



Regione Toscana

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

2019

(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 per la logistica

Settore Programmazione viabilità

Settore Trasporto Pubblico Locale

Settore Progettazione e realizzazione viabilità Arezzo, Siena e Grosseto

Settore Progettazione e realizzazione viabilità Firenze, Prato e Pistoia

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

Per i dati di monitoraggio finanziario ha collaborato

Direzione Programmazione e Bilancio, Settore Controllo strategico e di gestione

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

Per i dati IRSE relativi alle emissioni di CO2, di PM10 e di qualità dell’aria ha collaborato

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

www.regione.toscana.it/priim

INDICE

Premessa.....	5
1. Il PRIIM: I fatti salienti.....	7
2. La situazione della mobilità e dei trasporti in Toscana	14
2.1 La congiuntura economica e la domanda di mobilità	14
2.2 Gli investimenti pubblici infrastrutturali	16
2.3 Turismo e mobilità in Toscana	19
2.4 Impatto economico ed occupazionale dei principali interventi infrastrutturali	23
3. L'avanzamento delle politiche regionali: principali interventi realizzati	28
3.1. Obiettivo generale 1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	29
3.1.1 Autostrade	30
3.1.2 Strade di interesse statale.....	36
3.1.3 Strade di interesse regionale	40
3.1.4 Ferrovie	52
3.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere	60
3.1.6 Indicatori.....	61
3.1.7 Principali delibere di attuazione	66
3.1.8 Monitoraggio finanziario	68
3.2. Obiettivo generale 2 - Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	69
3.2.1 TPL su gomma.....	70
3.2.2 Servizi ferroviari	74
3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei.....	80
3.2.4 Attività ispettiva	80
3.2.5 Indicatori.....	83
3.2.6 Principali delibere di attuazione	89
3.2.7 Monitoraggio finanziario	91
3.3. Obiettivo generale 3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	92
3.3.1 Sistema tramviario	92
3.3.2 Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità	96
3.3.3 Sicurezza stradale.....	98
3.3.4 Sicurezza ferroviaria	101
3.3.5 Mobilità ciclabile	102
3.3.6 Indicatori.....	110
3.3.7 Principali delibere di attuazione	121
3.3.8 Monitoraggio finanziario	123
3.4. Obiettivo generale 4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana.....	124
3.4.1 Nodi di interscambio modale:raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali.....	125
3.4.2 Porti nazionali.....	128
3.4.3 Porti regionali e autorità portuale regionale	136
3.4.4 Vie navigabili	138
3.4.5 Il sistema aeroportuale.....	139
3.4.6 Interporti.....	142
3.4.7 Indicatori.....	144
3.4.8 Principali delibere di attuazione	150
3.4.9 Monitoraggio finanziario	152

3.5. Obiettivo generale 5 – Azioni trasversali per l’informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	153
3.5.1 Infomobilità.....	154
3.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione	155
3.5.3 Partecipazioni regionali	158
3.5.4 Indicatori.....	161
3.5.5 Principali delibere di attuazione	163
3.5.6 Monitoraggio finanziario	165
4 Monitoraggio delle risorse finanziarie del piano	166
Allegato 1 – Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale al 31/12/2018	167
Allegato 2 – Il monitoraggio del PRIIM e le priorità del DEFR 2018	184
Allegato 3 - Cartografie di sintesi.....	193

PREMESSA

A cinque anni dall'approvazione del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità e a pochi mesi dalla fine della legislatura è tempo di bilanci per le politiche regionali, e di rendicontazione di quanto fatto e quanto resta da fare.

In questo quadro è necessario partire dal tema delle **grandi opere**, attorno alle quali si gioca il futuro di regione moderna ed europea della Toscana, e su cui la Regione non cessa di ribadire la necessità di portare a termine interventi programmati da tempo e imprescindibili per lo sviluppo del territorio, regionale e non solo.

Per il rilancio degli investimenti pubblici la Toscana continua a fare la sua parte: destinando da un lato importanti risorse da bilancio regionale come contributo straordinario dedicato alla realizzazione degli interventi (dalla ferrovia Pistoia-Lucca alla Darsena Europa di Livorno, dagli interventi nei porti nazionali di Piombino e Marina di Carrara agli assi viari di Lucca, fino ai raccordi ferroviari tra Porto e Interporto di Livorno), ottenendo dall'altro lato importanti risorse dallo Stato per investimenti in opere strategiche per il territorio, in particolare nell'ambito della programmazione del Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 (in totale oltre 385 mln per finanziare vari interventi sul territorio: strade statali e regionali, ferrovie e sicurezza ferroviaria, piste ciclabili su itinerari regionali, interventi per la navigabilità e interventi aeroportuali, rinnovo del parco mezzi bus e treni).

Occorre tuttavia sulle grandi opere per le quali la competenza è statale una necessaria azione di impulso del livello nazionale, per riattivare procedimenti fermi da tempo (quali l'alta velocità ferroviaria, le terze corsie autostradali, il corridoio tirrenico), e in relazione ai quali la Regione Toscana continua a sollecitare i vari soggetti interessati.

Risultati importanti si registrano d'altra parte per le opere di **viabilità regionale** su cui la Regione, ereditando dalle Province le competenze nella progettazione e realizzazione degli interventi, si è trovata a confrontarsi con una sfida storica: sono state avviate varie gare di appalto e realizzati e conclusi i primi interventi (tra le opere concluse l'intersezione tra la SR 206 e la SP 21 nei comuni di Collesalveti e Fauglia, l'adeguamento della SR 70 in comune di Pelago, l'adeguamento dell'intersezione tra la SR 445 e la SP 57 in località Coreglia, varie opere di risanamento acustico). Sono inoltre in fase di avvio una serie di ulteriori interventi strategici sulle principali strade di interesse regionale (SGC FI-PI-LI, SR 429, SR 71).

Sul versante del **trasporto pubblico locale**, nonostante le incertezze derivanti dal contenzioso sulla gara di affidamento del servizio regionale su gomma, la sottoscrizione del contratto ponte biennale ha consentito di anticipare parte dei benefici della gara a garanzia del servizio ai cittadini, tra cui un consistente rinnovo degli autobus in circolazione (363 nuovi mezzi entro il 2019 e 447 entro il 2020).

Per non dimenticare tutti gli interventi realizzati e in corso a favore della **mobilità sostenibile** e volti alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti, che danno un contributo importante nella direzione di una Toscana "Carbon Neutral" al 2050: la realizzazione del sistema tramviario fiorentino che, con l'inaugurazione a febbraio 2019 della linea 2 tra Piazza dell'Unità e Aeroporto, sviluppa 16,9 km di rete e 40 fermate che consentono un importante miglioramento dell'accessibilità urbana; la realizzazione di infrastrutture ciclabili, sia in ambito urbano che extraurbano lungo gli itinerari di interesse regionale tra cui la Ciclopista dell'Arno; la realizzazione dei raccordi ferroviari di Livorno inaugurati a fine 2016 che consentono di spostare quota del trasporto merci dalla gomma al ferro.

Nel quadro delle politiche del PRIIM quindi la Toscana si muove: molto è stato fatto ma molto resta ancora da fare, per adeguare il sistema infrastrutturale e della mobilità alle sfide del futuro.

Il Documento di Monitoraggio 2019 conferma la struttura dei precedenti Monitoraggi, il taglio di sintesi e l'impostazione comunicativa.

Una *sintesi dei principali risultati ad oggi raggiunti* è illustrata nella parte iniziale del documento (*cap. 1*), seguita da un *aggiornamento dei quadri conoscitivi di contesto* relativi alla situazione e alle dinamiche della mobilità e dei trasporti in Toscana, anche alla luce di un'analisi dello scenario economico (*cap. 2*). Lo *stato di avanzamento degli interventi realizzati in attuazione dei 5 obiettivi generali del Piano*, comprensivo di dati e indicatori, risorse finanziarie, elenco delle principali delibere di Giunta di attuazione, è descritto nella parte centrale del volume (*cap. 3*); un riepilogo del *monitoraggio finanziario* del Piano è invece contenuto al *cap. 4*.

Il report contiene inoltre (*allegato 1*) l'approfondimento aggiornato al 31/12/2018 relativo agli *interventi di viabilità regionale* derivanti dal Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di interesse regionale e confluiti nel PRIIM, anche alla luce del riordino delle competenze tra Regione ed Enti locali, la *tabella di raccordo* tra il documento di monitoraggio del PRIIM e le priorità contenute nel *Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER)* 2018, cui il Piano dà attuazione per la parte di Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale e attraverso specifici Progetti Regionali (*allegato 2*). Infine, l'*allegato 3* contiene l'aggiornamento al 31/12/2018 delle cartografie tematiche dei principali interventi infrastrutturali realizzati, in corso e programmati in Toscana in attuazione del Piano.

Come di consueto sarà possibile consultare il Documento di monitoraggio dalla specifica sessione del sito regionale dedicata al Piano:

<http://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-del-priim>.

1. IL PRIIM: I FATTI SALIENTI

Vediamo in sintesi quanto realizzato nell'ambito delle politiche del PRIIM. Al mese di giugno 2019 è stato impegnato nel complesso l'81% del totale delle risorse previste dal Piano per il periodo 2014-2021 (pari a 4.376 milioni su un totale di 5.400 milioni stanziati), ed è stato liquidato l'85% delle risorse impegnate (pari a 3.227 milioni)¹. Pesano sulla capacità di spesa e di intervento regionale i vincoli sempre più stringenti posti dall'obbligo del pareggio di bilancio. Di seguito una sintesi dei principali risultati raggiunti, descritti in dettaglio al cap. 3:

Grandi opere **Le Autostrade.** Proseguono i lavori di progettazione e realizzazione delle terze corsie dell'**Autostrada del Sole A1** (*Variante di Valico*: chiusa la Conferenza di Servizi sul lotto 14 della Bretella di Firenzuola; *Barberino di Mugello - Firenze Nord*: la conclusione dei lavori è ipotizzata per il 2021; *Firenze Nord - Firenze Sud*: realizzato il 94% dell'opera, nel 2017 terminati i lavori del by pass del Galluzzo e dello svincolo di Certosa Impruneta; inaugurato il parcheggio scambiatore dei Bottai e di Scandicci; *Firenze Sud-Incisa Valdarno*: in corso l'aggiudicazione dei lavori del tratto Galleria di San Donato, in corso i lavori del primo lotto tratto Nord, da Firenze Sud – Galleria di San Donato, in corso la predisposizione della gara per l'aggiudicazione dei lavori del primo lotto tratto Sud; *Incisa - Valdarno*: chiusa positivamente nel maggio 2019 la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo).

Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento a 3 corsie dell'**Autostrada Firenze - Mare A11**, si è chiusa la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera su cui la Regione si è espressa nel gennaio 2018 ed è terminata la progettazione esecutiva da parte di Autostrade. E' in fase di sottoscrizione la Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione dell'intervento, a seguito della quale può essere avviata la gara per l'aggiudicazione dei lavori.

Il Corridoio Tirrenico. La Regione Toscana continua a adoperarsi per promuovere ogni azione utile presso i vari soggetti interessati al fine di procedere nell'iter dell'opera. La Conferenza dei servizi, avviata nel gennaio 2017, risulta infatti tuttora in corso. Successivamente è stata chiesta dal MIT una project review sul progetto definitivo in istruttoria e sono state elaborate da ANAS delle soluzioni progettuali, attualmente oggetto di valutazione. Nel novembre 2017 la Regione si è espressa a seguito dei pareri negativi degli Enti interessati chiedendo a SAT di elaborare una soluzione condivisa con il territorio. Nel dicembre 2017 è stato presentato al CIPE l'iter procedurale previsto sulla proposta di revisione del progetto (realizzazione di due carreggiate distinte, eliminazione di svincoli a raso e realizzazione di complanari per ampliamento dell'infrastruttura esistente, rendendo più sicura la circolazione).

La SGC E78 Due Mari. Sulla tratta Siena-Grosseto è stato aperto al traffico nel marzo 2018 il maxilotto 5,6,7,8; si è conclusa la gara per il lotto 4 (105,5 mln), che potrà essere aggiudicata a seguito di risoluzione del contenzioso, mentre è stato approvato dal CIPE nel luglio 2019 il progetto definitivo del lotto 9 (oltre 161 mln). In corso di avvio la progettazione definitiva del lotto 0 del tratto Siena-Rigomagno. Nella tratta Rigomagno - Nodo di Arezzo sono in corso le attività propedeutiche per la definizione della progettazione del tratto Bettolle-Nodo di Arezzo (S. Zeno), con ipotesi di utilizzare il tratto autostradale dell'A1, mentre ANAS sta assegnando le progettazioni per il Nodo di Arezzo.

¹ Dati a cura del Settore Controllo strategico e di gestione, Direzione Programmazione e Bilancio, aggiornati al 30 giugno 2019.

Il sistema tangenziale di Lucca. Per il primo stralcio di interventi prioritari dal costo di 84 mln (finanziato con 67 mln di risorse statali e 17 mln di risorse regionali, di cui 2 mln per la progettazione) nel marzo 2019 ANAS ha trasmesso il progetto definitivo, su cui la Regione si è espressa con parere favorevole con prescrizioni nel maggio 2019.

Per garantire la copertura finanziaria della progettazione dell'intera opera (comprensiva di un secondo stralcio dal costo previsto di 136,5 mln), sono state stanziare 5 mln di risorse statali a valere sul Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020.

Il Raccordo Autostradale Siena-Firenze. Nel corso degli ultimi anni sono state investite importanti risorse da parte di ANAS per interventi di manutenzione straordinaria del raccordo, mentre ulteriori opere sono programmate o in corso di gara.

Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca. Proseguono i lavori del primo tratto da Pistoia a Montecatini Terme (12 km): sono in corso le opere per il raddoppio e la soppressione dei passaggi a livello, mentre sono completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini; per il tratto da Montecatini Terme a Lucca (30 km) è invece in corso la progettazione, con previsione di affidare i lavori tra fine 2020 e inizio 2021. A seguito di confronto con gli Enti locali si è convenuto di stralciare il raddoppio della tratta Montecatini-Pescia interessata comunque da interventi di adeguamento tecnologico per garantire la maggiore funzionalità dell'intera linea. Le risorse regionali non più necessarie per il raddoppio sono destinate allo scavalco ferroviario di Livorno e al potenziamento dello scalo merci di Castelnuovo Garfagnana.

Potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna. Nel corso del 2018 sono iniziati i lavori propedeutici all'intervento di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale della linea Prato-Bologna, prioritario per il collegamento via ferro dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa. L'opera, oggetto di Protocollo di Intesa sottoscritto tra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI prevede 3 anni e mezzo di lavori e opere di RFI per 320 mln, ed in particolare l'adeguamento delle gallerie allo standard PC/80 previsto dalla rete europea per il traffico delle merci, in coerenza con il progetto della Darsena Europa di Livorno nell'ambito del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo.

La linea ferroviaria Empoli - Siena. L'intervento di raddoppio Empoli Granaiole e di elettrificazione della linea Empoli-Siena ha trovato piena copertura finanziaria con 177 mln di risorse statali – Contratto di Programma Stato - RFI e Piano Operativo Infrastrutture a valere sul FSC 2014-2020. E' in corso la progettazione definitiva delle opere per la localizzazione e si è in attesa dell'attivazione del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sulle opere di raddoppio.

L'Alta velocità ferroviaria. La Regione continua a promuovere azioni di impulso affinché si proceda con la ripresa dei lavori del Nodo fiorentino su cui nel 2017, a seguito di confronto con RFI, Enti locali e Ferrovie dello Stato, era stata confermata la realizzazione del tunnel e della nuova stazione Foster secondo il progetto originario, prevedendo modifiche nelle aree esterne che porteranno ad una maggiore e più funzionale integrazione modale tra ferro, gomma e tramvia.

La viabilità di interesse regionale. Proseguono le attività di progettazione e realizzazione delle opere, per le quali la Regione Toscana con il riordino

istituzionale ha acquisito la competenza da parte delle Province a partire dal gennaio 2016: ad oggi sono state avviate a gara 20 opere per circa 62 mln, di cui 14 opere concluse per 7,2 mln (comprehensive di interventi di risanamento acustico) e 4 opere con lavori in corso per un importo di quasi 19 mln. 25 gli interventi con progettazione in corso o conclusa. Tra queste quelle per le quali la Regione ha ottenuto importanti finanziamenti a valere sulle risorse statali del FSC 2014-2020: in totale 17 opere di viabilità regionale e locale dal costo di 175 mln finanziate per oltre 150 mln e per le quali sono state sottoscritte nel 2018 due specifiche convenzioni attuative con il Ministero.

Intanto si avviano a conclusione le opere rimaste alla competenza provinciale su cui la Regione opera un costante monitoraggio, supportando talvolta gli uffici provinciali tramite avvalimento del personale trasferito: si tratta di 9 opere per 70 mln di cui 44 regionali. 4 gli interventi ultimati nel 2018.

Nel 2018 si è chiuso inoltre il procedimento relativo alla modifica della classificazione della rete stradale nazionale, avviato dallo Stato e condiviso con la Regione: sugli oltre 1450 km di strade regionali, 471 km sono passati alla competenza statale (ANAS).

Trasporto pubblico

Il contratto ponte per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma. In attesa della conclusione del contenzioso sulla gara (nel marzo 2019 si è espressa la Corte di giustizia UE confermando la correttezza della procedura regionale e di conseguenza la Regione a maggio ha aggiudicato in via definitiva il servizio ad Autolinee Toscane), dal gennaio 2018 fino a tutto il 2019 è attivo il contratto ponte firmato a dicembre 2017 tra Regione Toscana e One Scarl, il nuovo soggetto unitario che aggrega gli attuali gestori e i due partecipanti alla gara. Con il contratto ponte vengono anticipati buona parte dei benefici attesi con la gara, a garanzia della qualità del servizio.

Il rinnovo del parco bus. Continua il programma di rinnovo del parco mezzi previsto dalla gara ed anticipato dal contratto ponte: dal 2017 al 2019 sono stati destinati dalla Regione quasi 50 mln (risorse statali, comunitarie e regionali) per l'acquisto di nuovi mezzi urbani ed extraurbani a minor impatto ambientale in sostituzione dei mezzi più inquinanti, per un investimento complessivo di quasi 85 mln. Entro il 2019 saranno 363 i nuovi mezzi in servizio in Toscana, 447 al 2020.

I servizi ferroviari regionali. Con l'obiettivo di garantire un servizio più efficiente, la Regione intende prolungare il contratto di servizio con Trenitalia fino al 2034 a fronte di un impegno dell'azienda ferroviaria a un importante incremento degli investimenti, destinati all'acquisto di nuovi treni (770 mln), a miglioramenti tecnologici, a manutenzioni programmate.

Prosegue intanto il programma di rinnovo dei mezzi: dal 2015 al 2017 sono entrati in servizio 35 nuovi treni di ultima generazione, 4 nel 2018, 4 sono previsti entro il 2020 e 11 entro il 2021.

Continua a crescere il numero dei cittadini che usano il treno per i loro spostamenti quotidiani, pari nel 2018 a 232.000, +24% rispetto al 2010, con 22,4 mln di km percorsi dai treni regionali toscani e una puntualità media che si attesta al 95,4%.

Prosegue l'attuazione per fasi funzionali dell'Accordo Quadro firmato nell'aprile 2016 tra Regione Toscana ed RFI per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria.

Sicurezza ferroviaria. Sono in corso e in parte conclusi interventi sulla ferrovia regionale Sinalunga-Arezzo-Stia per ammodernare e rendere più sicura la linea attraverso l'installazione di un sistema di sicurezza utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee – intervento sostenuto da un investimento regionale di 20 mln e integrato con interventi finanziati con 2,4 mln di risorse FSC. Nel 2019

ulteriori 3 mln di risorse residue FSC sono state assegnate per un intervento aggiuntivo sulla linea.

Ferrovie minori. Nel 2019 la Regione ha destinato 50.000 euro, che vanno ad aggiungersi ai circa 160.000 euro di risorse destinate dal 2014 al 2018, a progettualità locali per valorizzare le ferrovie minori. Prosegue l'attuazione del progetto TRENO, finanziato all'interno del Programma Italia Francia Marittimo 2014-2020, destinato alla promozione di tali linee.

Attività ispettiva sui servizi di TPL. Dal 2018 con l'entrata in vigore del contratto ponte per la gestione del TPL su gomma la Regione è chiamata a svolgere la vigilanza ed il controllo sul contratto di servizio: è stato quindi potenziato il gruppo degli ispettori regionali che hanno svolto nel corso dell'anno 245 controlli sugli autobus oltre a 563 ispezioni sui treni.

La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano. Prosegue il sostegno regionale per garantire il collegamento marittimo con le isole attraverso il contratto di servizio con Toremar (dal valore di 13 mln di risorse regionali annue) – da marzo è inoltre attivo un nuovo collegamento diretto tra Livorno e Gorgona. Per il sostegno al collegamento aereo con l'aeroporto di Marina di Campo la Regione ha destinato nel triennio 2017-2019 570.000 euro l'anno a favore del gestore Alatoscana.

Piattaforma logistica toscana

I raccordi ferroviari di Livorno. Accanto ai raccordi ferroviari del porto già realizzati e inaugurati nel 2016, è stata completata la progettazione definitiva del collegamento ferroviario diretto tra porto e Interporto (scavalco ferroviario) e nel maggio 2019 è stato firmato un Accordo con RFI, MIT, Interporto e Autorità di Sistema Portuale per realizzare l'opera, a cui la Regione ha destinato risorse per oltre 20 mln su un costo stimato di 27 mln.

L'Accordo prevede inoltre la progettazione di fattibilità per due ulteriori raccordi programmati (by pass di Pisa e collegamento con linea Collesalveti-Vada) che nell'insieme consentono l'attivazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il trasferimento da gomma a rotaia del trasporto merci.

Interventi per il potenziamento del trasporto merci. Per il potenziamento dello scalo merci e dei raccordi ferroviari di Castelnuovo Garfagnana, con la finalità di trasferire su ferro il trasporto merci attualmente svolto su gomma, nel 2019 la Regione ha sottoscritto un Accordo di Programma con RFI, Enti locali e due aziende interessate al trasporto merci su ferro. Per la realizzazione delle opere, dal costo di circa 6 mln, la Regione ha stanziato 1,9 mln. Per contribuire a ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci nel 2019 la Regione ha inoltre stanziato risorse per incentivi al trasporto merci su ferro rivolto alle imprese operanti nella logistica.

La Darsena Europa nel Porto di Livorno. Attraverso la partecipazione al Nucleo operativo per la progettazione e realizzazione della Darsena Europa promosso dalla Regione Toscana, la Regione continua a monitorare costantemente le varie fasi attuative dell'opera promuovendo tutte le azioni necessarie per la sua celere realizzazione.

Nel 2018 l'Autorità di Sistema ha affidato la progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti dalla prima fase di attuazione della Piattaforma Europa e sono state sostanzialmente eseguite le indagini geognostiche e ambientali preliminari alla progettazione. In fase di predisposizione finale la progettazione preliminare delle opere marittime.

Il Porto di Piombino. A sostegno degli investimenti per lo sviluppo del Porto previsti dal nuovo PRP, la Regione ha finanziato la realizzazione di un'area di

business per la logistica industriale, nell'ambito di un Accordo di Programma approvato a giugno 2019, destinando inoltre 20 mln di risorse residue FSC 2007-2013 per la realizzazione di opere necessarie per attività di smantellamento, manutenzione e refitting navale

Nell'ottobre 2018 è stato inoltre approvato dal CIPE il progetto definitivo del primo lotto della Bretella di Piombino di collegamento diretto tra il Porto e il Corridoio Tirrenico (circa 50 mln da Contratto di Programma ANAS 2016-2020).

Il Porto di Marina di Carrara. Per la realizzazione delle opere di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara "Interfaccia porto-città" promosse dall'Autorità di Sistema Portuale (dal costo di 35 mln, in parte finanziate con risorse regionali, in parte con risorse statali e dell'Autorità di Sistema) nel 2018 è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e contestualmente uno specifico Accordo tra Regione, Autorità e Comune di Carrara finalizzato alla redazione condivisa di una proposta di variante al vigente PRP. E' stata aggiudicata la progettazione definitiva dei lotti I,II,IV del Progetto Waterfront, mentre per il rimanente lotto III è in corso di valutazione la richiesta del Comune di Carrara di procedere alla definizione del progetto definitivo mediante una specifica procedura concorsuale competitiva.

L'Autorità Portuale Regionale. Per il porto di Viareggio sono in corso i lavori per la realizzazione della banchina commerciale, dal costo di 2,6 mln, con previsione di conclusione nel secondo semestre 2019, mentre si è conclusa la progettazione di opere di completamento impiantistico, servizi e arredo della banchina per un importo di 1,2 mln. A febbraio 2019 sono terminati i lavori di escavo dell'imboccatura per il biennio 2017-2018, dal costo di 800 mila euro.

Per il porto di Marina di Campo sono in via di ultimazione i lavori di realizzazione del muro paraonde e di adeguamento della diga foranea (1° lotto dal costo di 1,04 mln), mentre sono stati aggiudicati i lavori per un secondo lotto. Opere di riqualificazione di moli e banchine sono in corso a Porto Santo Stefano e Giglio.

In totale sui 4 porti, dalla istituzione dell'Autorità Portuale Regionale alla fine del 2018 la Regione ha finanziato oltre 10 mln di interventi, il 62% dei quali realizzati.

Le vie navigabili. Nel 2018 è stata aggiudicata dall'Autorità Portuale Regionale la gara per lavori di escavo dei sedimenti e del servizio di movimentazione delle porte vinciane (800 mila euro le risorse regionali impegnate per il 2017-2019), mentre proseguono i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli. Per realizzare una conca di navigazione all'intersezione del canale con l'Autostrada A12 al fine di aumentare la capacità operativa del canale la Regione ha ottenuto un finanziamento importante di 6 mln a valere sulle risorse statali del FSC 2014-2020 per il quale nel 2018 è stato approvato uno schema di convenzione tra Regione, Comune di Pisa e MIT.

Il sistema aeroportuale toscano. Nell'aprile 2019 si è concluso il procedimento di Intesa-Stato Regione in relazione al Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Firenze; nel maggio 2019 si è espresso il TAR a seguito di ricorso presentato da alcuni comuni e associazioni, annullando il decreto di VIA del Ministero. Dal febbraio 2019, con l'entrata in esercizio della linea 2 della tramvia, l'aeroporto è collegato direttamente alla stazione ferroviaria di Firenze. Si conferma il trend di crescita dei passeggeri che transitano dallo scalo fiorentino, 2,7 mln nel 2018, 1 mln in più rispetto al 2010, mentre oltre 8 mln sono i passeggeri totali del sistema aeroportuale toscano.

Per un intervento funzionale all'ampliamento dell'aeroporto di Marina di Campo nel 2018 la Regione ha ottenuto un finanziamento nazionale di 2,7 mln a valere sulle risorse del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, per il quale nel luglio 2019 è stata approvata la convenzione attuativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Mobilità sostenibile e infomobilità

Il sistema tramviario. Con la messa in esercizio nel febbraio 2019 della linea T2 "Firenze aeroporto – Piazza dell'Unità" si è completato il sistema tramviario fiorentino: 16,9 km di rete e 40 fermate che collegano le principali centralità urbane e i maggiori poli attrattori di Firenze e del vicino comune di Scandicci, per un investimento totale di oltre 616 mln di cui 50 mln di risorse nell'ambito della programmazione comunitaria 2007-2013. Oltre 19 mln i passeggeri registrati nel 2018 sulla linea T1.

Per il progetto di estensione del sistema tramviario a servizio dell'intera area metropolitana, a seguito di revisione a fine 2018 dell'Accordo con i comuni sottoscritto nel 2016, e considerate le tempistiche di realizzazione previste dalla programmazione comunitaria, 80 mln previsti dal POR FESR 2014-2020 sono stati destinati per la linea 3.2 "Piazza della Libertà-Bagno a Ripoli" in sostituzione della Linea 4 "Leopolda –Le Piagge" (finanziata con fondi statali) e dell'estensione della Linea 2 "Aeroporto-Polo scientifico Sesto Fiorentino".

La progettazione definitiva della linea 3.2 (finanziata con 2,5 mln di risorse regionali) è attualmente in corso.

La mobilità urbana sostenibile. Accanto al progetto del sistema tramviario e al People Mover di collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto, inaugurato nel marzo 2017, sono in corso varie azioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile in ambito urbano finanziate dalla Regione a favore degli Enti Locali all'interno della nuova programmazione comunitaria: 3,75 mln per 2 progetti ammessi a seguito di avviso pubblico per "Azioni integrate per la mobilità", 4,29 mln per 6 "Progetti di Innovazione Urbana" (PIU) comprendenti interventi di mobilità sostenibile, a cui si aggiungono 414mila euro per progetti territoriali nell'ambito della Strategia regionale delle aree interne.

