



Regione Toscana

**DOCUMENTO DI MONITORAGGIO
DEL PIANO REGIONALE INTEGRATO
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM)
2016**

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



Regione Toscana

**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 di trasporto strategiche e cave

Settore Programmazione porti commerciali, interporti e porti e approdi turistici

Settore Programmazione viabilità d'interesse regionale

Settore Trasporto Pubblico Locale

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 e di PM10 ha collaborato

Direzione Ambiente e Energia, Settore Servizi Pubblici Locali, energia e inquinamenti

www.regione.toscana.it/priim

INDICE

Premessa	5
1. Il PRIIM: fatti salienti	6
2. La situazione della mobilità e dei trasporti in Toscana.....	12
2.1 La congiuntura economica e la domanda di mobilità'	12
2.2 L'evoluzione del quadro normativo e di pianificazione.....	13
2.3 Gli scenari toscani della domanda e dell'offerta di trasporto	15
2.4 Impatto economico e occupazionale dei principali interventi infrastrutturali.....	17
3. L'avanzamento delle politiche regionali: principali interventi realizzati	21
3.1. Obiettivo generale 1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	22
3.1.1 Autostrade	23
3.1.2 Strade di interesse statale	26
3.1.3 Strade di interesse regionale	28
3.1.4 Ferrovie	32
3.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere	35
3.1.6 Indicatori	36
3.1.7 Principali delibere di attuazione	40
3.1.8 Monitoraggio finanziario	41
3.2 Obiettivo generale 2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	42
3.2.1 Riforma TPL su gomma	43
3.2.2 Servizi ferroviari	46
3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei	49
3.2.4 Attività ispettiva	49
3.2.5 Indicatori	51
3.2.6 Principali delibere di attuazione	56
3.2.7 Monitoraggio finanziario	57
3.3 Obiettivo generale 3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	58
3.3.1 Sistema tramviario	58
3.3.2 People mover	61
3.3.3 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità	62
3.3.4 Sicurezza stradale	62
3.3.5 Sicurezza ferroviaria	65
3.3.6 Mobilità ciclabile	65
3.3.7 Indicatori	69
3.3.8 Principali delibere di attuazione	75
3.3.9 Monitoraggio finanziario	76

3.4 Obiettivo generale 4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	77
3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	78
3.4.2 Porti nazionali	80
3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale	84
3.4.4 Vie navigabili	86
3.4.5 Il sistema aeroportuale	87
3.4.6 Interporti	88
3.4.7 Indicatori	90
3.4.8 Principali delibere di attuazione	94
3.4.9 Monitoraggio finanziario	95
 3.5 Obiettivo generale 5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	 96
3.5.1 Infomobilità	97
3.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione	98
3.5.3 Partecipazioni regionali	101
3.5.4 Indicatori	103
3.5.5 Principali delibere di attuazione	105
3.5.6 Monitoraggio finanziario	106
 4. Monitoraggio delle risorse finanziarie del Piano	 107
 Allegato 1 - Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale	 108
 Allegato 2 – Il Monitoraggio del PRIIM e le priorità del DAP 2015	 120

PREMESSA

A due anni di distanza dall'approvazione in Consiglio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (approvato con Deliberazione n. 18 del 12 febbraio 2014) e ad un anno circa dal primo Documento di monitoraggio (adottato dalla Giunta e trasmesso al Consiglio con Decisione n.31/2015 ai sensi della legge istitutiva del Piano, la l.r. 55/2011), il presente rapporto rinnova il bilancio sullo stato di avanzamento delle politiche del Piano e sui principali risultati raggiunti, alla luce di quanto realizzato nel 2015 e nei primi mesi del 2016, a cavallo tra la vecchia e la nuova legislatura regionale.

Il PRIIM costituisce elemento di continuità nelle politiche della Regione in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti, che per loro natura richiedono tempi medio-lunghi; con la nuova legislatura proseguono infatti gli interventi avviati nell'ambito del Piano, che danno attuazione al nuovo Programma di Governo 2015-2020 (che ha ribadito la necessità di portare a compimento gli interventi infrastrutturali, e che ha posto una particolare attenzione al tema della mobilità ciclabile), nonché al nuovo Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 in corso di approvazione, concorrendo a realizzare alcuni specifici Progetti Regionali del PRS, in primo luogo il Progetto Regionale dedicato alle "Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata" (PR 16), ma anche, con riferimento a specifici ambiti territoriali, i Progetti dedicati al "Rilancio della competitività della costa" (PR 3), agli "Interventi per lo sviluppo della Piana fiorentina" (PR 1), alle "Politiche per il mare per l'Elba e l'Arcipelago toscano" (PR 2), contribuendo inoltre a garantire l'accessibilità alla montagna e alle aree interne (oggetto del Progetto Regionale 4 "Politiche per la aree interne e per la montagna").

Il PRIIM concorre inoltre ad orientare il nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020 in fase di avvio a seguito dell'approvazione da parte della Commissione Europea del nuovo POR FESR, nel febbraio 2015, e della successiva proposta di modifica in corso di approvazione definitiva (con risorse dedicate a mobilità sostenibile e mobilità ciclabile).

Tra le novità della legislatura, il nuovo scenario derivante dal riordino istituzionale che ha interessato nello specifico le politiche di viabilità regionale, dove parte delle competenze sono state trasferite dalle Province alla Regione, con un delicato passaggio istituzionale e la necessità di una complessiva riorganizzazione degli uffici. Da rilevare inoltre la riforma nazionale sul sistema della portualità con ricadute importanti sulle politiche regionali.

Il rapporto conferma la struttura del precedente Documento di monitoraggio, 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*) un approfondimento relativo agli *interventi di viabilità regionale* derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di interesse regionale e successivamente confluiti nel PRIIM, anche alla luce del riordino delle competenze tra Regione ed Enti locali, ed infine una *tabella di raccordo* tra il documento di monitoraggio del PRIIM e le priorità contenute nel DAP (Documento Annuale di Programmazione) 2015, cui il Piano dà attuazione per la parte di Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale (*allegato 2*).

1. IL PRIIM: I FATTI SALIENTI

Vediamo in sintesi quanto realizzato nell'ambito delle politiche del PRIIM. Al febbraio 2016 è stato impegnato nel complesso il 55% del totale delle risorse previste dal Piano per il periodo 2014-2018 (pari a 2.198 milioni su un totale di 3.346 milioni stanziati), ed è stato liquidato il 69% delle risorse impegnate (pari a 1.166 milioni)¹.

Nella lettura dei risultati occorre ricordare quale elemento di contesto i vincoli sempre più stringenti posti dall'obbligo del pareggio di bilancio, che riducono la capacità di spesa e di intervento della Regione.

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

Grandi opere **Le Autostrade.** Il 23 dicembre 2015 è stato aperto il tratto in direzione sud della Variante di Valico **dell'Autostrada del Sole A1**. Proseguono i lavori di progettazione e realizzazione delle terze corsie dell'A1 (*Barberino di Mugello-Firenze Nord*: la conclusione dei lavori per l'intera tratta è ipotizzata per il 2018; *Firenze Sud-Incisa*: sono in corso le progettazioni esecutive del tratto Firenze Sud-Galleria di San Donato e del tratto Galleria di San-Donato Incisa, mentre per la variante di San Donato, su cui la Regione si è espressa con parere favorevole per la localizzazione dell'opera nell'aprile 2016, l'aggiudicazione dei lavori è prevista entro il 2016; *Incisa-Valdarno*: è tuttora in corso procedimento di VIA nazionale su cui la Regione si era espressa nel luglio 2013; *Firenze Nord- Firenze Sud*: restano da completare alcune opere collaterali, per il bypass del Galluzzo ed il parcheggio scambiatore di Scandicci l'ultimazione dovrebbe avvenire entro la primavera del 2017. Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento a 3 corsie dell'**autostrada Firenze-Mare A11**, nel maggio 2016 si è conclusa la procedura di VIA nazionale per la tratta Firenze-Pistoia, a seguito della quale Autostrade dovrà adeguare il progetto definitivo e avviare la procedura di localizzazione dell'opera.

Il Corridoio Tirrenico. Nel maggio 2015 la Regione Toscana ha sottoscritto un Protocollo d'Intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Lazio, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. e SAT Società Autostrada Tirrenica, in cui è stato recepito il nuovo piano economico 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 sta sviluppando la progettazione definitiva degli interventi di risanamento della attuale viabilità "SS 1 Variante Aurelia " nel tratto San Pietro in Palazzi - Grosseto Sud, mentre per il tratto Grosseto Sud- Pescia Romana è prevista la realizzazione dell'autostrada con pedaggiamento di tipo aperto ed esenzioni e agevolazioni tariffarie per i residenti.

La SGC E78 Due Mari. A seguito dell'inserimento nel contratto di programma ANAS, approvato dal CIPE nell'agosto 2015, del finanziamento dei lotti 4 e 9 (per 237 mln.), si è reso di fatto attuabile il completamento dell'opera per il tratto Grosseto-Siena. Stanno proseguendo i lavori di adeguamento a 4 corsie del maxilotto 5, 6, 7 e 8 da Lanzo a Ornate, di cui si prevede la conclusione per la fine del 2017. .

Il sistema tangenziale di Lucca. E' tuttora in corso il procedimento di competenza nazionale per la localizzazione dell'opera e di VIA, su cui si è espresso nel gennaio 2016 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Per un

¹ Dati a cura del Settore Controllo strategico e di gestione, Direzione Programmazione e Bilancio, aggiornati al 29 febbraio 2016.

primo stralcio di interventi prioritari sono state stanziare risorse statali per 61 mln nel Contratto di Programma ANAS 2014, cui va ad aggiungersi uno stanziamento da parte della Regione Toscana, che ad oggi ha destinato 2 mln per la progettazione definitiva dell'opera.

Il Raccordo Autostradale Siena-Firenze. A seguito degli interventi di manutenzione straordinaria conclusi nel 2014 (per 20 mln), sono in corso di esecuzione ulteriori interventi per un importo di oltre 16 mln a cui si aggiungeranno interventi di miglioramento della sicurezza attualmente in corso di aggiudicazione, per un importo di 14 mln (risorse statali).

Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca. La Regione ha stanziato 35 mln per il primo stralcio dei lavori del raddoppio Pistoia-Montecatini, che si aggiungono ai 215 mln di risorse statali (previsti dal Decreto "Sblocca Italia") e ai 200 mln previsti nella finanziaria regionale 2015 che, sommati, consentono il raddoppio da Pistoia a Lucca. Con una specifica convenzione sottoscritta nell'aprile 2015 tra Regione e RFI sono stati previsti impegni e tempi per la realizzazione delle opere.

Per il primo tratto da Pistoia a Montecatini (13 km) nel 2015 è stata effettuata la progettazione esecutiva e nel 2016 sono stati avviati i lavori, che porteranno alla funzionalità della linea raddoppiata per il 2019.

Per il tratto da Montecatini Terme a Lucca (30 km) è in fase di predisposizione la progettazione definitiva, sulla base della quale si dovranno concludere le procedure di VIA e di localizzazione delle opere, con la previsione di avviare i lavori nella primavera 2017 e l'attivazione dell'esercizio ferroviario per il 2019.

L'Alta velocità ferroviaria. Sarà necessario riavviare i lavori sul nodo di Firenze, tuttora sospesi, che libereranno binari di superficie consentendo di incrementare il servizio ferroviario fino a ulteriori 224 treni al giorno. Per la nuova stazione ferroviaria Medio-Etruria sul tracciato della Direttissima Roma-Firenze si sono conclusi nel novembre 2015 i lavori del tavolo tecnico costituito nell'ambito dell'intesa sottoscritta nel 2014 tra Regione Toscana e Regione Umbria: è stata valutata positivamente la fattibilità del progetto, individuando 5 possibili localizzazioni. La stazione consentirebbe l'utilizzo dei treni ad alta velocità da parte di un bacino di circa 2,5 mln di potenziali utenti in Toscana e Umbria.

La viabilità di interesse regionale. La prosecuzione degli interventi sulla viabilità regionale è avvenuta nell'ambito di uno scenario profondamente mutato a seguito della riforma istituzionale avviata con la legge Del Rio, e della legge regionale 22/2015, che ha visto il trasferimento delle funzioni di progettazione e realizzazione degli interventi sulle strade regionali dalle Province alla Regione a partire dal 1° gennaio 2016. Il riordino ha comportato una riorganizzazione degli uffici: 4 nuovi settori regionali, operanti in tutte le province, per i vari ambiti territoriali interessati ed il trasferimento di personale dagli uffici provinciali, per i nuovi interventi sulla viabilità regionale di cui la Regione ha acquisito la competenza. Il personale trasferito continua a supportare le Province tramite avalimento, garantendo a tal fine la conclusione dei procedimenti avviati, ed è inoltre impegnato nella fase di progettazione ed avvio dei nuovi interventi.

Al gennaio 2016 41 gli interventi rimasti alla competenza provinciale (per un costo di quasi 287 mln), per i quali la Regione trasferisce le risorse e persegue un costante monitoraggio; 38 invece gli interventi di competenza regionale (per un costo totale di 191 mln), di cui 21 necessitano di copertura finanziaria.

Sul complesso degli interventi di viabilità regionale dal 2001 ad oggi sono state impegnate risorse regionali per 814 mln, di cui oltre 18 nel 2016; completati 162 interventi su 236.

Trasporto pubblico

La gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma. Con l'aggiudicazione definitiva della concessione ad Autolinee Toscane Spa, società del gruppo Ratp, 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.

Dovrà quindi essere definito il passaggio dei beni essenziali, del personale e delle tecnologie dagli attuali gestori all'aggiudicatario. Sarà inoltre messa a punto la rete dei servizi, per poi procedere alla stipula del contratto.

Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km: 98 mln all'interno del contratto per il lotto unico, più ulteriori 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto (servizi in economia esclusi).

Il parco mezzi sarà progressivamente rinnovato: nel corso degli 11 anni di contratto saranno sostituiti almeno 2100 autobus sui 2900 complessivi in servizio sul territorio regionale. In aggiunta al rinnovo dei bus attualmente in corso anche sulla base di un bando regionale avviato nel 2013 (per 400 mezzi), ciò consentirà di far scendere l'età media del parco bus toscano da 12 a 7 anni già nel primo quinquennio, con evidenti vantaggi per la sicurezza, l'efficienza del servizio e l'ambiente.

La gara per i servizi ferroviari regionali. In vista della gara per il nuovo affidamento del servizio ferroviario, a partire dal 2020, la Toscana ha sottoscritto l'intesa preliminare al contratto con Trenitalia, per rinnovare l'attuale contratto di servizio fino al 2019, attraverso un "contratto ponte" che consentirà di completare le procedure di gara. Il contratto prevede il miglioramento della qualità dei servizi, incrementi delle penali, investimenti per nuovi treni. I contenuti del contratto sono stati condivisi con Trenitalia anche nell'ambito del Gentlemen's Agreement firmato a aprile 2015 ed integrati a fine anno con ulteriori indirizzi regionali a garanzia del miglioramento della qualità del servizio, prevedendo tra l'altro maggiori investimenti nel materiale rotabile (169 mln interamente a carico di Trenitalia).

Parallelamente al rinnovo del contratto ponte con Trenitalia, gestore del servizio, la Regione nell'aprile 2015 ha sottoscritto con RFI, gestore delle infrastrutture, un'Intesa preliminare al nuovo Accordo Quadro per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria, successivamente firmato nell'aprile 2016. L'obiettivo è il miglioramento qualitativo del servizio, anche risolvendo i conflitti fra trasporto regionale e trasporto di lunga percorrenza. L'Accordo, valido 5 anni e rinnovabile per altri 5, prevede un incremento dei servizi di circa il 5%, con incremento della capacità di traffico sulla rete ferroviaria toscana 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 tranviaria fiorentina.

Attività ispettiva sui servizi di TPL. A garanzia dell'efficienza dei servizi di TPL è stata potenziata dal 2015 la dotazione del corpo ispettivo regionale con il ricorso a personale degli Enti Locali. Per consentire di segnalare gli eventuali disservizi in tempo reale è stata messa a punto una specifica App regionale per gli ispettori, mentre per un controllo più capillare sul territorio a partire dal 2016 i report dell'attività ispettiva sono predisposti a cadenza mensile.

Ferrovie minori. E' proseguito l'impegno regionale per promuovere il servizio ferroviario sulle linee minori; nel 2015 a seguito di un secondo bando sono stati finanziati con risorse regionali 4 progetti di valorizzazione promossi dagli Enti Locali. Nel 2016 continua l'attività di valorizzazione, anche dal punto di vista turistico ed in maniera integrata con la mobilità ciclabile.

La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano. Continua l'impegno della Regione a garanzia della continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano, in particolare attraverso il sostegno ai collegamenti aerei con l'aeroporto di Marina di Campo.

**Piattaforma
logistica
toscana**

Il sistema aeroportuale toscano. Un risultato particolarmente importante raggiunto nel 2015 è rappresentato dalla conclusione del processo di integrazione gestionale dei due principali scali, gli aeroporti regionali di Pisa e Firenze, che ha determinato la nascita di Toscana Aeroporti a seguito della fusione per incorporazione di ADF in SAT. Si tratta di un obiettivo di legislatura fortemente voluto dalla Regione e perseguito attraverso le attività legate alla partecipazione alle società di gestione, con cui si garantisce alla Toscana 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). Lo sviluppo degli aeroporti dovrà avvenire compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali, con particolare riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico.

La Darsena Europa nel Porto di Livorno. Nel marzo 2015 è stato approvato il nuovo PRP del Porto di Livorno, che prevede tra gli interventi di maggior rilievo la nuova Darsena Europa, in grado di accogliere le grandi navi portacontainer, incrementare il traffico marittimo a mezzo di navi traghetto e il trasporto marittimo a corto raggio. Con la finanziaria regionale 2015 la Toscana ha stanziato un contributo straordinario (12,5 mln l'anno per 20 anni) per consentire all'Autorità Portuale livornese di contrarre un mutuo per realizzare l'opera (il contributo garantisce copertura per una quota capitale pari a 200 mln più la quota interessi). A tali risorse si aggiungono quelle stanziate dall'Autorità Portuale e dallo Stato, per un costo complessivo dell'opera di oltre 800 mln, in parte da coprire tramite finanza privata. A gennaio 2016 è stato pubblicato dall'Autorità Portuale il bando di gara europeo per l'individuazione del finanziatore; dovrà quindi essere redatta la progettazione preliminare, a seguito della quale sarà sviluppata la progettazione definitiva ed esecutiva di tutta l'opera.

I raccordi ferroviari del Porto di Livorno. Sono in corso di realizzazione i lavori, finanziati con risorse regionali e comunitarie, volti a dotare il porto di Livorno di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci, favorendo il riequilibrio modale tra la gomma ed il ferro e la competitività regionale. Nel dicembre 2015 si è conclusa una prima fase funzionale dell'intervento, costituita dal nuovo collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena, la conclusione dell'intero intervento è prevista nel secondo semestre 2016.

Raccordi ferroviari tra Porto e Interporto di Livorno. Per la realizzazione dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, nel 2015 è stato predisposto il progetto preliminare ed è attualmente in fase di redazione finale la progettazione definitiva, finanziata con risorse regionali. L'opera rientra, insieme alla Darsena Europa ed ai raccordi del Porto, tra gli interventi strategici per il rilancio della competitività della costa, oggetto di uno specifico Accordo di Programma sottoscritto nel maggio 2015 con il Governo, gli Enti Locali, l'Autorità Portuale di Livorno ed RFI, che ha destinato risorse per 14,25 mln (da parte di Regione, RFI e Stato) per la sua realizzazione.

Il Porto di Piombino. Con la finanziaria 2016, la Regione ha rafforzato il sostegno agli investimenti a favore del Porto di Piombino per dare continuità al percorso di attuazione delle opere previste dal nuovo PRP, attraverso un

contributo straordinario (3 mln l'anno per 20 anni per la contrazione di un mutuo a copertura della quota capitale più gli interessi) a favore dell'Autorità Portuale Nazionale, in aggiunta al precedente finanziamento regionale previsto dalla finanziaria 2013. Sono in corso di avanzata realizzazione gli interventi sul Porto relativi alla prima fase attuativa.

Il Porto di Marina di Carrara. Dovrà essere avviata sulla base dei finanziamenti disponibili la fase di attuazione del progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara "Interfaccia porto-città" promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli enti territoriali e con la popolazione. I lavori, articolati in quattro lotti funzionali, hanno un costo complessivo di oltre 35 mln.

L'Autorità portuale regionale. Per il porto di Viareggio nel 2015 è stata ultimata una prima fase di lavori di dragaggio dell'avamposto 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 2,4 mln di risorse regionali. E' stata inoltre completata la progettazione definitiva della banchina commerciale, per un importo complessivo di 2,6 mln di fondi FAS; nei primi mesi del 2016 è stata affidata la progettazione esecutiva a seguito della quale si procederà ai lavori. Infine è stata completata nel marzo 2015 la progettazione preliminare del sistema continuo di dragaggio, per un importo previsto di 4,8 mln. E' in corso l'aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali di Viareggio (avviato il procedimento a fine 2015 a conclusione della fase di ascolto preliminare), Marina di Campo ed Isola del Giglio.

Mobilità sostenibile e infomobilità

Il sistema tramviario. Sono in corso i lavori per il completamento del sistema tramviario fiorentino, in linea con la tempistica prevista dalla Commissione Europea, che prevede la messa in esercizio entro il 31 marzo 2019; l'intervento è oggetto di un monitoraggio costante nell'ambito della Cabina di Regia tra Regione e Comune di Firenze prevista dall'Accordo di Programma del 2014. Per procedere con l'estensione del sistema tramviario a servizio dell'intera area metropolitana la Regione ha sottoscritto il 1° giugno 2016 un accordo con gli Enti locali interessati che individua quali prioritarie la realizzazione delle tratte Leopolda – Le Piagge e Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino, 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. Ulteriori 80 mln per le opere sono attivabili nell'ambito della proposta di modifica del POR FESR 2014-2020 presentata dalla Regione, che vanno a sommarsi ai 100 mln di fondi statali stanziati dal Decreto Sblocca Italia. Il progetto del sistema tramviario migliorerà l'accessibilità della Piana fiorentina e darà un contributo importante in termini di riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti.

Il People Mover a Pisa. Proseguono i lavori per il People Mover di collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto, intervento dal costo complessivo di 69 mln, in parte finanziato tramite fondi europei e in parte tramite Project financing. Con la conclusione dei lavori e la messa in esercizio, prevista entro l'anno, verrà realizzato un sistema intermodale con facili scambi tra aereo, Mover, treno e bus. Anche i collegamenti tra i due aeroporti di Pisa e Firenze saranno velocizzati e resi più semplici.

La mobilità ciclabile. Proseguono e si rafforzano con la nuova legislatura le attività della Regione volte da un lato a implementare le infrastrutture ciclabili e dall'altra a incentivare l'uso della bicicletta quale modalità di spostamento

sostenibile a basso impatto ambientale. E' in corso l'avvio dei lavori relativi a 6 interventi per piste ciclabili in ambito urbano finanziati dalla Regione con 2 mln di euro, mentre, per quanto riguarda la rete di interesse regionale, è in corso la progettazione dell'intero tratto del percorso ciclabile dell'Arno e l'avvio della realizzazione di alcune opere, cui la Regione ha destinato ad oggi 8,3 mln: entro giugno gli Enti locali dovranno completare la progettazione esecutiva dell'intero percorso e avviare i lavori per realizzare 6 interventi prioritari. Ulteriori risorse per interventi in ambito urbano sono previste nell'ambito della nuova programmazione europea in corso di approvazione. Oltre alla Ciclopista dell'Arno, sono state promosse azioni per la Ciclopista Tirrenica e la Ciclovia Verona-Firenze.

Utilizzo integrato bici-treno. La Regione ha stanziato 300.000 euro per il progetto "In bici col treno", che prevede 2 iniziative: un bonus fino ad un massimo di 150 euro destinato ai pendolari abbonati, per l'acquisto di una bici pieghevole trasportabile in treno (a fine marzo 2016 sono stati riconosciuti 179 bonus), e due card per cicloturisti, che consentono di viaggiare in treno con bici a seguito, ad un prezzo agevolato, emesse da Trenitalia da novembre 2015.

Migliorare la sicurezza stradale. Nel 2015 la Regione ha destinato oltre 4 mln per 35 progetti di messa in sicurezza delle strade presentati dagli Enti Locali, individuati a seguito di un bando regionale. Dal 2004 ad oggi sono 342 gli interventi di sicurezza stradale finanziati, per quasi 49 mln di risorse regionali ed un investimento complessivo di 123 mln: di questi 78 interventi sono attualmente in corso, 83 sono da avviare, 181 quelli ultimati.

L'infomobilità. E' stato ulteriormente implementato il portale web "Muoversi in Toscana", operativo dal giugno 2014, che raccoglie le informazioni in tempo reale dei trasporti toscani (treni, bus, aerei, traghetti) e consente ai cittadini di inviare segnalazioni e proposte. Nel 2015 oltre 62.000 gli accessi registrati. E' stata aggiornata anche la nuova APP per dispositivi mobili, per renderla più agevole ed efficace. Si sono inoltre conclusi nel 2015 i progetti di infomobilità cofinanziati con le risorse del precedente ciclo di programmazione comunitaria: si tratta di 29 progetti, attuati da Regione, Province, Comuni e Autorità Portuali, per un investimento complessivo di quasi 14 mln.

2. LA SITUAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI IN TOSCANA

2.1 LA CONGIUNTURA ECONOMICA E LA DOMANDA DI MOBILITÀ

L'economia toscana ha sopportato la crisi globale iniziata nel 2008 con minore gravità rispetto alle altre regioni e al resto del paese, in particolare sul fronte dell'export e del turismo.

Con il 2014 sembrerebbe essersi arrestato il secondo tratto negativo del cosiddetto "double dip" con cui in genere viene rappresentato il periodo che va dal 2008 ad oggi. In realtà non si può ancora parlare di ripresa dal momento che, nell'anno trascorso, si è piuttosto in presenza di una stabilizzazione del ciclo, con una crescita del PIL che in Toscana è stata attorno allo zero. Si conferma quindi anche nel 2014 la migliore tenuta della regione rispetto al resto del paese (in Italia, infatti, il PIL è ancora calato dello 0,4%). Una migliore tenuta che replica quanto era già accaduto in tutto l'arco della crisi: le cadute del PIL, dell'occupazione, degli investimenti dal 2008 ad oggi, per quanto preoccupanti, sono state in Toscana decisamente inferiori a quelle della maggior parte delle altre regioni del paese. È stata soprattutto la competitività mostrata sui mercati internazionali a consentire tali risultati, dal momento che la domanda interna (nazionale oltre che toscana) ha subito in questi anni flessioni consistenti in tutte le sue componenti, frenata, come è stata, dalle politiche di austerità. Le esportazioni di beni e servizi si sono espanse, in termini reali, ancora del 4,4% (contro il 2,6% dell'Italia) mentre le importazioni, seppur in crescita, sono aumentate dell'1,8%, contribuendo quindi al miglioramento della bilancia commerciale e confermando ancora una volta il successo delle imprese toscane sui mercati internazionali.

Dopo un 2012 pessimo, nel quale la Toscana ha perduto circa un milione di presenze turistiche, ed un 2013 di sostanziale stagnazione (-0,03% le presenze rispetto al 2012), frutto delle dinamiche contrapposte di italiani (in calo) e di stranieri (in sensibile aumento), nel 2014 arrivi e presenze turistiche tornano a crescere in misura apprezzabile. Le presenze turistiche aumentano del +1,2% e gli arrivi del 2,9%. Rispetto agli anni precedenti si inverte il contributo delle componenti interna ed estera. Il 2014 si caratterizza infatti per il rimbalzo a lungo atteso delle presenze di italiani (+2,5%) mentre frena, ed è un segnale cui porre particolare attenzione, la crescita delle presenze straniere (+0,1%) dopo alcuni anni di incrementi rilevanti (+16,3% dal 2007 + 33% dal 2000).

Il mercato del lavoro regionale nel terzo trimestre 2015 ha mantenuto un apprezzabile tasso di crescita occupazionale, fortemente accentrato nei servizi. Anche a livello nazionale è proseguito il miglioramento della dinamica degli occupati, ma con una crescita meno accentuata rispetto a quella toscana. Come era emerso nel trimestre precedente, le nuove performances dell'occupazione hanno iniziato a ridurre gli elevati livelli di disoccupazione generati da anni di crisi, ma certamente ad un ritmo ancora insufficiente a ricostituire uno stato di equilibrio tra domanda e offerta di lavoro analogo a quello dei livelli pre-crisi. L'incremento occupazionale complessivo su base annua (+2,5%) mantiene una forte caratterizzazione, in primo luogo dovuto alla polarizzazione della crescita dei posti di lavoro nei servizi. Persiste il forte calo registrato nelle costruzioni, a fronte di una lieve flessione nel manifatturiero, con effetto complessivo negativo per l'insieme dell'industria. Una costante dell'anno si conferma l'aumento delle posizioni lavorative dipendenti (connesso in parte alla diminuzione dei passaggi in pensionamento), rispetto ad una declinante platea di lavoratori indipendenti. In termini di genere, la componente femminile consolida i buoni risultati occupazionali, che stavolta sono positivi anche per gli uomini, pur con una minore variazione tendenziale.

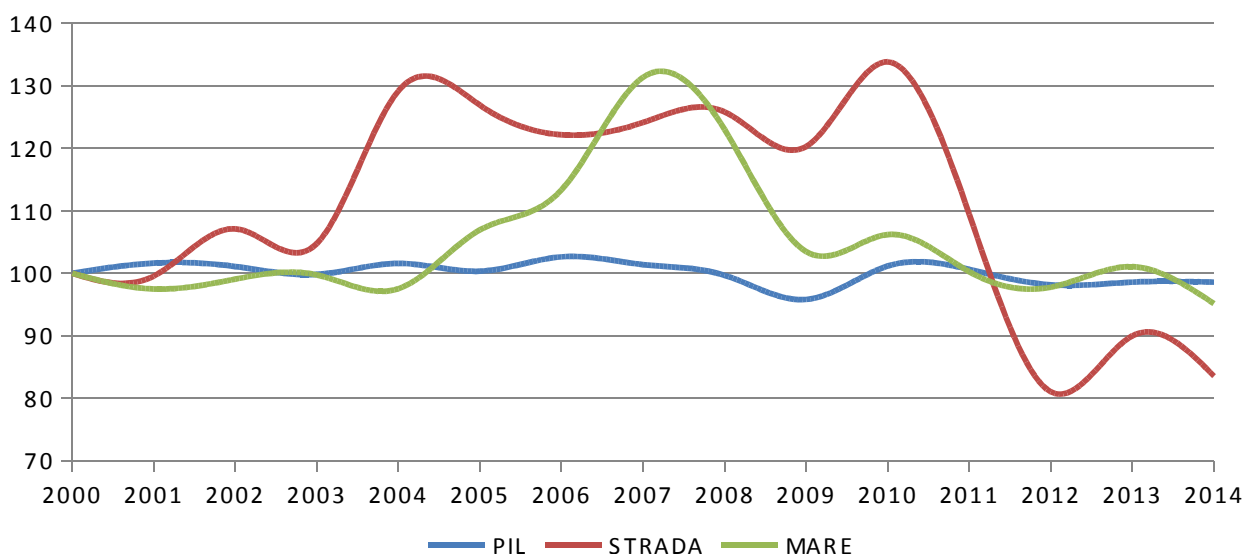
Per quanto riguarda la domanda di mobilità delle merci, influenzata dalle evoluzioni della produzione, si è registrato un calo nel 2009, una breve ripresa nel 2010 ed un crollo negli anni 2011/2012 per quanto riguarda il trasporto su strada; il trasporto marittimo ha avvertito gli effetti della crisi con maggiore anticipo, ma è anch'esso tornato a crescere leggermente nel 2010 per poi

registrare un'ulteriore flessione nei due anni a seguire. In entrambi i casi la timida ripresa registrata nel 2013 non è stata confermata nel 2014 dove si è avuta una nuova ulteriore flessione.

Nei primi sei mesi del 2015, in base ai dati delle Autorità portuali nazionali, la movimentazione di merci nei porti toscani ha registrato un marcato incremento, pari all'11 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il risultato è stato determinato dalla netta ripresa dello scalo livornese, avviatasi nella seconda metà dello scorso anno, mentre è continuata la flessione di Piombino e Carrara. A fronte della sostanziale stabilità del traffico portuale di passeggeri, è proseguito l'aumento del flusso di quelli aeroportuali (7,4 per cento nel primo semestre dell'anno in corso al netto dei transiti; 4,8 a livello italiano). La dinamica positiva ha interessato sia lo scalo pisano sia quello fiorentino, anche grazie all'apertura di nuove rotte.

Domanda di trasporto merci e PIL in toscana, trend 2000-2014

(numeri indici, 2000=100)



Fonte dati: IRPET e ISTAT

2.2 L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO E DI PIANIFICAZIONE

Il settore dei trasporti, nelle sue diverse componenti, è da tempo l'oggetto di un articolato processo di riforma volto a garantire la funzionalità del sistema di fronte ai mutamenti socio-economici che ne influenzano la quantità e qualità della domanda e ai sempre più pressanti vincoli sulle risorse pubbliche dedicate alla manutenzione e agli investimenti infrastrutturali. Tali processi di riforma hanno conosciuto, nel loro percorso di formazione, momenti di improvvisa accelerazione così come lunghe fasi di sedimentazione. Negli ultimi due anni, sia a livello nazionale che regionale, si sono concentrati alcuni momenti particolarmente significativi di tali processi, che meritano una menzione in virtù della loro capacità di influenzare gli assetti futuri, tanto nel medio quanto nel lungo periodo, del sistema regionale della mobilità. L'accento che si vuole qui porre non riguarda tanto i pur importanti investimenti infrastrutturali che interessano il territorio toscano (che saranno invece trattati nel paragrafo 2.4), quanto i mutamenti nel quadro normativo, di pianificazione e di governance che, modificando sostanzialmente le "regole del gioco", determineranno lo scenario in cui si troveranno a muoversi i diversi attori istituzionali con competenze in materia di mobilità.

