserimento nel contratto di programma ANAS-Ministero delle Infrastrutture del finanziamento dei lotti 4 e 9, è attuabile il completamento della Due Mari (E78 Grosseto-Fano). Per il 2016, nell'ipotesi di chiudere la società pubblica di progetto "Centralia", la Regione intende promuovere un accordo con ANAS ed il Ministero delle Infrastrutture per il completamento di tutto il tratto toscano dell'opera.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere stradali	Prosecuzione dei lavori per l'ampliamento a tre corsie del tratto Barberino-Firenze Nord dell'A1 e previsione di avvio lavori per la sub tratta nord esterna alla galleria San Donato nel tratto Firenze Sud-Incisa, a seguito del procedimento di VIA. Per la terza corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia, a conclusione del procedimento di VIA da parte del Ministero dell'Ambiente, predisposizione del progetto da sottoporre a verifica di ottemperanza sulla VIA e alla successiva approvazione nell'ambito di procedimento di intesa Stato/Regione.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade

DEFR 2016 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere stradali	Per il primo stralcio del sistema tangenziale di Lucca, a valle dell'approvazione del CIPE, sarà possibile sottoscrivere l'accordo già approvato dalla Giunta Regionale alla fine del 2014, per le attività di progettazione definitiva (per le quali sono già impegnate risorse regionali pari a 2 mn) e per la realizzazione dei lavori, per i quali si programmano ulteriori risorse 2017-2018 compatibilmente con le disponibilità di bilancio.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere stradali	Nell'ambito del Protocollo d'intesa del maggio 2015 che definisce il nuovo progetto del Corridoio Tirrenico A12 Rosignano-Civitavecchia sarà predisposto il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale dei lotti 4 e 5b e il progetto esecutivo degli altri lotti al fine di avviare i primi cantieri dell'opera nel 2017.	Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Piattaforma logistica toscana	Prosecuzione degli interventi sui 4 porti della Autorità Portuale Regionale con particolare riferimento a: Viareggio per la redazione della variante generale al Piano regionale portuale (PRP), per il completamento della progettazione esecutiva e avvio della gara di appalto per la realizzazione della banchina commerciale; per gli escavi prioritari e per opere di adeguamento tecnologico; Porto Santo Stefano per l'affidamento dello studio di fattibilità per la realizzazione delle previsioni del PRP vigente; Isola del Giglio per l'avvio del procedimento per il nuovo PRP; Marina di Campo per i lavori di escavo dei fondali ed interventi di adeguamento della diga esistente. Ulteriori interventi sono previsti a livello programmatico.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Piattaforma logistica toscana	Per lo sviluppo delle vie navigabili, a seguito della conclusione della gara e dell'avvio dei lavori del l° lotto sarà redatto un nuovo accordo di programma che prevederà, compatibilmente con le risorse regionali disponibili, per la realizzazione del II° e III° lotto del Canale Scolmatore; proseguiranno, compatibilmente con le risorse regionali disponibili, gli interventi su Canale dei Navicelli e Burlamacca. Saranno inoltre realizzati gli interventi necessari per la navigabilità della Foce dell'Arno, alla luce delle revisione delle competenze ex LR 22/2015.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.4 Vie navigabili
16. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Piattaforma logistica toscana	Proseguiranno gli interventi per il miglioramento e la qualificazione dell'offerta infrastrutturale del sistema aeroportuale (con la previsione di avviare gli interventi relativi all'aeroporto dell'Isola d'Elba e opere idrauliche contermini) e, sulla base delle risorse disponibili, gli interventi per lo sviluppo della competitività degli interporti.	Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 II sistema aeroportuale 3.4.6 Interporti