La mobilità ciclabile. Sono in corso gli interventi relativi alla realizzazione di infrastrutture ciclabili finanziati con la nuova programmazione comunitaria: 9 interventi (per 2,81 mln) ammessi a finanziamento sul bando "Piste ciclabili in ambito urbano", 4 interventi (per 4,69 mln) ammessi a finanziamento a seguito di un avviso dedicato a "Piste ciclabili di interesse regionale: Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica". Conclusi invece buona parte degli interventi finanziati in ambito urbano con il bando regionale del 2014.

Il 47% dell'itinerario regionale Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica è realizzato o in fase di realizzazione, mentre per il restante 53% è stata avviata la progettazione da parte degli Enti locali. Grazie alle risorse nazionali ottenute dalla Regione nell'ambito della riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020, nel 2019 sono stati inoltre finanziati ulteriori 10 interventi per 7,6 mln complessivi ricadenti negli itinerari regionali della Ciclopista dell'Arno e della Ciclopista Tirrenica.

Utilizzo integrato bici-treno. Per promuovere l'intermodalità tra bici e treno la Regione nel 2019, a seguito del successo della prima edizione 2015, ha avviato un nuovo bando "bonus bici" per un importo di 50mila euro, rivolto agli abbonati al servizio che acquistano una bici pieghevole. Grazie al rinnovo del parco rotabile ferroviario sostenuto dalla Regione aumentano i treni attrezzati per il trasporto delle biciclette.

Migliorare la sicurezza stradale. Nel 2019 la Regione ha avviato un nuovo bando per migliorare la sicurezza stradale in Toscana mettendo a disposizione

4 mln di risorse regionali: 52 i progetti ammessi a finanziamento, su 73 domande presentate.

Il bando 2019 conferma il forte impegno regionale a favore della sicurezza sstradale e va ad aggiungersi ai due precedenti bandi regionali del 2014 e del 2016, nell'ambito dei quali sono state ammesse a contributo 89 proposte progettuali presentate dagli Enti Locali; sono state impegnate risorse per oltre 7,2 mln di euro con un investimento totale in sicurezza stradale di quasi 15 mln di euro. Complessivamente, dal 2004 ad oggi, la Regione Toscana ha attivato i cinque programmi attuativi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e sei bandi regionali finanziando oltre 420 interventi sulle strade della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali.

L'infomobilità. Proseguono gli interventi per l'informazione in tempo reale ai cittadini sulla mobilità in Toscana, anche attraverso i vari strumenti messi a punto dalla Regione: il portale web "Muoversi in Toscana" (oltre 107.000 accessi nel 2018), il notiziario "Muoversi in Toscana info", con aggiornamenti ogni 30 minuti 7 giorni su 7, il numero verde regionale sul trasporto pubblico locale, la App per dispositivi mobili, il Travel planner per pianificare viaggi con i mezzi pubblici, il servizio di gestione delle news.

Nel 2018 si è completata l'attivazione delle sale operative di controllo della flotta TPL e l'installazione delle paline elettroniche sul territorio, a garanzia dell'informazione in tempo reale agli utenti.

2. LA SITUAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI IN TOSCANA

2.1 LA CONGIUNTURA ECONOMICA E LA DOMANDA DI MOBILITÀ

L'economia mondiale ha rallentato la propria corsa nel corso del 2018 deludendo le attese iniziali. Il tasso di crescita del Pil è infatti sceso, secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale, al 3,6%, dopo il 3,8% del 2017. Il ciclo economico si è fatto più debole, in particolare, nella seconda parte dell'anno. La decelerazione ha toccato sia le economie avanzate che quelle emergenti e in via di sviluppo e possiamo dire che la frenata si è concentrata soprattutto in Europa. In un contesto di debole domanda internazionale, per via delle tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina, si è aggiunta la frenata della Germania, più ampia e profonda di quanto non ci si attendesse, che in virtù del suo fitto sistema di relazioni estere, ha determinato un indebolimento della dinamica di tutto il vecchio continente. Naturalmente, in un contesto di crescenti interdipendenze internazionali a livello di catene del valore, il raffreddamento di alcune delle principali economie ha determinato, a cascata, un rallentamento della domanda esterna fronteggiata dai partner commerciali di tali economie. I meccanismi di trasmissione hanno operato sia a livello continentale, come si è potuto osservare all'interno dell'Unione Europea e nell'Area Euro, sia a livello intercontinentale, come rilevato negli effetti della riduzione del dinamismo della domanda di import da parte della Cina.

In Toscana, i trimestri del 2018 si aggiungono all'elenco dei trimestri in cui si è registrata una crescita del PIL, determinando così un lungo periodo di espansione. Da un lato, anche per la regione come del resto per l'Italia nel suo complesso si conferma quindi la presenza di un ciclo positivo, dall'altro lato, però, il dato dell'ultimo anno mostra un ridimensionamento nel ritmo di ripresa rispetto a quanto si era osservato nel 2017. Sicuramente è positiva per la Toscana la tenuta dei consumi delle famiglie, favorita da un reddito disponibile in crescita, mentre qualche elemento di preoccupazione emerge dai dati relativi alle vendite estere. Se teniamo conto di fattori peculiari infatti la competitività del sistema regionale appare in leggero appannamento. Se questo sia il frutto più di aspetti prettamente congiunturali o invece non sia il segnale di un rallentamento strutturale è presto dirlo, certo è necessario consolidare il ritmo di crescita degli investimenti, unico vero scudo di fronte alla concorrenza internazionale.

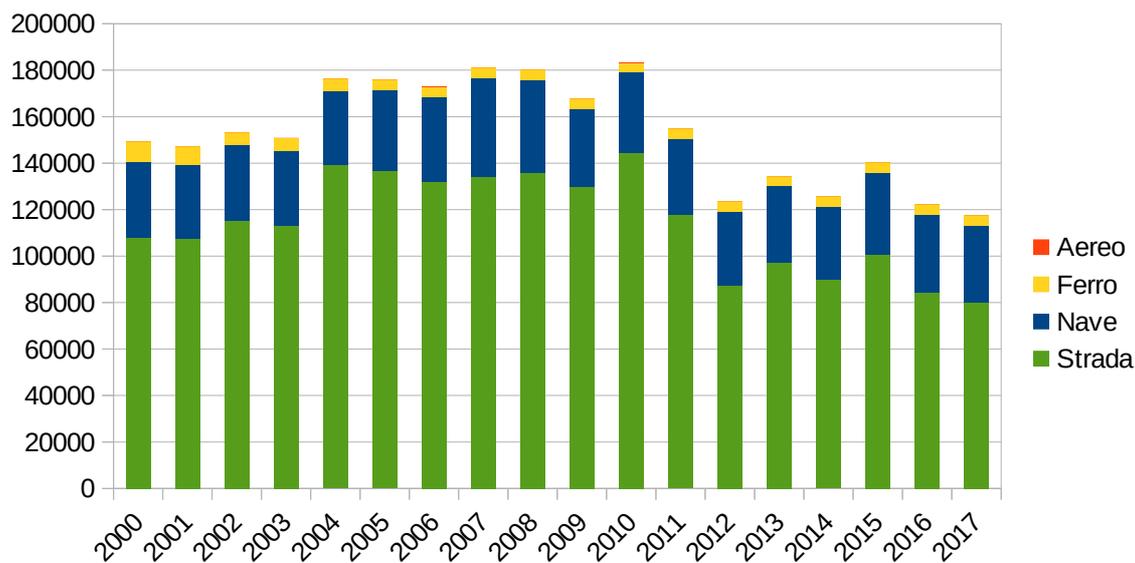
Per la Toscana emergono infatti segnali preoccupanti quando si guarda ai risultati conseguiti negli ultimi tre anni sul fronte delle esportazioni all'estero di beni prodotti dall'industria regionale. Fatto 100 il valore delle vendite di beni osservato immediatamente prima della crisi (2007), a fine 2018 si raggiunge un valore pari a 137, ampiamente al di sopra quindi del dato medio nazionale che si ferma a 127. È però vero che se concentriamo l'attenzione solo sull'ultimo triennio 2015-2018 questo vantaggio svanisce e anzi, le imprese toscane, al netto di componenti che poco hanno a che fare con il sistema produttivo regionale (come le vendite di metalli di oro e di petrolio), fanno peggio della media italiana e anche della media delle tre regioni benchmark (Emilia Romagna, Lombardia e Veneto).

Sul fronte del turismo, dopo un 2017 eccezionale il 2018 si conferma come **un anno molto positivo per la Toscana**. Gli arrivi in strutture ufficiali sono aumentati infatti del 4,5% e le presenze intorno al 3,8%. In linea con l'andamento di medio periodo, è il comparto straniero a mostrare la performance migliore (+4,1% le presenze +5,2% gli arrivi) ma anche la componente domestica appare in crescita (+3,4% le presenze, +3,6% gli arrivi). Anche nel 2018, come solitamente accade, la Toscana ha mostrato un andamento pro-ciclico accentuato rispetto al complesso della penisola. Tale differenziale positivo emerge in tutti i segmenti, in particolare nel settore extra-alberghiero e nella componente straniera. In Toscana la crescita delle presenze

dall'estero si mantiene infatti accentuata (+4,1%), più che doppia rispetto al trend complessivo nazionale (+2,1%).

All'interno di questo quadro socioeconomico la domanda di mobilità espressa dal territorio toscano mostra negli ultimi anni segnali di sostanziale stazionarietà nella componente merci, che vede il vettore stradale in leggero calo per il terzo anno consecutivo e quello marittimo attestarsi sui livelli degli anni precedenti. Tale situazione appare riconducibile sia alla debolezza della domanda interna (soprattutto per il trasporto stradale) che alla dinamica non brillante sul fronte delle esportazioni (trasporto marittimo).

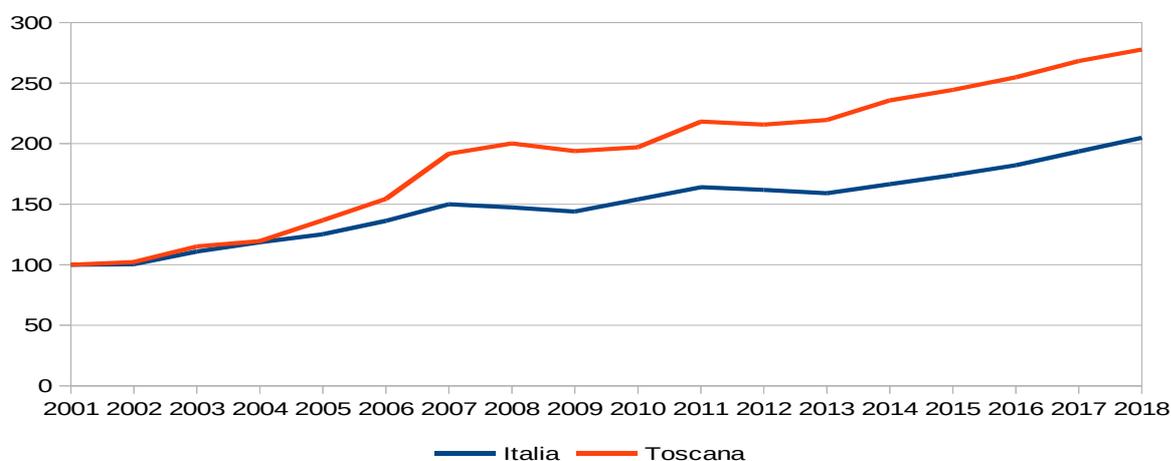
Grafico 1. Ripartizione modale del trasporto merci in Toscana. Anni 2000 – 2017.



Fonte: ISTAT

Una dinamica espansiva si riscontra invece da parte della domanda di mobilità passeggeri. Il trasporto aereo continua a crescere, in linea con le dinamiche nazionali e globali e in virtù della buona performance regionale in termini turistici.

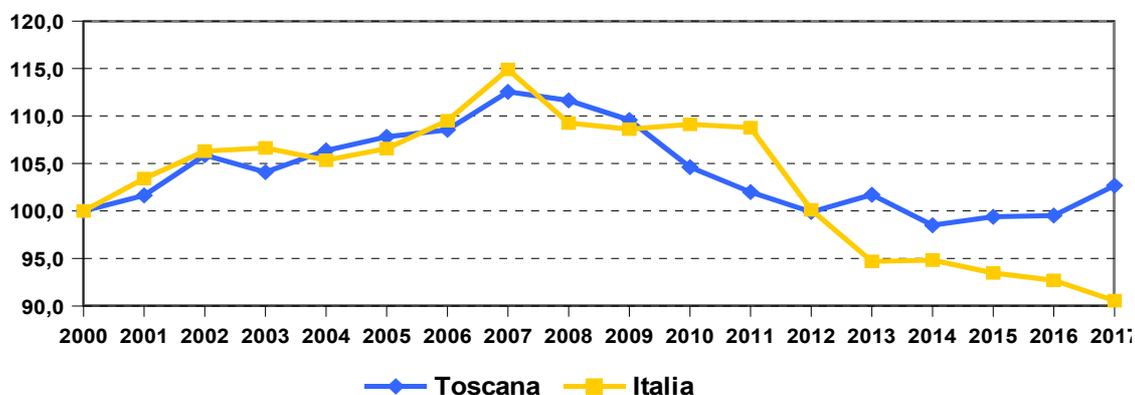
Grafico 2. Passeggeri trasportati via aereo. (Numeri indice 2001=100)



Fonte: ENAC

Torna a crescere, dopo anni di lento declino e in controtendenza rispetto al dato nazionale, anche la domanda di mobilità soddisfatta dal trasporto pubblico locale nelle aree urbane corrispondenti ai comuni capoluogo di provincia.