All'interno di questo quadro possiamo ricomprendere il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), che il Consiglio dei ministri ha approvato nell'aprile 2016. Il Piano è stato redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge "Sblocca" Italia, e prevede numerose azioni per la semplificazione amministrativa, l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento,

la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio, l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali, attraverso un maggior coordinamento nazionale e una razionalizzazione delle politiche marittime. In materia di governance di sistema le novità maggiori previste riguardano la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali nazionali esistenti (con riduzione del numero delle AP verso Autorità di Sistemi Portuali pluri-scalo), una maggiore centralizzazione nella definizione delle strategie con il passaggio dal sistema attuale con scarso coordinamento nazionale, ad un ruolo di coordinamento con la Direzione generale unica per Porti e Logistica del Ministero, la semplificazione nella gestione delle procedure doganali e amministrative all'interno dei porti, con l'istituzione di uno Sportello Unico dei Controlli in capo all'Agenzia delle Dogane, e di uno Sportello Amministrativo Unico. L'obiettivo dichiarato è quello di integrare la rete logistica italiana connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale, con le piattaforme logistiche (Interporti) e con i distretti industriali e intervenendo su ritardi, disorganizzazioni e inefficienze dell'organizzazione attuale. Le ricadute per il sistema portuale della Toscana della razionalizzazione del sistema delle Autorità Portuali porteranno alla costituzione di un'unica Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale comprendente Livorno, sede di Autorità di sistema portuale, Piombino, Portoferraio e Rio Marina, mentre Marina di Carrara sarebbe ricompresa nella Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale insieme a La Spezia.

Sul fronte del trasporto aereo, a seguito dell'adozione del Piano Nazionale degli Aeroporti con DPR n. 201 del Settembre 2015, viene formalmente recepita la strategia individuata dal Masterplan ENAC del 2012, che individuava gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale per il bacino di traffico del Centro-Nord, all'interno dei quali rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai criteri stabiliti dall'articolo 698 del codice della navigazione, gli scali di Bologna e il sistema aeroportuale Pisa/Firenze. Per quest'ultimo, l'inserimento all'interno della rete strategica nazionale viene esplicitamente subordinato alla realizzazione della nuova pista per lo scalo fiorentino e al completamento del processo di integrazione fra i due scali, che ha visto concludersi, sempre nel 2015, il processo di fusione fra AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) e SAT - Società Aeroporto Toscano S.p.A. (società di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa), con la nascita del gestore unico Toscana Aeroporti S.p.A.

All'interno di questo mutato quadro di governance si inseriscono i progetti di sviluppo dei due scali, volti a fronteggiare le previsioni di una crescente domanda di trasporto nei prossimi anni e a garantire l'accessibilità territoriale e l'apertura verso l'esterno del sistema socio-economico regionale.

Anche il sistema di gestione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale ha conosciuto nei mesi scorsi importanti novità. A livello nazionale, nel Febbraio 2016 si è avuta la pubblicazione dei decreti attuativi della riforma Madia della Pubblica Amministrazione, fra i quali il decreto che costituisce il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Nel decreto sono introdotte rilevanti novità, alcune delle quali interessano in maniera generica i servizi pubblici locali, volte a garantire la concorrenza e la libertà di prestazione dei servizi, modifiche all'organizzazione e allocazione dei poteri di regolazione, vigilanza e controllo, misure di premialità dirette a favorire la concorrenza per l'affidamento dei servizi tramite procedura di gara ad evidenza pubblica. Il testo prevede anche principi di efficienza nella gestione, efficacia nella soddisfazione dei bisogni dei cittadini, costi standard, investimenti in innovazione tecnologica. Le norme specificatamente dedicate al Trasporto Pubblico Locale prevedono invece la predisposizione di linee guida per la redazione dei Piani urbani di mobilità sostenibile, l'individuazione di bacini e livelli adeguati dei servizi, incentivi per il rinnovo del materiale rotabile, la modifica dei criteri di riparto del Fondo per il trasporto pubblico locale, nonché norme in materia di efficienza gestionale e tutela degli utenti (Carte dei Servizi, lotta all'evasione tariffaria, vigilanza sulla gestione).

La Regione Toscana ha parzialmente anticipato tali innovazioni, prevedendo espressamente criteri di premialità conformi ai principi della riforma all'interno della gara per l'affidamento dei servizi di TPL nel bacino unico regionale che sostituisce gli esistenti 14 bacini (di livello sostanzialmente provinciale). Dopo un lungo iter istituzionale la gara si è conclusa a inizio 2016 con l'aggiudicazione

definitiva da parte del raggruppamento Autolinee Toscana Spa (legata al gruppo francese RATP). Il contratto prevede l'affidamento del servizio per 11 anni, una rete più integrata tra urbano e extraurbano e tra ferro e gomma, l'integrazione dei titoli di viaggio con un unico biglietto e tariffe omogenee in tutta la regione, un sostanziale rinnovo del parco rotabile ed innovazioni sul fronte dell'infomobilità e della qualità del servizio.

2.3 GLI SCENARI TOSCANI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Nonostante la presenza di un'area metropolitana che si sviluppa ormai senza soluzione di continuità fra le province di Firenze Prato e Pistoia, la Toscana continua ad essere un mosaico di città di dimensioni medie e piccole, e il sistema produttivo generatosi all'interno di questo tessuto territoriale ne rispecchia le caratteristiche di frammentazione, diffusività, e, in parte, specializzazione funzionale. Negli ultimi anni il policentrismo del sistema regionale è stato spesso interpretato come una delle possibili leve strategiche del processo di rilancio dell'economia e di recupero di quella dinamica socioeconomica che ha caratterizzato in passato la Toscana. La crescente domanda di mobilità è sostenuta, per la parte sistematica e pendolare, dalla distanza che separa in media il luogo di residenza dal luogo di studio o di lavoro, mentre la parte (relativamente sempre più incidente) di mobilità asistematica è correlata con la maggiore ricerca di attività di svago e di leisure e con la concentrazione di un numero crescente di funzioni e servizi in alcuni grandi poli attrattori spesso collocati al di fuori dei centri urbani.

Dai dati dell'ultimo censimento emerge la forte propensione all'utilizzo dell'auto da parte dei residenti toscani. Il 70% della popolazione utilizza il mezzo privato (auto, moto) per gli spostamenti sistematici casa/studio e casa/lavoro, mentre solo poco più del 14% si avvale del mezzo pubblico (autobus, tram e treno); circa un cittadino su 6 invece sceglie lo spostamento a piedi e in bicicletta.

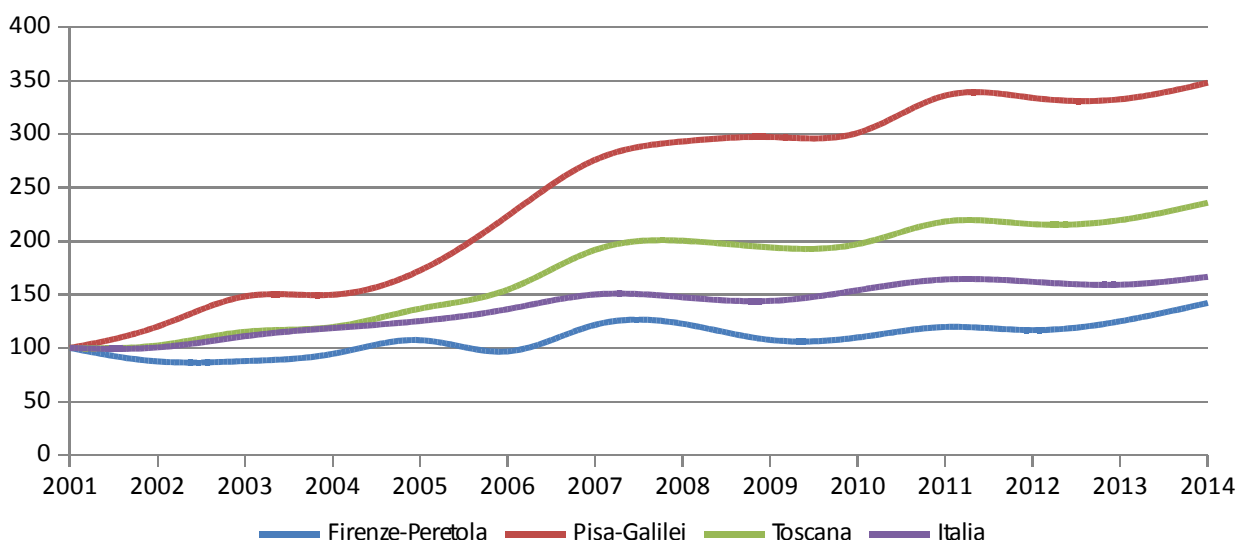
Per quanto riguarda il trasporto aereo e quello marittimo, questi assicurano il collegamento della regione con la dimensione internazionale, volano di crescita e di innovazione, sia sul versante passeggeri che su quello merci.

La domanda di trasporto aereo è cresciuta in Toscana nel 2014 più della media italiana. Particolarmente significativa risulta la crescita dei passeggeri nello scalo fiorentino (+13.6% rispetto al 2013), mentre il tasso di crescita dell'aeroporto pisano (+4.6) si attesta più in linea con il dato nazionale (+4.7%). Complessivamente, gli aeroporti toscani hanno movimentato poco meno di 7 milioni di passeggeri (+7.4% rispetto al 2013) pari al 4,6% del totale nazionale.

Il 2015 è stato inoltre caratterizzato dal processo di integrazione gestionale dei due scali toscani. Il 1° giugno 2015 dalla fusione di AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. (società di gestione dello scalo A. Vespucci di Firenze) e SAT - Società Aeroporto Toscano S.p.A. (società di gestione dello scalo G. Galilei di Pisa) nasce Toscana Aeroporti S.p.A. La fusione tra le due società è il passaggio per la realizzazione di un unico sistema aeroportuale toscano, in linea con quanto previsto dal Piano Nazionale degli aeroporti elaborato da ENAC e dal Ministero dei Trasporti, che subordina l'inserimento dello scalo fiorentino all'interno della rete strategica nazionale alla realizzazione della nuova pista e al completamento del processo di integrazione fra i due scali, rafforzando e potenziando le connessioni tra le due infrastrutture.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI

Numeri indice (2001=100)

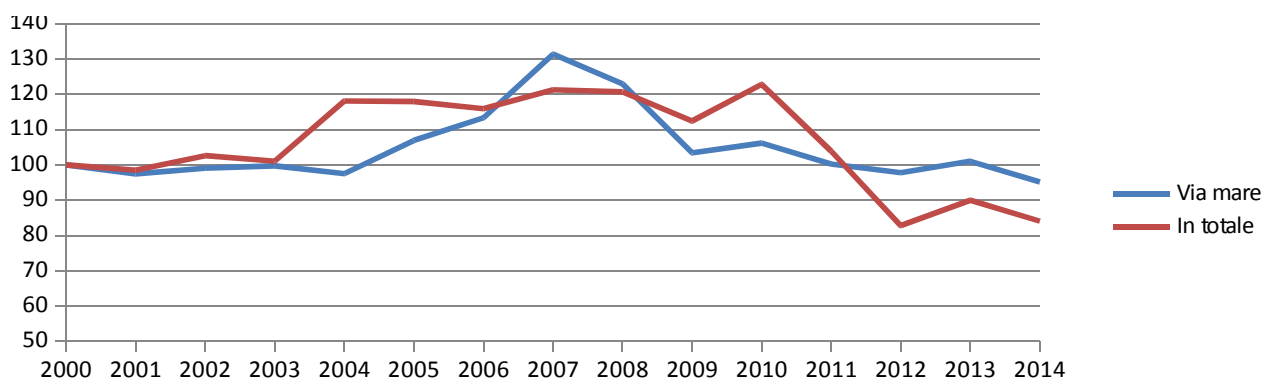


Fonte dati ENAC

I flussi di scambio merci, nel lungo periodo, crescono, in Italia come nel resto d'Europa, in funzione della crescita economica a tassi analoghi. La domanda di trasporto in concomitanza del picco negativo di crisi nel 2009 ha registrato un calo, ma già dal 2010 ha ricominciato a crescere, nonostante il momento di turbolenza economica che sta affrontando l'economia mondiale renda difficile qualsiasi tipo di previsione. I dati del 2014 relativi al trasporto marittimo, ad esempio, sembrano smentire in parte l'ottimismo che il 2013 aveva fatto registrare, mentre le prime proiezioni per il 2015 appaiono relativamente più confortanti.

MERCE TRASPORTATA VIA NAVE NEI PORTI TOSCANI NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE

Numeri indice (2000=100)



Fonte: elaborazione IRPET su dati ISTAT

In relazione alla ripartizione modale si è assistito ad un progressivo aumento della quota di traffico su strada tra il 2000 (72%) e il 2007 (77%) e ad un riequilibrio negli anni della crisi (71.8% nel 2014). Il traffico ferroviario ha conosciuto una sostanziale contrazione (dal 5,9% al 2,6%), ma sconta anche una carenza informativa a seguito della liberalizzazione del servizio tuttora non colmata, mentre crescono in maniera costante i traffici marittimi (24.7% nel 2014) e quelli aerei (residuali, inferiori allo 0,01%).

RIPARTIZIONE MODALE MERCE TRASPORTATA IN TOSCANA

Tonnellate (2014)

	Interni	In uscita	In entrata	Totale	%
Strada	51.160.370,00	20.454.005,00	18.512.249,00	90.126.624,00	71,84%
Nave	n/d	12.038.000,00	18.964.000,00	31.002.000,00	24,71%
Ferro*	n/d	n/d	n/d	4.326.435,00	3,45%
Aereo	n/d	6.389,00	938,00	7.327,00	0,006%
Totale	51.160.370,00	32.498.394,00	37.477.187,00	125.462.386,00	100,00%

*anno 2005

Fonte dati: ISTAT

2.4 IMPATTO ECONOMICO E OCCUPAZIONALE DEI PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Pur in presenza di criticità in corrispondenza di territori ad alta intensità di domanda e in alcune aree più periferiche, la dotazione di infrastrutture nella regione ha garantito finora uno standard di accessibilità adeguato ai diversi territori della Toscana. Esiste comunque un sensibile divario fra le province dell'area nord (in particolare quelle dell'area metropolitana centrale come Prato e Pistoia), caratterizzate da livelli di accessibilità al di sopra della media nazionale ed europea, ma sottoposta ad alti livelli di congestione, e le regioni meridionali (Grosseto, Siena e Arezzo), dove i livelli si attestano invece su valori decisamente inferiori.

La Toscana è interessata da significativi interventi volti a potenziare e ridefinire la rete delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio regionale. Nella tabella che segue si riporta un elenco (non esaustivo) di principali interventi infrastrutturali, con i relativi costi complessivi e distinti a seconda di quanto ad oggi realizzato e da realizzare in base allo stato di avanzamento dell'opera.

Sul versante stradale da una parte la Regione persegue l'obiettivo di eliminare le criticità che si presentano dove i flussi di attraversamento si sommano alla domanda di mobilità generata dall'area urbana centrale (ad esempio con la realizzazione della terza corsia su A1 e A11 e della Variante di Valico), mentre dall'altra quello di potenziare l'accessibilità delle aree meno infrastrutturate (con il completamento della Tirrenica e della Due Mari).

In ambito ferroviario l'intervento principale è rappresentato dalla conclusione dei lavori per il sottoattraversamento del nodo fiorentino, che dovrebbe garantire non solo un migliore collegamento a livello sovraregionale, ma anche liberare capacità aggiuntiva da dedicare al trasporto locale. Ulteriori interventi strategici in ambito ferroviario sono rappresentati dal raddoppio della linea Pistoia – Lucca, che consentirà un incremento della capacità della linea, maggiore fluidità nella circolazione e regolarità di esercizio, nonché dalla realizzazione dei raccordi ferroviari dell'area livornese in corso di ultimazione.

Il potenziamento del porto di Livorno (con la realizzazione della Darsena Europa) e la riqualificazione del porto di Piombino si rendono necessari per garantire un efficiente inserimento del sistema produttivo toscano e della sua componente esportatrice all'interno delle nuove catene globali del valore.

Anche l'accessibilità aerea rappresenta una delle determinanti della capacità di innovazione, attraverso la sua funzione di accesso al capitale umano internazionale e di facilitazione delle relazioni fra imprese.

Infine, le strategie riequilibrio modale all'interno dei principali poli urbani regionali trovano la loro concretizzazione nella realizzazione del sistema tramviario fiorentino (sia per quanto riguarda il completamento del sistema tramviario in corso di realizzazione che per l'estensione nell'area metropolitana) e del People Mover nell'area pisana.

Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale

(Importi in milioni di euro)

Intervento	tipologia	realizzato	da realizzare	costo totale	Note
Variante di valico	stradale	1173	73	1246	Monitoraggio al 31/12/15
Terza corsia A1	stradale	1033	1098	2131	Monitoraggio al 31/12/15
Terza corsia A11	stradale	0	840	840	
Tirrenica	stradale	210	1790	2000	Dati riferiti all'intervento complessivo ricadente su Toscana e Lazio
Due Mari	stradale	417	864	1281	Non considerati lotti già conclusi e in funzione
Assi di Lucca	stradale	0	270	270	
Raddoppio PT-LU	ferroviario	0	450	450	
Alta Velocità FI	ferroviario	760	852	1612	Monitoraggio al 31/12/15
Raccordi ferroviari porto LI	ferroviario	13	27	40	
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	ferroviario	0	19	19	Importi previsti da DGR 525/2015
Tramvia linee 2 e 3.1	urbano	124	266	390	
Estensione del sistema tramviario	urbano	0	327	327	
People Mover	urbano	45	33	78	Dati di rendicontazione dichiarati dal comune al 31/12/2015
Darsena Europa	portuale	0	866	866	Quadro finanziario APN 1/12/2015
PRP Piombino	portuale	94,5	66,7	161,2	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, attualmente in corso (realizzazione pari all'85%, da comunicazione dell'Autorità Portuale del 15/11/2015) 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	portuale	0	16,5	16,5	Interventi per la realizzazione del waterfront 1^ Stalco e Progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale nuova escavazione per approfondimento dei i fondali
Scolmatore d'Arno	fluviale	0	51	51	
Masterplan Peretola	aeroportuale	0	334	334	Fonte: PSA 2014-2028: VIA statale, Programma temporale degli interventi – Elab. 37MP (procedimento attualmente in corso)
Masterplan Galilei	aeroportuale	35	158	193	Fonte: PSA 2014-2028: Verifica di assoggettabilità a VIA statale, Relazione generale, cap. 22 "PIANO DEGLI INVESTIMENTI". Il gestore ha riportato gli interventi previsti dal PSA precedente e confermati nel PSA 2014-2029, attivati o già realizzati all'attivazione della verifica (procedimento attualmente in corso).
TOTALE		3.905	8.401	12.306	

Fonte dati: Regione Toscana, IRPET

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).

Complessivamente gli interventi in tabella ammontano ad una spesa pari a circa 8.4 miliardi di euro nell'orizzonte temporale 2016-2030, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (59%), ferro-tramviario (23%) e portuale (11%).

Durante la fase di cantiere, tale spesa comporterà un'attivazione complessiva pari a circa 14 miliardi di euro, di cui 7.4 miliardi attivati localmente e 6.6 in termini di importazioni interregionali ed estere. L'impatto annuo locale è in media pari a circa 535 milioni di euro.

Sul versante dell'occupazione, gli interventi attiveranno 84.5 mila unità di lavoro dipendenti e 60 mila unità di lavoro autonome, che corrisponde ad una media annua di circa 10.000 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 2016-2030

(Milioni di euro e Unità Lavoro Anno)

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferroviario +Urbano	Portuale +Fluviale	Aereoportuale	TOTALE	Tot./anno anno
PIL (meuro)	3.912	2.641	634	315	7.447	532
Unità di lavoro dipendenti (ULA)	44.864	28.744	7.021	4.414	84.488	6.035
Unità di lavoro autonome (ULA)	31.390	19.596	4.816	5.307	60.296	4.307

Fonte dati: stime IRPET

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

Quantificare con precisione tale contributo risulta un'operazione avvolta da maggiori margini di incertezza. Limitatamente agli interventi previsti sul fronte stradale (certamente i più rilevanti sia in termini di realizzazioni che di domanda finale soddisfatta), l'analisi di impatto sul lungo periodo realizzata da IRPET in occasione dell'adozione del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità stimava², nel medio-lungo periodo, un incremento medio annuo del PIL di circa lo 0,6% derivante dal recupero di efficienza nel sistema di trasporto regionale. L'analisi evidenziava inoltre il contributo positivo degli interventi programmati alla riduzione delle disuguaglianze territoriali della regione, con un beneficio medio maggiore per le aree della toscana costiera e meridionale rispetto all'area centrale, segnale che dimostra come una maggiore integrazione sul versante

² Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità, All. D - Quadro delle valutazioni.

infrastrutturale possa contribuire a liberare il potenziale economico non ancora sfruttato di aree ad oggi relativamente meno accessibili.

In maniera analoga, relativamente all'accessibilità di lungo raggio, l'analisi IRPET dell'impatto economico del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana³ ² evidenziava come, nel medio-lungo periodo, una variazione dell'indice di accessibilità pari (per ipotesi) allo 0.5% si traducesse (rispetto ad uno scenario inerziale ad accessibilità invariata) in una crescita del +1% del PIL, un aumento dell'export pari a +0,6%, in aumento dei livelli occupazionali del +0,4%.

³ IRPET (2013), *Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana*.

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, attraverso **5 schede sintetiche di monitoraggio**, una per ciascun obiettivo generale di Piano, i principali interventi realizzati in attuazione delle politiche del PRIIM, con riferimento al 2015-inizio 2016, 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 ciascuna scheda di monitoraggio:

- sono riportati attraverso una tabella di riepilogo, gli **obiettivi specifici e le azioni previste dal PRIIM** per l'obiettivo generale di riferimento;
- sono descritti i principali **interventi realizzati ed in corso di realizzazione** previsti dal Piano, dando conto dello stato di avanzamento, delle relative risorse finanziarie e dei risultati raggiunti; la descrizione è articolata in tematiche che traducono in chiave comunicativa gli obiettivi specifici e le azioni del Piano;
- vengono aggiornati 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 2015 e nei primi mesi del 2016 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 29 febbraio 2016.

3.1. OBIETTIVO GENERALE 1

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

Obiettivo generale 1: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

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

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.

3.1.1 AUTOSTRADE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -



I principali interventi che riguardano l'**Autostrada del Sole A1** sono la realizzazione della Variante di Valico e l'adeguamento 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 svincolo di Poggiolino con l'abitato di Firenzuola, per la quale i primi tre lotti sono completati. Per il lotto 14, che prevede l'attraversamento del versante che separa la valle del torrente Stura nel Comune di Barberino di Mugello dalla valle del fiume Santerno in Comune

di Firenzuola, nell'ottobre 2014 è stato condiviso tra Ministero, Società Autostrade per l'Italia, Regione Toscana e i Comuni interessati lo studio di fattibilità presentato dalla Società Autostrade per l'Italia che prevede il potenziamento e l'adeguamento della viabilità esistente. E' attualmente in corso la verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di Autostrade per l'Italia.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a 1246 milioni di euro di cui circa 1173 mln per 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 2131 milioni di euro di cui circa 1033 mln per quelli realizzati.

Attualmente la terza corsia dell'autostrada A1 *tratto Firenze Nord – Firenze Sud* è tutta in esercizio; rimangono da completare alcune opere collaterali, come la realizzazione del By pass del Galluzzo, i cui lavori sono ripresi ed è stato completato lo scavo di tutte le gallerie. Autostrada per l'Italia si è impegnata a completare i lavori del By pass del Galluzzo e dello svincolo di Certosa Impruneta, anche con il raccordo autostradale di FI – SI per i primi mesi del 2017. Inoltre la società Autostrade per l'Italia si impegna a realizzare il parcheggio scambiatore di Scandicci, la cui ultimazione è prevista per gli inizi del 2017, e il parcheggio di Certosa sul quale si impegna a definire un programma per la sua realizzazione, consolidando con i comuni interessati entro breve, 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 si adegueranno 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.

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

Per la tratta *Firenze Sud-Incisa Valdarno* (19 km), sono in corso le progettazioni esecutive del tratto Firenze sud - Galleria San Donato e del tratto Galleria San Donato - Incisa.

Per la variante di S. Donato, l'opera più importante della tratta in oggetto, si è concluso nel gennaio 2015 il procedimento di VIA statale e ad aprile 2016 la Giunta regionale ha espresso parere favorevole per la localizzazione dell'opera. La conclusione del procedimento di localizzazione con l'Intesa Stato Regione è prevista per il prossimo mese di giugno, mentre l'aggiudicazione lavori entro la fine del 2016. Si ipotizza la conclusione dell'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).

Ad aprile 2015 è stato approvato un testo condiviso per la convenzione tra Autostrade per l'Italia, Regione Toscana e Città Metropolitana di Firenze, ai fini della progettazione e realizzazione della rotatoria tra l'innesto del piazzale della stazione di Incisa Val d'Arno dell'autostrada e la SR 69. A seguito del parere positivo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si potrà procedere alla firma della convenzione e all'aggiudicazione dei lavori.

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.

A luglio 2013 la Giunta Regionale aveva espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni su qualità dell'aria, aspetti idraulici e idrogeologici, vegetazione ed ecosistemi e rumore, trasmesse al Ministero dell'Ambiente per la VIA. La pronuncia di compatibilità ambientale è subordinata al rispetto di tutte le prescrizioni formulate nel decreto stesso che comprendono anche quelle della Regione Toscana che non risultano ricomprese o non in contrasto con il quadro prescrittivo.

Autostrade per l'Italia dovrà adeguare il progetto definitivo alle prescrizioni impartite dal decreto di VIA ed avviare la procedura per la localizzazione dell'opera tramite intesa Stato-Regione. Il costo dell'investimento è ipotizzato in circa 390 milioni di Euro (da aggiornare in relazione all'adeguamento alle prescrizioni). Sono previsti tempi di esecuzione di 36 mesi dalla consegna dei lavori. L'investimento è inserito nella Convenzione Unica sottoscritta tra il Ministero delle Infrastrutture e Autostrade per l'Italia il 20 dicembre 2007.

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 limitatamente ai lotti 2 (S.Pietro in Palazzi-Scarlino), 3 (Scarlino-Grosseto Sud), 5A (Ansedonia-Pescia Romana) e sono stati rinviati

ad una approvazione successiva i lotti 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda), 5B (Fonteblanda-Ansedonia) e 7 (Bretella di Piombino), per quanto riguarda il territorio toscano.

Il 13 maggio 2015 a seguito della firma del Protocollo d'Intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Toscana, la Regione Lazio, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. e SAT Società Autostrada Tirrenica, 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 sta sviluppando il nuovo progetto che prevede la progettazione definitiva degli interventi di risanamento della attuale viabilità "SS. 1 Variante Aurelia " nel tratto San Pietro in Palazzi - Grosseto Sud, atti a migliorare gli standard di sicurezza in sostituzione del progetto definitivo approvato dal CIPE nel 2012.

Dal progetto rimane escluso il lotto 7, la cosiddetta Bretella di Piombino, di cui si dà conto nel par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

Questa tratta manterrà le attuali caratteristiche geometriche e sarà esente da pedaggio, salvo l'applicazione per i soli transiti alle barriere di S. Pietro in Palazzi e Grosseto sud di un pedaggio commisurato a 10 chilometri, finalizzato alla copertura dei costi di esercizio e manutenzione della tratta stessa.

Per quanto riguarda il tratto Grosseto Sud - Pescia Romana è prevista la realizzazione di una



autostrada la cui progettazione dovrà tenere conto degli indirizzi regionali contenuti nella DGR 916/2013 per cui nello sviluppo della progettazione definitiva e della documentazione per la valutazione di impatto ambientale e di localizzazione ai fini dell'espressione del CIPE, dovranno essere approfonditi tutti gli elementi segnalati dagli enti locali e dagli uffici regionali. A febbraio 2016 SAT, prima dell'avvio formale della procedura, ha presentato i progetti sul lotto 5A di Capalbio. SAT sta predisponendo l'adeguamento del progetto definitivo del lotto 5A e valuterà la necessità di attivare una nuova procedura di approvazione.

Per quanto riguarda il pedaggiamento questo sarà di tipo "aperto" e l'esazione avverrà attraverso 3 barriere situate in corrispondenza di Grosseto sud, Fonteblanda e Capalbio, adottando tariffe chilometriche definite nell'atto aggiuntivo e piano finanziario.

Sono confermate le esenzioni e le agevolazioni tariffarie riconosciute ai soli veicoli leggeri (classe A) di proprietà dei residenti di tutti i Comuni attraversati dall'autostrada con una applicazione che riguarda una percorrenza massima di 20 Km per una durata di 5 anni dall'entrata in esercizio di ciascun singolo lotto realizzato. Ulteriori forme di agevolazioni tariffarie potranno avvenire – tenendo conto di possibili forme di copertura finanziaria compatibili con gli equilibri di finanza pubblica nel tratto da Rosignano Marittimo fino al confine regionale per i mezzi di classe A e B di proprietà dei residenti, degli Enti Pubblici e delle attività insediate nonché per i mezzi di trasporto pubblico locale.

Per i lotti non approvati dal CIPE (4 Grosseto sud-Fonteblanda e 5b Orbetello tratto Fonteblanda-Ansedonia) SAT sta elaborando le progettazioni definitive e gli elaborati necessari per sottoporre i progetti a procedimenti di VIA e di localizzazione.

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 198,34 mln. La previsione di fine lavori è per la fine del 2017. I lotti 4 e 9 sono in fase di approvazione; ad agosto 2015 sono stati approvati dal CIPE ed inseriti nel contratto di programma dell'ANAS per 237 mln. di risorse. In particolare per quanto riguarda il lotto 4 si è svolta a marzo 2016 la conferenza istruttoria, propedeutica per l'approvazione da parte del CIPE. Per il lotto 9 nella conferenza dei Servizi del 4 maggio 2016 è stato disposto di procedere a verifica tecnica del progetto con riferimento alle normative vigenti.

Nel tratto Siena-Bettolle sono aperti al transito già da tempo i lotti 1,2 e 3; per il lotto 0 Siena-Ruffolo ANAS sta valutando di completare la progettazione e lo studio di impatto ambientale, avviati dal Comune di Siena in base alla convenzione a suo tempo stipulata, necessaria per attivare le procedure autorizzative, per una spesa prevista di 100 mln di euro (lunghezza circa 4 Km con presenza di 2 gallerie artificiali e 6 viadotti).

Gli interventi per *il nodo di Arezzo* fino a Palazzo del Pero sono in fase di progettazione per un investimento previsto di 353 mln.; sono in esercizio i tratti tra Palazzo del Pero e Le Ville di Monterchi.

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.

Il 4 novembre 2014 è stata costituita la società pubblica di progetto "Centralia" tra ANAS e la Regione Toscana, per il completamento del corridoio autostradale Grosseto-Fano, ma a settembre 2015 l'assemblea straordinaria degli azionisti ha deliberato la liquidazione della società, i cui presupposti sono venuti meno nell'ambito del progressivo riassorbimento in ANAS delle Società di progetto.

A seguito dell'inserimento nel contratto di programma ANAS-Ministero delle Infrastrutture del finanziamento dei lotti 4 e 9, si è reso attuabile di fatto il completamento della Due Mari per il tratto Grosseto-Siena.

Inoltre con la chiusura della 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. Allo stesso tempo ANAS sta rivalutando le progettazioni esistenti, 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 ed è costituito da una rete stradale a due corsie dell'estensione di circa 30 Km, da realizzarsi sia con

la costruzione di nuovi assi viari, sia con l'adeguamento di viabilità esistente, suddivisa nei seguenti interventi ricadenti nel territorio dei comuni di Lucca, Capannori, Porcari e Altopascio:

- l'Asse Nord-Sud, di collegamento tra l'esistente ponte sul fiume Serchio in loc. Ponte a Moriano e la loc. Antraccoli del Comune Lucca;
 - l'Asse Ovest-Est, di collegamento tra la loc. Antraccoli del Comune di Lucca ed il casello autostradale dell'A11 di Lucca Est;
 - l'Asse Est-Ovest, di collegamento tra la loc. Antraccoli del Comune di Lucca ed il casello autostradale dell'A11 del Frizzone;
 - l'Adeguamento della SS 12, 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,
- Il costo complessivo ammonta a 271 milioni di euro circa.

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 con prescrizioni nell'aprile 2013.

Il progetto è tuttora in fase di istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'esame e l'approvazione da parte del CIPE in ordine alla localizzazione e alla VIA. 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.

Il 1° lotto funzionale del Sistema tangenziale di Lucca costituito dall'Asse Nord-Sud, dall'Asse Est-Ovest, dall'Intersezione di Antraccoli e dalla Viabilità di collegamento con l'ospedale sull'Asse Ovest-Est (per un costo complessivo di circa 78 mln è incluso nella parte investimenti, per un importo di 61,05 milioni di euro, nel Contratto di Programma ANAS 2014, approvato dal CIPE nel febbraio 2014).

Ad integrazione del finanziamento statale la Regione ha destinato ad oggi 2 mln di euro per la progettazione definitiva delle opere. Inoltre con deliberazione della Giunta n. 1200 del 15/12/2014 è stato approvato il testo dell'Accordo per la realizzazione dell'intervento, la cui sottoscrizione resta subordinata alla conclusione del procedimento di localizzazione e VIA da parte del CIPE.

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.

Nel 2014 sono stati eseguiti interventi di ripristino delle barriere di sicurezza, di riqualificazione della segnaletica verticale e di pavimentazione con la stesa di tappeto drenante per una lunghezza complessiva di circa 28 km di carreggiata ed un impegno di spesa di circa 20 mln.

Sono in corso di esecuzione ulteriori interventi di manutenzione straordinaria in tratti saltuari dal km. 0+000 al km. 27+310 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, per un importo 16,2 mln.

Inoltre è in fase aggiudicazione un ulteriore intervento lungo l'intera tratta finalizzato al miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'arteria in entrambe le carreggiate con il risanamento della sovrastruttura stradale e lavori per il miglioramento della sicurezza di alcune opere d'arte per un importo di 14 mln.