Grafico 3. Passeggeri trasportati dal TPL nei Comuni capoluogo di provincia. (Numeri indice 2000=100)



Fonte: ISTAT

2.2 GLI INVESTIMENTI PUBBLICI INFRASTRUTTURALI

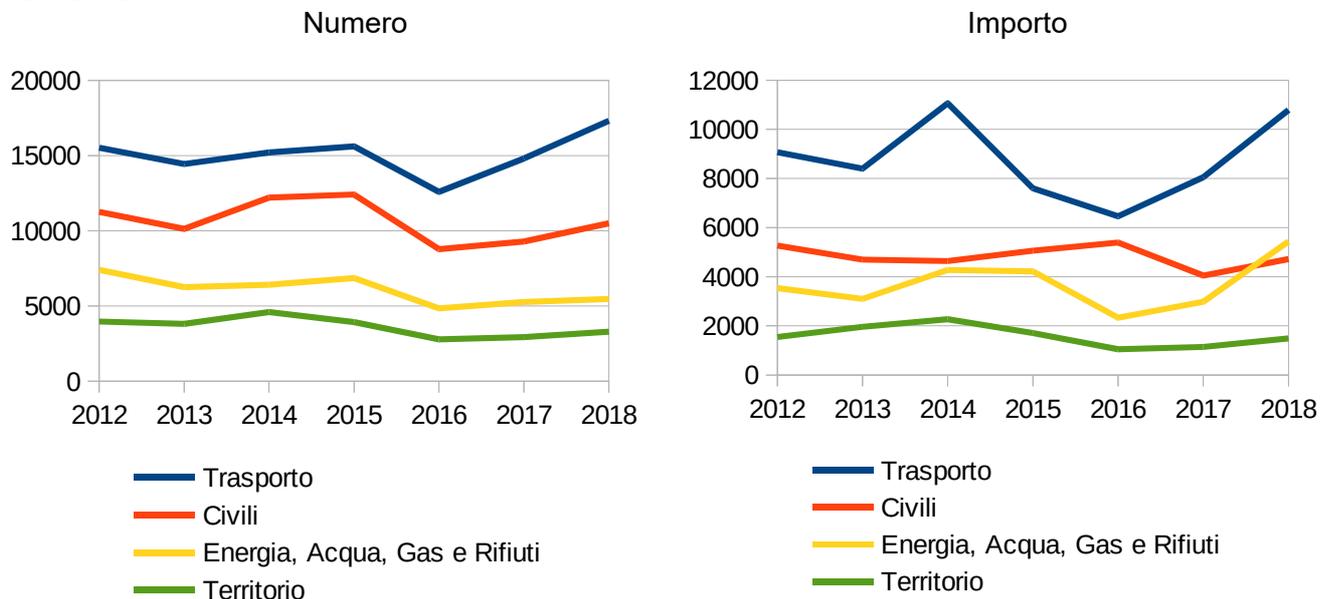
La dotazione infrastrutturale dipende dalle caratteristiche fisiche del territorio e dagli interventi ereditati dal passato. Il flusso degli investimenti pubblici fornisce, invece, informazioni sulle risorse rese via via disponibili per l'ammodernamento ma anche per la manutenzione del patrimonio, non solo infrastrutturale, ma più in generale per l'accumulazione di capitale collettivo e fornisce indirettamente informazioni sulla capacità di adeguamento del capitale ai cambiamenti della domanda.

Inoltre, la consapevolezza della difficile fase congiunturale e della conseguente ridotta capacità di spesa delle amministrazioni pubbliche ha determinato, negli ultimi anni una maggiore attenzione ai segnali di ripresa che vengono proprio dal mercato del *public procurement*. L'analisi dei dati relativi all'universo dei contratti pubblici consente di approfondire aspetti legati all'efficienza della spesa, allo scopo di definire con maggior precisione le caratteristiche e l'entità della spesa pubblica.

A livello nazionale, il mercato dei lavori pubblici ha risentito della recente crisi finanziaria e della conseguente riduzione delle risorse in conto capitale a disposizione delle stazioni appaltanti. La riforma del Codice si è quindi inserita in una congiuntura caratterizzata da una forte aspettativa di ripresa della domanda di lavori pubblici incidendo sui processi e sulle pratiche delle amministrazioni in modo molto rilevante e rappresentando di fatto, un fattore di freno. Nel biennio 2016-2017, il valore delle procedure di lavori avviate a livello nazionale si è infatti ridotto considerevolmente. In particolare, nel 2016, anno dell'introduzione del nuovo Codice, si è registrata una flessione di 6 miliardi di euro rispetto all'anno precedente, mentre il 2017 ha visto una lieve ripresa degli importi banditi non sufficiente a recuperare il crollo del 2016. Tuttavia il 2018 può essere visto come un anno di ripresa "strutturale". L'analisi declinata per settore dell'opera permette di individuare negli interventi rivolti alle infrastrutture di trasporto, i sostanziali protagonisti della ripresa del 2018, sia sotto il profilo del numero che sotto quello del valore delle procedure avviate.

Tale fenomeno appare confermato anche a livello regionale, dove soprattutto in termini di importo dei lavori, la spesa per infrastrutture di trasporto mostra nell'ultimo biennio segnali di forte crescita dopo un periodo di sostanziale declino.

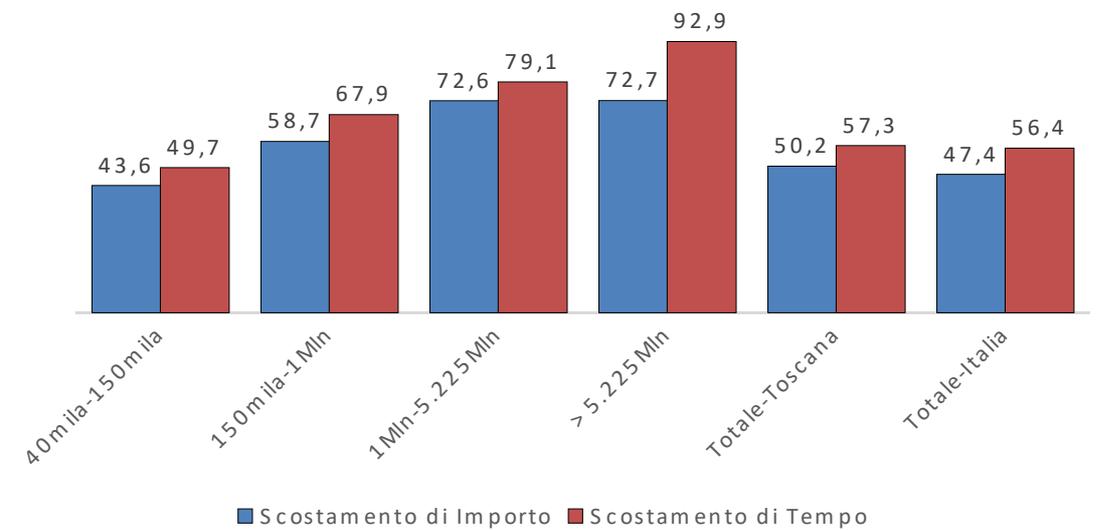
Grafico 4. Numero e importo (mln di euro correnti) di procedure avviate (CIG) in Toscana per settore dell'opera (Lavori pubblici di importo pari o superiore a 40.000 euro, trend 2012 – 2018).



Fonte: elaborazione IRPET su dati SIMOG (ANAC)

Sul fronte degli scostamenti di importo (calcolata sui soli lavori pubblici che hanno completato la fase di collaudo) e di tempo (calcolata su quelli che hanno completato la fase di esecuzione), in Toscana l'incidenza è pari rispettivamente al 51% e al 56%, pienamente in linea con la media nazionale (48% e 57%).

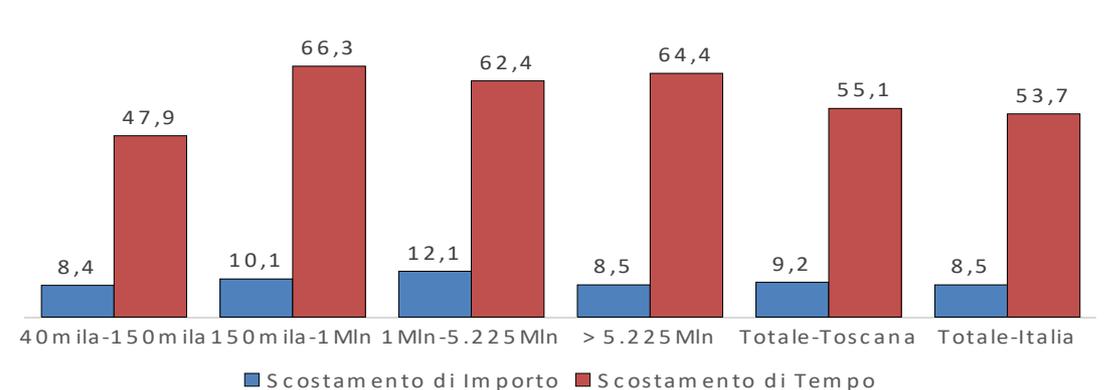
Grafico 5. Toscana e Italia (totale). Incidenza degli scostamenti di tempo e di importo per classe di importo. Lavori pubblici eseguiti di importo pari o superiore a 40.000 euro. 2012-2017



Fonte: elaborazione IRPET su dati SIMOG (ANAC) e SITAT (RT)

La media degli scostamenti è invece pari al 9% per gli importi e al 52% per i tempi. Anche in questo caso la Toscana non si discosta dalla media nazionale (8% e 54%). Questa media include sia i casi di scostamento positivo che quelli di assenza di scostamento, ed è dunque da considerarsi come uno scostamento atteso. La media dello scostamento nei soli casi i cui questo si verifica è invece naturalmente più alta di quella qui riportata. In particolare, se un lavoro pubblico registra un ritardo, questo in media è pari al 105% della sua durata contrattuale, mentre è pari al 18% l'aumento del costo dell'opera rispetto all'importo di aggiudicazione.

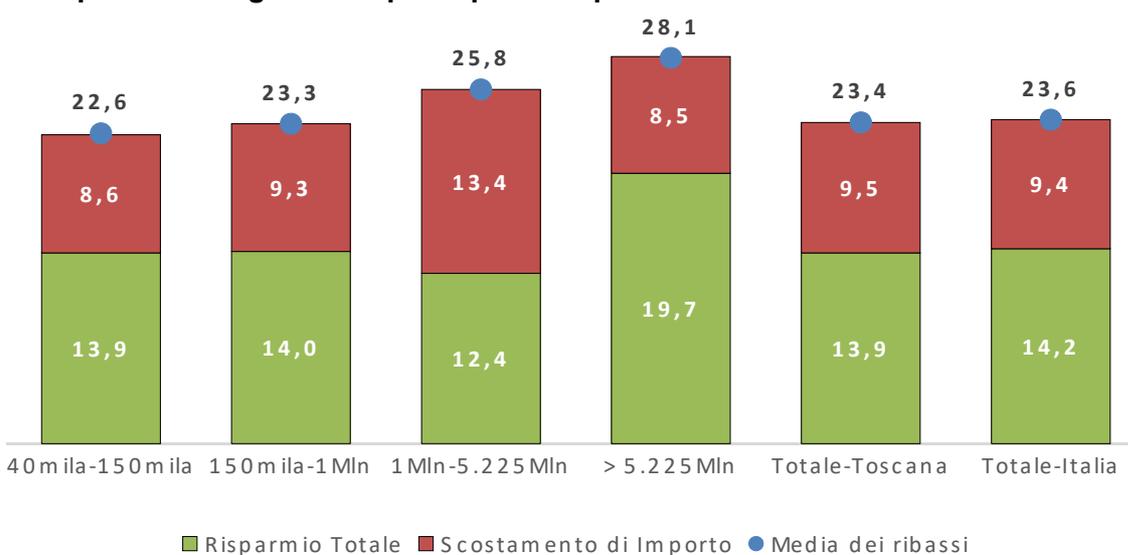
Grafico 6. Toscana e Italia (totale). Incidenza degli scostamenti di tempo e di importo per classe di importo. Lavori pubblici eseguiti di importo pari o superiore a 40.000 euro. 2012-2017



Fonte: elaborazione IRPET su dati SIMOG (ANAC) e SITAT (RT)

Il confronto tra la media dei ribassi e la media degli scostamenti di importo ci permette inoltre di ottenere una misura del risparmio netto ottenuto dalle stazioni appaltanti². Si tratta, in media del 14%, che corrisponde a circa il 60% della media dei ribassi. Il dato è pressoché costante su tutte le classi di importo. Fanno eccezione i contratti di lavori pubblici di importo superiore alla soglia comunitaria che registrano in media un risparmio del 19%. Il dato toscano è inoltre perfettamente in linea con il dato nazionale.

Grafico 7. Toscana e Italia (totale). Determinanti del risparmio totale per classe di importo - lavori pubblici eseguiti di importo pari o superiore a 40.000 euro. 2012-2017



Fonte: elaborazione IRPET su dati SIMOG (ANAC) e SITAT (RT)

² I valori presentati in questo grafico sono ottenuti considerando solo i lavori eseguiti e relativi a procedure competitive. In questo senso le medie riportate di media dei ribassi e scostamenti percentuali possono differire da quelli presentati nei grafici precedenti che si riferiscono a sottoinsiemi solo parzialmente sovrapponibili.

2.3 TURISMO E MOBILITÀ IN TOSCANA

Il rapporto fra dotazione infrastrutturale, sistema dell'accessibilità e turismo è un rapporto di tipo integrato in cui le varie dimensioni concorrono contemporaneamente a delineare la qualità e l'attrattività del sistema. Da un lato, infatti, il grado di accessibilità, definito dal livello di dotazione infrastrutturale e dai servizi che vi insistono, influenza la capacità dei sistemi territoriali di attrarre flussi turistici. La domanda turistica è in primo luogo una domanda di trasporto, e la tendenziale diminuzione del costo di trasporto (si pensi ad esempio alla rivoluzione operata dagli operatori *low-cost* nel settore del trasporto aereo negli ultimi decenni) è senza dubbio uno dei principali fattori che hanno favorito l'aumento dei flussi turistici globali. Dall'altro lato, la crescente domanda turistica, e le peculiari caratteristiche che questa presenta (stagionalità, concentrazione territoriale, volatilità, etc.) costituiscono un elemento di pressione sull'efficienza del sistema di trasporto, specialmente nel momento in cui si trova ad interagire con la domanda espressa a livello locale, utilizzandone i medesimi servizi e la medesima rete. I possibili fenomeni di congestione vengono quindi amplificati, contribuendo a ridurre l'efficienza complessiva del sistema per entrambe le funzioni (locale e turistica), generando una perdita economica netta sia in termini effettivi (aumento del costo generalizzato del trasporto) sia potenziali (minore attrattività del sistema).

A fronte di alcune criticità, l'attuale assetto di accessibilità sembra comunque aver garantito alla Toscana, in virtù della sua forte capacità attrattiva, una quota sicuramente rilevante di arrivi turistici sia domestici che internazionali. Tuttavia, le differenze emerse sia in termini territoriali che fra le diverse dimensioni del trasporto suggeriscono la necessità di un approfondimento volto ad esaminare, con una grana territoriale sufficientemente fine, l'effettiva capacità del sistema regionale di garantire eque opportunità alle sue diverse componenti in termini di sviluppo turistico.