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. Una volta sottoscritto il protocollo, l'Anas sarà autorizzata ad intervenire e procedere al raddoppio (interrato) dell'unico tratto che ancora conta su un'unica carreggiata. La spesa prevista ammonta a circa 31 milioni. Si tratta di un'opera ritenuta essenziale per lo sviluppo dell'interporto di Gonfienti e delle attività economiche dell'area metropolitana. L'intervento è inserito nello schema di Contratto di Programma ANAS.

3.1.3 STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- azioni PRIIM: 1.1.3, 1.1.4 -

Nell'ambito del potenziamento delle principali infrastrutture di interesse regionale proseguono attraverso il PRIIM gli **interventi sulla viabilità regionale**, compresa la FI-PI-LI, derivanti dal Programma sulla viabilità regionale finanziato dal 2001. Dal 2001 sono stati impegnati 814 mln. (di cui 18,3 mln. nel 2016) e liquidati 684,3 mln.; completati 162 interventi su 236.

Gli interventi sono stati portati avanti in un contesto istituzionale che ha subito una profonda evoluzione in conseguenza del **riordino delle competenze di Regione ed Enti locali** realizzato a seguito della L.56/2014 (Legge Del Rio).

Infatti, 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, per quanto riguarda le funzioni in materia di strade regionali, sono state attribuite alla Regione la progettazione e costruzione delle opere relative alle strade regionali, programmate dalla Regione e indicate nel PRIIM, lasciando alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze le competenze in materia di gestione e manutenzione delle strade regionali.

In particolare, nel transitorio, relativamente agli interventi programmati dal PRIIM, la LR 22/2015 stabilisce che per gli interventi le cui procedure di gara sono già state avviate dalle Province e dalla Città Metropolitana al 31/12/2015 è mantenuta alle Province ed alla Città Metropolitana la competenza per il completamento dei medesimi interventi; per gli interventi per i quali non risulta avviata la procedura di gara, invece, la Regione diventa soggetto attuatore dal 1° gennaio 2016.

Alla luce del riordino, la Regione è quindi chiamata a portare avanti una serie di interventi di progettazione sulle strade regionali 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. 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.

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 quattro 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.

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.

Con l'approvazione a fine anno del Bilancio di Previsione per l'anno 2016 e pluriennale 2016-2018 e del Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2016 sono stati individuati risorse ed interventi prioritari per il 2016, da un lato relativi al completamento degli interventi di competenza delle Province, dall'altro relativi agli interventi di competenza della Regione, sulla base delle progettazioni eseguite e delle disponibilità finanziarie legate al pareggio di bilancio.

In particolare, sulla base delle risorse stanziato dal nuovo bilancio e delle priorità 2016 individuate dal DEFR 2016, nel marzo 2016 da un lato sono state individuate le risorse per il completamento degli interventi che rimangono di competenza delle Province e della Città Metropolitana (DGR n.

247 del 29/3/2016), dall'altro (con DGR n. 213 del 22/3/2016) si è avviata l'attuazione degli interventi programmati dal PRIIM la cui competenza è divenuta regionale dal 1° gennaio 2016. Si tratta, con riferimento a questi secondi interventi, di opere da realizzare direttamente con il personale regionale trasferito, sopra richiamato, per un importo complessivo di circa 70 mln.

A tali interventi si aggiungono quelli commissariati dalla Regione Toscana, per un importo totale di quasi 50 mln (relativi al completamento della Variante SR 429 Empoli-Castelfiorentino e al tronco 2 da Isola d'Arbia a Monteroni d'Arbia della SR 2 Cassia).

Gli interventi la cui competenza è divenuta regionale sono stati inseriti nel Programma triennale dei lavori pubblici 2016-2018 e nell'elenco annuale 2016 della Giunta regionale, i cui schemi sono stati approvati dalla Giunta nell'aprile 2016 (DGR 290 dell'11/04/2016).

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

Tra gli interventi divenuti di propria competenza, la Regione ad aprile 2016 ha già avviato 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.

Gli interventi saranno realizzati sulla SR12 nel Comune di San Giuliano Terme e sulla SR439 nei Comuni di Capannori, Camaiore e Massarosa per una lunghezza complessiva di 13.200 Km.

I suddetti interventi sono stati individuati dal "Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore sulla viabilità regionale ai sensi del D.M. ambiente 29 novembre 2000" approvato dal Consiglio nel febbraio 2010.

Proseguono le progettazioni da parte degli uffici regionali per gli interventi previsti nel DEFR 2016 tra cui prioritari gli interventi relativi alle rampe della Fi-Pi-Li a Livorno, la messa in sicurezza dell'intersezione tra SR 206 e SP 21 in località Torretta (in Provincia di Livorno), l'innesto tra SR 445 e SP 57 – Ponte Turrite Cava in località Pian di Coreglia (in Provincia di Lucca), la variante sulla SR 71 a S. Mama 2° lotto (in Provincia di Arezzo). Sono inoltre state avviate le progettazioni preliminare del nuovo ponte sull'Arno e del nuovo viadotto sul Fiume Paglia sulla SR 2 Cassia.

Per alcuni degli interventi programmati la cui competenza è stata trasferita alla Regione dal 1° gennaio 2016, le Province e la Città Metropolitana di Firenze avevano già avviato le progettazioni e le procedure espropriative; pertanto sono in corso da parte della Regione l'acquisizione delle progettazioni, il conguaglio nei confronti delle Province delle spese sostenute per le progettazioni e gli espropri, e tutti i necessari approfondimenti tecnico-contabili per consentire il proseguo delle progettazioni e la realizzazione degli interventi da parte della Regione.

In particolare, per alcuni interventi, originariamente gestiti a livello finanziario da ARTEA, e adesso trasferiti alla competenza attuativa regionale, è in corso la modifica, in accordo con ARTEA e con il Bilancio regionale, del Disciplinaire Regione-ARTEA al fine di consentire alla Regione lo svolgimento del ruolo di soggetto attuatore. Tra questi sono di rilievo gli interventi relativi alla SR 69 di Val d'Arno.

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 (L.R.18/2016) ; è attualmente in corso di modifica e aggiornamento anche il Regolamento regionale vigente in materia di viabilità (DPGR 41/R/2004).

In coerenza con la riforma della L.R. 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. La proposta di modifica della l.r. 30/2005 in materia di espropri è stata adottata dalla Giunta nel giugno 2017; successivamente al passaggio in Consiglio si dovrà quindi procedere alla costituzione di un ufficio unico per le espropriazioni presso le strutture regionali.

Di seguito si dà conto dell'avanzamento delle opere con riferimento al 2015 ed ai primi mesi del 2016.

Nell'ambito della **SR 69 di Val d'Arno**, sulla quale nel 2014 è stato inaugurato il nuovo ponte sull'Arno "Leonardo Da Vinci" tra Montevarchi e Terranuova, alla fine di ottobre 2015 la Giunta ha approvato un finanziamento di 732 mila euro per l'intervento sul terzo lotto in Provincia di Arezzo della Variante in riva destra d'Arno sulla strada regionale. A maggio 2015 è stato inoltre aperto al traffico il tratto tra il Casello autostradale e Acquaviva in provincia di Arezzo.

Per quanto riguarda la **SR 2 Cassia**, a marzo 2015 la Giunta ha rimodulato l'impiego di circa 1,3 mln. per la realizzazione di un bypass provvisorio in corrispondenza del Ponte dissestato sul Fiume Paglia nel comune di Abbadia S. Salvatore. Per la Variante Monteroni-Monsindoli a gennaio 2016 la Provincia di Siena ha riconsegnato i lavori per il completamento e il collaudo delle lavorazioni relative al primo appalto, la cui fine è prevista a febbraio 2017; 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.

Per quanto riguarda la **SR 71 Umbro Casentinese Romagnola**, alla fine di ottobre 2015 la Giunta ha approvato un finanziamento di 768 mila euro per il 1° lotto della variante di S. Mama e di 30 mila euro per la progettazione preliminare del 2° lotto.



Per la **SR 429 di Val d'Elsa**, a seguito del commissariamento, a luglio 2015 sono stati aggiudicati in via provvisoria per tre lotti i lavori che servono a rendere funzionali, a collaudare e a mettere in sicurezza tratti già in gran parte realizzati prima dello stop ai lavori, compresa la messa in sicurezza della viabilità comunale interessata. L'opera ha un costo pari a 650 mila euro, quasi interamente a carico della Regione. I cantieri sono partiti a settembre 2015. A gennaio 2015 è stata avviata anche la "Fase 2" con l'approvazione delle opere di completamento dell'intero VI lotto Empoli-Brusciana; ad aprile 2016 è stata avviata la gara per i lavori di completamento del lotto 6.

Contemporaneamente l'ufficio del Commissario ha avviato la progettazione delle opere di completamento dei lotti 4 e 5. 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.

A marzo 2015 è stato sottoscritto l'Accordo fra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Scandicci, Comune di Lastra a Signa, Comune di Signa e Comune di Campi Bisenzio per la progettazione del nuovo ponte sull'Arno tra Signa e Lastra a Signa e i relativi collegamenti viari tra lo svincolo della SGC FI-PI-LI e la località Indicatore (intersezione tra la SR 66 e la SR 325); in base a quanto stabilito da tale Accordo la Regione ha redatto lo studio di fattibilità, che è stato completato e consegnato ad agosto 2015. L'intervento concorre a migliorare la mobilità collettiva della Piana fiorentina, riducendo l'inquinamento atmosferico dell'area.

Sul complesso degli interventi 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. Attualmente è in corso il trasferimento del sistema di monitoraggio nella piattaforma comune di monitoraggio della Regione Toscana (Monitoscana), che consentirà una maggiore flessibilità nel generare report di monitoraggio e nel confrontare i dati sullo stato di attuazione degli interventi con i dati di avanzamento finanziario della spesa.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo di tutti gli interventi, sul territorio di ciascuna Provincia, aggiornato al dicembre 2015, 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" (in cui si riportano inoltre gli ulteriori interventi da avviare).

Interventi di viabilità regionale e risanamento acustico

Provincia	INTERVENTI IN CORSO E CON GARA AVVIATA DI COMPETENZA DELLE PROVINCE			INTERVENTI DI COMPETENZA DELLA REGIONE		
	numero	risorse regionali (€ *1000)	costo complessivo (€ *1000)	numero	risorse regionali (€ *1000)	costo complessivo (€ *1000)
AREZZO	10	62 037.35	80 950.39	1	4 950.00	4 950.00
FIRENZE (CMF)	8	44 623.65	57 956.78	5	50 748.68	54 777.51
GROSSETO	2	3 012.47	3 012.47	3	1 000.00	1 000.00
LIVORNO	4	13 116.77	14 839.38	2	3 771.18	4 820.00
LUCCA	3	1 795.35	2 795.35	4	2 390.84	2 470.84
MASSA CARRARA	1	23 755	27 264.87	0	0.00	0.00
PISA	2	6 235.15	8 070.29	1	132.81	132.81
PISTOIA	1	32.00	32.00	0	0.00	0.00
PRATO	5	28 600.47	31 329.74	1	281.97	281.97
SIENA	5	55 486.60	55 486.60	0	0.00	0.00
TOTALE	41	238 694.68	286 737.85	17	63 275.48	68 433.13

Nell'ambito dei progetti strategici di cui alle convenzioni con le Province nel 2015, la Regione Toscana ha centralizzato sui server regionali gli archivi del **catasto delle Strade Regionali e Provinciali**.

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

Nel corso del 2014 si è conclusa la gara per l'installazione delle nuove postazioni di misura del traffico sulle strade regionali tramite la quale sono state installate complessivamente 110 postazioni di misura del traffico, di cui 46 presso gli svincoli della SGC FI-PI-LI e 8 in carreggiata. La misurazione, condotta da aprile 2015, dei veicoli che transitano sulla FI-PI-LI, costituisce una prima base dati per valutare le possibilità di attuazione del pedaggio selettivo sulla strada.

La programmazione degli interventi sulla viabilità di interesse regionale è implementata inoltre da **interventi strategici di integrazione con la viabilità locale**, per i quali in attuazione della legge finanziaria regionale 2013, a ottobre 2013 il Consiglio ha approvato l'integrazione del programma della viabilità di interesse regionale stanziando 29,8 mln.: 14,8 mln. per interventi di miglioramento e potenziamento della viabilità regionale e della sicurezza stradale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio e 15 mln. a Lucca per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Serchio. A novembre 2014 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra Regione e Provincia di Lucca, destinando risorse regionali per 300.000 euro, per la progettazione definitiva, in corso di completamento.

Tali interventi potranno trovare attuazione compatibilmente con le risorse che si renderanno disponibili in corso d'anno.

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. .

Attraverso il prossimo DEFR verrà aggiornato il programma degli interventi da finanziare compatibilmente con il reperimento delle necessarie risorse, con particolare riferimento agli interventi sulla SR 71 Umbro Casentinese Romagnola in località Corsalone; Calbenzano; Subbiano Nord e sulla SR 69 di Val d'Arno in località Leccio nel comune di Reggello, i cui tracciati saranno definiti, e che andranno ad implementare il quadro conoscitivo degli interventi sulle strade regionali.

Oltre alla programmazione della viabilità di interesse regionale, con varie leggi finanziarie per il 2013, il 2014 ed il 2015 sono state programmate opere per risolvere problematiche sulla **viabilità locale** per complessivi 14,7 milioni circa. Nel dettaglio si tratta dei finanziamenti per la messa in sicurezza della viabilità di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema, per la messa in sicurezza della viabilità del Pratomagno nelle Province di Firenze ed Arezzo, per il nuovo ponte di Sansepolcro, per interventi nei comuni di Pisa, Empoli, Fauglia, Zeri, Poppi, Capolona, Talla, Monte San Savino e Prato, per la viabilità di accesso al nuovo ospedale di Lucca, per la viabilità di accesso all'interporto di Arezzo, l'adeguamento strutturale e manutentivo del ponte sull'Arno in località Ponte Buriano.

Sono stati quindi sottoscritti vari Accordi di Programma con gli Enti locali interessati: nel settembre 2013 per gli interventi nel comune di Pisa, nel 2014 gli Accordi per l'accesso all'ospedale di Lucca, per l'area del Pratomagno, per il Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema, per l'interporto di Arezzo; nel marzo 2015 gli Accordi 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.

Si potrà procedere alla realizzazione di tali interventi sulla viabilità locale, previsti dalle precedenti finanziarie, compatibilmente con le risorse che si renderanno disponibili e previa disposizione da inserire in finanziaria.

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 LR86/2014, come sostituito dall'art. 21 LR37/2015) quale concorso finanziario della Regione attraverso l'erogazione a RFI di contributi straordinari per un importo massimo di euro 12.500.000 per ciascuno degli anni dal 2017 al 2036, 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.

L'intervento sulla *tratta Pistoia-Montecatini* ne 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. Per quanto riguarda lo stato di attuazione, a maggio 2015 sono stati aggiudicati i lavori per il raddoppio del primo tratto di ferrovia da Pistoia fino a Montecatini e ad agosto 2015 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; la funzionalità all'esercizio ferroviario della linea raddoppiata è prevista per il 2019.

L'intervento sulla *tratta Montecatini Terme - Lucca* prevede 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. Per questo intervento 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, per cui si prevede l'avvio dei lavori nella primavera del 2017 e l'attivazione all'esercizio ferroviario per il 2019.

Con apposita convenzione sottoscritta il 10 aprile 2015 tra Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana sono stati confermati gli impegni e il cronoprogramma per la realizzazione del raddoppio dell'intera tratta Pistoia – Lucca secondo le scadenze sopra richiamate.

Partendo dal presupposto che la realizzazione delle grandi opere non può prescindere da una serie di requisiti e condizioni, prime tra tutte legalità e trasparenza, la Regione Toscana ha sottoscritto convenzioni con le Direzioni Investigative Antimafia e le Procure toscane, finalizzate alla trasparenza negli atti amministrativi e negli appalti pubblici, nonché un importante protocollo con l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), lo scorso febbraio 2016, grazie al quale l'Autorità vigilerà sui contratti pubblici di maggior rilievo relativi a lavori, servizi e forniture, 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 co-finanzia. In tale ottica sono stati contestualmente firmati altri due protocolli, che attiveranno un'analoga vigilanza collaborativa sulle procedure per la realizzazione di due grandi opere, una delle quali è il raddoppio della ferrovia Pistoia-Montecatini, in virtù del sopra citato cofinanziamento regionale. Alla sottoscrizione del protocollo relativo al raddoppio della Pistoia – Lucca hanno aderito anche ANAC e Rete ferroviaria Italiana.

Oltre al raddoppio della tratta Pistoia-Lucca, si procederà anche a quello della **ferrovia Empoli-Granaiole**, tratto attualmente a binario unico sulla linea ferroviaria Empoli – Siena - Chiusi. Il raddoppio di questo tratto ferroviario, strategico per potenziare e migliorare i collegamenti ferroviari della Valdelsa e di Siena con Firenze e l'alta velocità, è attualmente in fase di progettazione da parte di RFI. Si tratta di un'opera dal valore di 40 milioni di euro. L'intervento è inserito nell'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma di RFI 2012-2016.

Per quanto riguarda la **ferrovia Lucca-Aulla**, la linea che serve Garfagnana e Lunigiana, ad agosto 2015 è stata riaperta dopo un mese di lavori di potenziamento finalizzati a incrementare la regolarità e l'affidabilità della circolazione ferroviaria, a garantire un miglior comfort di viaggio e a migliorare l'accessibilità ad alcune stazioni della linea, per lo più consistenti in interventi sull'armamento ferroviario.

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, principalmente rappresentati dallo "scavalco" ferroviario tra le stazioni di Castello e Rifredi, dal passante sotterraneo e dalla nuova stazione A.V., consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario fino

ad un totale di ulteriori 224 treni al giorno.

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

Sono in corso i lavori relativi alla nuova stazione A.V. di Firenze Belfiore; mentre i lavori per la realizzazione del passante sotterraneo, già sospesa a seguito del sequestro da parte della Procura di Firenze della fresa e dei conci per la realizzazione delle gallerie, avvenuto all'inizio del 2013, non sono ancora ripresi. E' necessario che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si pronunci in merito alla classificazione delle terre provenienti dallo scavo delle gallerie (sottoposte ad analisi del CNR) e al nulla osta per il loro smaltimento o riutilizzo per consentire ad RFI la definizione del nuovo cronoprogramma dei lavori sull'ultimazione del sottoattraversamento ferroviario, per il quale risultano realizzate le sole opere propedeutiche allo scavo delle gallerie costituite dagli Imbocchi di Firenze Rifredi e di Firenze Campo di Marte.

Sono inoltre concluse le procedure approvative della variante nell'area di superficie adiacente alla stazione AV per l'inserimento del tracciato della linea 2 della tramvia all'interno del “Nuovo Belfiore”, necessaria per consentire al Comune di Firenze di procedere alla realizzazione della suddetta tramvia e la variante non avente rilievo localizzativo, ai sensi del D.Lgs. 163/2006 art. 169 e s.s.m.m.i.i., relativa alla diversa posizione della rampa di accesso all'area “Kiss and Ride” della Nuova Stazione A.V.

Sono infine ultimati i lavori per la messa in sicurezza idraulica del Torrente Mugnone nel tratto a valle della Nuova stazione AV, quale opera connessa da realizzare prima dell'entrata in funzione della Stazione e del By-pass idraulico, fatta eccezione per il nuovo ponte stradale di via del Barco per il quale è stata definita la variante urbanistica da parte del Comune di Firenze e, a breve, potranno essere ripresi i lavori.

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 760 milioni corrispondono alle opere già realizzate (47%).

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. L'obiettivo delle due Regioni è intercettare almeno il 10-12% dei treni dei circa 180 (90 coppie) che transitano sulla tratta per anticipare o posticipare l'interscambio con la rete AV rispetto a Firenze. Secondo un'analisi, il bacino di interesse della stazione interesserebbe circa 2 milioni e mezzo di utenti, con dimensioni analoghe a quello della stazione Mediopadana.

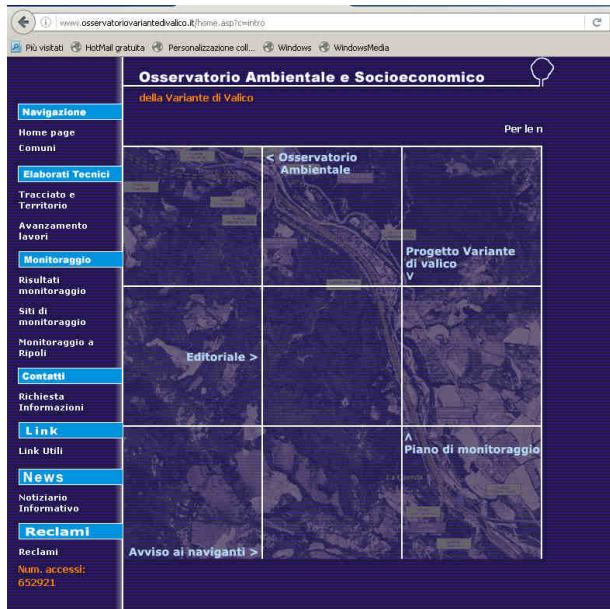
A novembre 2015 sono stati presentati i risultati del lavoro del tavolo tecnico che ha ritenuto fattibile il progetto individuando 5 localizzazioni possibili: il potenziamento di una tra le attuali stazioni di Chiusi e Arezzo, con un investimento tra 2,5 e 4 mln., o la realizzazione di una nuova stazione, con un investimento di circa 40 mln. (a sud di Arezzo, nei pressi di Rigutino, o a Creti nel comune di Cortona, o nell'area adiacente a Chiusi Scalo).

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

Ad oggi, con la partecipazione di Regione, Provincia, Enti Locali, Autostrade o R.F.I., sono attivi gli osservatori delle seguenti opere: Nodo AV di Firenze,

- Variante di Valico,
- Terza Corsia A1 Firenze Nord-Firenze Sud,
- Terza corsia A1 Barberino di Mugello-Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa Valdarno.

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

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

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

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

3.1.6 INDICATORI

- Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ, aggiornamento al 31 dicembre 2015

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

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Lotto Mugello 2 Stralcio (ex lotto 13).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M.	363.853.000,00	350.702.000,00	96,39%
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	8.470.000,00	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	22.038.999,62	97,60%
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	537.162.000,00	520.830.500,00	96,96%
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.	280.793.000,00	271.076.000,00	96,54%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3 corsia - Firenze Sud - Incisa.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	397.355.000,00	25.332.400,00	6,38%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3 corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	922.250.000,00	280.206.000,00	30,38%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 0, 2 e 3.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	126.049.000,00	126.049.000,00	100,00%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 1B, 4, 5 e 6.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	434.273.000,00	364.750.763,00	83,99%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 7 e 8.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	251.824.000,00	237.083.144,00	94,15%
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	23.317.000,00	23.317.000,00	100,00%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	24.019.935,59	24.019.935,59	100,00 %
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	21.985.732,05	21.985.732,05	100,00%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 5	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	15.053.839,37	15.053.839,37	100,00%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 11	ANAS S.p.A.	Com. Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Siena.	17.961.134,90	17.961.134,90	100,00%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Civitella Paganico.	74.370.489,72	72.166.248,19	97,04 %

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI- Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille.	34.567.490,70	32.957.722,86	95,34 %
S.G.C. Grosseto - Fano- Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto.	59.707.165,54	59.070.775,91	98,93%
S.G.C. Grosseto-Fano - Tratto GR-SI - Lotto 3	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	51.281.915,45	49.062.358,19	95,67%
S.G.C. Grosseto-Fano - Tratto S.Zeno-Arezzo	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	198.000.000,00	0,00	0,00%
S.G.C. Grosseto-Fano -Tratto GR-SI- Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	98.660.000,00	0,00	0,00%
SS. 429 - Costruzione della variante esterna all'abitato di Certaldo	ANAS S.p.A.	Com. Certaldo, Gambassi Terme e di San Gimignano.	79.468.225,51	61.605.279,06	77,52%
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	12.672.722,77	77,80%
SS.398 - Collegamento SS.1 - Porto di Piombino	ANAS S.p.A.	Com. Piombino	20.388.048,66	18.452.117,07	90,50%
SS.445 - Costruzione del ponte sul fiume Serchio in loc. "Fornaci di Barga" ed adeguamento svincolo	ANAS S.p.A.	Com. Barga e Galliciano.	7.548.985,87	7.548.985,87	100,00%
SS.67 - Variante all'abitato di Pontassieve e San Francesco - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Pelago	35.955.871,15	34.091.637,49	94,82%
S.G.C. FI-PI-LI - Collegamento stradale con l'area del cuoio (Bretella del cuoio)	Provincia PI	Provincia PI	24.883.694,77	24.798.002,97	99,66%
S.G.C. FI-PI-LI - Completamento della variante di Vicarello	ANAS S.p.A.	Com. Colle Salvetti	4.027.961,86	3.635.187,46	90,25%
S.G.C. FI-PI-LI - Lavori di adeguamento dello svincolo di Empoli Est	Provincia FI	Com. Empoli e Montelupo	7.496.340,54	7.496.340,54	100,00%
S.G.C. FI-PI-LI - Svincolo di Empoli Ovest	Provincia FI	Com. Empoli	9.879.298,35	9.879.298,35	100,00%
SR.66 - Variante di Limestre	Provincia PT	Com. San Marcello Pistoiese	1.619.330,48	1.619.330,48	100,00%
SR.69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la rotonda dello stadio al ponte sul torrente Gallianella (1 Stralcio).	Provincia FI	Com. Figline Vno	2.536.366,27	450.146,15	17,75%
SR.69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la S.P. 87 nei pressi del ponte sull'Arno e la rotonda nei pressi dello stadio.	Provincia FI	Com. Figline Vno	2.255.083,40	2.255.083,40	100,00%
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 1.	Com. Calenzano	Com. Calenzano	6.849.492,94	6.849.492,94	100,00%
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 2.	Com. Calenzano	Com. Calenzano	1.929.919,07	1.929.919,07	100,00%
Tratta A.V. Bologna - Firenze.	T.A.V. S.p.A. - R.F.I. S.p.A.	Com. Borgo San Lorenzo, Firenzuola, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto Fno e Vaglia.	3.310.760.000,00	3.302.730.000,00	99,76%
Nodo A.V. di Firenze.	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze.	1.612.061.000,00	760.427.522,65	47,17%
Potenziamento dell'Asse Pisa-Livorno. Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa, elettrificazione Pisa - Collesalveti - Vada, potenziamento impianti merci di Livorno.	R.F.I. S.p.A.	Province PI e LI	184.719.010,35	184.719.010,35	100,00%
Centro dinamica sperimentale di Osmannoro.	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze.	85.000.000,00	82.451.566,70	97,00%

- Interventi completati e in corso o con gara avviata del Programma sulla viabilità regionale, aggiornamento al 31 dicembre 2015

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

Provincia	N°INTERVENTI	
Provincia	ultimati	N. interventi in corso o con gara avviata
Arezzo	17	10
Firenze	33	8
Grosseto	7	2
Livorno	2	4
Lucca	23	3
Massa Carrara	2	1
Pisa	16	2
Pistoia	19	1
Prato	19	5
Siena	24	5
TOTALE	162	41

- N. totale di opere strategiche di viabilità regionale, n. opere con criticità, n. opere con criticità risolte, aggiornamento al 31 dicembre 2015

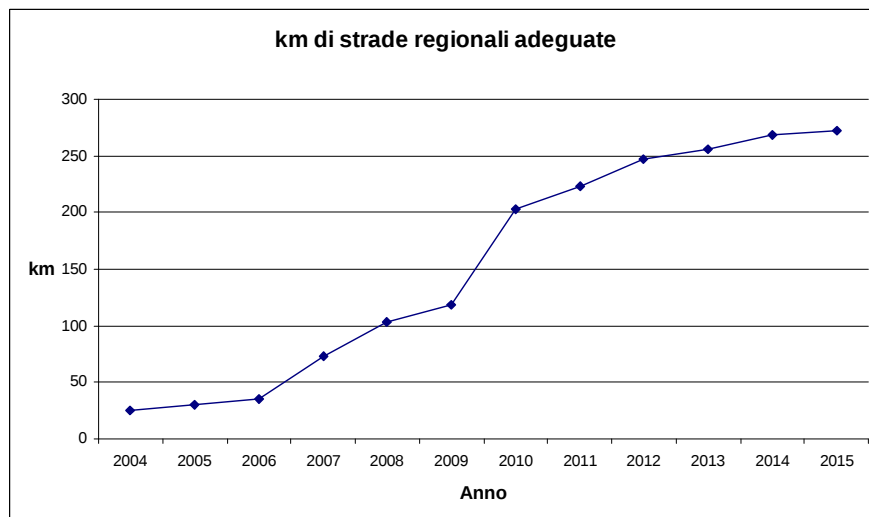
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità di interesse regionale)

Opere strategiche viabilità regionale	numero	Note
Totali	57	
Critiche	26	Criticità dovute a patto di stabilità provinciale (14); criticità di natura tecnica nella gestione del cantiere (6); ritardi nelle tempistiche dei procedimenti amministrativi (5); contenzioso in corso (1).
Critiche risolte	5	Risoluzione criticità attraverso azioni impulso

- Km di strade regionali adeguati

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

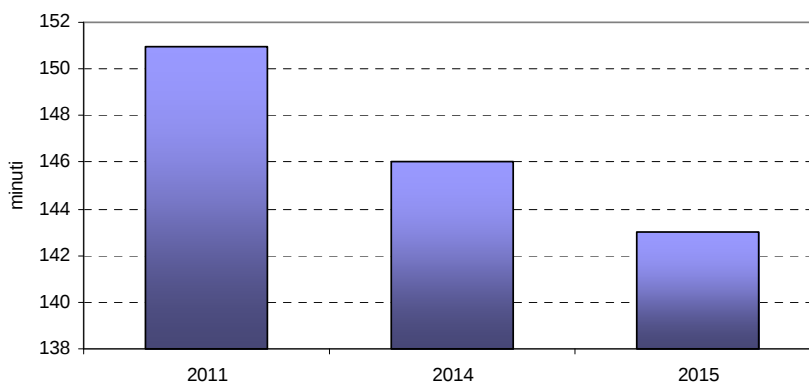
Anno	km adeguati
2004	25,21
2005	30,14
2006	35,24
2007	73,72
2008	103,15
2009	118,12
2010	202,31
2011	223,50
2012	246,77
2013	256,47
2014	268,64
2015	271,64



- Accessibilità ferroviaria (min)*

(Fonte elaborazioni IRPET su dati Osservatorio Trasporto Regione Toscana)

Anno	minuti
2011	151
2014	146
2015	143



*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 leggeri su rete autostradale nazionale

(Fonte elaborazioni Allegato Infrastrutture 2015 su dati AISCAT 2015)

Società	2014	Var % 2013	2013	2012	Var.2013-2012
Autostrade per l'Italia	34337,2	1,1	33970,3	34465,3	-1,4
SALT	1445,0	1,9	1418,4	1460,8	-3,0
SAT	215,5	2,4	210,5	200,9	4,8
Autocamionale della Cisa	596,5	2,1	584,3	602,4	-3,1

- Traffico veicoli pesanti su rete autostradale nazionale

(Fonte elaborazioni Allegato Infrastrutture 2015 su dati AISCAT 2015)

Società	2014	Var % 2013	2013	2012	Var.2013-2012
Autostrade per l'Italia	9801,1	0,6	9744,5	10004,8	-2,6
SALT	351,1	-0,8	353,8	367,3	-3,8
SAT	44,2	-0,3	44,3	43,1	2,8
Autocamionale della Cisa	182,6	1,1	180,7	191,4	-5,7

3.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 28 del 19/01/2015 - Approvazione Protocollo di Intesa tra Regione Toscana, Provincia di Massa Carrara e Comune di Fivizzano per la realizzazione della strada comunale per il collegamento fra la SR 445 "della Garfagnana" e la SP 10 "Tenerano" in Comune di Fivizzano.

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

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

DGR 225 del 09/03/2015 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 - Interventi sulle strade regionali.

DGR 244 del 16/03/2015 - Attuazione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) - Azione 1.1.3 - Interventi sulle strade regionali - SRT 74 Maremmana.

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

DGR 462 del 07/04/2015 - Approvazione schema di convenzione per la realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Pistoia-Lucca prevista dall'art. 33 della L.R. 86/2014.

DGR 734 del 14/07/2015 - Presa d'atto del Protocollo d'Intesa, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana, la Regione Lazio, la Società Autostrade per l'Italia SpA e SAT - Società Autostrade Tirrenica.

DGR 793 del 04/08/2015 - Autorizzazione utilizzo economie del finanziamento regionale per le situazioni di grave riduzione della funzionalità delle strade regionali di cui alla DGR n° 127/2014.

DGR 1003 del 26/10/2015 - Attuazione del Piano Nazionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) ; Azione 1.1.3 - interventi sulle strade regionali.

DGR 67 del 09/02/2016 - Approvazione Accordo tra Regione Toscana, Città Metrop. di Firenze, Unione Montana dei Comuni del Mugello, Comuni di Barberino di Mugello, Scarperia e S.Piero a Sieve per la progettazione preliminare della variante alla strada reg. 65 in località Cafaggiolo

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.

3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2018 (*)			Gestione fino al 29/02/2016		
	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	143.406	57.885	40%	57.885	42.914	74%
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali (**)	77.500	50.900	66%	50.900	2.400	5%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
Totale obiettivo generale 1	220.906	108.785	49%	108.785	45.314	42%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 29 febbraio 2016)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate nel 2015.

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

La qualità dell'offerta di servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro 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 -

La Toscana rappresenta la prima regione in Italia ad aver sviluppato il processo di **riforma relativa al servizio di trasporto pubblico su gomma**, avviato fin dai primi anni 2000 (con gare provinciali)



ed evolutosi con la finanziaria regionale 2011 (L.R. 65/2010), prevedendo un unico gestore (in sostituzione degli attuali 14 contratti) per il lotto unico regionale individuato quale ambito territoriale ottimale del servizio, ed un nuovo modello di governance, caratterizzato dall'esercizio associato delle funzioni fra Regione, Province e Comuni. La riforma prevede l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un contratto di servizio della durata di 11 anni; l'obiettivo è ridurre i costi di esercizio e migliorare la qualità del servizio, in conseguenza dei ridotti trasferimenti statali al settore, separando la

quota industriale dell'offerta da quella che attiene a politiche di welfare.

Con l'aggiudicazione definitiva della concessione ad Autolinee Toscane Spa, società del gruppo Ratp, 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. Dovrà quindi essere definito il passaggio dei beni essenziali, del personale e delle tecnologie dagli attuali gestori all'aggiudicatario. Sarà inoltre messa a punto la rete dei servizi, per poi procedere alla stipula del contratto.

A seguito dell'aggiudicazione definitiva, il secondo soggetto partecipante alla gara ha presentato ricorso al TAR Toscana per l'annullamento del provvedimento, con richiesta di sospensiva, non concessa dalla Camera di Consiglio del 4 maggio 2016; l'udienza di trattazione di merito del ricorso è fissata al 21 settembre 2016.

Si è trattato di una procedura particolarmente complessa, avviata con la pubblicazione nell'agosto 2012 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato Italiano dell'avviso per l'individuazione degli operatori economici interessati all'affidamento in concessione dei servizi regionali di trasporto pubblico, fino alla presentazione nel luglio 2015 delle offerte, procedura sulla cui durata ha pesato anche l'incertezza delle risorse statali (soltanto a metà 2013 è stato costituito il Fondo Nazionale dei Trasporti), il susseguirsi delle modifiche normative nel frattempo intervenute, oltre la complessità derivante dalla molteplicità dei soggetti istituzionali coinvolti e dall'intensa attività giudiziale propugnata dai concorrenti.

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

Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km: 98 mln all'interno del contratto per il lotto unico, cui si sommeranno ulteriori 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto, servizi in economia esclusi; il contratto prevede specifiche clausole per garanzie occupazionali (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 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 l'utilizzo di modalità innovative mirate alle specifiche esigenze dei territori, di competenza dei comuni.

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

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

Offerta di servizio di TPL su gomma previsto dal progetto di rete 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

Il **parco mezzi** sarà progressivamente rinnovato: nel corso degli 11 anni di contratto saranno sostituiti almeno 2100 autobus sui 2900 complessivi in servizio sul territorio regionale.



Se a questi si aggiungono i rinnovi attualmente in corso (ulteriori 400 bus, anche sulla base di un bando regionale avviato nel 2013 che ha destinato risorse per oltre 38 milioni di euro per l'acquisto di autobus urbani e extraurbani a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale, per un investimento complessivo di 65-70 milioni di euro considerando anche le risorse delle aziende di trasporto) si avrà un totale di 2500 autobus che consentirà di far scendere l'età media del parco bus toscano da 12 a 7 anni già nel primo

quinquennio. Con evidenti vantaggi per la sicurezza e l'efficienza del servizio oltre che per l'ambiente.

Per migliorare e qualificare il servizio e tutelare i livelli occupazionali, la Regione inoltre ha finanziato (con risorse pari a 550 mila euro) **interventi formativi destinati al personale delle aziende di TPL su gomma**. Sono stati finanziati 3 progetti, in corso di svolgimento, destinati all'acquisizione ed al perfezionamento di competenze professionali e di standard operativi innovativi e competitivi, per un servizio più qualificato e funzionale, maggiormente orientato ai bisogni dell'utenza nonché alle crescenti necessità aziendali di controllo, monitoraggio e manutenzione.

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

- Un 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);
- Più tecnologia a bordo, 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;
- Più puntualità, 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;
- Più affidabilità, 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 validazione del titolo di viaggio; saranno inoltre incrementati i sistemi di bigliettazione elettronica e verranno realizzate campagne mediatiche per dissuadere dall'evasione;
- Più informazioni agli utenti, 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 social network e gli sms. Sarà infine predisposta una Carta dei Servizi, come da accordo con le Associazioni dei consumatori;
- Più attenzione all'accessibilità, sia per le persone a mobilità ridotta sia per gli ipovedenti;
- Attrezzaggio bus per il trasporto di bici, per rendere raggiungibili con mezzo pubblico gli itinerari ciclabili di interesse regionale
- Servizio anche in caso di emergenza, 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 meteorologici.

3.2.2 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2

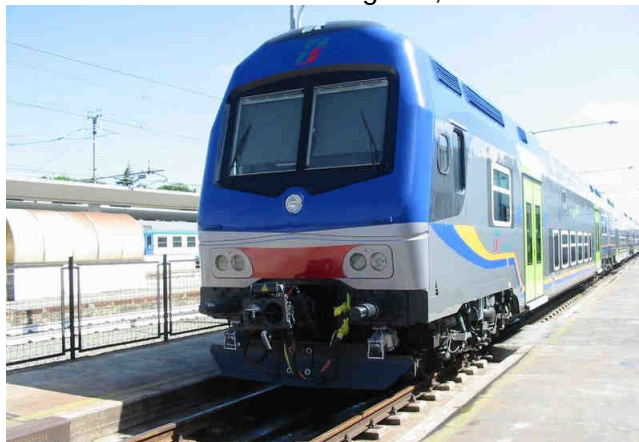
A ottobre 2014 la Regione ha sottoscritto l'**intesa preliminare al cosiddetto "contratto ponte" con Trenitalia** che rinnova il contratto di servizio fino al 2019.

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.

I contenuti del contratto sono stati condivisi con Trenitalia anche attraverso la sottoscrizione, ad aprile 2015, del cosiddetto "**Gentlemen's Agreement**" e con successive negoziazioni tra le parti, mentre a dicembre 2015 la Regione ha espresso ulteriori indirizzi a integrazione dell'Intesa di ottobre e a garanzia del miglioramento della qualità del servizio: si prevede l'incremento degli investimenti nel materiale rotabile (dai 100 mln. inizialmente previsti, di cui 80 a carico di Trenitalia e 20 mln. Regionali ai 169 mln, interamente a carico di Trenitalia); una maggior durata contrattuale (6 anni dal 1° gennaio 2015, e ulteriori 3 in ragione dei maggiori investimenti), la definizione di un corrispettivo fisso a partire dal 2017, maggiori tutele e vantaggi per i viaggiatori.

Si prevede in particolare la crescita progressiva dell'indice di puntualità, con l'obiettivo di una puntualità media non inferiore al 93% nel 2019 (al 2015, la puntualità media è risultata pari al 92,1%, in aumento rispetto all'anno precedente), obiettivo da raggiungere attraverso progressivi miglioramenti dell'infrastruttura (da perseguire nell'ambito dell'Intesa con RFI), nuovo materiale rotabile, maggiore efficienza nonché attraverso adeguamenti nella programmazione del servizio.

La Toscana ha investito molto in questi anni nel **rinnovo del parco rotabile ferroviario**: a dicembre 2014 è stata effettuata la consegna delle ultime 3 carrozze **Vivalto** a doppio piano di nuova generazione che hanno completato la fornitura di 150 carrozze programmata nel precedente contratto fra Trenitalia e Regione, un investimento di circa 150 mln.



Nel 2015 a seguito di una convenzione firmata a maggio con Trenitalia, la Regione ha destinato risorse per 48 mln per l'acquisto di 11 **treni diesel Swing** (più ulteriori 4 treni con risorse di Trenitalia) destinati a migliorare il servizio sulle tratte minori non elettrificate, la linea Lucca-Aulla e le linee senesi.

Destinati invece alle linee metropolitane elettrificate e ad alta frequentazione (ed in particolare per l'area fiorentina) 15 **nuovi treni Jazz**, entrati in servizio a partire dal marzo 2015, con un investimento di 56 mln da parte di Trenitalia.

Le risorse previste dal contratto-ponte destinate al rinnovo del materiale rotabile consentiranno il completamento della flotta Vivalto (alle circa 35 composizioni oggi circolanti con materiale Vivalto se ne aggiungeranno ulteriori 4 - 5); il completamento del parco dei treni Swing, in modo da garantire la copertura della Garfagnana e un maggiore utilizzo per l'area Senese; l'acquisto di

nuove locomotive diesel in sostituzione delle “D445” obsolete utilizzate per le linee non elettrificate a forte domanda della Valdisieve e del Senese.

Grazie al forte impegno regionale la Toscana risulta (dal rapporto Pendolaria 2015 di Legambiente) la Regione con l'età media dei treni circolanti più bassa di tutte le regioni italiane, pari a 12,5 anni, contro una media nazionale vicina ai 19 anni, con punte di 26.

Parallelamente al rinnovo del contratto ponte con Trenitalia, gestore del servizio, nell'aprile 2015 la Regione ha sottoscritto con RFI, gestore delle infrastrutture, **un'Intesa preliminare** al nuovo Accordo Quadro per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria, finalizzato al miglioramento qualitativo del servizio, anche risolvendo i conflitti fra trasporto regionale e trasporto di lunga percorrenza. L'Intesa fissa gli impegni assunti da RFI in base alle priorità e agli obiettivi stabiliti dalla Regione, parte dall'analisi delle criticità presenti e individua importanti investimenti, per migliorare sia il trasporto viaggiatori che il trasporto merci in Toscana.

A seguito dell'Intesa, nell'aprile 2016 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 dei servizi di circa il 5%, con la capacità di traffico sulla rete ferroviaria toscana che nei prossimi anni passerà 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.
- *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.
- *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.

Per promuovere l'**utilizzo integrato bici-treno** quali modalità di trasporto sostenibili, con la nuova legislatura la Regione ha promosso nell'ambito delle priorità del Programma di governo (che punta a sviluppare la mobilità ciclabile in Toscana (si veda anche il par. 3.3.6 “Mobilità ciclabile”) il progetto “In bici col treno”, concordato con Trenitalia, prevedendo da un lato un bonus per i

pendolari abbonati per l'acquisto di una bici pieghevole trasportabile in treno; dall'altro istituendo due card per gli utenti del treno che viaggiano con la bici a seguito.



Consegna del bonus bici da parte dell'Assessore Ceccarelli

Il **bonus**, fino ad un massimo di 150 euro, è destinato a pendolari abbonati al servizio che abbiano acquistato una bicicletta pieghevole (trasportabile in treno gratis, senza limitazione di orario) e che facciano domanda nell'ambito di un bando regionale pubblicato a novembre 2015 con scadenza a giugno 2016, fino all'esaurimento delle risorse disponibili (pari a 100.000 euro). A fine marzo 2016 sono pervenute complessivamente 220 domande ed è stato riconosciuto il bonus a 179 beneficiari.

La **card per cicloturisti**, che consente di viaggiare in treno con bici a seguito, emessa da Trenitalia a partire dal novembre 2015, ha validità annuale e costa 20 euro invece di 40 (per viaggiare nei week end e nei festivi) oppure 50 euro invece di 100 (se si sceglie la card valida tutti i giorni con esclusione delle fasce orarie 6-9 e 17-19). Per ottenere questa agevolazione la Regione ha stanziato 200mila euro in 3 anni, con possibilità di proroga per le annualità successive.

Per entrambe le iniziative le risorse messe a disposizione dalla Regione (per un totale di 300.000 euro) derivano dalle penali applicate a Trenitalia.

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

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

Come prima azione sperimentale, nel 2014 è stato realizzato un bando (con risorse regionali pari a 40.000 €) rivolto a Comuni, Province e associazioni, per sostenere l'organizzazione e lo svolgimento di iniziative di promozione e valorizzazione di un primo insieme di linee ferroviarie minori: la Siena-Grosseto; la Cecina-Saline di Volterra; la Porretta Terme-Pistoia; l'Arezzo-Pratovecchio-Stia; l'Arezzo-Sinalunga. 5 sono i progetti finanziati nell'ambito del bando.

Nell'ambito di un nuovo bando regionale, ulteriori 35.000 euro sono stati stanziati dalla Regione nel 2015 consentendo di finanziare ulteriori 4 progetti locali per la promozione di tali linee.

La valorizzazione delle ferrovie minori, anche dal punto di vista turistico e in maniera integrata con la mobilità ciclabile, è inoltre oggetto di un impegno del nuovo Programma di governo, che prenderà avvio nel 2016.

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 a fine 2015 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 (si veda anche il paragrafo 3.4.5 "Il sistema aeroportuale").

3.2.4 ATTIVITA' ISPETTIVA

- azioni PRIIM: 2.5.1 -

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

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

La verifica del rispetto degli standard di qualità previsti dal contratto di servizio delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale è compito del nucleo di ispettori regionali, costituito nel 1999 e potenziato nel 2015 con la previsione (mediante modifica della L.R. 42/1998 introdotta nella finanziaria regionale 2014) della possibilità per la Regione di avvalersi direttamente di personale degli Enti locali nello svolgimento delle funzioni di vigilanza. A tale proposito nel gennaio 2015 è stata firmata una convenzione tra la Regione, le Province di Arezzo, Firenze, Grosseto, Livorno, Pisa e Siena, l'Unione dei Comuni del Circondario empolesse Valdelsa ed i comuni di Chiusi e Vernio per regolare lo svolgimento delle attività di vigilanza svolte avvalendosi del personale degli Enti locali.

Con la sottoscrizione della convenzione si prevede che personale volontario delle Province e dei Comuni aderenti, appositamente formato con specifici corsi, vada ad integrare il nucleo di ispettori regionali chiamati ad effettuare controlli a bordo dei treni per verificare il rispetto degli standard previsti dal contratto di servizio con Trenitalia, garantendo controlli più frequenti ed efficaci sull'intero territorio regionale.

La convenzione prevede per le Province di Livorno e Grosseto la formazione del personale anche per le ispezioni a bordo dei traghetti, in modo da poter effettuare controlli anche sul servizio pubblico di trasporto marittimo, effettuato da Toremar sulla base del contratto di servizio con la Regione Toscana.

Per rendere più moderni ed efficienti i controlli, nel 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 degli 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 potrà monitorare il rispetto degli standard qualitativi di viaggio anche sui treni in servizio sulla linea Firenze- Foligno, linea molto utilizzata dai pendolari della Vadichiana, di Arezzo e del Valdarno ma precedentemente esclusa dai controlli in quanto di competenza dell'Umbria.

A partire da inizio 2016 inoltre, con l'entrata in vigore del nuovo contratto di servizio ponte tra Regione e Trenitalia, si prevede un aggiornamento a cadenza mensile (anziché semestrale) dei report derivanti dall'attività ispettiva, con dettaglio per singola linea, per un controllo più capillare sul territorio.

3.2.5 INDICATORI

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

Regioni italiane	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	22,9	22,2	23,6	22,99
Veneto	13,8	14,7	-	17	15,2	15,2	16,4	13,7	16,9	14,2	15,5	15,2	17,39
Emilia-Romagna	12,2	11,6	-	12,4	13,3	12,6	13	13,8	11,8	11,9	12,9	13,5	12,76
Toscana	16,9	14,3	-	15,5	16,2	16,5	16,4	14,3	18,2	16,1	17,1	15,3	16,98
Marche	14	14	-	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	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)

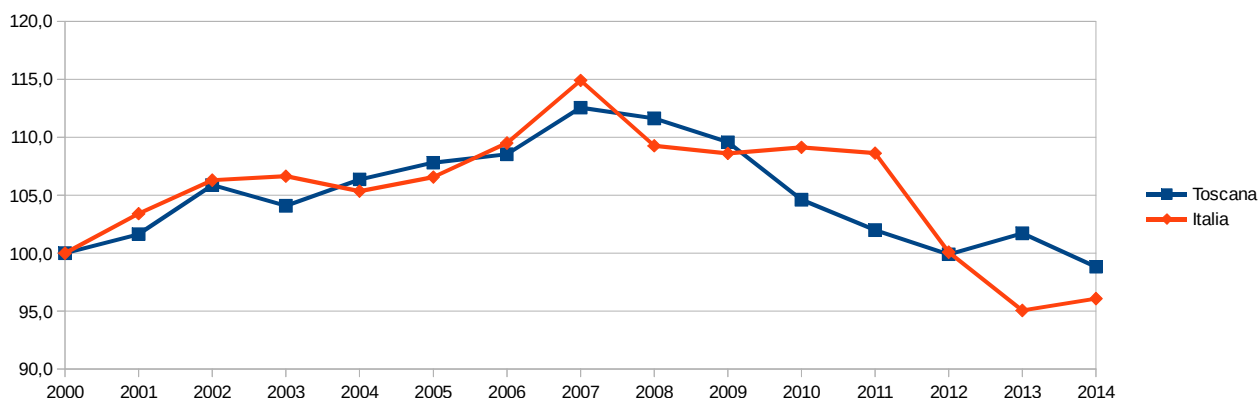
2009	2010	2011	2012	2013	2014
49,8%	48,0%	53,0%	50,0%	49,1%	50,3%

* **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)

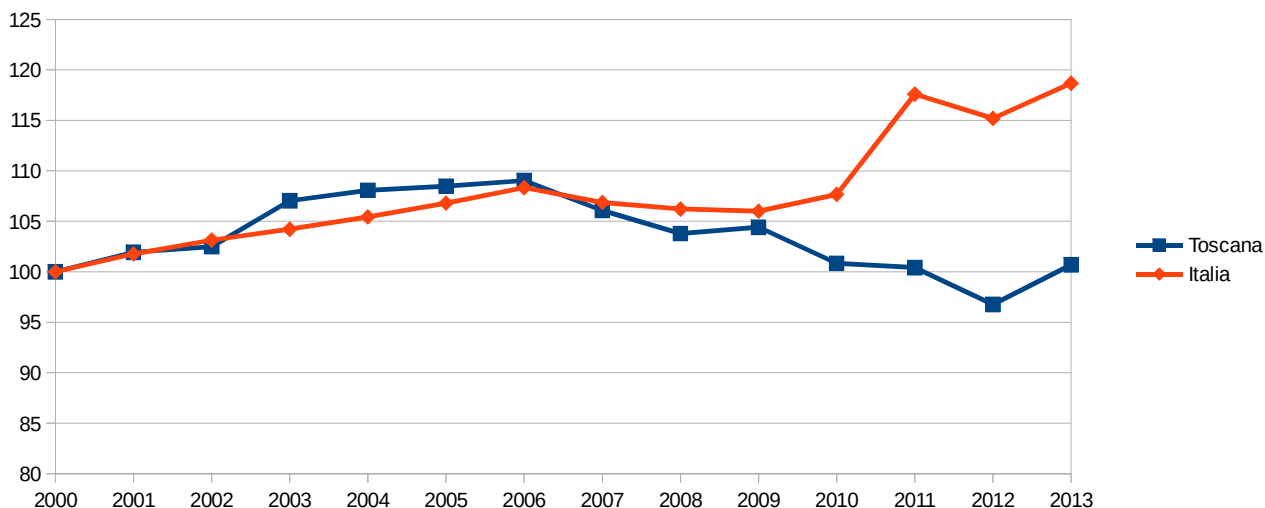
ASPETTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO	% Soddissfatti (voti 3-5)		
	2009	2012	2015
Puntualità	60,7	55,4	58,5
Coincidenze dei treni	62,9	60,1	67,9
Affollamento a bordo	57,9	66,1	80,5
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3	76,2
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4	47,2
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	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 anomalie	56,5	65,6	71,2

- Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia, 2000-2014
(Passeggeri/abitante, numeri indice, 2000=100)
(Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat - "Indicatori Ambientali Urbani")



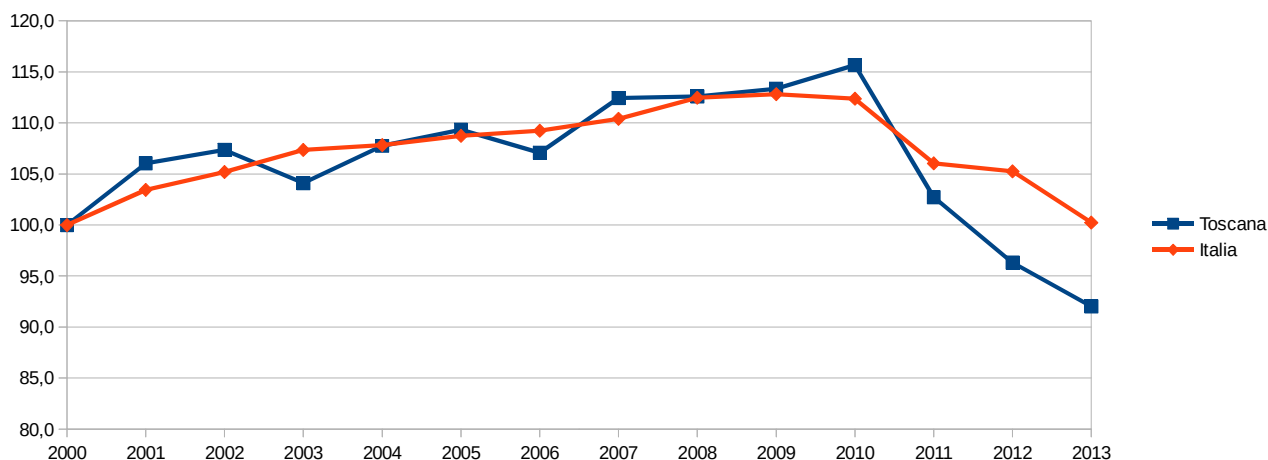
*si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT sulla mobilità urbana (<http://www.istat.it/it/archivio/162857>) presentano infatti discrepanze rispetto a quelli precedentemente pubblicati relativamente al periodo 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, 2000-2013 (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, 2000-2013 (in posti km, numeri indice, 2000=100)
(Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat)



- Km/anno TPL su gomma extraurbano e urbano*
(Fonte: Regione Toscana, Osservatorio regionale mobilità e trasporti)

	2011	2012	2013	2014	2015
Extraurbano	66,7	62,9	62,7	62,3	63,0
Urbano	47,9	46,7	45,9	45,7	46,3
Totale	114,6	109,6	108,6	108	109,3

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

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

2011	2012	2013	2014	2015
2,8	3,1	3,2	3,4	3,4

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

- Km/anno treno offerti*

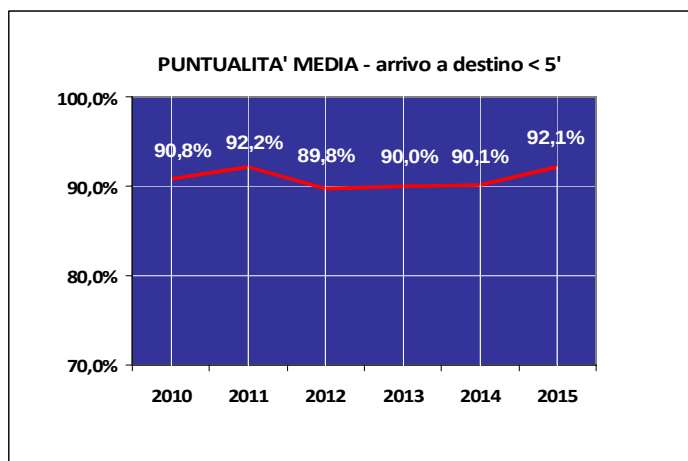
(Fonte: Regione Toscana, Osservatorio regionale mobilità e trasporti)

2011	2012	2013	2014	2015
22,9 mln	22,7 mln	22,4 mln	21,8 mln	22,1 mln

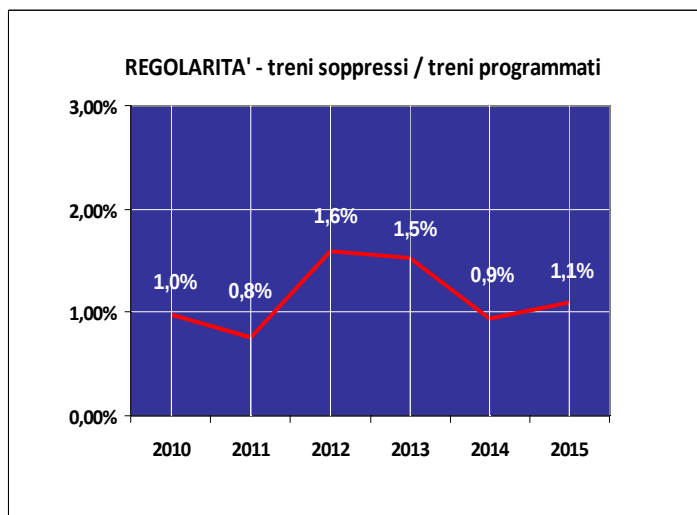
* N. complessivo di km di servizio programmato (offerta) sui treni regionali in Toscana nell'anno di riferimento

- La puntualità media regionale dei treni regionali, 2010-2015

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

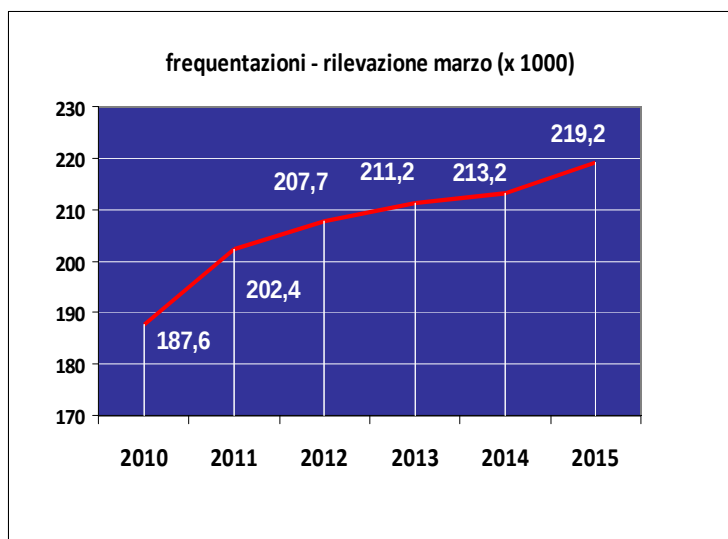
**- La regolarità media dei treni regionali (treni soppressi/treni programmati):**

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)



- Frequentazione dei treni della Toscana, 2010-2015

(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 2014**

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

Linea	Tratta	Indice affidabilità	Previsione contrattuale
A1	Livorno - Capraia	100%	95%
A2	Piombino - Portoferraio	100%	92%
A2F	Piombino - Cavo	94%	95%
A3	Piombino – Rio Marina	100%	92%
A4	Porto S. Stefano - Giglio	100%	94%
A5	Porto S. Stefano - Giannutri	100%	non presente

- 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
giorni	363	365

* 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	2013	2014	Variazione %
passeggeri	18.949	20.439	+ 7,9

3.2.6 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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

DGR 373 del 30/03/2015 - Approvazione revisione del programma dei controlli sull'utenza che usufruisce di tariffa agevolata ISEE per il TPL, alla luce delle novità introdotte dal D.M. 7/11/2014.

DGR 445 del 07/04/2015 - Approvazione schema di Intesa fra Regione Toscana e Rete Ferroviaria Italiana SpA, per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria, finalizzata al miglioramento, qualitativo e preliminare alla stipula dell'Accordo Quadro ai sensi del D.lgs 188/2009.

DGR 485 del 07/04/2015 - L.R. 67/2007 (Legge finanziaria per l'anno 2008), art. 21 - quinquies "interventi sul sistema aeroportuale". Adeguamento agli esiti della procedura di prenotifica di aiuto di Stato per il piano dettagliato degli interventi allegato allo "Studio di fattibilità del piano investimenti 2014-16" presentato da Alatoscana SpA.

DGR 516 del 07/04/2015 - Approvazione schema di convenzione fra Regione Toscana e Trenitalia SpA per l'acquisto, l'immissione in servizio e la gestione di nuovo materiale rotabile diesel di proprietà regionale.

DGR 520 del 07/04/2015 - Indirizzi per il rinnovo dei contratti di servizio con Trasporto Ferroviario Toscano SpA, per i servizi trasporto pubblico ferroviario sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, e con Rete Ferroviaria Toscana SpA, per la gestione dei beni, degli impianti, della rete e dell'infrastruttura ferroviaria, di proprietà regionale, funzionali all'esercizio dei servizi di TPL.

DGR 578 del 04/05/2015 - Trasporto Pubblico Locale. Presa d'atto dello slittamento dell'affidamento tramite gara nel periodo 2016/2026 ed effetti sui servizi area debole.

DGR 919 del 28/09/2015 - Programma di governo per la X legislatura regionale, intervento "bici col treno", azioni 1 e 2.

DGR 1037 del 03/11/2015 - Approvazione bozza 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 1051 del 09/11/2015 - Trasporto pubblico locale. assegnazione alle Province e alla città Metropolitana di Firenze delle risorse per gestioni funzioni per l'anno 2015.

DGR 1052 del 09/11/2015 - Trasporto pubblico locale. Istituzione prenotazione impegno di spesa finalizzata a far fronte agli oneri per i servizi di TPL per il collegamento di ospedali di vari Comuni nonché agli oneri per i servizi derivanti dalla realizzazione del progetto People Mover.

DGR 1106 del 23/11/2015 - Parziale rimodulazione del contratto di servizio Regione Toscana e Trenitalia SpA - Incremento titoli di viaggio

DGR 1120 del 24/11/2015 - Trasporto pubblico locale. Istituzione prenotazione impegno di spesa finalizzata a far fronte agli oneri per il sostegno del progetto presentato dalla Provincia di Arezzo per il prosieguo dei servizi di TPL sperimentali della linea VERDE e linea BLU, cosiddette CIRCOLARI DEL VALDARNO.

DGR 1121 del 24/11/2015 - Assegnazione contributo alla Provincia di Livorno per l'integrazione tariffaria e modale TPL sulla direttrice Campiglia Marittima-Piombino.

DGR 1278 del 21/12/2015 - Accesso alla tariffa agevolata per l'acquisto di abbonamenti mensili o annuali TPL (servizi ferroviari, autostradali su gomma, tariffa integrata Pegaso) : proroga della validità del tagliando ISEE/TPL 2015 dal 16 Gennaio 2016 al 31 Marzo 2016.

DGR 1299 del 29/12/2015 - Affidamento dei servizi ferroviari regionali. Ulteriori indirizzi per il rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia SpA.

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.

3.2.7 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2018 (*)			Gestione fino al 29/02/2016		
	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	2.900.849	1.994.780	69%	1.475.800	1.074.410	73%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale (**)	22	-	-	-	-	-
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	84.367	51.007	60%	49.857	32.871	66%
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	6.782	2.801	41%	2.801	2.342	84%
Totale obiettivo generale 2	2.992.020	2.048.588	68%	1.528.458	1.109.623	73%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 29 febbraio 2016)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate nel 2015.

(**) 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 tranviaria 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.

E' in corso di realizzazione il progetto del sistema tranviario fiorentino che fa parte del complesso degli interventi strategici volti al miglioramento della mobilità collettiva della Piana fiorentina, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico dell'area ed è oggetto di uno specifico progetto regionale dedicato allo sviluppo della Piana, su cui è in corso di definizione un Accordo di Programma tra Regione, Governo, Enti Locali e altri soggetti pubblici e privati interessati.

Il completamento del sistema tramviario nell'area fiorentina consiste nella realizzazione di una rete di linee tramviarie per il trasporto rapido di massa che collegherà direttamente fra loro le principali centralità urbane e i maggiori poli attrattori della città di Firenze e del vicino comune di Scandicci. Di questa rete di tramvie fanno parte la Linea tranviaria 1 "Scandicci-Careggi" e la linea tranviaria 2 "Aeroporto Amerigo Vespucci Firenze – Piazza dell'Unità d'Italia" così ripartite:

- Il primo stralcio della Linea 1 "Firenze Santa Maria Novella – Scandicci", in esercizio dal 14 febbraio 2010 si sviluppa per circa 7,7 Km e collega il comune di Scandicci con la stazione ferroviaria di Santa Maria Novella lungo la direttrice sud ovest – nord est.
- Il secondo stralcio della Linea 1 "Santa Maria Novella – Polo Ospedaliero di Careggi" (ai fini costruttivi denominata linea 3.1) si estende per circa 4 km e costituisce la prosecuzione della linea attualmente in esercizio fino al polo ospedaliero di Careggi.
- La Linea 2, "Aeroporto Amerigo Vespucci – Piazza dell'Unità d'Italia", si estende per circa 5,5 km (circa 0,3 km condivisi con Linea 1) e permette la connessione dell'aeroporto con la stazione ferroviaria e il centro cittadino.

Il progetto è finanziato anche con risorse del Programma Operativo POR CREO FESR 2007-2013; in particolare è previsto un contributo POR (quota UE + quota Stato + quota Regione) complessivo di oltre 50 ml di euro. A livello fisico la realizzazione dell'opera è in linea con i tempi previsti dal Programma Operativo e la messa in esercizio è prevista entro il 31 marzo 2019.

Per garantire la realizzabilità dell'intera opera ad aprile 2014 la Regione Toscana ed i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli, hanno firmato un accordo di programma che conferma quanto concordato con l'Unione Europea nell'estate 2013 e le relative risorse, prevedendo una tempistica della rendicontazione di spesa e di realizzazione fisica dell'opera, nonché un monitoraggio costante dello stato di avanzamento, nell'ambito di una Cabina di Regia tra Regione Toscana e Comune di Firenze.

Il progetto contenuto all'interno della notifica approvata dalla Commissione Europea nel 2010 nell'ambito del POR CREO 2007-2013 ha subito negli anni importanti varianti fra cui quella di maggior rilievo è consistita nello stralcio del tratto di attraversamento del centro storico (piazza Unità, Duomo, piazza San Marco, piazza Libertà) e nel contestuale inserimento della così detta "variante alternativa al centro storico" (via Valfonda, viale Strozzi, viale Spartaco Lavagnini, piazza Libertà, piazza San Marco).

Tali modifiche hanno reso necessaria nel 2015 la presentazione alla Commissione Europea di una nuova notifica con il progetto aggiornato, attualmente al vaglio della Commissione per una sua formale approvazione.