Rispetto ai movimenti turistici internazionali, il trasporto aereo rappresenta il vettore più importante. Secondo i dati Eurostat, nell'area dell'unione nel 2016 più della metà dei viaggi internazionali per turismo si è realizzato per via aerea. Lo sviluppo del trasporto aereo ha rivoluzionato il concetto di distanza, avvicinando le aree urbane e rendendole sempre più interconnesse. Oltre al turismo *leisure*, il trasporto aereo costituisce un elemento importante all'interno del segmento business, dove la raggiungibilità in giornata (tramite connessioni dirette) e la prossimità agli scali giocano un ruolo fondamentale nel facilitare le relazioni economiche delle imprese, la trasmissione dell'innovazione e l'accesso alle opportunità di sviluppo.

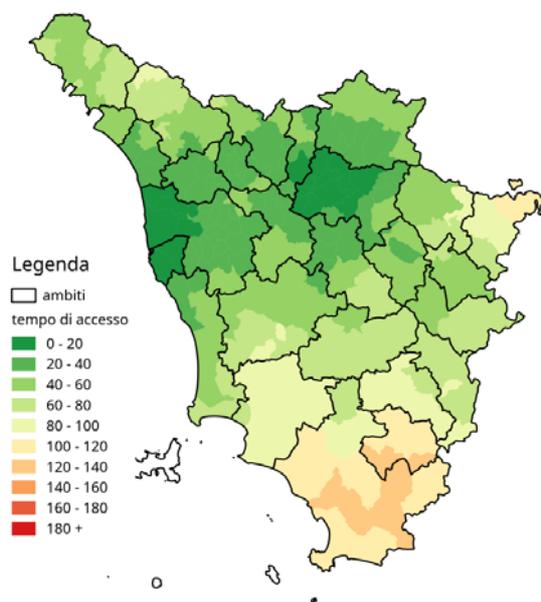
Il peso dei diversi mezzi di trasporto è naturalmente influenzato dall'origine dei turisti e dalla loro familiarità con il territorio. Secondo una recente indagine³, nel 56% dei casi per giungere in Toscana si utilizza un mezzo privato a motore, percentuale che si abbassa al 52% per gli europei e giunge a oltre il 79% se si tratta degli italiani. L'aereo costituisce in ordine di importanza il secondo mezzo di arrivo (22.5% dei casi) utilizzato quasi esclusivamente dagli extra-europei (38.6% dei casi), e dagli europei (33.6% dei casi). Molto utilizzato dagli extraeuropei che giungono in Italia in aereo da scali internazionali come Fiumicino e Malpensa è il treno (34.6%) e a seguire l'auto a noleggio (14.7%). Il treno appare utilizzato nel 11% dei casi anche dagli italiani non toscani che giungono in particolare a Firenze, utilizzando presumibilmente in grande maggioranza l'alta velocità per viste anche brevi del fine settimana. Il pullman riveste un ruolo secondario, se non marginale, a meno della componente extra-europea, che lo utilizza circa nel 10% dei casi, soprattutto se viaggia in modalità organizzata. Gli Europei sono anche coloro che utilizzano di più rispetto agli altri il camper (6.3%) e al margine la bicicletta (0.2% contro lo 0.1% della media).

³Conti, E., Piccini, L. (2018), *Accessibilità e trasporti a servizio delle aree turistiche*, IRPET

L'osservazione del mezzo di arrivo in Toscana per macrodestinazione principale della visita arricchisce il quadro appena tracciato. Si arriva con un mezzo privato a motore soprattutto quando ci si reca al mare (circa il 52% dei casi), dove si soggiorna più a lungo e più facilmente con la famiglia. Il mezzo privato appare preferito anche laddove le alternative, pur esistendo, non soddisfano le esigenze di mobilità del turista. E' il caso della montagna (57% dei casi), dove pesa il relativo isolamento e la minor disponibilità di mezzi pubblici, ma anche e soprattutto le realtà collinari (65% dei casi), dove il turista esperienziale, spesso un europeo, necessita di spostamenti più frequenti perché visita più a fondo il territorio. In queste aree emerge tra i mezzi privati a motore l'auto a noleggio per giungere in Toscana (7%). Si tratta appunto di quei turisti, in particolare extra-europei, che giungono nella regione essendo atterrati con un volo intercontinentale su Milano o Roma, dove noleggiare un'auto per giungere in Toscana e visitarla. L'aereo è il mezzo privilegiato di arrivo di coloro che hanno come meta principale Firenze (41% dei casi) o le altre città d'arte della regione (26%) ed è il secondo mezzo scelto per arrivare anche nel complesso.

La presenza di accessibilità aerea nazionale e soprattutto internazionale costituisce quindi un valido strumento per promuovere l'attrattività turistica dell'area su una scala sempre più globale. Definendo come indicatore di accessibilità il tempo di accesso all'aeroporto più vicino utilizzando una rete allargata che comprende, oltre agli aeroporti di Pisa e Firenze, anche lo scalo di Bologna e i grandi *hub* di Roma e Milano, emergono per il territorio toscano, pur mitigate, criticità significative per gli ambiti della Maremma e della zona dell'Amiata e, in misura minore, per la Maremma del Nord e la Val d'Orcia.

Figura 8. Accessibilità rispetto all'aeroporto più vicino. Tempo di accesso in minuti su rete stradale

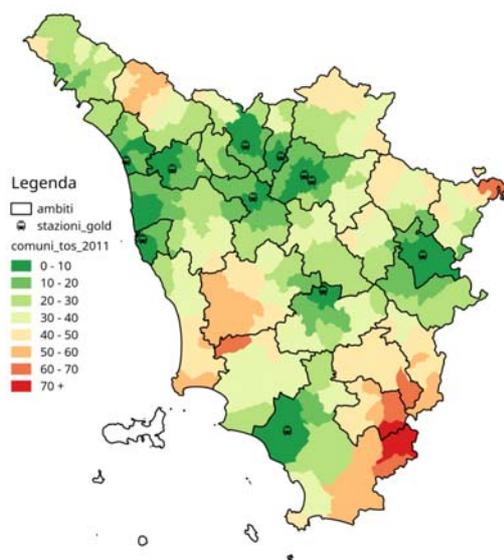


Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

La seconda dimensione di accessibilità territoriale è riconducibile alla componente ferroviaria. La prossimità ad una stazione con elevati livelli di servizio (tipologia Gold e Platinum nella classificazione RFI) garantisce in media un accesso significativamente agevole, tramite il servizio ferroviario, sia verso il sistema della lunga percorrenza sia verso il resto delle destinazioni regionali. Questo si traduce, anche per il segmento di domanda turistica, in un vantaggio in termini di accessibilità che consente di sfruttare in maniera più efficace l'attrattività del territorio.

Possiamo quindi definire un indicatore di accessibilità al sistema ferroviario regionale come la distanza (in termini di tempo di accesso medio) di ogni singolo comune dalla più vicina stazione di livello Gold o Platinum. Per rappresentare in maniera più accurata il fenomeno, si sono utilizzate, oltre alle stazioni presenti all'interno del territorio regionale, anche quelle collocate nelle regioni immediatamente adiacenti, ed in particolare le stazioni di La Spezia, Bologna, Faenza, Perugia e Civitavecchia. Tra queste, solo la stazione di La Spezia risulta significativa per l'accessibilità dei comuni toscani, in particolare per l'area corrispondente all'ambito della Lunigiana, mentre il resto dei territori si trova ad essere servito in maniera quasi esclusiva da stazioni collocate in ambito regionale.

Figura 9. Accessibilità rispetto alla stazione ferroviaria più vicina. Tempo di accesso in minuti su rete stradale.



Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Se si guarda invece ai profili di mobilità che interessano non più il mezzo di arrivo nella regione ma piuttosto gli spostamenti realizzati durante il soggiorno stesso, emerge durante la visita in Toscana una particolare incidenza dell'utilizzo del mezzo proprio. Ovviamente sparisce l'aereo come mezzo di visita, sostituito per lo più dal mezzo privato a motore a noleggio o dal mezzo pubblico. L'auto propria e in genere il mezzo privato a motore sono particolarmente incidenti nelle località balneari (circa l'82% dei casi), dove si soggiorna più a lungo e più facilmente con la famiglia. In questo caso il mezzo privato consente da un lato di ammortizzare il costo del trasporto dividendolo per un maggior numero di componenti e dall'altro si dimostra molto utile e versatile per trasferire un bagaglio più voluminoso.

Il mezzo privato appare preferito anche laddove le alternative, pur esistendo, non soddisfano le esigenze di mobilità del turista. E' il caso della montagna, dove pesa il relativo isolamento e la minor disponibilità di mezzi pubblici, ma anche le realtà collinari, le più interessate dal turismo che necessita di spostamenti più frequenti perché visita più a fondo il territorio. In queste aree emerge tra i mezzi privati a motore il peso dell'auto a noleggio (20%). Si tratta appunto di quei turisti che giungono nella regione essendo atterrati con un volo inter-continentale su Milano o Roma, ma anche su Pisa o Firenze dove noleggiavano un'auto per visitare la Toscana.

Come era da attendersi i mezzi pubblici ed il treno sono scelti in misura maggiore dal turista che visita le principali città d'arte della regione (19% e 12% dei casi) e in particolare Firenze (24% e 22% dei casi rispettivamente). Emerge anche nettamente il ruolo del pullman (29% dei casi) per le città termali che funzionano da *hub* (Montecatini in particolare) per visitare in giornata i territori della regione.

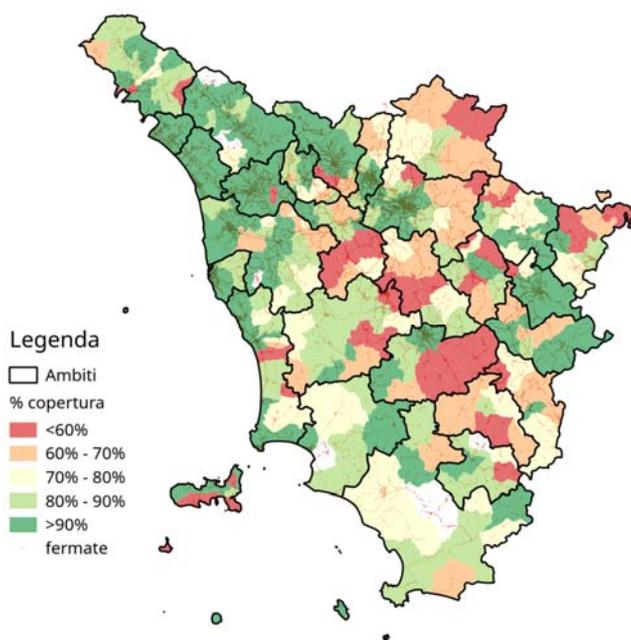
Dal punto di vista dell'offerta, data la limitata capillarità del trasporto ferroviario, in larga parte del territorio regionale il trasporto pubblico è affidato al trasporto su gomma. Tale servizio consente infatti una maggiore flessibilità in quanto meno dipendente dalle infrastrutture fisse, e nonostante in anni recenti la crisi delle finanze pubbliche e la riduzione delle risorse messe a disposizione per l'esercizio del servizio, rimane una delle componenti fondamentali della connettività regionale.

Allo stato attuale, comunque, il servizio di TPL su autobus garantisce in maniera diffusa sul territorio l'accessibilità e la connettività territoriale, con un'offerta in termini di posti-km totali offerti dai servizi extraurbani che la collocano al 5° posto fra le regioni italiane, dietro a Lombardia, Veneto, Lazio ed Emilia Romagna, mentre in termini pro-capite l'offerta risulta nella media (10a posizione). Meno brillanti possono apparire a prima vista i risultati in termini di passeggeri trasportati, dove la Toscana si colloca rispettivamente all'8° posto per livelli assoluti di domanda soddisfatta e al 13° in termini riparametrati sulla popolazione⁷; pur potendo tali indicatori suggerire l'eventuale presenza di criticità sul fronte qualitativo dell'offerta sul territorio regionale, vanno evidenziate in ogni caso, rispetto ad altre regioni, la peculiare struttura orografica e territoriale della Toscana, nonché le caratteristiche di spiccata diffusione dell'insediamento antropico sul territorio.

Riguardo la capillarità del servizio, è possibile confrontare la distribuzione geografica delle strutture ricettive rispetto a quella delle fermate del servizio. Pur non analizzando le informazioni sulla frequenza e il numero di connessioni di ciascuna fermata (la cui variabilità temporale e dimensionale sarebbe eccessivamente complessa da trattare in un'analisi ad una scala così alta come quella fin qui condotta), possiamo però ragionevolmente affermare che la presenza di una fermata entro una ragionevole soglia dalla localizzazione della struttura ricettiva implica la possibile raggiungibilità della struttura stessa tramite il servizio di TPL su gomma.

La figura sottostante riporta per ciascun comune la percentuale di strutture ricettive dotate di una fermata entro un raggio di 750 metri. Si evidenziano le rilevanti dotazioni dei comuni capoluogo (con la parziale eccezione di Grosseto) e della costa settentrionale. La elevata dispersione della ricettività turistica nelle aree centrali si riflette invece in un minore grado di copertura territoriale da parte del servizio.

Figura 10. Copertura del servizio di trasporto pubblico locale su gomma per comune.



Fonte: elaborazioni IRPET su dati Regione Toscana

2.4 IMPATTO ECONOMICO ED OCCUPAZIONALE DEI PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

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

Di seguito sono riportati, in analogia con i precedenti monitoraggi, i principali interventi previsti in Toscana, raggruppati per tipologia di intervento (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale, fluviale, urbano) aggiornati anche alla luce della nuova programmazione nazionale (Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020), e di cui si dà conto, sulla base del costo complessivo dell'intervento, di quanto già realizzato e di quanto ancora da realizzare.

Tabella 11. Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2018. Importi in milioni di euro.

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Variante di valico A1	Stradale	1.245,75	49,51	1.295,26	96,18%		Monitoraggio al 31/12/2018
Terza corsia A1	Stradale	1.433,62	1.299,52	2.733,14	52,45%		Monitoraggio al 31/12/2018 per la tratta Barberino di Mugello – Incisa. A fine 2018, avendo la stima delle opere della tratta Incisa-Valdarno è stato incrementando il costo totale, ne deriva una diminuzione della percentuale di realizzazione che altrimenti sarebbe stata intorno al 60%.
Terza corsia A11	Stradale	0	840,00	840	0,00%		390 mln FI-PT + 450 mln PT-MONTECATINI. Progetto Definitivo FI-PT approvato in Conferenza dei Servizi 08/11/2016.
Tirrenica	Stradale	50	774,00	824,00	6,07%		Dalle ultime ipotesi sullo studio di prefattibilità redatto da ANAS e riferito ai lotto 4 e 5B prevedono un costo di 412 m€, mentre per il lotto 5A, ad oggi approvato dal CIPE ricadente nel territorio di Capalbio, è ipotizzato un costo di 182 M€. Inoltre sono previste opere di manutenzione straordinaria sui lotti 2 e 3, esistenti della Variante Aurelia, per un costo di 180 M€. Risulta realizzato e funzionale il primo lotto Rosignano – San Pietro in Palazzi costo 50 M€. I precedenti importi riferiti al Costo totale di 1,500 M€ di cui 210 M€ realizzati si riferivano alle stime della tratta Toscana – Lazio. La diminuzione di costo evidenziata è inoltre dovuta alla rivisitazione del progetto da parte di SAT in funzione a quanto disposto con protocollo maggio 2015. Lotti 2 e 3 + Lotto 5A progettazione in

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							corso; Lotto 4 e 5B Attivata procedura legge Obiettivo
Grosseto - Fano	Stradale	431	985,00	1.416,00	30,44%		Non considerati lotti già conclusi e in funzione al 2014 – Monitoraggio al 31/12/2018.
Assi di Lucca	Stradale	0	270,00	270	0,00%	17	Costituito da 2 stralci funzionali, di cui: - 1° stralcio da 84 mln approvato con copertura finanziaria dal CIPE in data 10/08/2016, - 2° stralcio (diviso in due lotti A completamento e B opere connesse) con progettazione finanziata da FSC 2014-2020 PO Infrastrutture (5 mln) e costo di 136,5 mln (per il lotto A).
SS 67 Tosco-Romagnola: adeguamento S. Francesco	Stradale	0	75,23	75,23	0,00%		Adeguamento del tratto fra la località S. Francesco in Comune di Pelago e l'abitato di Dicomano - variante di Rufina lotti 2A e 2B. Soggetto attuatore ANAS, finanziato con 50 mln FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture, 24,53 mln da Fondo Unico ANAS e 0,7 mln da Contratto di Programma ANAS.
SS1 - Variante in Comune di Massa 1° lotto (Canalmagro - Stazione)	Stradale	0	22,00	22	0,00%		Soggetto attuatore ANAS. 22 mln FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture
Declassata di Prato - Asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato Est e Prato Ovest	Stradale	0	31,00	31	0,00%	-	Intervento ANAS finanziato da CdP ANAS 2015 per 11 mln; Del. CIPE 57/2016 (Utilizzazione risorse derivanti dalle sanzioni già operate sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2007-2013) per 5 mln; Riprogrammazione PO Infrastrutture FSC 2014-2020 per 15 mln
Intervento Città delle due rive - collegamento tra la SS 67 in località Fibbiana (Montelupo Fiorentino) e la SP 106 in località La Fonte (Capraia e Limite)	Stradale	0	25,00	25	0,00%	3,5	Soggetto attuatore ANAS. Finanziamento disponibile relativo a CdP ANAS 2015 per 0,6 mln, + Del. CIPE 57/2016 (Utilizzazione risorse derivanti dalle sanzioni già operate sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2007-2013) per 8,53 mln + Fondo Unico ANAS per 5,33 mln + FSC2014-20 per 3,54= 18 mln complessivi Per garantire la piena copertura del costo (costo stimato aumentato da 18 a circa 25 mln a seguito progettazione) la RT ha stanziato 3,5 mln per il 2021 con il bilancio di previsione 2019-21 ; ulteriori risorse per 3.500.000,00 da reperire tra Provincia e Comuni.
Bretella di Piombino (collegamento diretto tra il Porto e la SS 398: tratto Gagno – Montegemoli)	Stradale	0	49,42	49,42	0,00%		Fondo Unico e Fondo Presidenza del Consiglio dei Ministri (Contratto di Programma ANAS 2016-20)
Interventi sulla viabilità regionale e risanamento acustico di competenza provinciale e regionale	Stradale	827	289,00	1.116,00	74,11%	809	Costo derivante da risorse regionali (809 mln), risorse EELL (190mln) e ulteriori interventi programmati finanziati con FSC (117 mln finanziati su un costo di 122mln) – Nel calcolo non sono considerati gli interventi sulla viabilità locale (finanziamento FSC pari a 42mln su un costo di 47mln)
Raddoppio PT-LU	Ferroviario	103	328,50	431,5	23,87%	216,5	Tratta Montecatini-Lucca: Progettazione definitiva ultimata. Finanziamento regionale complessivo Pistoia -Lucca di 216,5 mln, di cui parte finanziata con mutuo con rate annuali dell'importo di 12,5 meuro a partire dall'effettivo inizio lavori
Alta Velocità FI	Ferroviario	812,61	799,39	1.612,00	50,41%		Monitoraggio al 31/12/2018
Raccordi ferroviari Porto LI	Ferroviario	35,00	0,00	35,00	100,00%	28	Contributo iniziale pari a 33 mln tra fondi UE e fondi Stato (FESR). Successivamente riduzione del contributo FESR a 8 mln e copertura della spesa con 20 meuro di risorse regionali; altre fonti di finanziamento: 7 Meuro a carico di R.F.I. S.p.A.
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	0	23,80	23,8	0,00%	17	Costo aggiornato a seguito di progettazione definitiva attualmente oggetto di procedimento di localizzazione. Risorse regionali

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							derivanti da finanziaria regionale (lr 68/2017). Previsti da Accordo 2018 con RFI, AdSP e Interporto: 4,3 mln RFI e 2,5 Stato.
Raddoppio Empoli Granaio ed elettrificazione	Ferroviario	0	177,00	177	0,00%		Linea Empoli Siena. Raddoppio Empoli Granaio ed elettrificazione – 85 mln. FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture, oltre copertura con risorse da contratto di Programma (RFI) pari a 92 mln. E' in corso procedimento di localizzazione per opere propedeutiche (ACC di Empoli).
Tramvia linee 2 e 3.1	mobilità sostenibile	332	58,00	390	85,13%	50	Costo totale delle linee 1, 2 e 3 pari a 616.130.648,00 (l'investimento ammesso ai fini del contributo del POR pari ad 180.276.577,00).
Estensione del sistema tramviario	mobilità sostenibile	1,8	227,10	228,9	0,79%	88,5	Il costo totale tiene conto del costo per la progettazione e realizzazione della linea 3.2 verso Bagno a Ripoli e della prefettazione delle linee verso Sesto Fiorentino (est. linea 2) e verso Campi Bisenzio (linea 4 ed estensione). Il costo complessivo anche per la realizzazione di queste ultime (non più a carico RT) sarebbe circa 547 mln. Tra le risorse regionali: 80 mln, comprensivi della riserva di efficacia pari a 5 ml di euro, previsti nel POR FESR 2014-2020; a cui si aggiungono 8,5 ml per la progettazione delle estensioni.
People mover	mobilità sostenibile	72,6	0,00	72,6	100,00%	21,14	Intervento concluso
Piste ciclabili e mobilità sostenibile	mobilità sostenibile	10,45	43,53	53,98	19,36%	36,65	Interventi cofinanziati dalla Direzione comprensivi di interventi oggetto di FSC 2014-2020 PO Infrastrutture - Addendum 1. Di seguito l'elenco con l'indicazione fra parentesi del cofinanziamento regionale: - Ciclopista Arno (4,2 mln accordo EELL + 2,81 mln accordi integrativi) - Bando Urbano (2mln bando 2014) - POR FESR 4.6.1 b (3,75 ml) - POR FESR 4.6.4 a PR1 (4,97 mln) - POR FESR 4.6.4 a PR2 (2,81 mln) - POR PIU (4,7 mln) - PNSS 2017 (2 mln) - PNSS 2018 (1,27 mln) - Ombrone Tirrenica (0,5 mln) - FSC 2014-2020 (7,61 risorse statali).
Darsena Europa (Porto Livorno)	Portuale	0	667,00	667	0,00%	200	Quadro finanziario aggiornato a luglio 2017. In attesa della progettazione definitiva della nuova Darsena Europa.
PRP Piombino	Portuale	111,53	0,00	111,53	100,00%	50	Interventi infrastrutturali in attuazione del nuovo PPR (LR77/2012) per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino - risorse regionali destinate al pagamento di rate di mutuo APN di 3,5 mln all'anno per 30 anni a partire dal 2014 (50 mln + interessi). Altre fonti in base a APQ del 12/8/2013: 54,98 mln APN. Comune di Piombino e Ministeri; 6,55 mln Commissario straordinario.
PRP Piombino – Rilancio delle attività logistico-portuali	Portuale	0	59,80	59,8	0,00%	50	Area di business per la logistica industriale (LR82/2015) - risorse regionali destinate al pagamento di rate di mutuo AdSPN di 3 mln l'anno a partire dal 2016 per 20 anni (50 mln + interessi). Altre fonti in base a DGR774/2018: 9,8 mln AdSPN. Quadro finanziario riferito a dicembre 2018; nel corso del 2019 la DGR 774/2018 è stata revocata e sostituita con la DGR721/2019.
PRP Piombino – Piattaforma smantellamento, manutenzione e refitting navale (Del.CIPE46/2014)	Portuale	16	4,00	20	80,00%	20	Piattaforma dedicata alle attività di smantellamento, manutenzione e refitting navale (Del.CIPE46/2014) per un importo fino ad euro 20milioni (Convenzione di dicembre 2018 per utilizzo risorse CIPE)
PRP Marina di Carrara - Interventi di Adeguamento Tecnico Funzionale	Portuale	0	16,50	16,5	0,00%		Interventi di Adeguamento Tecnico Funzionale del porto concernenti opere di escavazione per approfondimento dei fondali.

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
PRP Marina di Carrara - Progetto waterfront	Portuale	0	35,40	35,4	0,00%	15	Contributo regionale destinato all'Autorità Portuale di Carrara per il pagamento delle rate di mutuo per un importo di 1 mln euro all'anno per 20 anni a partire dal 2018. Altre fonti: AdSPN 12,2 mln, MIT 8,2 mln. (Schema di Accordo DGR26/2018)
Interventi su porti regionali APR	Portuale	6,52	3,92	10,44	62,47%	10,44	Fonte: Regione Toscana e Programma triennale Opere Pubbliche 2017/2019 della APR
Masterplan Peretola	Aeroportuale	-	334,00	334,00	0,0%		Al 31 dicembre 2018 risulta in corso di svolgimento la Conferenza di Servizi per l'approvazione ai ex art. 2-3 del DPR 383/1994 del Masterplan 2014-29 dell'aeroporto Vespucci.
Masterplan Galilei	Aeroportuale	32,50	157,20	189,7	17,1%	3,0	Con Decreto direttoriale n.5517 del 01/06/2017, delle competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato accertato il perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione ai sensi degli artt. 2-3 del DPR 383/1994 sul Masterplan aeroportuale fino al 2028 dell'aeroporto Galilei di Pisa. Gli interventi effettuati dal gestore riguardano la delocalizzazione delle abitazioni lungo via Cariola e la realizzazione del nuovo raccordo tra le testate di pista 04
TOTALE		5.521,38	7.644,82	13.166,20	41,94%	1.635,73	

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). La certezza dei tempi e dell'effettiva realizzazione delle opere previste rappresenta un elemento importante nel determinare il successo della strategia complessiva sul versante del governo del territorio. Una volta terminata la fase di cantiere, l'operatività delle infrastrutture realizzate contribuirà ad accrescere il potenziale di competitività della regione e, conseguentemente, il tasso di crescita del sistema economico, attraverso la riduzione del costo generalizzato del trasporto e l'aumento dell'accessibilità regionale.

Complessivamente gli interventi in tabella ammontano ad una spesa pari a circa 7,6 miliardi di euro nell'orizzonte temporale 2019-2030, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (60%). Sul versante dell'occupazione, gli interventi attiveranno circa 76 mila unità di lavoro dipendenti e 54 mila unità di lavoro autonome, che corrisponde ad una media annua di più di 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.

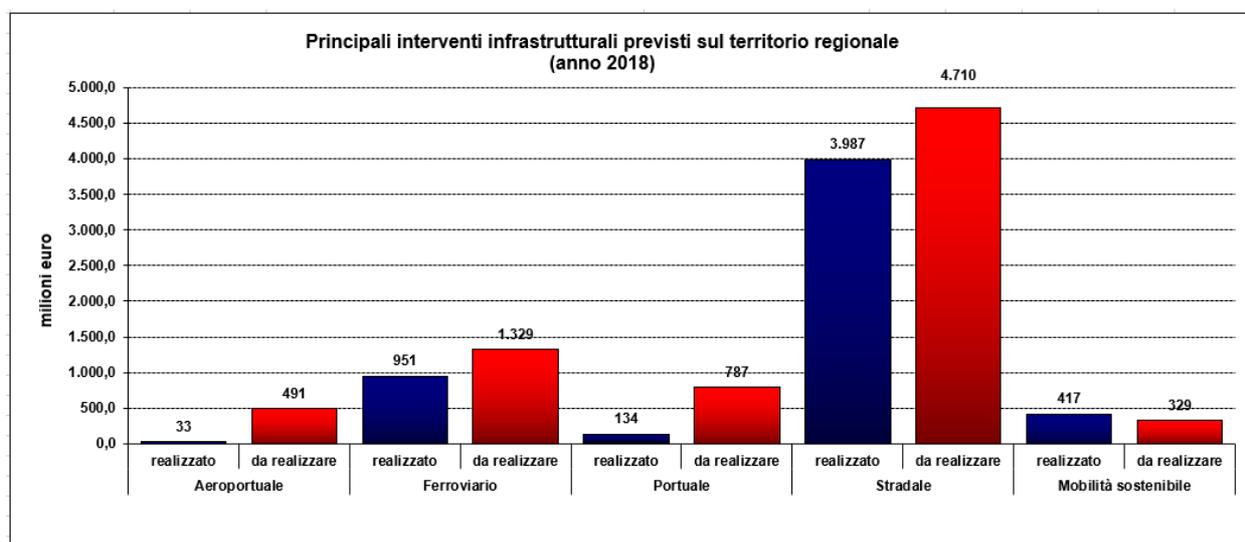
Impatto dei grandi interventi infrastrutturali nel periodo 2019 - 2030

(Milioni di euro e Unità Lavoro Annue)

Conto risorse impieghi	Stradale	Ferroviario + urbano	Portuale+ Fluviale	Aeroportuale	TOTALE	TOT./ anno
PIL	3.733	2217	473	315	6.733	561
Unità di lavoro dipendenti	42.816	24.133	5.240	4.407	76.392	6.366
Unità di lavoro autonome	29.957	16.453	3.594	5.299	54.518	4.543

Fonte dati: stime IRPET.

Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2018, per tipologia di intervento (Importi in mln €)



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

Nei seguenti paragrafi (3.1, 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5) sono illustrati per ciascun obiettivo generale di Piano, i principali interventi realizzati in attuazione delle politiche del PRIIM, con riferimento al 2018 ed ai primi mesi del 2019, e con un richiamo ad un intervallo temporale di maggior ampiezza per quegli interventi che per loro natura prevedono tempi di realizzazione più lunghi (si pensi alle grandi opere di interesse nazionale e regionale).

All'interno di ciascun paragrafo dedicato ad un obiettivo generale di Piano:

- sono riportati attraverso una tabella di riepilogo, **gli obiettivi specifici e le azioni previste dal PRIIM** per l'obiettivo generale di riferimento;
- sono descritti i principali **interventi realizzati ed in corso di realizzazione** previsti dal Piano, dando conto dello stato di avanzamento, delle relative risorse finanziarie e dei risultati raggiunti; la descrizione è articolata in tematiche che traducono in chiave comunicativa gli obiettivi specifici e le azioni del Piano;
- vengono aggiornati gli **indicatori** di monitoraggio del Piano, che forniscono i dati relativi alle politiche realizzate ed in corso di realizzazione, ai principali risultati raggiunti, nonché al contesto di riferimento (con riferimento agli indicatori contenuti nel primo report, implementati per talune tematiche sulla base della disponibilità dei dati);
- sono riportate le **Delibere di Giunta** attraverso le quali si è data attuazione nel 2018 e nei primi mesi del 2019 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 30 giugno 2019.

3.1. OBIETTIVO GENERALE 1

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

Obiettivo generale 1: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

Obiettivo generale	Obiettivi specifici	Azioni
1. 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

Le grandi opere infrastrutturali di interesse statale e regionale, per le quali l'interesse regionale è concorrente rispetto al preminente interesse nazionale sono individuate nell'ambito di intesa tra Stato e Regione. 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 dalle Province alla Regione a far data dal 1° gennaio 2016.

3.1.1 AUTOSTRADE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

Le tratte autostradali ricadenti sul territorio regionale sono l'A1 Autostrada del Sole e l'A11 Autostrada Firenze-Mare entrambe a gestione Autostrade per l'Italia, l'A12 Genova-Roma a gestione SALT (tratto nord fino a Livorno) e SAT (Livorno – S. Pietro in Palazzi) e l'A15 Autocamionale della Cisa a gestione SALT.

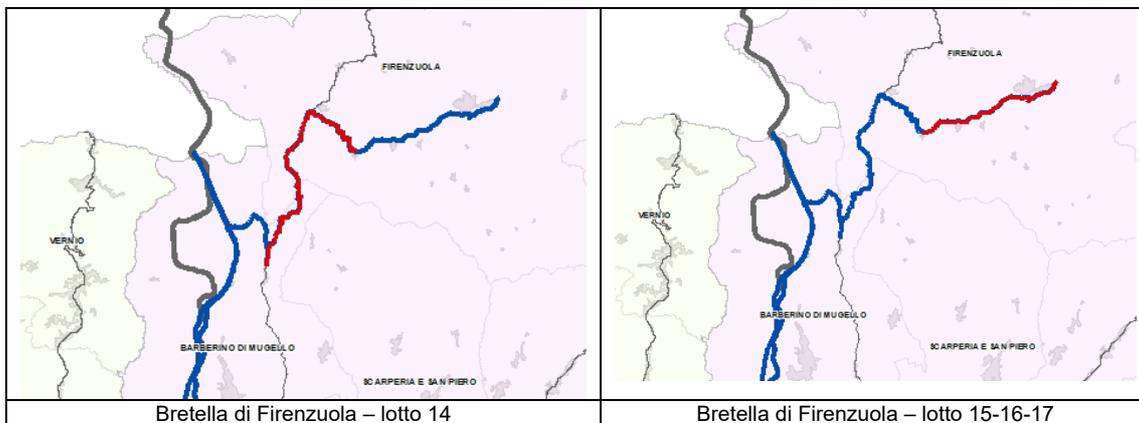


A1 – VARIANTE DI VALICO

La Variante di Valico dell'autostrada A1 è percorribile in tutta la sua estensione in entrambe le direzioni per una lunghezza di circa 21 km nel tratto toscano dal dicembre 2015.

La principale opera collaterale riguarda la Bretella per Firenzuola che si estende per 13,4 km tra il nuovo casello Firenzuola - Mugello in località Poggolino, in funzione da gennaio 2017, e l'abitato di Firenzuola.

I lotti 15-16-17 sono completati, mentre per il lotto 14 Autostrade per l'Italia ha redatto il progetto definitivo che è andato in Conferenza dei servizi a ottobre 2018 per l'accertamento della conformità urbanistica. La Conferenza si è chiusa positivamente con il raggiungimento dell'intesa, così come anticipato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso mese di maggio, in attesa del provvedimento finale per il perfezionamento dell'intesa Stato – Regione.



Per quanto riguarda le opere ancora da completare è indispensabile che il lavoro dell'Osservatorio Ambientale prosegua la sua attività fino al completamento di tutte le opere facenti parte del progetto PREVAM (progetto paesaggistico di restauro e valorizzazione ambientale). (si rimanda al paragrafo 3.1.5 "Monitoraggio degli effetti delle grandi opere"). L'importo complessivo dei lavori ammonta a 1295 milioni di euro di cui circa 1246 mln quelli realizzati (oltre il 96%).

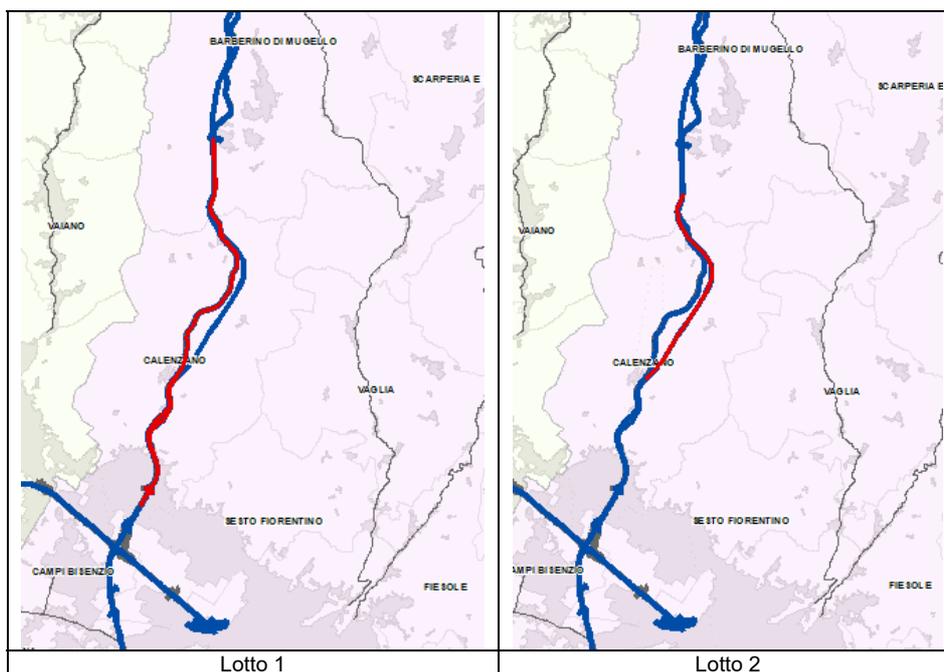
A1 - TERZA CORSIA BARBERINO DI MUGELLO - FI NORD (17,5 KM)

Il potenziamento della **Terza corsia dell'autostrada A1 da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno** prevede un costo complessivo pari a 2334 milioni di euro di cui circa 1434 mln quelli realizzati (61%).

La tratta *Barberino del Mugello-Firenze Nord* si estende per 17,5 km dallo svincolo di Barberino fino a circa 700 metri a sud dello svincolo di Calenzano/Sesto Fiorentino. L'intervento consiste nell'ampliamento dell'autostrada in sede nelle tratte pianeggianti e la realizzazione di una nuova carreggiata nelle tratte collinari per il traffico in direzione sud, mentre in direzione nord sarà utilizzata la carreggiata attuale.

L'intervento è stato ripartito nei seguenti lotti:

- Lotto 0: si sviluppa per circa 3 km e comprende l'esecuzione della viabilità locale e della cantierizzazione, nonché l'anticipazione di alcune opere autostradali; I lavori principali sono ultimati e si stanno per concludere tutte le opere collaterali al lotto.
- Lotto 1: si estende per 6,2 km a partire dall'imbocco sud della galleria Santa Lucia; la principale opera riguarda lo scavo di 1,8 km della galleria Boscaccio. Oltre ai lavori autostradali, comprende la sistemazione del parco delle Carpugnane e del Giardino di Colle di Sotto, nonché i completamenti delle opere della viabilità locali non inseriti nel Lotto 0.
- Lotto 2: riguarda la realizzazione della nuova galleria ad unico fornice di 7,9 km di Santa Lucia, in sostituzione delle nove gallerie e dei sei viadotti previsti nel progetto originario. Per la realizzazione di quest'opera si è scelto di ricorrere all'utilizzo di una fresa TBM EPBS, attualmente la più grande mai utilizzata in Europa, che garantirà un diametro di testa di scavo di 16 m con un avanzamento medio di 10,5 metri al giorno.



La conclusione di tutti i lavori è prevista per l'anno 2021. L'importo complessivo dei lavori ammonta a circa 910 milioni di euro di cui circa 558 mln quelli realizzati (61%).

Per seguire l'avanzamento lavori è attivo il Comitato di Controllo presieduto dal MATTM, che verifica le prescrizioni VIA con il compito di individuare le diverse problematiche che dovessero verificarsi nel corso della realizzazione dell'opera.

A1 - TERZA CORSIA FI NORD – FI SUD (22 KM)

La tratta Firenze Nord – Firenze Sud è tutta in esercizio; risulta realizzato circa il 94,14% dell'opera, con un importo complessivo dei lavori pari a circa 851 milioni di euro di cui 802 mln quelli realizzati.

Sono in fase di completamento i lavori complementari prescritti ad Autostrade per l'Italia nella conferenza dei servizi che, a suo tempo, ha approvato il progetto definitivo dell'opera; in particolare si segnala che:

- nel 2017 sono stati aperti il parcheggio scambiatore di Scandicci, il By-pass del Galluzzo e il parcheggio dei Bottai, con la riorganizzazione dello svincolo di Certosa Impruneta e il raccordo autostradale Firenze – Siena;

Per tutte le altre opere collaterali ai lavori autostradali, come pista ciclabile in località Bottai, parcheggio di Certosa e parcheggio di Osmannoro, autostrade presenterà a breve i relativi progetti che saranno sottoposti a conferenza di servizio.

Per il tratto Firenze Nord - Firenze Sud è attivo il Comitato Tecnico di Garanzia (C.T.G.), istituito per tutta la durata dei lavori e sino ad un anno dopo la fine di tutti i lavori, sovrintende all'attuazione dell'Accordo, alle verifiche sulla realizzazione del progetto definitivo approvato nella Conferenza dei Servizi del 1999 e delle ulteriori attività prescritte.

A1 -TERZA CORSIA FI SUD – INCISA VALDARNO (19 KM)

La tratta Firenze Sud – Incisa Valdarno si estende per 19 km e il suo potenziamento prevede un investimento complessivo di circa 574 milioni di euro di cui 74 mln quelli realizzati allo stato attuale (13%). Il progetto si compone delle seguenti parti:

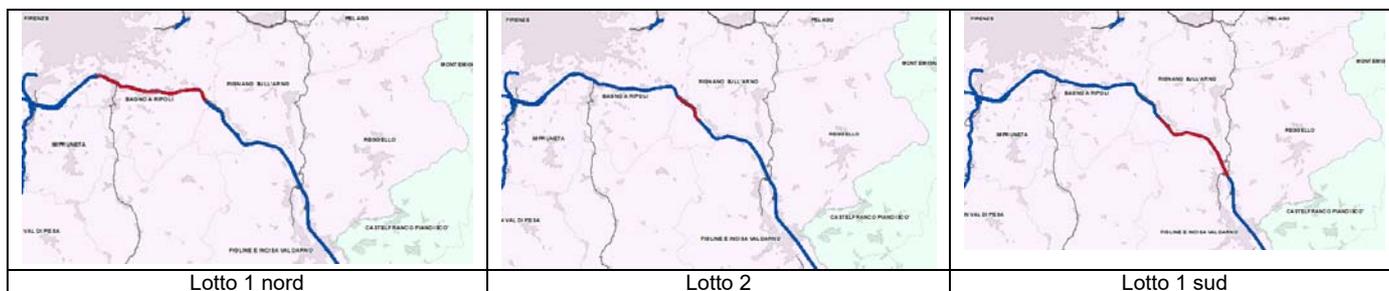
Tratte “esterne” - Il Progetto definitivo ha ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale con Decreto VIA del 2008, ed è stato approvato in sede di Conferenza dei Servizi con Provvedimento finale Intesa Stato - Regione del 2011.

La tratta è suddivisa in due lotti:

- Lotto 1 nord, compreso tra lo svincolo di Firenze Sud il semiviadotto San Giorgio, i cui lavori sono in corso
- Lotto 1 sud compreso tra l'area di parcheggio Rignano e il confine col comune di Reggello, per il quale è in corso la gara di appalto.

Tratta “centrale”

Lotto 2 – riguarda la realizzazione della Galleria San Donato per la quale nel 2016 si è svolta presso il Ministero la Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto definitivo. Questo lotto è il più importante dell'intera tratta Firenze Sud - Incisa Reggello; attualmente sono in corso le procedure per l'aggiudicazione dei lavori.



La conclusione di tutti i lavori è prevista per il 2025.

Per questa tratta è attivo il Comitato di Controllo presieduto dal MATTM e composto anche da rappresentanti della Regione Toscana, per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni emanate in sede di approvazione.