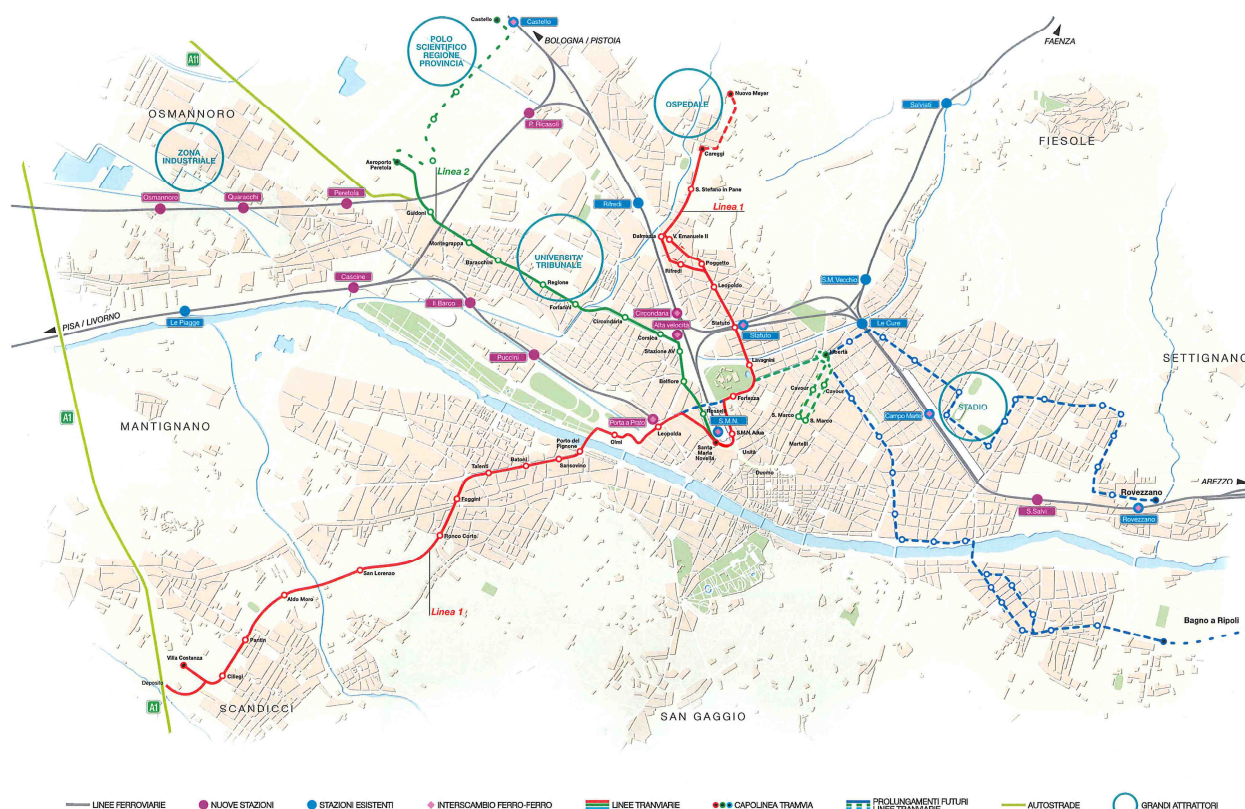
Una volta che le tre linee saranno in funzione, si stimano 39,4 milioni di passeggeri annui, e 14,5 i milioni di passeggeri che rinuncerebbero all'uso dell'auto; un intervento che potrà ridurre il traffico privato di almeno 5 milioni di auto all'anno, con un abbattimento della produzione di CO2 di oltre 13mila tonnellate e con importanti ricadute anche in termini di economia e occupazione.

Al fine di una maggiore efficacia del sistema è prevista **l'estensione della rete tramviaria** in modo da consentire il collegamento della città di Firenze con le principali centralità insediative e i maggiori poli attrattori presenti nell'area metropolitana.

A tal fine il 1° giugno 2016 la Regione, la Città metropolitana e i comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Bagno a Ripoli e Scandicci hanno sottoscritto un apposito accordo per l'Estensione del Sistema Tramviario che prevede prioritariamente la realizzazione delle tratte tramviarie "Leopolda – Le Piagge" (circa 5,8 km) e "Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino" (circa 6 km). La Regione Toscana mette a disposizione 2,4 milioni di euro per la progettazione preliminare della tratta Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino e per la tratta Le Piagge – Campi Bisenzio. Sono inoltre previste le progettazioni preliminari dell'estensione verso Bagno a Ripoli e della prosecuzione della linea 1 da villa Costanza a Torre Rossa alla quale provvede direttamente il comune di Scandicci.

Il costo complessivo previsto per le estensioni è di circa 327 mln; il cronoprogramma di realizzazione degli interventi prevede la messa in esercizio delle nuove linee entro il 2022.

Mappa del sistema tramviario fiorentino e relative estensioni



Il progetto di estensione del sistema tramviario è stato inserito dalla Regione all'interno del nuovo ciclo di programmazione europea (POR CREO FESR 2014-2020, in corso di approvazione da parte della Commissione Europea) con un contributo previsto di 80 mln che si aggiunge al finanziamento statale di 100 ml previsto dal "Decreto Sblocca Italia". Ulteriori risorse dovranno essere reperite per garantire la completa copertura finanziaria dell'opera.

L'estensione della tramvia nell'area metropolitana migliorerà l'accessibilità e darà un contributo importante in termini di riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti: si stima⁴ che l'estensione verso Sesto Fiorentino possa avere circa 10 milioni di passeggeri l'anno, riducendo le emissioni di CO₂ di circa 7,85 tonnellate all'anno; sulla tratta Le Piagge- Leopolda si stimano invece 5 milioni di passeggeri l'anno, con una riduzione di CO₂ pari a quasi 4 tonnellate all'anno, e con riduzioni importanti anche per i principali inquinanti atmosferici (NO_x e PM₁₀).

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

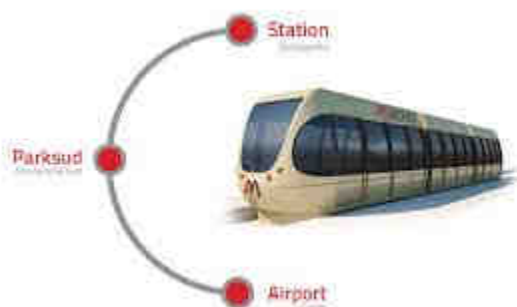
(Fonte: Documento preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS della proposta di modifica del POR FESR 2014-20)

Linea	Utenti anno	Viaggio medio risparmiato [km]	PM ₁₀ evitata [ton/anno]	NO _x evitata [ton/anno]	CO ₂ evitata [ton/anno]
Sesto Fiorentino-Aeroporto	10.000.000	11	1	8,5	7,85
Le Piagge - Leopolda	5.000.000	11	0,5	4,25	3,925

⁴ 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.

3.3.2 PEOPLE MOVER

- azioni PRIIM: 3.1.1-



Il People Mover, la navetta elettrica veloce ad alta frequenza che collegherà l'aeroporto di Pisa alla stazione ferroviaria di Pisa Centrale, è un'opera strategica che contribuisce a orientare la mobilità urbana verso una maggiore sostenibilità, oltre a sostenere lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano. La sua realizzazione va nella direzione di un sistema di mobilità sostenibile, più confortevole ed integrata ed anche a ridotte emissioni. Grazie a questa nuova infrastruttura ed ai parcheggi scambiatori ad essa collegati verrà realizzato un vero sistema intermodale con facili scambi tra aereo, Mover, treno e bus. Anche i

collegamenti tra i due aeroporti di Pisa e Firenze saranno velocizzati e resi più semplici.

Il People Mover avrà 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.



Gli interventi riguardano la sostituzione del collegamento ferroviario esistente con il nuovo sistema People Mover, la realizzazione di due parcheggi scambiatori con la relativa viabilità di connessione al sedime aeroportuale nonché l'adeguamento dello svincolo in uscita della SGC FI-PI-LI.

L'opera, prevista nell'ambito della programmazione comunitaria POR CReO FESR 2007-2013, prevede un costo complessivo di investimento pari a 69 milioni di €, in parte finanziato tramite fondi europei e statali e in parte tramite Project financing; il concessionario (PISAMOVER) è stato individuato tramite gara pubblica nel 2012 e si è assunto l'onere di realizzare e gestire l'opera per oltre 30 anni.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo (nel maggio 2014), sono attualmente in corso i lavori; la conclusione dell'intervento è prevista per settembre 2016, la sua messa in esercizio per il successivo mese di dicembre. La realizzazione dell'opera è oggetto di un monitoraggio puntuale con l'obiettivo di rintracciare eventuali inefficienze in fase di realizzazione dell'intervento e rendicontazione della spesa.

Ad agosto 2015 la Giunta ha destinato le risorse disponibili derivanti dalla minor rendicontazione del People Mover per il cofinanziamento degli 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.

A settembre 2015 la Giunta ha approvato la disciplina degli obblighi connessi alla realizzazione dell'intervento.

3.3.3 MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA E INTERMODALITÀ

-azioni PRIIM: 3.1.3-

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

La nuova programmazione comunitaria 2014-2020 del POR CreO FESR, approvata nel corso del 2015 dalla CE ed attualmente in fase di revisione, 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 in aree a disagio socio-economico oggetto della strategia integrata di sostenibilità urbana promossa e sostenuta dall'Unione Europea. 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 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).

Si ricordano inoltre 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 2004 ad oggi **oltre trecento interventi sulle strade** della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali. Nella tabella

sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi, con i relativi finanziamenti assegnati, suddivisi per Provincia e l'entità delle risorse attivate comprensive dei contributi degli Enti locali.

Investimenti complessivi in Sicurezza Stradale						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	numero interventi con finanziamenti assegnati	Costo totale dei progetti FINANZIATI	Quota parte a carico dell'Ente locale	Finanziamento (ASSEGNATO)
Provincia di Arezzo	AR	60	38	16.429.579,30	9.855.169,95	6.574.409,35
Provincia di Firenze	FI	148	87	27.778.573,21	15.367.367,28	12.411.205,93
Provincia di Grosseto	GR	57	39	10.844.050,26	6.591.067,50	4.252.982,76
Provincia di Livorno	LI	42	20	8.754.918,67	5.892.006,81	2.862.911,86
Provincia di Lucca	LU	50	33	13.822.438,62	7.944.629,50	5.877.809,12
Provincia di Massa Carrara	MS	27	6	3.484.056,45	2.065.866,45	1.418.190,00
Provincia di Pisa	PI	43	20	6.457.593,84	3.960.470,09	2.497.123,75
Provincia di Pistoia	PT	40	16	6.030.052,30	3.657.519,72	2.372.532,58
Provincia di Prato	PO	32	17	8.577.984,50	4.997.135,33	3.580.849,17
Provincia di Siena	SI	125	66	21.700.893,66	14.097.110,59	7.603.783,07
Totali		624	342	123.880.140,81	74.428.343,22	49.451.797,59

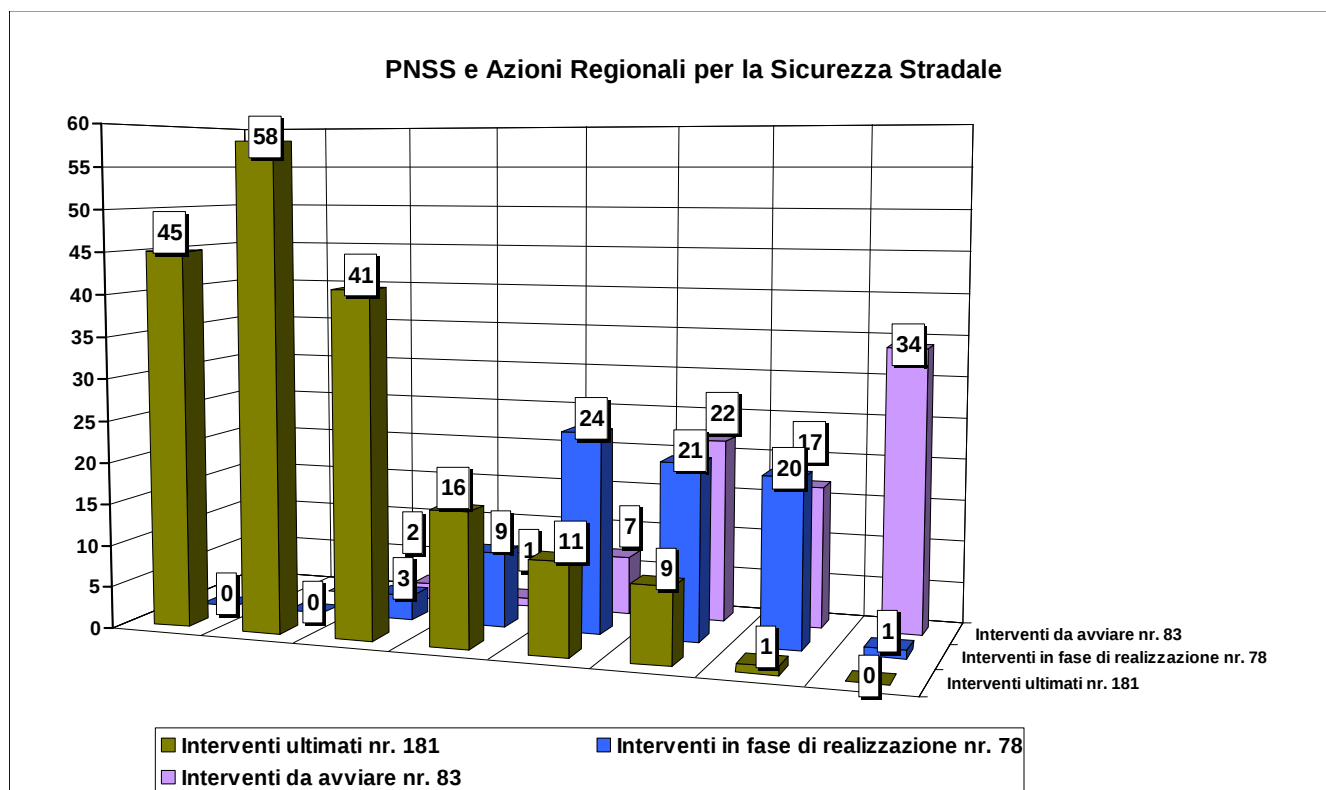
Nello schema sottostante sono riportate le iniziative attivate e le relative linee di finanziamento nazionali e regionali.



Con le risorse stanziare nel 2014 per il bando regionale di attuazione della DGR n. 563/2014, per un investimento complessivo di 5 milioni di euro rivolto agli Enti Locali proprietari e gestori di strade per interventi di messa in sicurezza di tratti stradali pericolosi, sono state ammesse a finanziamento 41 proposte progettuali. Il bando prevedeva che l'assegnazione delle risorse fosse condizionata alla presentazione di una attestazione di cantierabilità dell'opera da parte del RUP. I progetti

dichiarati cantierabili, secondo i termini e le modalità previste dal bando, per i quali si è proceduto nel novembre 2015 ad assegnare le risorse sono stati 35 rispetto ai 41 potenziali (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.

Lo stato di attuazione a dicembre 2015 degli interventi attivati dalla Regione per ciascun bando, illustrato nella figura seguente, evidenzia come risultano ultimati 181 interventi, in fase di realizzazione 78 interventi, da avviare 83 di cui 34 relativi all'ultimo bando regionale.



In aggiunta al bando, nel febbraio 2015 la Regione ha destinato ulteriori risorse, pari a 1,9 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", e 400.000 euro in provincia di Arezzo e Comune di Badia Tedalda per un intervento su un tratto della SR n 258 "Marecchiese".

Nel marzo 2015 è stato destinato 1 mln. per interventi di messa in sicurezza della SR 74 in Provincia di Grosseto, danneggiata a seguito dei particolari eventi piovosi che si sono verificati nell'autunno 2014 e che hanno interessato in particolare il territorio del Comune di Manciano.

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 si è tenuta la riunione di insediamento dei nuovi componenti dell'Osservatorio, che hanno provveduto all'adozione del nuovo Programma di attività per il 2016. Nell'ambito dell'Osservatorio è stata condivisa l'opportunità di promuovere giornate informative sulla Legge n. 41/2016 che introduce il reato di omicidio stradale.

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; alla fine di ottobre 2015 la Giunta ha approvato la prosecuzione del progetto per il 2015 e per il primo semestre 2016 e nel novembre 2015 è stata sottoscritta la convenzione da Regione, Città Metropolitana di Firenze, 9 Province e ANCI Toscana.

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

La Regione promuove, 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 l.r. 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.

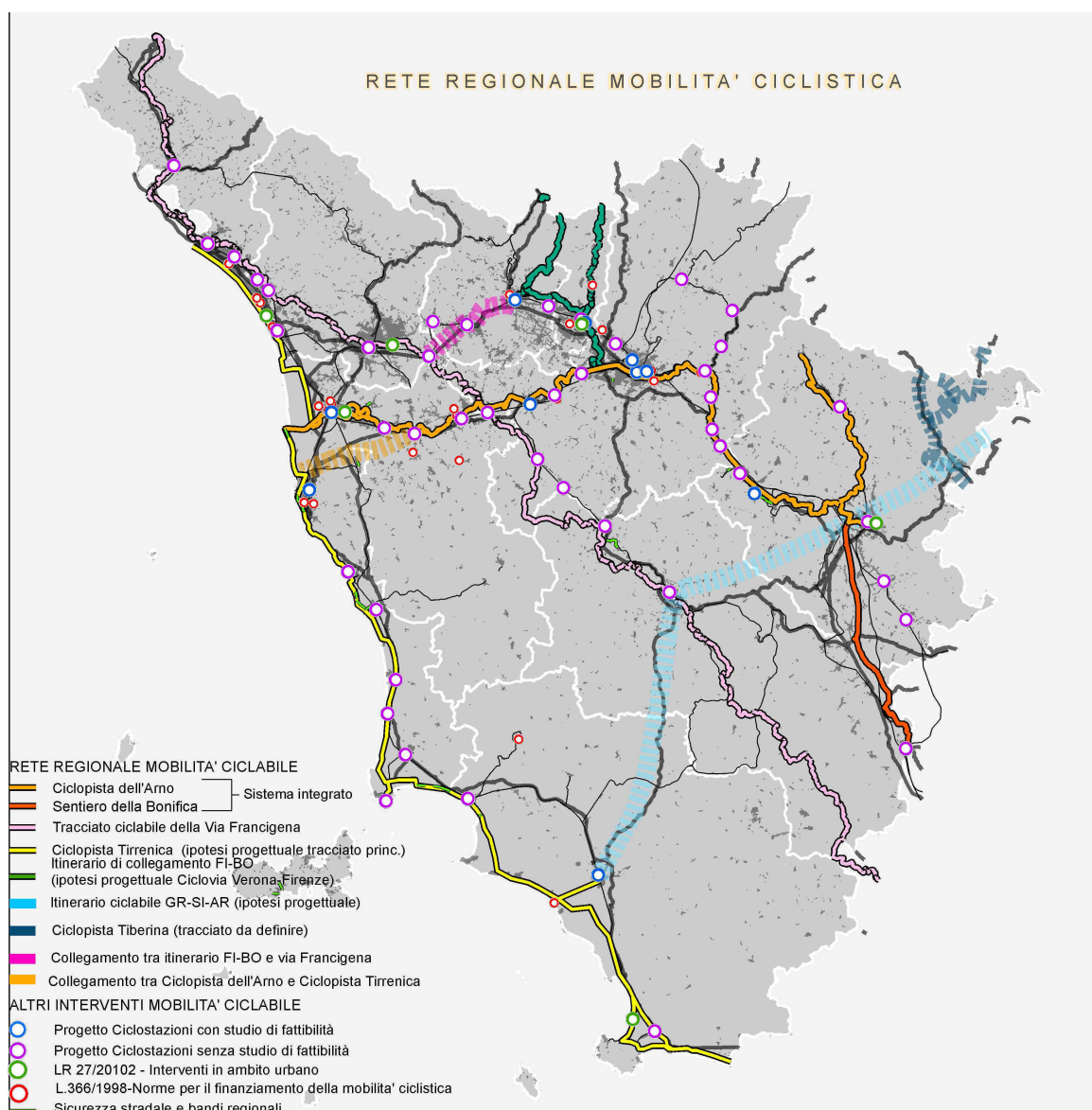
Con l'avvio della nuova legislatura è proseguito e si è rafforzato l'impegno regionale alla realizzazione della rete ciclabile, con l'obiettivo di triplicare entro il 2020 i km di piste ciclabili presenti sul territorio.

Lo sviluppo delle azioni avviate nell'ambito del PRIIM per la realizzazione delle piste ciclabili è infatti tra le priorità previste dal Programma di Governo della nuova legislatura regionale (Iniziativa "Muoversi con dolcezza"), insieme ad interventi volti a promuovere la mobilità ciclabile ed escursionistica in integrazione con il trasporto ferroviario (con la previsione di bonus per acquisto bici pieghevoli per i pendolari, di una card per i turisti che viaggiano in treno con bici a seguito, nonché di un progetto di valorizzazione delle linee ferroviarie di interesse turistico da attrezzare ai fine dell'utilizzo integrato con la bicicletta - Iniziativa "In bici col treno"- su cui si veda anche il par. 3.3.2 "Servizi ferroviari"). E' previsto in particolare un raccordo tra politiche della mobilità e politiche

del turismo, anche attraverso la previsione di una cabina di regia regionale chiamata a coordinare le attività legate alla mappatura, alla realizzazione, alla gestione e al mantenimento degli itinerari ciclabili ed escursionistici toscani.

La Regione Toscana ha impegnato ad oggi oltre 10 milioni di euro, di cui 2 mln destinati a interventi in ambito urbano, mentre 8,3 mln per l'itinerario regionale Percorso ciclabile dell'Arno - Sentiero della bonifica. Ulteriori risorse pari a 8 mln di euro sono previste nell'ambito della nuova programmazione europea (POR CreO FESR 2014-2020, in corso di approvazione da parte della Commissione Europea).

Per quanto riguarda gli **interventi in ambito urbano** (finalizzati all'incremento e alla messa in rete dei percorsi ciclabili, alla loro messa in sicurezza, alla realizzazione di aree di sosta dedicate e di interventi di vivibilità e qualità urbana funzionali alla ciclopeditonalità), nell'ambito di un bando regionale sono stati ammessi a finanziamento (per un importo di 2 mln di euro) sei progetti, per i quali si prevede la progettazione e l'avvio dei lavori entro luglio 2016.



Per quanto riguarda 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. Entro il 2016, si prevede la progettazione esecutiva da parte degli Enti locali dell'intero percorso (diviso in 10 gruppi di interventi) e l'appalto e inizio lavori per la realizzazione di sei interventi prioritari e particolarmente strategici.

Una volta concluso, il percorso ciclabile sarà lungo oltre 400 km; attualmente il 30% del percorso è già realizzato.

Per quanto riguarda gli interventi finalizzati alla realizzazione della **Ciclopista tirrenica**, in attuazione della LR 86/2014 (finanziaria 2015), nel maggio 2015 è stato stipulato un Accordo di Programma tra la Regione Toscana, il Comune di Grosseto e l'Ente Parco regionale della Maremma per la realizzazione dell'intervento di attraversamento ciclabile, pedonale ed equestre sul Fiume Ombrone in località La Barca nel Comune di Grosseto, funzionale al completamento dell'itinerario ciclabile tirrenico e al collegamento ciclopedonale ed equestre tra il Parco della Maremma e la viabilità locale. Ad agosto sono state impegnate le risorse disponibili, 500 mila euro (per un costo di 1,8 mln.); è prevista un'attività di monitoraggio, da parte della Regione Toscana, finalizzata alla verifica del rispetto dei tempi fissati dal cronoprogramma, con particolare riferimento alla stipula del contratto entro giugno 2016 da parte del Comune di Grosseto per la realizzazione dell'opera.

Inoltre, nell'ambito di un progetto transfrontaliero, sono stati effettuati incontri con le Regioni interessate per costituire un partenariato; è emersa così una proposta di progetto strategico sul Programma Operativo Italia - Francia Marittimo per la realizzazione di un itinerario culturale e naturalistico tra Toscana, Liguria, PACA (dipartimenti francesi delle Alpi-Marittime e del Var), Corsica e Sardegna (comprendente il percorso della Ciclopista Tirrenica). A seguito della pubblicazione del bando, nel febbraio 2016 è stato presentato il progetto, attualmente in fase di valutazione (Progetto INTENSE, si veda anche il par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione").

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 ml di euro complessivi) per il triennio 2016-2018 per interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica ed in particolare per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi tra cui ricade la "Ciclovia del Sole" da Verona a Firenze.

A tal proposito è in corso di definizione 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 ha come finalità quella di individuare le azioni necessarie alla definizione delle condizioni e delle modalità di erogazione del finanziamento per la progettazione e realizzazione della Ciclovia Verona-Firenze. A livello tecnico, allo stato attuale è stato costituito un Gruppo di Lavoro interregionale a cui ha partecipato la Regione Toscana con l'obiettivo di redigere uno studio di prefattibilità preliminare alla firma del suddetto protocollo, contenente l'individuazione e la descrizione del tracciato, e i relativi costi.



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 il completamento dei percorsi ciclabili fino a Roma a marzo 2015 la Giunta ha approvato il protocollo d'Intesa tra le Regioni Toscana, Umbria e Lazio e la relativa cartografia per lo sviluppo di itinerari ciclabili con l'obiettivo di costruire una rete interregionale per il cicloturismo (individuazione e messa in esercizio degli itinerari nazionali "Ciclopista del Sole" tra Firenze e Roma e "Ciclovia

Romea” lungo il tratto toscano–umbro–laziale del fiume Tevere).

In merito alle attività di impulso della mobilità ciclistica attraverso percorsi di promozione, formazione e comunicazione, nell'ottobre 2015 la Regione ha approvato 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 al loro sviluppo a tutta la Rete regionale di mobilità ciclabile, così come individuata dal PRIIM.

Tali indirizzi affrontano aspetti quali la scelta dei materiali, di una segnaletica unica e compatibile con il codice della strada, la definizione di standard di sicurezza per i percorsi ciclabili in promiscuo con i veicoli, oltre agli aspetti riguardanti idraulica, rapporti con Sovrintendenze e paesaggistica.

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.

Sono state inoltre redatte, con il coinvolgimento degli Enti Locali, le **linee guida** contenenti le modalità operative **per la redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica**, che saranno approvate entro dicembre 2016; 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.

A maggio 2015 la Regione Toscana, l'Unione dei Comuni Montani del Casentino, i Comuni territorialmente coinvolti e il Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna, hanno firmato il protocollo di intesa (di durata triennale) per l'individuazione di linee strategiche per la realizzazione di progetti di mobilità e turismo sostenibile.

A settembre 2015 si è svolta la manifestazione "Pedalata del Tirreno e dell'Arno", festa del cicloturismo, nell'ambito della settimana europea della mobilità sostenibile, organizzata da Regione Toscana, ANCI, FIAB, UISP e il quotidiano Il Tirreno, con la collaborazione di Trenitalia.

La Pedalata del Tirreno e dell'Arno è stato anche il primo test del **servizio integrato di mobilità sostenibile treno+bici**, argomento di cui si dà conto nel par. 3.2.2 “Servizi ferroviari”. Dopo la manifestazione si sono svolti tre seminari sul cicloturismo e la mobilità sostenibile.

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

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

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Notifica Tramvia 2015 in corso di approvazione da parte della CE)

	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.

**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.

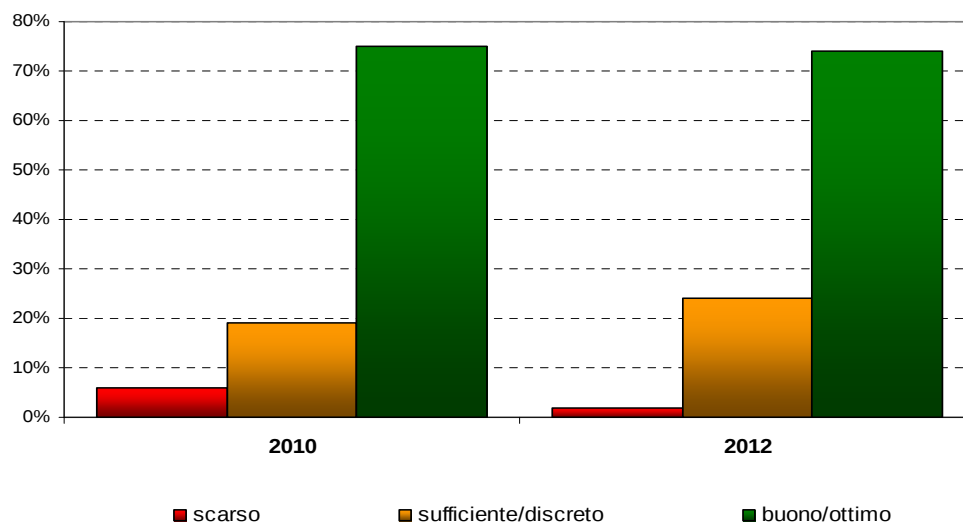
- km di rete tramviaria realizzata

(Fonte Regione Toscana, Settore Mobilità)

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

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

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



* Il giudizio è espresso su scala 10 dove:

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

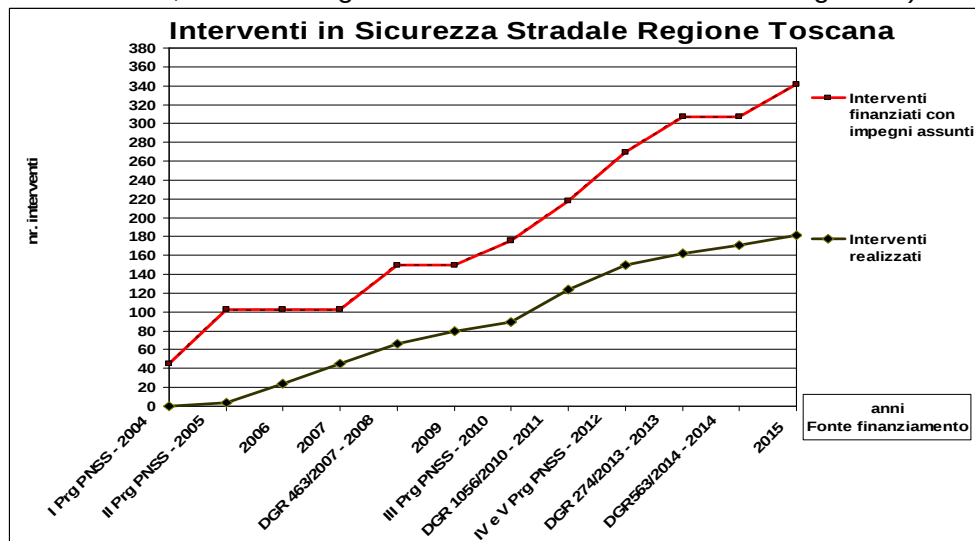
- n. morti, feriti e incidenti stradali

(Fonte Regione Toscana, SIRSS)

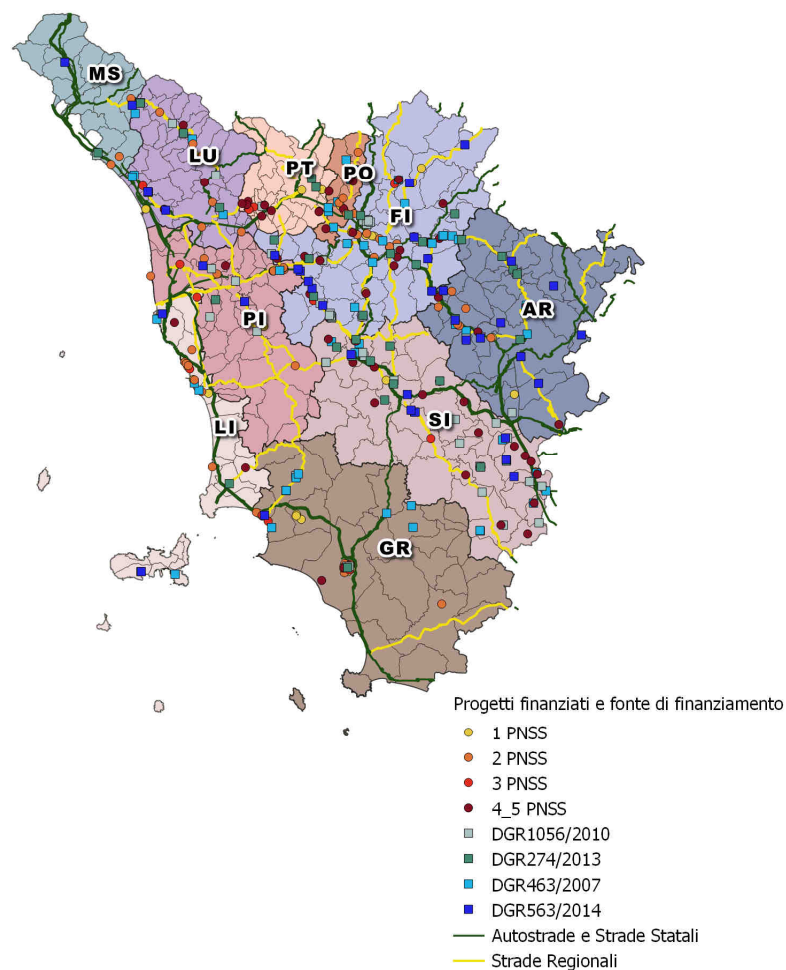
anno	incidenti stradali	morti	feriti
2010	18.865	306	25.284
2011	18.672	265	24.876
2012	17.077	253	23.034
2013	16.231	224	21.663
2014	16.654	250	22.051

- n. di interventi di sicurezza stradale cofinanziati e realizzati

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



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 2015

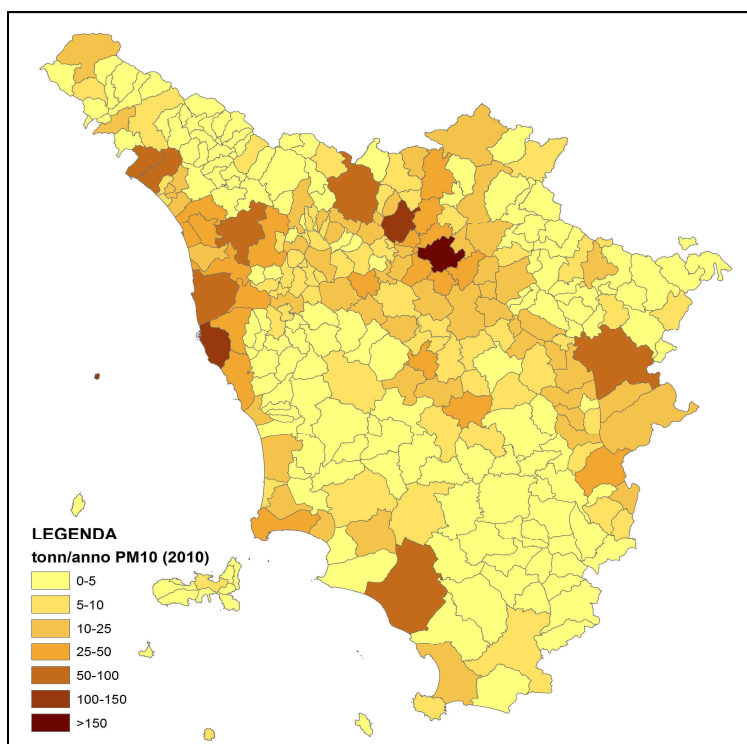
- densità piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia (km per 100 km² di superficie comunale)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

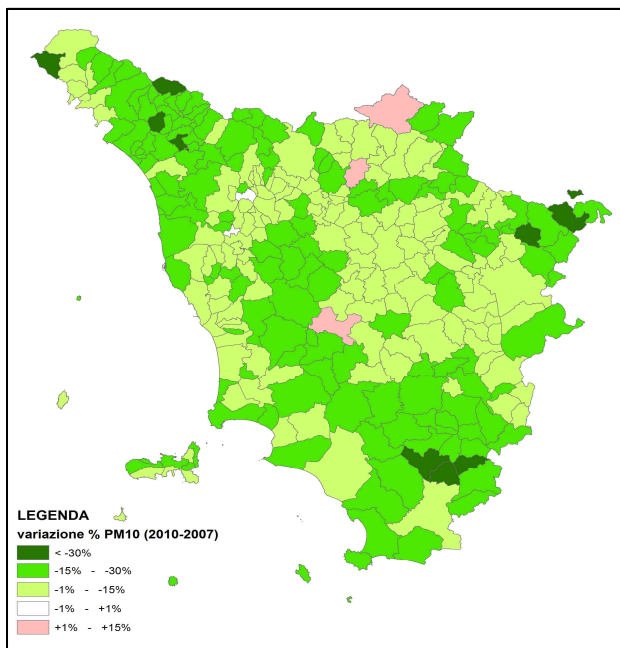
Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Massa	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8
Lucca	17,0	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87,0
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2
Arezzo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

- Emissioni di Pm10 da attività di trasporto per comune (tonn) anno 2010

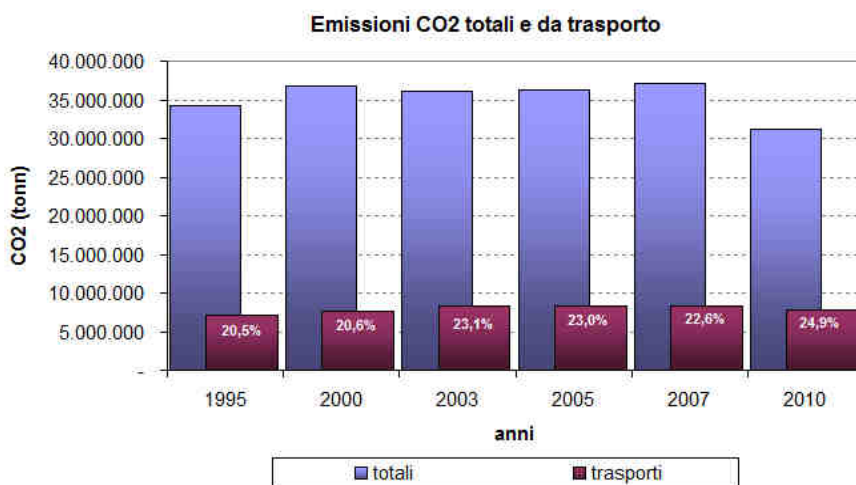
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



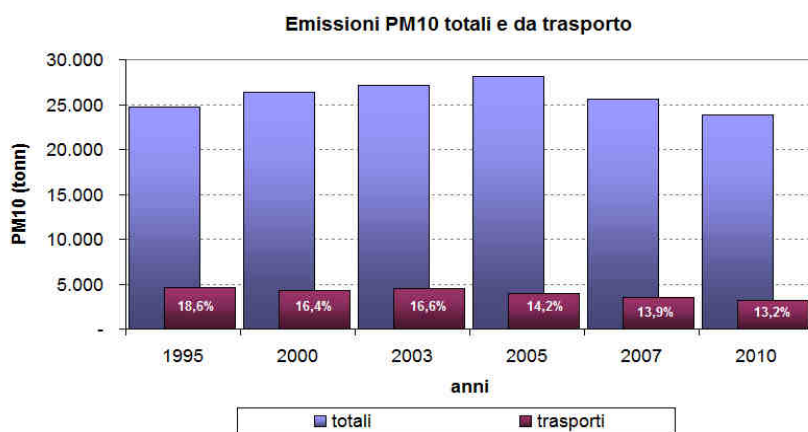
- Variazione emissioni di Pm10 da attività di trasporto per comune (tonn) anni 2010-2007
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



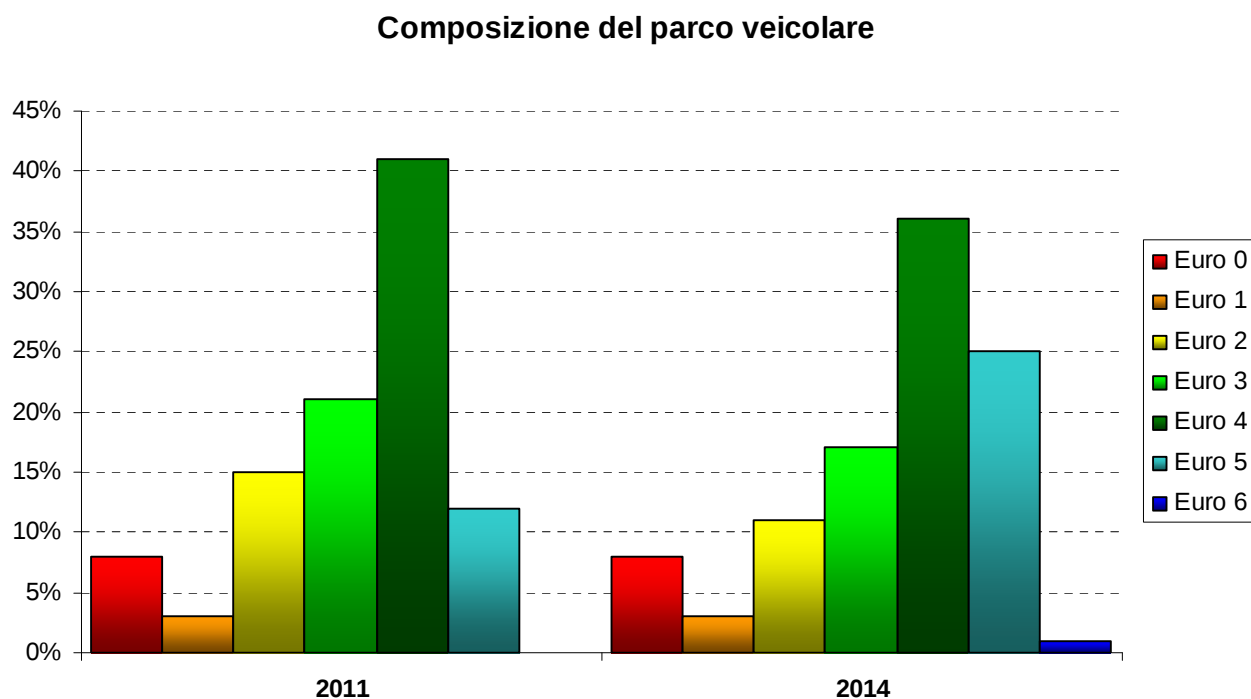
- Emissioni di CO2 totali e da trasporto (tonn)
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Emissioni di PM10 totali e da trasporto (tonn)
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Composizione del parco veicolare per standard emissivo (incidenza %), confronto 2011-2014 (Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)



3.3.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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

DGR 299 del 23/03/2015 - Protocollo d'intesa per lo sviluppo degli itinerari ciclabili in Toscana Umbria e Lazio finalizzato alla costruzione di una rete interregionale per il cicloturismo.

DGR 415 del 07/04/2015 - Protocollo di intesa tra Regione Toscana, Provincia di Siena e Comuni di Siena, Asciano, San Giovanni d'Asso, Montalcino, Trequanda, Castiglione d'Orcia, Civitella Paganico, San Quirico d'Orcia, Abbadia S.Salvatore, Buonconvento, Cinigiano, Chiusi e Castel del Piano per la definizione di un accordo con RFI relativo al progetto "treno-ciclovía Asciano-Monte Antico".

DGR 442 del 07/04/2015 - Accordo di Programma per la realizzazione dell'attraversamento ciclabile, pedonale ed equestre sul fiume Ombrone in località La Barca nel Comune di Grosseto.

DGR 526 del 07/04/2015 - Approvazione Protocollo di Intesa per la realizzazione delle opere di sistemazione e ammodernamento della S.P. 64 "Cipressino" e 160 "Amiatina".

DGR 794 del 04/08/2015 - Ricognizione per l'individuazione di interventi riconducibili alla programmazione unitaria 2007-2013 e rendicontabili sul POR CReO 2007-2013-Attività 4.1, linea d'intervento 4.1.c) interventi di accessibilità ai nodi di scambio intermodale. Indirizzi di attuazione.

DGR 851 del 08/09/2015 - Linea di intervento 4.1.c) Rafforzamento dell'accessibilità ai nodi di interscambio modale con i collegamenti ferroviari principali e secondari e con il sistema portuale, interportuale e aeroportuale del POR CReO FESR 2007/2013, interventi di accessibilità ai nodi di scambio intermodale. Disciplina obblighi a carico del soggetto beneficiario.

Decisione 20 del 06/10/2015 - Mobilità turistica sostenibile: individuazione azioni prioritarie volte all'integrazione tra politiche di sviluppo della mobilità ciclabile e politiche di promozione turistica.

DGR 938 del 06/10/2015 - Approvazione degli "Indirizzi tecnici per la progettazione, realizzazione e gestione del sistema integrato dei percorsi ciclabili dell'Arno e del Sentiero della Bonifica".

DGR 1002 del 26/10/2015 - Sistema Integrato Regionale per la sicurezza stradale - Progetto SIRSS - Approvazione prosecuzione progetto per l'anno 2015 e il 1° semestre 2016.

DGR 1222 del 15/12/2015 - Protocollo d'intesa tra Regione Toscana e la Provincia di Grosseto, i Comuni di Follonica, Scarlino, Grosseto, Magliano in Toscana, Monte Argentario, Capalbìo, Castiglione della Pescaia, Orbetello, Ente Parco Regione Maremma, per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto di pertinenza della ciclopista tirrenica dei comuni della Provincia di Grosseto.

DGR 1277 del 21/12/2015 - Progetto Preliminare Tramvia di Firenze, linea 4 Leopolda-Piagge. Parere per la partecipazione alla Conferenza dei Servizi, convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 165 del D.lgs 163/2006, al fine dell'approvazione del progetto da parte del CIPE.

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.

3.3.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2018 (*)			Gestione fino al 29/02/2016		
	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	14.554	6.085	42%	6.085	2.967	49%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	7.740	4.779	62%	4.779	300	6%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	11.240	6.771	60%	6.771	333	5%
Totale Obiettivo generale 3	33.534	17.635	53%	17.635	3.600	20%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 29 febbraio 2016)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate nel 2015.

3.4. OBIETTIVO GENERALE 4

INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA TOSCANA

Obiettivo generale 4: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

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

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

In particolare le politiche del PRIIM volte a potenziare 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 di uno specifico progetto

regionale del PRS per la nuova legislatura dedicato alla costa, finalizzato a rilanciare le aree di crisi complessa di Piombino, Livorno e Massa Carrara, attraverso un insieme di interventi, infrastrutturali e non solo.

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.

Al fine di collegare il Porto di Livorno direttamente con la linea ferroviaria Tirrenica, dotandolo di adeguate infrastrutture ferroviarie fin dall'interno della Darsena Toscana, sono stati avviati i lavori dei **raccordi ferroviari del Porto di Livorno**, oggetto di costante monitoraggio da parte della Regione. Si tratta di un'opera dal costo complessivo di 40 milioni di cui 33 milioni di euro di fondi regionali e comunitari. Gli interventi consistono nella realizzazione del collegamento diretto della Darsena Toscana con la Direttrice Tirrenica lato nord, della nuova stazione sulla Darsena Toscana e dell'ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena. Le suddette opere favoriranno il riequilibrio modale fra la gomma ed il ferro per quanto concerne la movimentazione delle merci in arrivo e partenza dal Porto, riducendo i tempi di movimentazione, con conseguente acquisizione di maggiore competitività da parte del trasporto ferroviario.

Nel dicembre 2015 si è conclusa una prima fase funzionale dell'intervento, costituita dal nuovo collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena, che, prevedendo lo sdoppiamento dei binari di collegamento fra il fascio merci di Livorno Calambrone e il Porto Nuovo o la Darsena Toscana, consente l'utilizzazione di un binario specializzato, senza conflitti con altri movimenti di manovra, per le due diverse destinazioni (Porto Nuovo/Darsena Toscana), determinando un significativo aumento della capacità operativa fra gli stessi impianti.

La conclusione dell'intero intervento è prevista per metà del 2016, con attivazione dell'esercizio ferroviario nell'autunno 2016.

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. A tal fine nel dicembre 2013 la Regione ha siglato un accordo con la Provincia di Livorno, i Comuni di Collesalveti 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.

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

Nel 2015, nell'ambito del progetto Raccordo, è stato predisposto dall'Autorità Portuale di Livorno il progetto preliminare dell'opera, comprendente sia il recupero del ponte ferro-tramviario esistente in disuso che scavalca la linea tirrenica, facente parte del compendio immobiliare ex Consorzio Ferro tramviario Pisa-Livorno, sia la realizzazione di un raccordo ferroviario ex novo.

Con l'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, Collesalveti, 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") sono state destinate per la realizzazione dell'opera di scavalco ferroviario risorse per complessivi 14,25 mln di euro, di cui 9,25 a carico della Regione, 2,5 a carico di RFI e 2,5 a carico dello Stato.

Per la progettazione definitiva la Regione ha destinato nel 2015, a seguito di procedura di gara, risorse per circa 200.000 euro; la progettazione definitiva è in fase di redazione finale. 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. E' in corso il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per il nuovo tracciato, mentre sarà necessario, alla conclusione del progetto definitivo e alla luce dei costi aggiornati, 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 ed all'avvio della successiva fase di progettazione esecutiva e realizzazione. Ad oggi il completamento dell'opera è previsto da RFI entro il 2018.



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-Collesalveti-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 i quali sarà necessario completare la progettazione preliminare e avviare le procedure di screening ambientale.

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 riqualificazione 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 l'avvio della nuova legislatura, lo sviluppo dei 3 porti nazionali rientra inoltre in una più ampia strategia di rilancio della costa oggetto di uno specifico progetto regionale orientato alla riconversione e riqualificazione industriale delle aree di crisi complessa di Piombino, Livorno e Massa Carrara che mette in campo una pluralità di interventi a supporto della ripresa.

A cominciare dagli interventi infrastrutturali per il potenziamento del **Porto di Livorno**, per il quale nel marzo 2015 è stato approvato dal Consiglio Regionale il nuovo Piano Regolatore Portuale, che si pone l'obiettivo di superare le criticità attuali che limitano l'efficienza del porto commerciale, attraverso il complessivo riassetto funzionale del sistema portuale e il potenziamento infrastrutturale del porto operativo, attrezzandolo e rendendolo competitivo per le sfide future.

Tra gli interventi previsti dal nuovo PRP, un'opera di rilevanza strategica per Livorno e per l'intera Toscana è rappresentata dalla 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 verrà reso più moderno, funzionale e competitivo, inserendolo a pieno all'interno del sistema di scambi del Mediterraneo.

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

Per la realizzazione dell'opera la Regione ha previsto con la legge finanziaria del 2015 un finanziamento straordinario per un importo massimo di 12,5 mln l'anno per venti anni (dal 2016 al 2035) 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) è in corso di predisposizione 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 250 mln) e alle risorse (per 50 mln) stanziati a livello nazionale, per un costo complessivo di circa 866 mln di euro, in parte da reperire tramite finanza privata. A gennaio 2016 è stato pubblicato da parte dell'Autorità Portuale il bando di gara europeo per l'individuazione del finanziatore; dovrà quindi essere redatta la progettazione preliminare, a seguito della quale sarà sviluppata la progettazione definitiva ed esecutiva di tutta l'opera, entro il primo trimestre del 2017 è previsto l'inizio dei lavori.

L'intervento rientra all'interno del Piano di rilancio della competitività dell'area costiera livornese, per il quale 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, Collesalveti, Rosignano Marittimo), Autorità Portuale di Livorno e Rete Ferroviaria Italiana, concordando interventi e relativi impegni finanziari.

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.

L'intervento della Darsena Europa risulta in sinergia con gli altri interventi infrastrutturali programmati per l'area di Livorno (tra i quali i raccordi ferroviari sulla Darsena Toscana in corso di avanzata realizzazione e gli ulteriori raccordi ferroviari programmati tra porto di Livorno l'interporto di Guasticce ed il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, precedentemente descritti al par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali"),

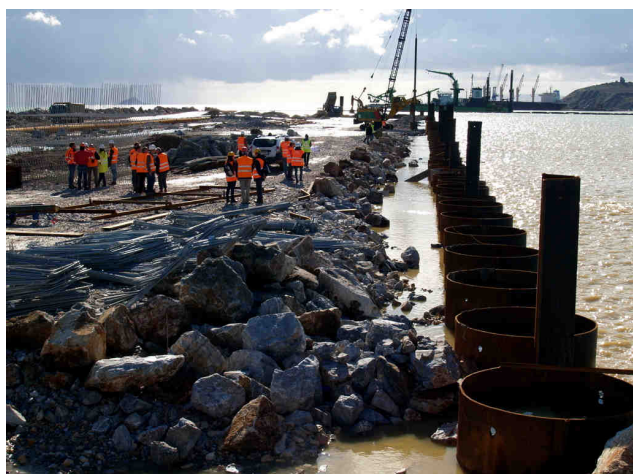


Terminal Darsena Toscana

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 2,8 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. Gli interventi sono oggetto di un Accordo di Programma Quadro che la Regione ha sottoscritto nel 2013 con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune e la Provincia che prevede risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi, in corso di avanzata realizzazione, oggetto di un progetto di adeguamento tecnico-funzionale, consistono in particolare nell'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. Tali opere consentiranno di rilanciare il porto e riqualificare l'area di Piombino e il polo siderurgico nel suo complesso.

Con la finanziaria regionale 2016, la Regione ha rafforzato il sostegno agli investimenti a favore di Piombino per dare continuità al percorso di attuazione delle opere previste dal nuovo PRP, attraverso un contributo straordinario destinato all'Autorità Portuale (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 (a seguito del quale nel 2015 la Regione ha rilasciato una garanzia fideiussoria per 65 mln di euro che ha consentito all'Autorità Portuale la contrazione di un finanziamento di 50 mln per gli interventi).



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) - strada statale 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.

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 bretelle Gagno-Montegemoli; il completamento degli interventi di realizzazione del Piano regolatore portuale di Piombino.

I porti di Livorno e Piombino, a seguito dell'approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e del relativo decreto che innova la governance del sistema della portualità nazionale (Riforma Del Rio), costituiranno il **Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, che comprende anche gli scali marittimi di Portoferraio, Rio Marina e Capraia.

Per quanto riguarda il **Porto di Marina di Carrara**, è stata elaborata la proposta di nuovo Piano Regolatore Portuale che prevede l'ampliamento e la riqualificazione del porto commerciale e la realizzazione del nuovo approdo turistico. Il Porto 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.

La proposta di nuovo PRP di Marina di Carrara persegue gli obiettivi condivisi attraverso la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 10 luglio 2008, consistenti nel potenziamento del porto commerciale e nella realizzazione del nuovo approdo turistico alla foce del Lavello.

Nel luglio 2015 è stata sottoscritta da Regione, Provincia, Comune e Autorità portuale di Marina di Carrara l'intesa preliminare che porta all'accordo di pianificazione e quindi all'adeguamento del porto. Il nuovo Piano Regolatore Portuale, che ha come obiettivo lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico marittimo per accrescere la competitività di tutto il sistema portuale toscano, segue tre linee di intervento:

- l'ampliamento del porto commerciale, con l'adeguata strutturazione delle aree da adibire all'accosto delle navi cargo e delle navi ro-ro;
 - la realizzazione di un nuovo terminal crocieristico;
 - la realizzazione di un attrezzato e moderno approdo turistico,
- prevedendo inoltre l'adeguamento infrastrutturale ferroviario e della viabilità.

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, dovrà essere avviata sulla base dei finanziamenti disponibili la fase di attuazione del **progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara "Interfaccia porto-città"** promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli enti territoriali e con la popolazione. I lavori, articolati in quattro lotti funzionali, hanno un costo complessivo di € 35.4 milioni.

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 al PRP vigente, su cui è in corso la procedura di VIA di competenza nazionale.

Con la Riforma Del Rio il porto di Marina di Carrara farà parte, insieme al porto di La Spezia, del **Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**.

E' in fase di approvazione l'adeguamento tecnico-funzionale del porto di Rio Marina, che svolge funzioni commerciali di collegamento passeggeri.

Gli interventi previsti, di competenza dell'Autorità Portuale nazionale di Piombino e dell'Elba, 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.

3.4.3 PORTI REGIONALI E AUTORITA' PORTUALE REGIONALE

- azioni PRIIM: 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 -

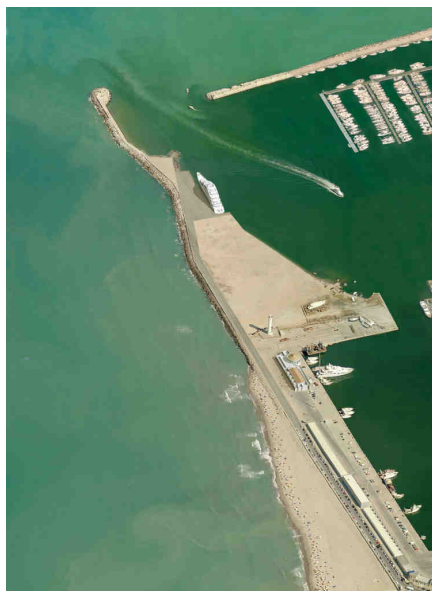
Il PRIIM sostiene il sistema dei porti regionali, affinché assuma, attraverso lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone.

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

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 L.R.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 2015 la Regione ha assegnato le risorse per l'anno 2015 all'Autorità portuale regionale: 3,6 mln. per le spese di investimento, 477 mila euro per la copertura delle spese correnti delle aree portuali e 900 mila euro per interventi di manutenzione ordinaria. Successivamente è stato approvato il Piano di attività 2015.

A inizio 2016 sono state destinate dalla Regione all'Autorità, per il periodo 2016-2018, risorse per quasi 4 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 (di queste 2,6 mln per la banchina commerciale di Viareggio) cui si aggiungono 1,1 mln di risorse correnti 2016 a garanzia della funzionalità dei porti. Nel marzo 2016 a seguito degli indirizzi regionali di ottobre 2015, è stato approvato il Piano di attività 2016.



Fotoinserimento banchina commerciale

Per il **porto di Viareggio** nel 2015 è stata ultimata una prima fase di lavori di dragaggio dell'avamposto 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 2,4 milioni di euro (fondi regionali). Nel corso del 2015 è stata completata la progettazione definitiva della banchina commerciale, per un importo complessivo di 2,6 milioni di euro (fondi FAS); nei primi mesi del 2016 è stata affidata la progettazione esecutiva a seguito della quale si procederà ai lavori.

Infine è stata completata nel marzo 2015 la progettazione preliminare del sistema continuo di dragaggio, per un importo previsto di 4,8 mln,

Per il **porto di Marina di Campo** 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 a fine anno; è in corso la verifica di assoggettabilità a VIA e successivamente sarà avviata la progettazione definitiva del 1° lotto.

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

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.

Allo scopo di migliorare la sicurezza dell'ormeggio in banchina, il Provveditorato alle Opere Pubbliche Toscana-Umbria ha promosso l'adeguamento tecnico funzionale del molo sottoflutto, in conformità con il vigente PRP, per il quale è stata conclusa la progettazione esecutiva. Entro il 2016 sarà avviata dal Provveditorato stesso la procedura di appalto per la realizzazione delle opere.

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

Per assicurare lo sviluppo delle infrastrutture portuali dei 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale è in corso l'aggiornamento dei **Piani Regolatori Portuali** di Viareggio, Marina di Campo ed Isola del Giglio, sulla base di Protocolli di Intesa sottoscritti tra Regione, Autorità Portuali ed Enti Locali mentre il nuovo PRP di Porto Santo Stefano era stato approvato in Consiglio Regionale nel novembre 2014.

In particolare, a fine 2015, a conclusione della fase di ascolto preliminare all'elaborazione del Piano e degli studi economici e ambientali, è stato avviato il procedimento per la variante al PRP di Viareggio, mentre per il nuovo PRP di Giglio Porto si è conclusa nel giugno 2015 la fase di ascolto, in base alla quale sarà avviato entro il 2016 il relativo procedimento del Piano.

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

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

In particolare nel 2014 sono stati finanziati interventi urgenti di manutenzione, riparazione e messa in sicurezza delle infrastrutture portuali di Antignano e Quercianella (comune di Livorno) e di Cala Maestra nell'Isola di Montecristo (comune di Portoferraio).

Le opere dei due piccoli scali marittimi livornesi sono in fase di ultimazione.

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 sviluppare l'intermodalità e decongestionare il traffico stradale. Si tratta del Canale di Navicelli (16 km che collegano Pisa a Livorno) e del Canale di Burlamacca (7,5 km dal Lago di Massaciuccoli al Porto di Viareggio), oltre al tratto dell'Arno dalla città di Pisa alla foce, per una lunghezza di 11 km. A seguito della realizzazione dei lavori di apertura dell'incile, di cui si prevede la conclusione entro 2 anni, il tratto navigabile dell'Arno sarà collegato con il canale di Navicelli. E' inoltre in fase di appalto il progetto della foce armata per rendere navigabile il tratto terminale del Canale Scolmatore d'Arno garantendone una piena funzionalità idraulica.

Proseguono i lavori per il consolidamento e mantenimento delle vie navigabili: per quanto riguarda gli interventi sul **Canale di Navicelli** è concluso il lotto 6, sono in fase di attuazione i lotti 4, 5, 8 e 9, che verranno avviati nel 2016, e potranno avviarsi ulteriori interventi compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili. Per quanto riguarda invece il **Canale di Burlamacca**, sono in via di completamento gli interventi di messa in sicurezza idraulica del canale ed interventi urgenti di manutenzione straordinaria delle porte vinciane, di cui si prevede la conclusione entro il 2016.

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



Fotoinserimento foce armata

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

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

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).

Un risultato particolarmente importante raggiunto nel 2015 è rappresentato dalla conclusione del processo di **integrazione gestionale dei due principali scali, gli aeroporti regionali di Pisa e Firenze**, che ha determinato la nascita di Toscana Aeroporti a seguito della fusione per incorporazione di ADF in SAT. Si tratta di un obiettivo di legislatura fortemente voluto dalla Regione e perseguito attraverso le attività legate alla partecipazione alle società di gestione, con cui si garantisce alla Toscana 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). Lo sviluppo degli aeroporti, coerente con quanto previsto dall'Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze (DCR 61 del 16 luglio 2014), dovrà avvenire compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali, con particolare riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico.

Il **Masterplan 2014-2019 dell'Aeroporto di Firenze** 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.

Per affiancare all'intervento di riqualificazione aeroportuale una serie di impegni per la realizzazione di interventi infrastrutturali e compensativi prioritari, necessari per ridurre le pressioni ambientali nell'area della Piana, sarà definito con i vari soggetti interessati uno specifico Accordo di Programma. L'accordo prevede interventi per il miglioramento della mobilità collettiva, anche finalizzati a ridurre l'inquinamento atmosferico (estensione del sistema tramviario nell'area metropolitana e completamento degli interventi in corso; potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Pistoia, Prato e Firenze; potenziamento e velocizzazione dei collegamenti tra gli aeroporti di Pisa e Firenze; potenziamento dei collegamenti stradali della Piana; terze corsie A1 e A11); opere e interventi per la realizzazione del Parco agricolo della Piana (tra cui interventi di sviluppo della mobilità ciclabile, valorizzazione dell'area archeologica di Gonfienti), interventi per il mantenimento dell'attività agricola ed il miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica dell'area, oltre ad interventi a sostegno della ricerca e dello sviluppo tecnologico.

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. L'intervento è attualmente sospeso per le necessarie procedure di bonifica del sito a seguito di ritrovamento di materiali estranei nell'area di scavo.

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 prevista entro il 2016 del People Mover (si veda in proposito il par. 3.3.2 "People Mover") l'aeroporto sarà 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. 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. E' 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.

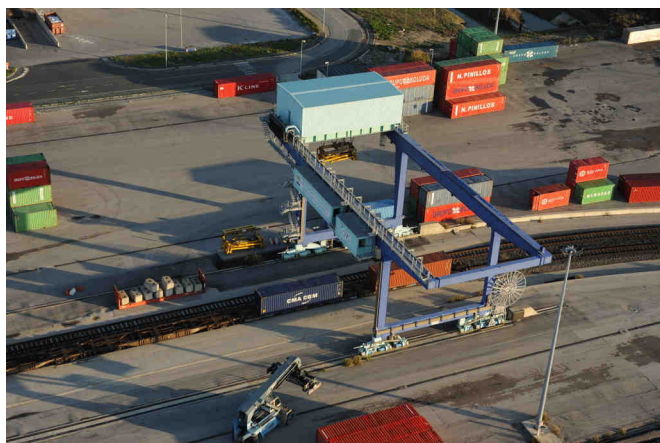
A garanzia della sicurezza e operatività dell'aeroporto di Marina di Campo a fine 2015 la Regione ha destinato un contributo annuale di 570.000 euro a favore di Alatoscana, società che gestisce l'aeroporto dell'Isola d'Elba. Il contributo consente sia i normali traffici aeroportuali, sia l'operatività dei voli di continuità territoriale sulle rotte Elba-Pisa, Elba-Firenze ed Elba-Milano Linate, attive dall'ottobre 2014 (si veda anche il paragrafo 3.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei").

3.4.6 INTERPORTI

- azioni PRIIM: 4.6.1 -

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

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



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

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 (L.R. 82/2015) 3 mln di euro, previa stipula, 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, finalizzato a valorizzare il sito.

3.4.7 INDICATORI

- Merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità

(Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Regioni italiane	Anno										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lombardia	1,84	1,61	1,35	1,42	1,44	1,40	1,61	1,68	nd	nd	1,04
Veneto	1,35	1,21	0,97	1,08	1,11	1,04	1,20	1,32	nd	nd	0,68
Emilia-Romagna	2,39	2,50	2,11	2,20	2,18	2,17	2,19	1,89	nd	nd	1,19
Toscana	2,20	1,94	1,74	1,92	1,64	1,56	1,54	1,56	nd	nd	0,91
Marche	1,76	1,84	1,36	1,25	1,36	1,19	1,22	1,37	nd	nd	0,59
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)

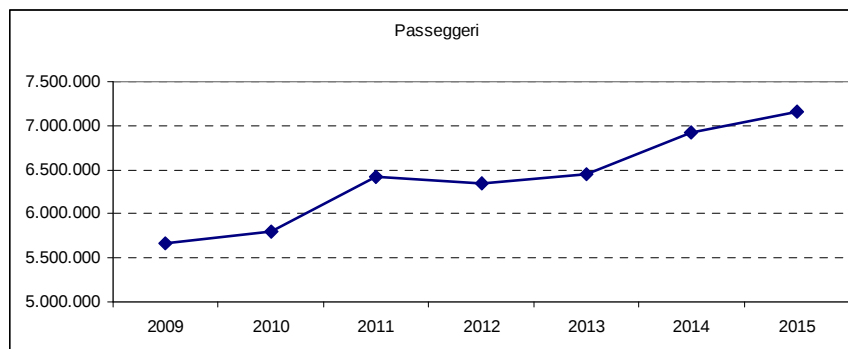
Regioni italiane	Anno										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lombardia	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Veneto	2,10	2,09	1,84	2,12	1,90	2,09	2,49	3,03	nd	nd	2,55
Emilia-Romagna	1,37	1,61	1,62	1,60	1,68	1,90	1,87	1,65	nd	nd	1,47
Toscana	6,32	5,95	6,11	6,01	4,96	6,23	5,93	7,93	nd	nd	6,17
Marche	2,67	2,21	2,04	2,47	2,11	2,45	2,47	4,17	nd	nd	4,32
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. E' 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.

- Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) sui servizi aerei commerciali

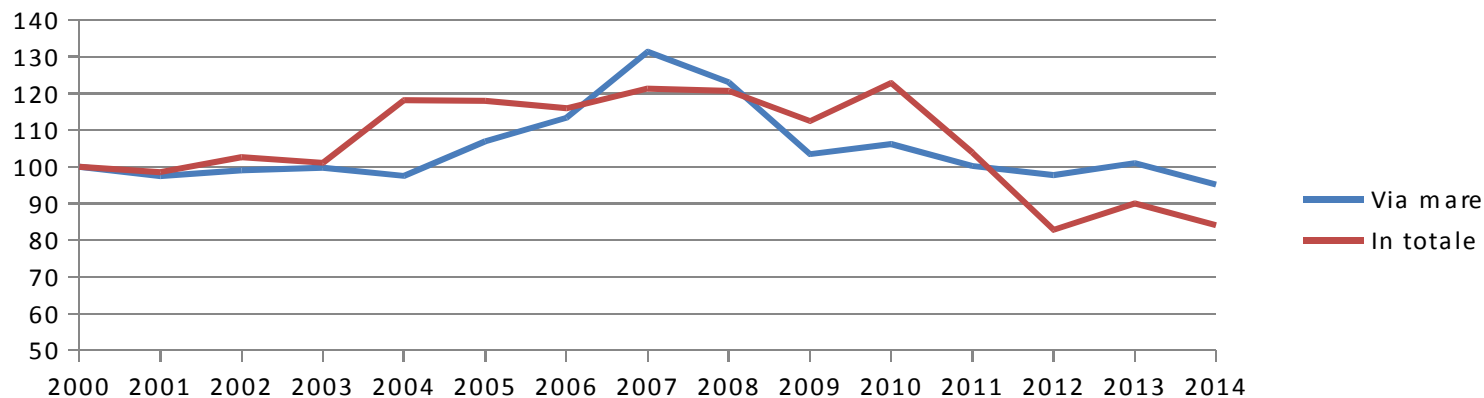
(Fonte elaborazione IRPET e Regione Toscana su dati ENAC)

Anno	Passeggeri
2009	5.672.665
2010	5.793.841
2011	6.416.130
2012	6.340.346
2013	6.453.086
2014	6.929.610
2015	7.165.588



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

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

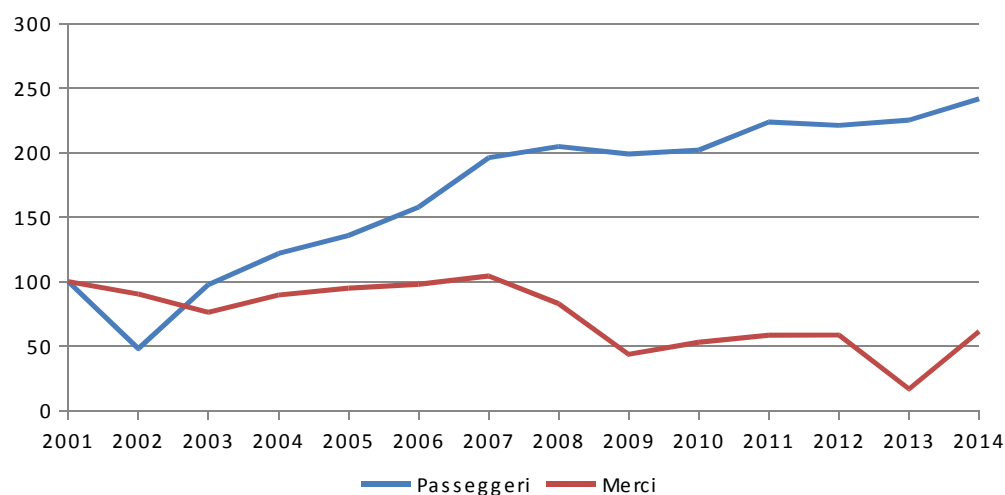


	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Via mare	33.708	34.602	32.661	31.856	32.921	31.002
In totale	168.208	183.704	155.413	123.983	134.318	125.463

*l'indicatore include il traffico trasportato in navigazione di cabotaggio e il traffico internazionale

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

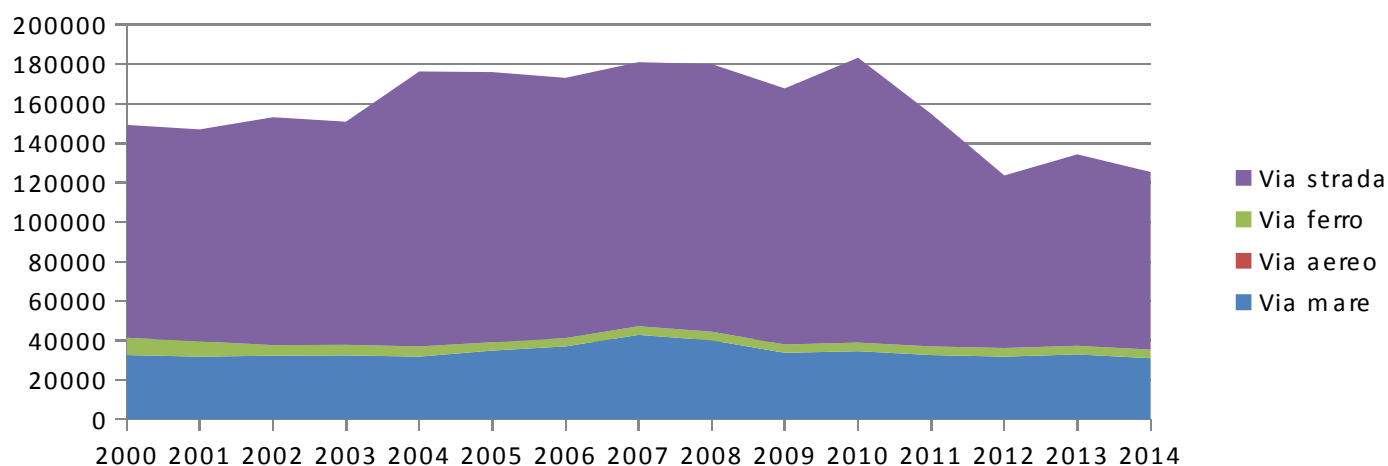
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



	2010	2011	2012	2013	2014
Passeggeri (mil)	5,794	6,416	6,340	6,453	6,930
Merci (kt)	6	7	7	2	7

- Split modale trasporto merci*

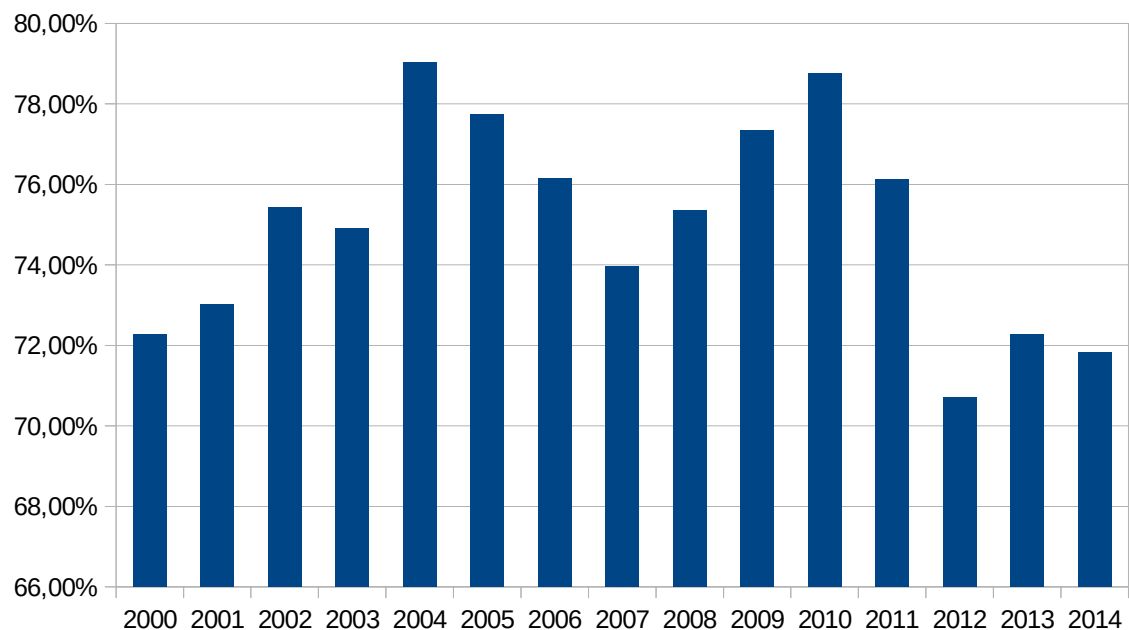
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



*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 2011-2014 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.

- merci trasportate su strada su totale delle modalità, valori % – confronto 2009-2014

(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

- Traffico marittimo passeggeri

(Fonte elaborazioni Allegato Infrastrutture 2015 a cura del Ministero dell'economia e delle Finanze)

Porti	Traffico passeggeri	Crociere Imbarchi-Sbarchi	Crociere transiti	Crociere totale	Totale
Livorno	2.557.826	4.991	731.525	736.516	3.294.342
Piombino	3.079.480	-	-	-	3.079.480
Marina di Carrara	1.237	-	-	-	1.237

- Movimento contenitori nei principali porti toscani

(Fonte elaborazioni Allegato Infrastrutture 2015 fonte Assoport e Contship 2014)

Porti	2009	2010	2011	2012	2013
Livorno	592.050	628.489	637.798	549.047	559.180
Piombino	-	-	-	-	-
Marina di Carrara	6.168	7.793	5.455	99	356

3.4.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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

Proposta di deliberazione al Consiglio Regionale 18 del 09/03/2015 - Approvazione del piano attività 2015 dell'Autorità Portuale Regionale e richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37 comma 2 dello Statuto Regionale sul bilancio Preventivo Economico Annuale 2015 e Pluriennale 2015-2017 dell'Autorità Portuale Regionale.

Proposta di deliberazione al Consiglio Regionale 20 del 16/03/2015 - Approvazione del Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno.

DGR 730 del 14/07/2015 – Intesa preliminare tra il Comune di Carrara, l'Autorità Portuale di Marina di Carrara, la Provincia di Massa Carrara e la Regione Toscana per l'Accordo di pianificazione relativo alla variante al piano strutturale ed al regolamento urbanistico del Comune di Carrara, all' Approvazione del Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara e per la definizione del Masterplan dei porti del PIT, ai sensi dell' art. 42 della L.R. n. 65/2014.

DGR 750 del 21/07/2015 – Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2015 e pluriennale 2015-2017 dell'Autorità Portuale Regionale.

DGR 795 del 04/08/2015 – Definizione degli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività e criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale ai sensi della L.R. 23/2012 - Anno 2016.

DGR 963 del 12/10/2015 – 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 L.R. 23/2012 - Anno 2016.

DGR 982 del 19/10/2015 – L.R. 88/98. Trasferimento risorse 2° semestre anno 2015 al Comune di Pisa e Provincia di Lucca per la gestione corrente del Canale dei Navicelli e del Canale Burlamacca.

DGR 1054 del 09/11/2015 – Approvazione dell'Accordo tra R.T. e R.F.I. Autorità Portuale di Livorno e Interporto A. Vespucci per la realizzazione della connessione ferroviaria tra porto di Livorno e l'Interporto A. Vespucci tramite scavalco ferroviario.

DGR 1180 del 09/12/2015 – Autorità Portuale Regionale. Individuazione delle risorse finanziarie di parte corrente per l'anno 2016 ai sensi dell'art. 13 comma 2 della L.R. 23/2012.

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 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 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.

3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2018 (*)			Gestione fino al 29/02/2016		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano (**)	9.587	472	5%	472	50	11%-
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	49.492	1.641	3%	1.641	-	-
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	17.083	9.812	57%	9.812	4.236	43%
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	10.587	8.030	76%	8.030	1.316	16%
4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo	6.252	24	0,4%	24	8	33%
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	93.001	19.979	21%	19.979	5.610	28%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 29 febbraio 2016)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate nel 2015.

(**) 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. Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano	5.1.1. Azioni per l'innovazione tecnologica e per gli ITS – consolidamento e sviluppo attività Osservatorio Mobilità e Trasporti
	5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato	5.2.1 Attività di promozione, formazione, ricerca per le nuove tecnologie, trasporti sostenibili, mobilità pubblica e riduzione mezzo privato
	5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	5.3.1 Azioni per la ricognizione e l'integrazione del sistema aeroportuale

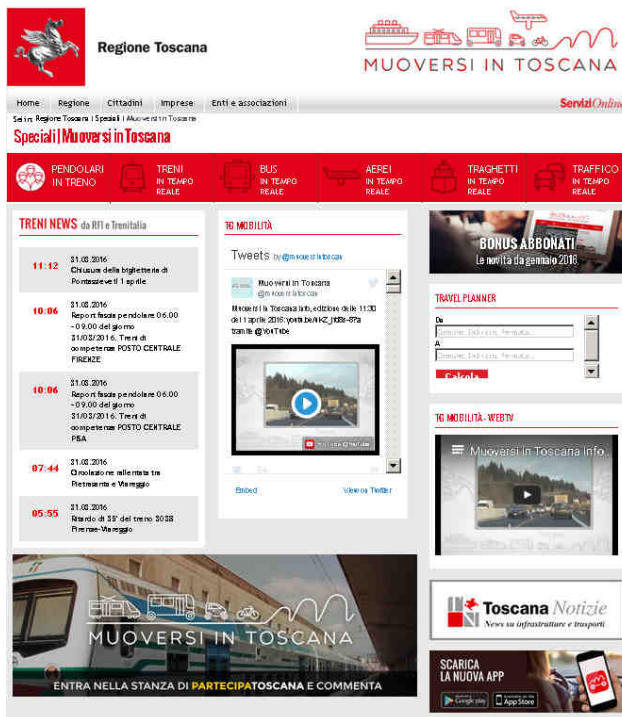
Per raggiungere in maniera più efficace i vari obiettivi del piano, il PRIIM promuove anche azioni di carattere trasversale. Nel campo dell'innovazione tecnologica si tratta in particolare di azioni finalizzate a migliorare l'efficienza dei servizi programmati urbani ed extraurbani mediante sistemi che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

-azioni PRIIM: 5.1.1-

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

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



pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014, è stato ulteriormente 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 cittadini possono interagire, segnalare situazioni critiche e proporre idee e soluzioni.

Il numero di accessi nel 2015 pari a 62.864 ha registrato un marcato trend ascendente rispetto all'anno precedente.

Per una maggiore operatività del portale, a maggio 2015 Regione Toscana e ATAF hanno firmato un accordo di collaborazione per la realizzazione di un sistema di scambio dati tra Muoversi in Toscana ed il sistema AVM (Automatic Vehicle Monitoring), un sistema che consente di monitorare i veicoli in movimento; l'obiettivo è ricostruire un quadro sinottico delle reti della mobilità e

determinare le condizioni per una più efficiente ed efficace informazione all'utenza.

Tra i servizi più significativi:

- “TG Mobilità” attivo 7 giorni su 7 con notiziari sul traffico automobilistico, ferroviario, navale e aereo, in tutto il territorio regionale, diffusi tramite tutti i canali di comunicazione (tv, radio, siti web, web tv, social media).
- “Treni News” particolarmente apprezzato dall'utenza e finalizzato, mediante invio di messaggi, a fornire in tempo reale utili informazioni sullo svolgimento ed eventuali anomalie del servizio ferroviario regionale.
- “Travel Planner” un pianificatore di viaggio che offre la possibilità, digitando l'indirizzo di partenza e quello di arrivo, di calcolare il percorso con tutti i mezzi di trasporto utili per spostarsi da un luogo all'altro della Toscana (potendo scegliere, tra l'altro, se valutare solo il viaggio con mezzi pubblici, con auto privata o in forma intermodale).
- “Pendolari in Treno” un canale attraverso il quale la Regione informa sui progetti in corso, sul bonus abbonamenti, sull'immissione in servizio di nuove vetture secondo il piano degli investimenti.
- “La stanza della partecipazione” uno spazio per raccogliere le esigenze delle persone interessate al trasporto pubblico regionale perché lo utilizzano ogni giorno, nello spostamento quotidiano al luogo di lavoro, a scuola o per il tempo libero. In questa stanza ogni pendolare può mettersi in contatto diretto con la Regione Toscana per comunicare quale tipo di informazioni sarebbe utile trovare nel portale e per inviare segnalazioni e suggerimenti per il miglioramento del servizio ferroviario regionale.

Anche la **App per dispositivi mobili** Android e iOS è stata aggiornata diventando più intuitiva, più precisa e pensata per essere uno strumento ancora più agevole nelle mani dei pendolari che si muovono sul territorio regionale. Inoltre questo strumento consente di poter dialogare direttamente con la Regione sulle questioni attinenti il trasporto pubblico ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e l'incremento della puntualità.

La nuova App, caratterizzata da un logo rosso e bianco che evoca la grafica del portale regionale della mobilità "Muoversi in Toscana", di cui è derivazione diretta, attinge alle banche dati delle aziende di gestione dei servizi di tpl su gomma e su ferro ed utilizza le informazioni in esse contenute per aiutare l'utente a pianificare il suo viaggio, per dargli in tempo reale la posizione dei mezzi pubblici che sta aspettando, per informarlo su disagi, cambi di programma o altri imprevisti che possano riguardare le tratte di suo interesse.

La nuova App può essere scaricata dalla pagina dedicata della piattaforma Open Toscana (<http://open.toscana.it/web/app/-/muoversi-in-toscana>), è gratuita e consente all'utente di accedere al portale della mobilità "Muoversi in Toscana" e di visualizzare altri servizi di interesse pubblico come il Tg mobilità e lo speciale 'Pendolari in treno' che raccoglie informazioni utili e aggiornamenti sul traffico ferroviario.

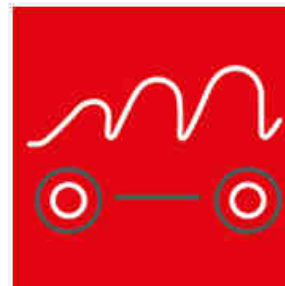
Sono in corso di completamento gli interventi, attuati attraverso contributi regionali concessi alle aziende di TPL, relativi alla dotazione dei bus di dispositivi di localizzazione satellitare in modo da avere la posizione georeferenziata del mezzo in tempo reale. Grazie a questi interventi, di cui si prevede il completamento entro settembre 2016, l'utente avrà un quadro costantemente aggiornato e potrà seguire la marcia reale dei mezzi di trasporto a cui è interessato.

Nel 2015 si sono conclusi i progetti, cofinanziati con le risorse del **POR CRo FESR 2007-2013**, per la realizzazione di una infrastruttura informativa geografica per l'accessibilità.

In totale sono stati finanziati 29 progetti, attuati da Regione, Province, Comuni e Autorità Portuali, per un investimento complessivo di 13,9 mln.

Uno dei progetti più significativi è stato il completamento del sistema di monitoraggio del traffico sulle strade regionali, composto complessivamente da 110 sensori di rilievo del traffico, integrati con telecamere e sensori meteo. Le immagini in tempo reale sono visibili all'interno del portale regionale <http://www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana/traffico-in-tempo-reale>.

Ad aprile 2015 è stata firmata la convenzione tra Regione Toscana, Provincia e Comune di Arezzo, ATAM e TIEMME, per realizzare il **progetto pilota Arezzo Smart** (estensione e integrazione delle iniziative "smart city" relative all'infomobilità e pagamento elettronico di servizi di trasporto e mobilità); previsto un contributo regionale di 180 mila euro a fronte di un costo complessivo pari a 400 mila euro.



3.5.2 RICERCA E INNOVAZIONE, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

- azioni PRIIM: 5.2.1-

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

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

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

Tra le attività di ricerca in materia di mobilità, si segnalano le attività relative al **Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti (DITECFER)**, nato nel marzo 2011 per volere della Regione Toscana (DGR137/2011) nell'ambito del PRS 2011-2015 per rilanciare la competitività dell'intera filiera ferrotranviaria toscana promuovendo attività di ricerca, sviluppo e innovazione. Gli obiettivi generali del distretto sono:

- la ricerca ed il trasferimento tecnologico nell'ambito del sistema ferroviario delle imprese e dei centri di ricerca regionali,
- il rafforzamento e consolidamento del posizionamento competitivo nel settore ferrotranviario della Toscana come centro di attrazione nazionale ed internazionale mediante interventi combinati atti a favorire l'innovazione nelle imprese in tempi coerenti col mercato,
- la sempre maggiore offerta di servizi di settore in grado di richiamare anche l'attenzione di clienti esterni,
- l'offerta di formazione qualificata.

La Regione sostiene le attività del Distretto riservando attenzione alle prospettive di sviluppo e partecipando alle diverse iniziative, nonché sostenendo la partecipazione a bandi regionali, nazionali ed europei.

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 ha partecipato con successo al Bando "Cluster Tecnologici Nazionali" del MIUR del maggio 2012, divenendo uno dei fondatori del Cluster "Trasporti Italia 2020" nonché il Coordinatore del Working Group Ferroviario all'interno del Cluster.

Nell'ambito dello stesso Bando il Distretto ha promosso, unitamente a RFI, un progetto di R&S di oltre 11 mln € che mira a migliorare l'impatto ambientale dei treni, dell'infrastruttura e dell'intero sistema ferroviario (progetto "TESYS Rail").

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.

A settembre 2015 si è svolta la manifestazione "Pedalata del Tirreno e dell'Arno", festa del cicloturismo, nell'ambito della settimana europea della mobilità sostenibile, organizzata da Regione Toscana, ANCI, FIAB, UISP e il quotidiano Il Tirreno, con la collaborazione di Trenitalia. Dopo la manifestazione sono svolti tre seminari sul cicloturismo e la mobilità sostenibile.

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. E' stato inoltre organizzato dalla Regione, in accordo con Anci Toscana, un seminario sulla pianificazione della mobilità ciclistica comunale, in attuazione della L.R. n. 27/2012 - "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica".

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

I progetti 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 2015 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)"

- *Programma MED, programma di "cooperazione territoriale europea" cofinanziato dal FESR*:

- Progetto MEDITA

- *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.

Di seguito sono illustrati i progetti attualmente in corso e/o conclusi nel 2015 finanziati nell'ambito dei vari strumenti di finanziamento sopra citati.

Nome Progetto	Programma comunitario di finanziamento	Ruolo Regione Toscana	Budget totale del progetto	Contributo UE	Stato di attuazione	Tematiche
MEDITA	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	€ 1.966.413,00	€ 90.000	Concluso	Creazione di una rete tra porti e interporti per consentire un movimento più facile e veloce di merci nella zona del Mediterraneo con una tecnologia a basso costo.
SIC Intermodalità e sicurezza per un sistema dei trasporti competitivo Italia-Corsica	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	€ 1.501.744,00	€ 50.767,50	In corso	Collegamenti intermodali passeggeri nell'area transfrontaliera, e miglioramento sicurezza passeggeri e lavoratori del sistema Portuale transfrontaliero, sicurezza dei porti e servizi specifici
DOROTHY Development of Regional Clusters for research and implementation of environmental friendly urban logistics	VII Programma Quadro	Partner	€ 2.803.879,00	€ 110.905,50	In corso	mobilità sostenibile e sistemi di trasporto intelligente
RACCORDO Rail Access from Coast to Corridor	baando TEN-T	Partner	€ 1.357.402	€ 196.522	In corso	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

Negli ultimi mesi la Giunta Regionale ha inoltre sostenuto la presentazione di ulteriori progetti che vedono coinvolta la Regione Toscana, quali il progetto INTENSE (con la Regione Toscana quale capofila), inerente lo sviluppo di un itinerario turistico ciclabile costiero e il progetto VELA (con la Regione Toscana quale partner), inerente il rafforzamento della competitività territoriale delle imprese attraverso l'introduzione di nuovi vettori energetici che coinvolgono nella filiera anche il Porto di Livorno. Entrambi i progetti sono stati presentati sulla call di giugno 2015 del programma Comunitario Interreg V-A Italia-Francia Marittimo, il cui esito non è ancora conosciuto.

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").

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.

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. Società Logistica ha espresso parere favorevole a condizione che vi sia da parte di ANAS un impegno per un Accordo di Programma relativo al completamento del corridoio autostradale E78 Grosseto-Fano e le relative fasi di attuazione. 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.

Società partecipata	Quota partecipazioni	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 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%	E' in essere un piano industriale 2013/2021 approvato dall'assemblea dei soci nel 2013. La Regione ha partecipato con 1,1 milioni di euro ad un aumento del capitale sociale al fine di consolidare l'equilibrio patrimoniale della società e supportare nuovi investimenti. 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%	E' in essere un Piano Industriale 2013/2020 approvato dall'assemblea dei soci nel 2013. La Regione ha partecipato con 3,2 milioni di euro ad un aumento del capitale sociale al fine di consolidare l'equilibrio patrimoniale della società e supportare nuovi investimenti. 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 Sviluppo Umbria e ANAS la società Centralia - Corridoio Italia Centrale S.p.A. . La società ha come obiettivo la promozione della realizzazione del progetto SGC E78 Fano-Grosseto. 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

- n. di accessi annui al nuovo Portale della Mobilità

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

Oggetto	2014	2015
Accessi al servizio di Travel Planner	34.278	56.032
Accessi al Portale	9.868 * Luglio- Dic.2014	62.864

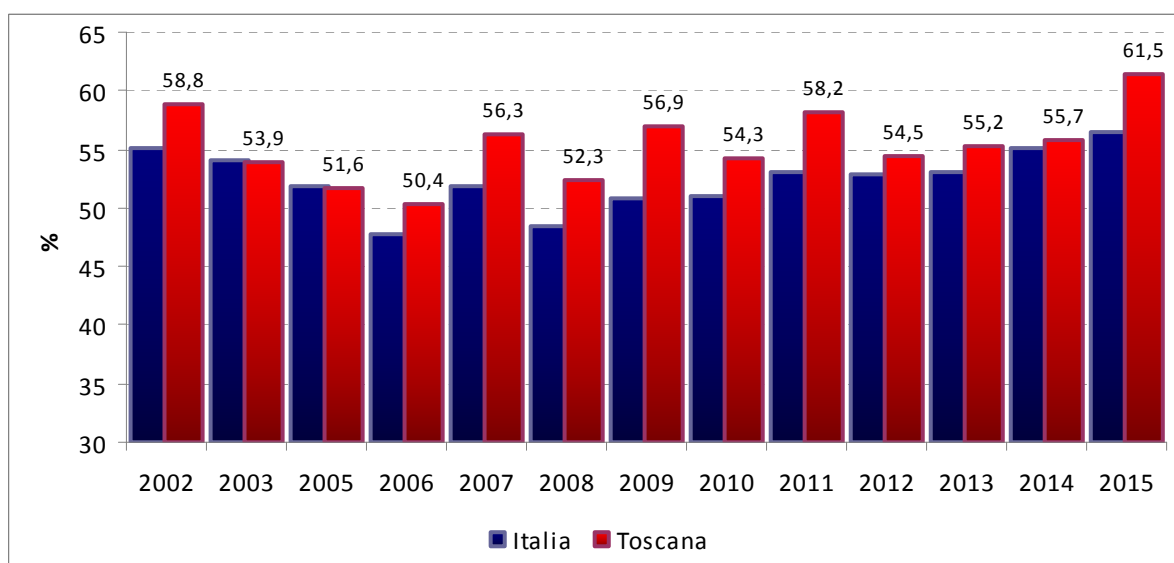
- Numero dei servizi online contenuti nel nuovo portale della mobilità

(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)

Anno	2012	2013	2014	2015
KM strade	66.790	67.236	66.949*	66.781*

* 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 78 del 02/02/2015 – Richiesta di parere alla commissione consiliare competente, ai sensi della L.R. n. 20/2008, sullo statuto della società "Toscana Aeroporti SpA" a seguito della fusione tra la società SAT e AdF.

DGR 97 del 09/02/2015 – Accordo fra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, UPI Toscana per la produzione di un notiziario audio e video in materia di mobilità pubblica e privata.

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

DGR 416 del 07/04/2015 – Approvazione schema di accordo di collaborazione tra Regione Toscana e ATAF Gestioni srl per le modalità di accesso ai dati del sistema AVI/SAE.

DGR 568 del 27/04/2015 – Progetto "RACCORDO". Presa d'atto del finanziamento da parte della Commissione Europea e definizione del quadro finanziario.

DGR 585 del 04/05/2015 – Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria della Società.

DGR 633 del 18/05/2015 – Società Esercizio Aeroporto Maremma SpA - Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

DGR 679 del 25/05/2015 – Società Interporto della Toscana Centrale SpA - Indirizzi del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 685 del 25/05/2015 – Società Interporto Toscano A. Vespucci SpA - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 712 del 06/07/2015 – Società Interporto Toscano A. Vespucci SpA - indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 731 del 14/07/2015 – Società Toscana Aeroporti SpA - Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

DGR 886 del 21/09/2015 – Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria della Società.

DGR 949 del 06/10/2015 – Approvazione del Protocollo d'Intesa Transfrontaliero tra partner del progetto SIC per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza sulla rotta Toscana-Corsica (Bastia, Livorno, Piombino).

DGR 977 del 12/10/2015 – Società Interporto della Toscana Centrale SpA - indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria dei soci.

DGR 1159 del 30/11/2015 – Schema di convenzione tra la regione e le province per la realizzazione di un sistema di monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico di livello regionale.

DGR 1232 del 15/12/2015 – Società Interporto Toscano A. Vespucci SpA - Indirizzi per il rappresentante regionale in assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

DGR 1233 del 15/12/2015 – Società Logistica Toscana Scrl - Indirizzi per il rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

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.

3.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2018 (*)			Gestione fino al 29/02/2016		
	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	5.186	3.194	62%	3.194	1.918	60%
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	1.038	208	20%	208	53	26%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	877	532	61%	532	507	95%
Totale obiettivo generale 5	7.101	3.934	55%	3.934	2.478	63%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 29 febbraio 2016)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate nel 2015.

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 3,35 miliardi di euro previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per oltre quasi 2,2 miliardi di euro, pari al 66% delle risorse assegnate e liquidati quasi 1,6 miliardi, pari al 69% delle risorse impegnate.

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)

Obiettivi generali PRIIM	Dati complessivi 2014-2018 (*)			Gestione fino al 29/02/2016		
	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	220.906	108.785	49%	108.785	45.314	42%
2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	2.992.020	2.048.588	68%	1.528.458	1.109.623	73%
3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	33.534	17.635	53%	17.635	3.600	20%
4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	93.001	19.979	21%	19.979	5.610	28%
5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	7.101	3.934	55%	3.934	2.478	63%
Totale PRIIM	3.346.562	2.198.921	66%	1.678.791	1.166.625	69%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 29 febbraio 2016)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate nel 2015.

ALLEGATO 1 – IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITA' REGIONALE

Di seguito si riportano le tabelle di riepilogo degli interventi sulla viabilità regionale; si tratta degli interventi derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale (approvato dal Consiglio con DCR n.35/2002 e successivi aggiornamenti) confluito nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità a seguito dell'approvazione di quest'ultimo nel febbraio 2014, a cui si sono aggiunti successivamente ulteriori interventi programmati e finanziati nel 2014 e 2015 dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4) , riepilogate, per il 2015 ed i primi mesi del 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 approvate nel marzo 2016.

Sulla base delle risorse stanziare 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 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 di interesse regionale 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 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, come indicato nella DGR 247/2016 (tabella 1);
2. **interventi la cui competenza attuativa è divenuta della Regione** dall'1/1/2016 ai sensi della LR 22/2015 (tabella 2), come indicato nella DGR 213/2016;
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 (DGR 247/2016), competenza regionale (DGR 213/2016) e programmati non avviati che potranno in futuro essere attivati dalla Regione, che vengono realizzati, nell'ambito degli interventi di adeguamento della viabilità regionale, sulla base del Piano di Contenimento e Abbattimento del rumore prodotto da traffico veicolare approvato con DCR n. 29 del 10/02/2010, ai sensi del DM 29/11/2000.

Nelle tabelle per ogni intervento è riportato, oltre alla sua descrizione e localizzazione, il totale del finanziamento stanziato, precisando la quota stanziata dalla Regione Toscana e la quota stanziata dagli Enti Locali, il totale delle risorse regionali impegnate e liquidate (dati aggiornati al 29/2/2016), e lo stato di attuazione (dato aggiornato al monitoraggio del 31/12/2015).

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 5* contiene infine il **riepilogo degli interventi** delle tabelle precedenti: 83 interventi di cui 41 in corso di competenza delle Province, 17 interventi previsti nelle Delibere attuative del PRIIM di competenza della Regione e 25 interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM non avviati.

Attraverso il prossimo DEFR verrà aggiornato il programma degli interventi da finanziare compatibilmente con il reperimento delle necessarie risorse, con particolare riferimento agli interventi sulla SR 71 Umbro Casentinese Romagnola in località Corsalone; Calbenzano; Subbiano Nord e sulla SR 69 di Val d'Arno in località Leccio nel comune di Reggello, i cui tracciati saranno definiti, e che andranno ad implementare il quadro conoscitivo degli interventi sulle strade regionali.

Per la realizzazione delle opere sulla viabilità regionale riportate in tabella, la Regione ha messo a disposizione risorse per oltre 297 mln (di cui 261 mln impegnati e 157 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 (1000 mln. gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE). Al 29/02/2016 risultano impegnati 814 mln. e liquidati 684,3 mln..Gli interventi completati sono 162, quelli in corso e con la gara avviata di competenza delle Province sono complessivamente 41, mentre 17 sono gli interventi trasferiti alla competenza attuativa della Regione, per i quali non risultava avviata la procedura di gara.

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

(valori in migliaia di euro)

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
AREZZO	1AB	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - I° e II° LOTTO - Trasferimento della strada regionale in riva destra Arno con collegamento funzionale fra i due caselli autostradali di Valdarno e di Incisa .	47 223	14 084	61 307	47 154	40 545	Lavori: IN CORSO	100%
AREZZO	1CD	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - III° LOTTO - 1° e 2° stralcio - Trasferimento della strada regionale in riva destra Arno con collegamento funzionale fra i due caselli autostradali di Valdarno e di Incisa.	6 552	3 333	9 885	5 820	5 773	Lavori: IN CORSO	82%

AREZZO	5A	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante di Santa Mama – 1° lotto	7 057	1 235	8 292	6 094	6 094	Lavori: IN CORSO	80%
AREZZO	11	258 - MARECCHIA	Messa in sicurezza di un tratto stradale con curve pericolose sulla SRT 258 "Marecchia" nel comune di Badia Tedalda -	400	0	400	400	0	Gara avviata a dicembre 2015	0%
AREZZO	AG11_1A	69 - DI VAL D'ARNO	Interventi di stabilizzazione a seguito di frane. - Lavori di sistemazione muri a retta al km 57+800 in località Indicatore, Comune di Arezzo	40	0	40	40	0	Gara avviata a dicembre 2015	0%
AREZZO	AG11_1B	70 - DELLA CONSUMA	Interventi di stabilizzazione a seguito di frane. - Lavori di sistemazione frane e dissesti dal km 23+000 al 23+200 in località Vaiano, Comune di Pratovecchio	60	25	85	60	0	Gara avviata a dicembre 2015	0%
AREZZO	AG11_1D	258 - MARECCHIA	Interventi di stabilizzazione a seguito di frane. - Lavori di sistemazione frana dal km 31+400 al km 31+600 in località "Belvedere" comune di Badia Tedalda.	100	31	131	100	0	Gara avviata a dicembre 2015	0%
FIRENZE	1	222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina	17 037	9 296	26 333	17 037	4 866	In corso bonifica ordigni bellici	0%
FIRENZE	13C	69 - DI VAL D'ARNO	Variante di Figline - 2° stralcio - LOTTO 3 : DA ROTATORIA STADIO A PONTE TORRENTE GALLIANA	2 625	0	2 625	2 625	450	Realizzato dal Comune di Figline	0%
FIRENZE	4B	MEZZANA-PERFETTI RICASOLI	Mezzana Perfetti Ricasoli LOTTO 5/B	2 656	5 112	7 769	2 656	1 500	Lavori: IN CORSO	60%
FIRENZE	6-fase 0	429 - DI VAL D'ELSA	COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino - FASE 0 - Manutenzione del cantiere	500	0	500	500	500	Lavori: IN CORSO	70%
FIRENZE	6-fase 1a	429 - DI VAL D'ELSA	COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino - FASE 1 - Opere di completamento propedeutiche al collaudo o urgenti	5 673	0	5 673	4 870	4 870	Lavori: IN CORSO	10%
FIRENZE	6-fase 1b	429 - DI VAL D'ELSA	COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino - FASE 1b - Opere di completamento dell'attraversamento del Rio Stella	315	0	315	315	315	Lavori: NON CONSEGNATI	0%
FIRENZE	6-fase 2a	429 - DI VAL D'ELSA	COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino - FASE 2a - Opere di completamento LOTTO 6	4 500	1 329	5 829	4 500	621	GARA IN CORSO	0%

FIRENZE	6-fase 2b	429 - DI VAL D'ELSA	COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino - FASE 2b - Opere di completamento LOTTI 4 e 5	11 318	2 596	13 914	1 023	0	Esecutivo In Corso	0%
GROSSETO	4A	74 - MAREMMANA	III° Lotto- NUOVO contratto - Progetto di ampliamento ed ammodernamento dall'innesto SS 1 al confine Toscana - Lazio.	947	0	947	947	916	Lavori: IN CORSO	79%
GROSSETO	7A	74 - MAREMMANA	RIPRISTINO E MESSA IN SICUREZZA DI MOVIMENTO DI FRANA AL KM 26+500 - I° Stralcio - Messa in sicurezza della sede stradale mediante realizzazione di opere di contenimento e sostegno nel tratto dal km 26+400 al km 27.400.	2 065	0	2 065	2 065	1 426	Lavori: IN CORSO	85%
LIVORNO	2	206 - PISANA LIVORNESE	Variante al centro abitato di Crocino.	7 448	962	8 411	7 318	5 685	Lavori: IN CORSO	70%
LIVORNO	3B	206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due intersezioni a rotatoria in corrispondenza degli incroci tra la SRT 206 e le SP 11 e SP 8	979	195	1 174	979	68	gara non aggiudicata per problemi di patto di stabilità	0%
LIVORNO	5	S.G.C. FI - PI - LI	interventi di rinnovo e adeguamento della pavimentazione e delle barriere di sicurezza LOTTO 2 - dal Km. 70+965 al Km 79+906	3 969	0	3 969	3 969	3 969	Lavori: IN CORSO	9%
LIVORNO	7	S.G.C. FI - PI - LI	Miglioramento dello svincolo a rotatoria della FI-PI-LI con la SRT 206 in località Vicarello	721	565	1 286	789	68	gara non aggiudicata per problemi di patto di stabilità	0%
LUCCA	11	445 - DELLA GARFAGNANA	Sistemazione della frana in località "Acquabona" nei comuni di Galliciano e Castelnuovo Garfagnana	1 000	1 000	2 000	1 000	82	Lavori: IN CORSO	20%
MASSA CARRARA	2	445 - DELLA GARFAGNANA	Variante di Santa Chiara - loc. Gragnola - Pian di Molino, Comune di Fivizzano.	23 755	3 500	27 265	22 690	18 929	Lavori: IN CORSO	92%
PISA	3	439 - SARZANESE VALDERA	Variante al centro abitato di Castelnuovo Val di Cecina.	6 009	1 835	7 844	6 009	5 521	Lavori: IN CORSO	99%
PRATO	1	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento e miglioramento della sede stradale nei tratti esterni ai centri abitati, dal Km. 57+400 al Km. 69+880, Tronco Vaiano - Vernio (II lotto).	21 091	423	21 514	21 091	12 767	Lavori: IN CORSO	57%

PRATO	2A-comp01	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 PRIMO STRALCIO	4 736	0	4 736	4 736	4 736	Lavori: IN CORSO	45%
PRATO	2A-comp02	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	331	0	Esecutivo Da affid. Iniz.	0%
PRATO	4B		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.	272	367	639	272	64	Lavori: NON APPALTATI	0%
PRATO	AG11_1	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento in Comune di Vernio	2 170	930	3 100	2 170	1 727	Lavori: IN CORSO	77%
SIENA	1A	2 - VIA CASSIA	Lotto 1 + Lotto 2 – da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C.E78 Si – Gr . LAVORI OGGETTO DI TRANSAZIONE SU PRIMO APPALTO	20 403	0	20 403	20 403	20 403	Lavori: ULTIMATI	100%
SIENA	1A_1	2 - VIA CASSIA	Da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C.E78 Si – Gr - Tronco 2 – da Isola d'Arbia a Monteroni d'Arbia	24 384	0	24 384	14 285	0	Completamento tronco II	0%
SIENA	11	429 - DI VAL D'ELSA	Lavori di completamento della variante della SRT 429 nel tratto Poggibonsi-Certaldo per il collegamento con la vecchia SRT 429 in località Zambra nel comune di Barberino Val D'Elsa in Provincia di Firenze	9 000	0	9 000	9 000	4 373	Lavori: IN CORSO	20%
SIENA	12	2 - VIA CASSIA	Realizzazione della viabilità di by-pass al km 152+650 della SRT 2 Cassia in corrispondenza del fiume Paglia	1 550	0	1 550	1 550	500	Realizzati i lavori di ripristino della viabilità alternativa	0%
SIENA	13	2 - VIA CASSIA	Indagini e monitoraggio su ponti della SRT 2 Cassia: Ponte sull'Orcia, Ponte sul T. Vellora e ponte sul T. Onsula	150	0	150	150	0	Indagini in corso	0%
TOTALE INTERVENTI IN CORSO DI COMPETENZA DELLE PROVINCE (34)				237 036	47 829	284 875	212 949	138 270		

Tabella 2 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di competenza della Regione*(valori in migliaia di euro)*

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
AREZZO	5B	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama - 2° lotto variante di santa Mama	4 950	0	4 950	30	30	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
FIRENZE	5	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - LOTTI n. 3-4 _Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	15 082	2 087	18 669	15 082	5 509	Definitivo In Corso	0%
FIRENZE	5A	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - LOTTO 5 - Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	19 554	0	19 554	14 933	1 000	Esecutivo In Corso	0%
FIRENZE	5B	69 - DI VAL D'ARNO	Variante in riva destra dell'Arno - LOTTO n. 1 _Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona)	3 975	442	4 417	3 975	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
FIRENZE		70 - DELLA CONSUMA	Intervento di adeguamento curve pericolose in provincia di Firenze	1 550	0	1 550	0	0	Progettazione in corso	0%
FIRENZE	AG11_3	S.G.C. FI - PI - LI	Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078	10 587	0	10 587	10 587	2 587	Definitivo In Corso	0%
GROSSETO	8A	74 - MAREMMANA	Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale della SRT 74 danneggiata a seguito degli eventi atmosferici del periodo ottobre-novembre 2014 - Comune di Manciano - Interventi di ripristino del corpo stradale in tratti saltuari tra il Km 13+400 e il Km 22+300	227	0	227	227	0	Definitivo In Corso	0%
GROSSETO	8B	74 - MAREMMANA	Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale della SRT 74 danneggiata a seguito degli eventi atmosferici del periodo ottobre-novembre 2014 - Comune di Manciano - Interventi di ripristino del corpo stradale in tratti saltuari tra il Km 27+800 e il Km 33+800	404	0	404	404	0	Definitivo In Corso	0%

GROSSETO	8C	74 - MAREMMANA	Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale della SRT 74 danneggiata a seguito degli eventi atmosferici del periodo ottobre-novembre 2014 - Comune di Manciano - Interventi di risanamento del ponte sul Fosso di Pontelungo e ripristino delle difese spondali.	370	0	370	370	0	Definitivo In Corso	0%
LIVORNO	AG11_1	S.G.C. FI - PI - LI	RIPRISTINO FRANA AL KM 79+685	2 370	1 000	3 370	100	100	Esecutivo In Corso	0%
LIVORNO	AG11_2	206 - PISANA LIVORNESE	Miglioramento dell'innesto con la SP 21 "del Pian del Tora" in località Torretta.	1 401	49	1 450	24	24	Preliminare Da affid. Iniz.	0%
LUCCA	AG11_4	445 - DELLA GARFAGNANA	GAVP-01 Modifica innesto con la SP 57 del Ponte di Turrite Cava in loc. Pian di Coreglia.	520	80	600	0	0	Definitivo In Corso	0%
TOTALE INTERVENTI DI COMPETENZA DELLA REGIONE (12)				60 990	3 657	66 148	45 732	9 250		

Tabella 3a - Interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM – DA AVVIARE, di competenza della Regione (18)*(valori in migliaia di euro)*

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	COSTO INTERVENTO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
AREZZO	5Abis	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiena tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama - Collegamento pedonale tra la zona di "Castagnoli" ed il centro abitato di Santa Mama	300	DA AVVIARE	0%
AREZZO	AG11_2	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante alla SRT 71 da Monticchio a Camucia. - Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28.	7 654	DA AVVIARE	0%
FIRENZE	26	429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino- Certaldo	25 796	DA AVVIARE	0%
FIRENZE	AG11_2	222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina. LOTTO 2 adeguamento della SP 56	2 470	DA AVVIARE	0%
GROSSETO	1C	439 - SARZANESE VALDERA	dal km. 140+050 confine Grosseto - Pisa al km. 175+150 bivio Rondelli centro abitato di Follonica - III Lotto - Completamento - Ammodernamento ed ampliamento della sede stradale tratto Cura Nuova - Svincolo Coseca	2 500	DA AVVIARE	0%

GROSSETO	AG11_1	74 - MAREMMANA	Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 40+000 al km 44+000 "Variante del fiume Fiora" e sistemazione degli svincoli al km 49+860 a al km 59+550 - IV° Lotto - Aggiornamento Piano 2011	8 140	DA AVVIARE	0%
LIVORNO	AG11_3	206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due roatorie - I° lotto funzionale - Una in corrispondenza dell'incrocio con la SP 5bis "Per Orciano" e una in corrispondenza con l'incrocio con la SP 11ter "Delle Colline"	1 100	DA AVVIARE	0%
LUCCA	AG11_2	439 - SARZANESE VALDERA	SR 439 "Sarzanese Valdera" – Tratto Piana di Lucca - Ampliamento sede stradale loc. Pieve di Compito, Ampliamento sede stradale loc. Ai Pierotti, Ampliamento sede stradale loc. Capocavallo	1 060	DA AVVIARE	0%
LUCCA	AG11_3	439 - SARZANESE VALDERA	Rettifica curva, rifacimento muretti e sostituzione guardia via in loc. Monte Quiesa - I lotto	700	DA AVVIARE	0%
LUCCA	AG11_5	445 - DELLA GARFAGNANA	Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta dal Km 26+100 al Km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Filanda Vittoni" e "Colletto" Km 28+300. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Argilla"	1 000	DA AVVIARE	0%
LUCCA	ACC_01	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione della variante alla S.R. 439 "Sarzanese-Valdera" in loc. Pian del Quercione nel Comune di Massarosa -	20 000	DA AVVIARE	0%
PISA	6	439 - SARZANESE VALDERA	variante ai centri abitati di Cascine di Buti, Bientina ed adeguamenti nel territorio del comune di Calcinaia. - 1° lotto.	17 000	DA AVVIARE	0%
PISA	AG11_1	439 - SARZANESE VALDERA	variante ai centri abitati di Cascine di Buti, Bientina ed adeguamenti nel territorio del comune di Calcinaia. - II Lotto - aggiornamento piano 2011	6 000	DA AVVIARE	0%
PISTOIA	6bis	66 - PISTOIESE	Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e la circonvallazione sud di Pistoia - OPERE DI COMPLETAMENTO	1 180	DA AVVIARE	0%
PISTOIA	AG11_2	435 - LUCCHESI	Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese.	1 000	DA AVVIARE	0%
PRATO	AG11_2	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento in Comune di Cantagallo	2 700	DA AVVIARE	0%
SIENA	12A	2 - VIA CASSIA	Opere di ripristino dissesti sul Ponte PAGLIA nel tratto progressiva Km 152+700 - Rifacimento Ponte sul PAGLIA	5 000	DA AVVIARE	0%
SIENA	1A_2	2 - VIA CASSIA	Variante da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C.E78 Si – Gr - Tronco 1 – da Monsindoli a Isola d'Arbia	17 992	DA AVVIARE	0%
TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI DA AVVIARE (18)				121 592		

Tabella 3b - Interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM – DA AVVIARE, di competenza degli Enti Locali (4)*(valori in migliaia di euro)*

PROVINCIA	SCHEDA N°	ENTE ATTUATORE	OGGETTO INTERVENTO	COSTO INTERVENTO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
FIRENZE	AdP_01	Comune di Campi Bisenzio	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Campi Bisenzio relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2009 (L.R. 77/2012 e DCR n. 88/2013) -	6 793	DA AVVIARE	0%
FIRENZE	AdP_02	Comune di Signa	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Signa relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2009 (L.R. 77/2012 e DCR n. 88/2013) -	5 541	DA AVVIARE	0%
FIRENZE	AdP_03	Comune di Lastra a Signa	Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Lastra a Signa relativo alla viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2009 (L.R. 77/2012 e DCR n. 88/2013) -	8 063	DA AVVIARE	0%
LUCCA	AdP_01	Provincia di Lucca	Interventi sulla viabilità locale in comune di Lucca - Potenziamento della viabilità locale nel Comune di Lucca con funzioni di integrazione con la SRT 435 e la SRT 439	15 000	DA AVVIARE	0%
TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI DA AVVIARE (4)				35 397		

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

(valori in migliaia di euro)

PROVINCIA	SCHEDA N°	STRADA REGIONALE	OGGETTO INTERVENTO	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO	STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI
COMPETENZA PROVINCIALE										
AREZZO	RA-01A-02A	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nell'abitato di Rassina - comune di Castel Focognano e nell'abitato di Soci - comune di Bibbiena. - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	534	204	738	534	432	Lavori: IN CORSO	0%
AREZZO	RA-01B	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di Rassina - comune di Castel Focognano - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	55	0	55	55	0	Lavori: IN CORSO	20%
AREZZO	RA-02B	71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di Soci - comune di Bibbiena - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	17	0	17	17	0	Lavori: IN CORSO	20%
LUCCA	RA-05B	439 - SARZANESE VALDERA	Risanamento acustico ricettori sensibili nell'abitato di San Lorenzo in Treponzio comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	110	0	110	110	88	Lavori: IN CORSO	0%
LUCCA	RA-06A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nell'abitato La Colombaia Castelvechio - comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	685	0	685	685	548	Lavori: IN CORSO	30%
PISA	RA-01	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Capannoli. Dal Km 68+000 al km 70+000 - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio	226	0	226	226	209	Lavori: IN CORSO	95%
PISTOIA	RA-02	435 - LUCCHESI	Risanamento acustico di ricettori sensibili nel comune di Pieve a Nievole - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Terzo stralcio anno 2013	32	0	32	32	26	Lavori: IN CORSO	0%
TOTALE INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO DI COMPETENZA DELLE PROVINCE (7)				1 659	204	1 863	1 659	1 303		
COMPETENZA REGIONALE										
LUCCA	RA-07A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente negli abitati di Capezzano e Pian di Mommio- comune di Camaione e Massarosa - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	811	0	811	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%

LUCCA	RA-08A	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Massarosa - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	456	0	456	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
LUCCA	RA-09	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Pieve San Paolo e Carraia - comune di Capannori - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	604	0	604	0	0	Esecutivo Da affid. Iniz.	0%
PISA	RA-02	12 - DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	Realizzazione asfalto fonoassorbente nel Comune di San Giuliano Terme - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014	133	0	133	0	0	Definitivo Ult. da Approv.	0%
PRATO	RA-01	325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Vernio dal Km 55+000 al Km 57+500 - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio	282	0	282	282	0	Definitivo In Corso	0%
TOTALE INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO DI COMPETENZA DELLE REGIONE (5)				2 286	0	2 286	282	0		
TOTALE INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO FINANZIATI (12)				3 944	204	4 148	1 941	1 303		
INTERVENTI PROGRAMMATI DA AVVIARE, DI COMPETENZA REGIONALE										
				COSTO INTERVENTO				STATO INTERVENTO	AVANZAMENTO LAVORI	
FIRENZE	RA-01	65 - DELLA FUTA	Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. La Lastra nel Comune di Firenze - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015	146				da avviare	0%	
PISA	RA-03	439 - SARZANESE VALDERA	Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Cascine nel Comune di Buti - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015	257				da avviare	0%	
PISTOIA	RA-03	436 - FRANCESCA	Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Pieve a Nievole - RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015	127				da avviare	0%	
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO PROGRAMMATI (3)				530						

Tabella 5 – Riepilogo interventi sulla viabilità regionale

(valori in migliaia di euro)

INTERVENTI	N.	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI	TOTALE IMPEGNATO	TOTALE LIQUIDATO
INTERVENTI VIABILITA' REGIONALE IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	34	237 036	47 829	284 875	212 949	138 270
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	7	1 659	204	1 863	1 659	1 303
TOTALE INTERVENTI IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	41	238 695	48 033	286 738	214 607	139 573
INTERVENTI VIABILITA' REGIONALE di competenza della Regione	12	60 990	3 657	66 148	45 732	9 250
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO di competenza della Regione	5	2 286	0	2 286	282	0
TOTALE INTERVENTI di competenza della Regione	17	63 275	3 657	68 433	46 014	9 250
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI	58	301 970	51 691	355 171	260 621	148 823
	N.	COSTO INTERVENTO				
INTERVENTI VIABILITA' REGIONALE Programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza della Regione	18	121 592				
INTERVENTI VIABILITA' LOCALE CON FUNZIONI DI INTEGRAZIONE ALLA VIABILITA' REGIONALE programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza degli Enti locali	4	35 397				
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	25	157 519				

ALLEGATO 2 – IL MONITORAGGIO DEL PRIIM E LE PRIORITA' DEL DAP 2015

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 l.r. 1/2015 in materia di programmazione - per il 2015 denominato Documento Annuale di Programmazione, DAP), relativamente alle politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale. Di seguito si illustra, per ciascuna priorità indicata dal DAP 2015 (obiettivi ed interventi), il paragrafo di riferimento del presente documento dove è possibile ritrovare la descrizione delle attività realizzate e dei risultati raggiunti.

Il monitoraggio del documento programmatico economico e finanziario regionale è oggetto di specifico monitoraggio attraverso il rapporto generale di monitoraggio di cui all'art. 22 della l.r. 1/2015.

DAP 2015 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Obiettivi	Interventi	Descrizione	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
Qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale	Conclusione della procedura della gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma (lotto unico regionale) e stipula del contratto di servizio con il gestore unico regionale e progressivo rinnovo dell'attuale parco autobus	Conclusione della procedura della gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma (lotto unico regionale) e stipula del contratto di servizio con il gestore unico regionale, in sostituzione degli attuali 14 contratti. Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km, di cui 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto, servizi in economia esclusi; il contratto prevede specifiche clausole per garanzie occupazionali. Nel corso degli 11 anni di validità del contratto, dovrà essere progressivamente rinnovata e sostituita la metà dell'attuale parco autobus (1.300 unità), con l'obiettivo di dimezzarne l'età media. Le risorse complessivamente ammontano annualmente a 300 mln, di cui 260 mln (comprensivi del fondo unico nazionale per il TPL) di provenienza regionale e 40 mln di provenienza degli enti locali; ad essi si sommano circa 105 mln annui di ricavo dalla vendita dei biglietti	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.1 Riforma TPL su gomma
Qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale	Azioni di monitoraggio e controllo del contratto di gestione del lotto unico su gomma	Azioni di monitoraggio e controllo del contratto, per assicurare il rispetto da parte del gestore dei livelli di qualità del servizio erogato definiti nel contratto; nella vigilanza saranno coinvolti, nell'ambito dell'Ufficio Unico per la gestione associata, anche gli enti locali, tenuto conto dei contenuti attuativi della riforma istituzionale varata dalla L. 56/2014 (riduzione e riordino delle funzioni delle Province)	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.4 Attività ispettiva
Qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale	Completamento del programma di acquisto di autobus urbani ed extraurbani	Completamento del programma di acquisto di autobus urbani ed extraurbani con fondi MATM e FAS, con liquidazione dei cofinanziamenti ed immissione in servizio del materiale; il programma potrà essere integrato in base alle disponibilità emergenti dal ricorso ai fondi europei (POR CREO FESR 2014-2020)	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.1 Riforma TPL su gomma
Qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale	Attuazione dell'Intesa con Trenitalia per il rinnovo del vigente contratto "ponte" verso l'affidamento della gestione dei servizi ferroviari regionali con gara.	Attuazione dell'Intesa con Trenitalia per il rinnovo del vigente contratto di servizio, come strumento "ponte" verso l'affidamento della gestione dei servizi ferroviari regionali con gara. L'attuazione dell'Intesa comporterà, fra l'altro, l'individuazione, nella fase di rinnovo del vigente contratto, delle anticipazioni relative alla futura riprogrammazione del servizio ferroviario metropolitano, oggetto del futuro capitolato di gara, e le conseguenti linee di un programma di acquisto di materiale rotabile ferroviario adeguato alla tipologia metropolitana	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari

Qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale	Definizione dell'accordo quadro con il gestore nazionale della rete (RFI) per la disponibilità dell'infrastruttura nel periodo del rinnovo contrattuale, mirante anche all'impostazione dei successivi sviluppi (assetto con sottoattraversamento del nodo di Firenze).	Contestualmente sarà sviluppato l'accordo quadro con il gestore nazionale della rete (RFI) per la disponibilità dell'infrastruttura nel periodo del rinnovo contrattuale, mirante anche all'impostazione dei successivi sviluppi (assetto con sottoattraversamento del nodo di Firenze).	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia-Lucca	Avvio delle opere per il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme per le quali la Regione ha previsto uno stanziamento di 35 mln per un primo stralcio lavori (per un costo totale di 43 mln), comprendenti interventi di adeguamento tecnologico sulla tratta; opere sostitutive di passaggi a livello inclusi nel progetto di raddoppio della tratta comprensive della relativa viabilità, etc. Il DL 133/2014 convertito con modifiche dalla legge 164/2014 prevede inoltre 215 mln per la tratta Pistoia- Lucca che consentono almeno i lavori di raddoppio della Pistoia-Montecatini già autorizzati. La Regione prevede un ulteriore stanziamento di 200 mln nel 2015 per cui RFI dovrà svolgere le attività di progettazione e successiva realizzazione, che consentiranno il completamento del raddoppio dell'intera tratta Pistoia-Lucca	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Raccordi ferroviari del nodo intermodale di Livorno a supporto delle attività portuali	Potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del nodo intermodale di Livorno a supporto delle attività portuali con riferimento a: la realizzazione del collegamento diretto della Darsena Toscana alla Diretrice Tirrenica lato nord; la realizzazione della nuova stazione, quale nodo sulla Darsena Toscana; la realizzazione di un ulteriore binario fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Nodo AV di Firenze	Azioni di sostegno per la ripresa dei lavori del Nodo AV di Firenze per la realizzazione della nuova stazione e del sottoattraversamento da monitorare attraverso l'Osservatorio Ambientale	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Completamento dell'Autostrada Tirrenica A12 Rosignano-Civitavecchia (lotto 4, lotto 5B, lotto 7 Bretella di Piombino)	Azioni di promozione per una celere approvazione dei lotti non ancora approvati per il completamento dell'Autostrada Tirrenica A12 Rosignano-Civitavecchia (lotto 4, lotto 5B, lotto 7 Bretella di Piombino)	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	SGC E78 Grosseto-Fano (lotti 4 e 9 del tratto Grosseto-Siena)	Azioni di sostegno volte alla conferma delle risorse statali per i lotti già approvati (lotti 4 e 9) del tratto Grosseto-Siena della Strada di Grande Comunicazione E78 Grosseto-Fano e celere avvio delle procedure di appalto dei lavori; partecipazione della società Logistica alla proposta di Società Pubblica di Progetto "Centralia", costituita a novembre 2014, per il completamento dell'itinerario	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Sottoscrizione accordo tra Regione, ANAS e Provincia di Lucca finalizzato a definire il quadro delle priorità in merito al Sistema tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca	Attuazione del primo stralcio dell'intervento relativo al sistema tangenziale di Lucca – Viabilità Est di Lucca, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est, attraverso la sottoscrizione di un accordo tra Regione, ANAS e Provincia di Lucca finalizzato a definire il quadro delle priorità, delle modalità operative e dei corrispondenti impegni dei soggetti sottoscrittori	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.2 Strade di interesse statale
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Terza corsia Autostrada A1 (Barberino di Mugello-Firenze Nord; Firenze-sud-Incisa; Incisa-Vadarno)	Prosecuzione dei lavori di adeguamento a 3 corsie dell'Autostrada A1 nel tratto Barberino di Mugello-Firenze Nord monitorati dal Comitato di Controllo; azioni di sostegno per l'avvio dei lavori nel tratto Firenze-sud-Incisa e per l'approvazione del progetto del tratto Incisa-Vadarno	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
Realizzazione delle grandi opere di interesse nazionale e regionale	Terza corsia dell'Autostrada A11 da Firenze a Pistoia	Approvazione del progetto della terza corsia dell'Autostrada A11 da Firenze a Pistoia	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade

Adeguamento delle strade regionali e sicurezza stradale	Interventi sulla viabilità regionale previsti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità Regionale e confluire nel PRIIM (SR 429, SR 2, SR 69)	Prosecuzione degli interventi sulla viabilità regionale previsti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità Regionale e confluire nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, con particolare riferimento al completamento della SR 429 Val d'Elsa (tratto Empoli-Castelfiorentino), della SR 2 Cassia (tratto Monteroni-Monsindoli; ripristino di condizioni urgenti di transitabilità del ponte sul fiume Paglia) e della SR 69 di Valdarno.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
Adeguamento delle strade regionali e sicurezza stradale	Ipotesi di pedaggiamento selettivo per la SGC FI-PI-LI	Individuazione degli approfondimenti necessari per la definizione di un'ipotesi di pedaggiamento selettivo per la SGC FI-PI-LI, che tenga conto di quanto previsto dalla DCR 88/2013 e dei dati delle postazioni di misura del traffico che saranno collocate anche agli svincoli della SGC FI-PI-LI, con l'avvio del progetto di monitoraggio del traffico sulle strade regionali, già aggiudicato a seguito di gara pubblica regionale	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
Adeguamento delle strade regionali e sicurezza stradale	Interventi di risanamento acustico	Prosecuzione degli interventi di risanamento acustico sulle strade regionali, mantenendone le condizioni attuative, anche attraverso l'integrazione e l'aggiornamento dei "piani di azione" regionali in materia di risanamento acustico, di cui al D.Lgs. 194/2005.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
Adeguamento delle strade regionali e sicurezza stradale	Catasto strade	Sarà inoltre sviluppato il catasto delle strade regionali	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
Adeguamento delle strade regionali e sicurezza stradale	Interventi di miglioramento della sicurezza stradale	Interventi di miglioramento della sicurezza stradale, garantendo i livelli di manutenzione ad oggi raggiunti e avviando interventi di manutenzione "pesante" per il risanamento dei tratti più vulnerabili della viabilità regionale; cofinanziamento, con un bando regionale, di interventi di messa in sicurezza di tratti di viabilità particolarmente pericolosi e critici presenti sulla rete stradale regionale, provinciale, comunale ed urbana della Toscana; completamento del Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale; il censimento degli incidenti stradali compatibilmente alla delega ISTAT alla Regione Toscana; attività dell'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.4 Sicurezza stradale
Adeguamento delle strade regionali e sicurezza stradale	Interventi relativi alla viabilità locale, sia con funzioni di integrazione alla viabilità regionale, sia con funzione locale, ai sensi delle leggi finanziarie regionali.	Prosecuzione degli interventi relativi alla viabilità locale, sia con funzioni di integrazione alla viabilità regionale (in particolare nelle Province di Firenze e Lucca), sia con funzione locale, ai sensi delle leggi finanziarie regionali, anche attraverso la costituzione di un fondo per la progettazione per interventi relativi al nuovo ponte sull'Arno nel comune di Signa, al rafforzamento della viabilità nei Comuni di Terranuova Bracciolini e Montevarchi, nel comune di Laterina in attuazione dell'Accordo di Programma di cui alla DGR 895/2014 ed eventuali ulteriori interventi che emergessero nel corso del 2015.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Darsena Europa nel porto di Livorno	La Regione intende concorrere alla realizzazione della Darsena Europa nel porto di Livorno prevedendo un contributo a favore dell'Autorità Portuale di Livorno fino a 170 mln (a fronte di un costo complessivo dell'intervento di oltre 600 mln).	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Adeguamento tecnico-funzionale del porto di Piombino	Sostegno all'Autorità portuale di Piombino-Elba per l'adeguamento tecnico-funzionale del porto di Piombino attraverso interventi di approfondimento a quota 20 mt dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso, realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento dell'accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Porti di interesse dell'Autorità Portuale Regionale (Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio)	Sostegno all'esercizio delle funzioni ordinarie delle infrastrutture e dei servizi portuali per i porti di interesse regionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio, in particolare attraverso l'avvio della progettazione del sabbiodotto per la risoluzione dei problemi di insabbiamento, l'avvio delle procedure per la realizzazione della banchina commerciale nel porto di Viareggio; l'avvio della realizzazione dell'adeguamento della diga foranea di Marina di Campo; la redazione della variante al Piano regolatore portuale di Viareggio e dei nuovi PRP di Marina di Campo e di Isola del Giglio	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale

Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Scavalco ferroviario tra porto di Livorno e Interporto di Guasticce	Promozione di interventi per garantire lo sviluppo della logistica delle infrastrutture costiere mediante la progettazione definitiva dello scavalco ferroviario tra porto di Livorno e Interporto di Guasticce e l'avvio della gara di appalto per la sua realizzazione	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Canale Scolmatore d'Arno	Promozione di interventi per garantire lo sviluppo delle vie navigabili mediante il miglioramento dell'efficienza idraulica e della sicurezza del Canale Scolmatore d'Arno con la realizzazione della foce armata e l'avvio della gara di appalto integrato per la progettazione e realizzazione di un impianto di trattamento dei fanghi di dragaggio	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.4 Vie navigabili
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Canale dei Navicelli	Promozione di interventi per garantire lo sviluppo delle vie navigabili mediante il miglioramento dell'accessibilità del Canale dei Navicelli per lo sviluppo delle attività produttive ivi insediate, con il completamento dei lotti 5 e 6 e la conclusione della gara di appalto per il lotto 8	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.4 Vie navigabili
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Strutture portuali a servizio del collegamento passeggeri e della nautica da diporto	Azioni per la sicurezza e funzionalità delle strutture portuali a servizio del collegamento passeggeri e per il miglioramento dei servizi al diportista nautico e dell'organizzazione funzionale dello scalo nel suo complesso, in particolare attraverso un bando rivolto ai comuni costieri	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale
Sviluppo della piattaforma logistica toscana	Integrazione del sistema aeroportuale regionale	Prosecuzione delle azioni per lo sviluppo e l'integrazione del sistema aeroportuale regionale, nonché specifiche linee di intervento per miglioramenti infrastrutturali e per lo sviluppo dei collegamenti aerei	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale
Sviluppo della mobilità sostenibile	Realizzazione della tranvia nell'Area metropolitana fiorentina (linee 2 e 3)	Monitoraggio dello stato di avanzamento del grande progetto "Realizzazione della tranvia nell'Area metropolitana fiorentina" (linee 2 e 3)	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
Sviluppo della mobilità sostenibile	Estensione del sistema tramviario fino ai Comuni di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli	Monitoraggio della progettazione e del finanziamento relativo all'estensione del sistema tramviario fino ai Comuni di Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli, in coerenza con il quadro conoscitivo dell'Integrazione al PIT approvata dal Consiglio nel luglio 2014	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
Sviluppo della mobilità sostenibile	People Mover	Monitoraggio e controllo sulla realizzazione del People Mover di collegamento tra stazione e aeroporto di Pisa e relative opere connesse, in attuazione dell'Accordo di programma specifico sottoscritto nel 2011	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.2 People mover
Sviluppo della mobilità sostenibile	Mobilità ciclistica in ambito urbano	Sviluppo della mobilità ciclistica attraverso il cofinanziamento di interventi in ambito urbano, a valere sul bando pubblicato nel 2014 rivolto agli enti locali.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.6 Mobilità ciclabile
Sviluppo della mobilità sostenibile	Itinerario integrato ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica	Saranno inoltre finanziati interventi sull'itinerario integrato ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica, a seguito di una prima individuazione di proposte progettuali degli enti locali interessati, e della successiva sottoscrizione di accordi	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.6 Mobilità ciclabile
Sviluppo della mobilità sostenibile	Osservatorio Regionale Mobilità e Trasporti, infomobilità e Portale della Mobilità	Sviluppo dei servizi a supporto delle attività dell'Osservatorio Regionale Mobilità e Trasporti, interventi per l'infomobilità e l'implementazione del portale della mobilità	5. Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	3.5.1 Infomobilità