A1 - TERZA CORSIA INCISA VALDARNO-VALDARNO (18,4 KM)

La tratta autostradale dell'A1 Incisa-Valdarno si estende per 18,4 km. Per l'intervento di potenziamento a terza corsia, a giugno 2017 è stato rilasciato il parere di VIA dal Ministero dell'Ambiente e nel dicembre successivo il Ministero delle Infrastrutture ha attivato il procedimento per l'accertamento di conformità urbanistica ai sensi del DPR 383/1994.

La costruzione della terza corsia Incisa-Valdarno, il cui costo stimato è di circa 400 milioni, è un'opera destinata a rendere più fluido e sicuro lo scorrimento dei veicoli in un tratto della A1 caratterizzato da notevoli volumi di traffico.

Il 15 maggio 2019 si è svolta la seconda conferenza di servizi che si è conclusa positivamente, pertanto siamo in attesa del provvedimento finale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che sancisce il raggiungimento dell'Intesa Stato – Regione.

Anche per questa tratta, come per le precedenti, è stato costituito il Comitato di Controllo presieduto dal MATTM e composto anche da rappresentanti della Regione Toscana, per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni emanate in sede di approvazione.

Per quanto riguarda la progettazione e la realizzazione della rotatoria tra l'innesto del piazzale della stazione di Incisa Val d'Arno dell'autostrada e la SR 69 nel mese di giugno 2016 è stata sottoscritta la convenzione da parte di Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze e Società Autostrade per l'Italia. Attualmente sono in corso di realizzazione i lavori da parte della Città Metropolitana di Firenze.

A11 - TERZA CORSIA A11 FIRENZE – PISTOIA

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*.

L'intervento previsto sulla tratta compresa tra Peretola e lo svincolo di Pistoia ha uno sviluppo complessivo pari a 26,8 km, e consiste nell'adeguamento dell'infrastruttura esistente ad una sezione trasversale di progetto, conforme alle caratteristiche della categoria A "Autostrade ambito extraurbano" riportate nel DM 6792/2001, costituita da una piattaforma con larghezza complessiva di 32,50 m, di due carreggiate.



Preferibilmente l'ampliamento si realizzerà con allargamenti di tipo simmetrico, con brevi tratti in asimmetrico (tratto iniziale in affiancamento all'aeroporto, tratto in corrispondenza dello svincolo di Prato Est e curva alla progressiva 12+000 in prossimità dell'abitato di Cafaggio).

Oltre all'ampliamento delle carreggiate, verranno realizzati alcuni nuovi interventi e la riqualificazione di elementi esistenti, come il potenziamento e riqualificazione del Nodo di Peretola, migliorando ed integrando le manovre di ingresso e uscita dall'autostrada per fluidificare il traffico nel nodo oggi molto congestionato. L'obiettivo è quello di interconnettere in modo fluido e senza interferenze i principali flussi di traffico confluenti nel nodo, aumentando la capacità di smistare i flussi maggiori da/per l'Autostrada A11 e da/per il Viadotto dell'Indiano.

Inoltre è prevista la realizzazione di un nuovo svincolo denominato "Pistoia est", localizzato in località Badia a Pacciana, con innesto sul nuovo collegamento tra via Fiorentina e via Nuova Pratese, a servizio dell'area industriale di S. Agostino, della zona vivaistica, dei centri minori della pianura. A dicembre 2018 la Giunta ha espresso parere favorevole in merito alla esclusione dalla VIA del progetto per la modifica alla Via del Casello, nel Comune di Pistoia", proposto da Autostrade per l'Italia, come opera collegata all'intervento in oggetto.

Il costo dell'investimento è ipotizzato in circa 390 milioni di Euro per la tratta Firenze – Pistoia (da aggiornare in relazione all'adeguamento alle prescrizioni) e in circa 450 milioni per la tratta Pistoia - Montecatini. Sono previsti tempi di esecuzione di 36 mesi dalla consegna dei lavori. In relazione all'Adeguamento dello svincolo di Montecatini Terme dell'Autostrada A11, il progetto elaborato da Autostrade per l'Italia deve ottenere il nulla osta da parte della Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'impegno di Autostrade per l'Italia su tale opera è richiamato anche nel "Protocollo di Intesa sugli interventi di autostrade per l'Italia nella Regione Toscana" firmato nell'agosto 2011.

A maggio 2016 il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere di compatibilità ambientale al progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A11, presentato da Autostrade per l'Italia, subordinandolo al rispetto di alcune prescrizioni.

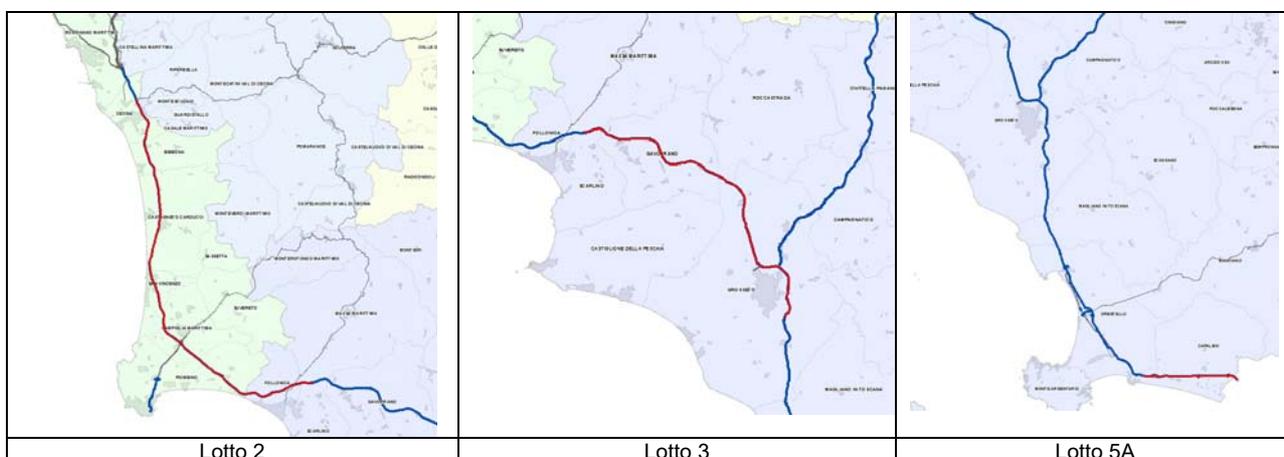
Nel giugno 2018 si è chiusa con decreto del Ministero delle infrastrutture la procedura d'Intesa per la localizzazione dell'opera avviata nel settembre 2017, su cui la Regione si era espressa nel gennaio 2018 con parere favorevole condizionato al recepimento delle osservazioni, condizioni e prescrizioni. Autostrade ha concluso la progettazione esecutiva ed è in fase di sottoscrizione la Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione dell'intervento. A seguito della Convenzione potrà essere avviata la gara per cui si prevede l'avvio dei lavori a fine 2020.

A12 - CORRIDOIO TIRRENICO

Il **completamento del Corridoio Tirrenico**, previsto dalle reti trans-europee di trasporto e parte integrante dell'autostrada A12, costituisce una priorità regionale e della rete dell'intero sistema stradale nazionale sia in termini di sicurezza che di competitività della costa. L'infrastruttura ad oggi presenta caratteri di elevata pericolosità, in particolare nel tratto da Grosseto Sud al confine regionale, con incroci a raso e corsie di accumulo al centro carreggiata. L'adeguamento di tutto il tratto a quattro corsie con incroci a livelli sfalsati e viabilità collaterale renderebbe l'infrastruttura adeguata e in sicurezza, tenuto conto che attualmente è usata anche per il passaggio di mezzi agricoli.

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

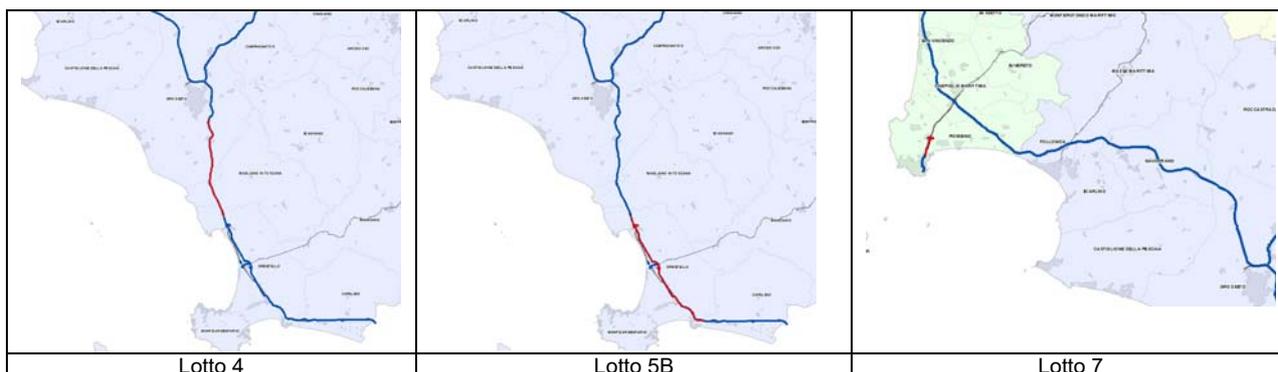
- 2 (S.Pietro in Palazzi–Scarolino),
- 3 (Scarolino–Grosseto Sud),
- 5A (Ansedonia–Pescia Romana)



mentre sono stati rinviati ad una approvazione successiva i lotti:

- 4 (Grosseto Sud-Fonteblanda),
- 5B (Fonteblanda-Ansedonia) e

- 7 (Bretella di Piombino).



Per il lotto 7, la cosiddetta Bretella di Piombino, si dà conto nel par. 3.4.1 “Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali”.

L'intervento di completamento dell'opera consiste nell'ampliamento dell'infrastruttura esistente nel tratto Grosseto Sud – Ansedonia (lotti 4 e 5B), con piccole varianti dove è impossibile tecnicamente adeguare l'esistente, con eliminazione di incroci a raso e la realizzazione di complanari. Inoltre sono previste opere di manutenzione straordinaria per tutto il tratto da San Pietro in Palazzi e Grosseto Sud. Per quanto riguarda il Lotto 5A nel Comune di Capalbio, il progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera 85/2012 necessita di interventi di ottimizzazione.

La Conferenza di servizi è stata avviata nel 2017 ed è ancora in corso.

Successivamente è stata chiesta dal MIT una project review sul progetto definitivo in istruttoria e sono state elaborate da ANAS delle soluzioni progettuali, attualmente oggetto di valutazione.

Nel novembre 2017 la Regione si è espressa, a seguito dei pareri negativi degli Enti interessati, chiedendo a SAT di elaborare una soluzione condivisa con il territorio.

Nel dicembre 2017 è stato presentato al CIPE l'iter procedurale previsto sulla proposta di revisione del progetto che prevede la realizzazione di due carreggiate distinte, l'eliminazione di svincoli a raso e la realizzazione di complanari per ampliamento dell'infrastruttura esistente, rendendo più sicura la circolazione.

Il costo dell'opera con questa soluzione con caratteristiche ridotte viene quindi fortemente ridimensionato e passa a circa 800 milioni di euro. Per quanto riguarda i costi necessari per le progettazioni sviluppate o che si dovranno ancora sviluppare, essi sono a totale carico dei proponenti SAT e ANAS.

E' ipotizzato che si procederà dunque con la soluzione non autostradale, ma con la messa in sicurezza dell'attuale tracciato a carico di ANAS.

L'attuazione della proposta presentata al CIPE prevedeva un impegno finanziario da parte dello Stato e la verifica delle modalità per trasferire il progetto nella competenza di ANAS, garantendo allo stesso tempo la continuità dei procedimenti amministrativi in corso. ANAS su questa nuova ipotesi aveva richiesto un contributo da destinare all'intervento con esito positivo iniziale. Il finanziamento previsto non è stato successivamente confermato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova.

La Regione Toscana si sta adoperando verso i soggetti interessati, con il fine di portare avanti tutte le iniziative affinché si sblocchi questa situazione di stallo, e si possano riprendere le verifiche per la conclusione del procedimento e l'avvio degli interventi, in modo da poter definire i tempi di realizzazione e conclusione.

Tenuto conto della modifica alla soluzione progettuale in alternativa all'autostrada, la Regione ad aprile 2019 ha chiesto una revisione degli atti concessori, finalizzata all'eliminazione del pedaggio relativo al lotto 1 Rosignano - San Pietro in Palazzi. Al riguardo il Ministero delle

Infrastrutture e dei trasporti con nota del mese di aprile 2019, ha segnalato che ad oggi non ci sono le condizioni per procedere nella richiesta.

3.1.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

SGC E78 DUE MARI

L'itinerario E78 costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali tra i corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico, inserito tra le reti strategiche di interesse nazionale e comunitario, la rete transeuropea di trasporto TEN-T. Il tracciato ha origine sulla Via Aurelia all'altezza di Grosseto e la conclusione sulla Autostrada Adriatica A14, in corrispondenza del casello di Fano nelle Marche.

Lungo il suo tracciato la E78 collega le città di Siena ed Arezzo in Toscana ed Urbino e Fano nelle Marche ed interseca la E45 e la Fondovalle del Metauro, in provincia di Pesaro e Urbino. La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 270 km, di cui circa il 65% in Toscana, il 30% nelle Marche e il 5% in Umbria.



I lavori sono terminati su molti lotti del territorio toscano; risultano ultimati ed in esercizio 159 Km.

L'intero itinerario è stato suddiviso in sei tratti, comprendenti diversi lotti:

Tratto 1: Grosseto – Siena: 11 lotti di cui 9 in esercizio, 1 con gara avviata e 1 in attesa di approvazione da parte del CIPE. Sono percorribili 48 Km su 63.

Nell'ambito del maxilotto 5,6,7,8 da Lanzo a Ornate (oltre 255 mln di investimento), nel 2017 è stato aperto il nuovo viadotto sul Farma (770 m di lunghezza e fino a 100 m di altezza delle pile) a due carreggiate, con due corsie per senso di marcia, oltre banchine laterali e spartitraffico centrale. A marzo 2018 è stata inoltre inaugurata la nuova galleria di Casal di Pari nel comune di Civitella Paganico lunga 1,5 km. Tutto il maxi lotto di quasi 12 chilometri tra Civitella Paganico e Monticiano è ultimato e transitabile, pur restando in corso i lavori per le opere collaterali.

Per i lotti 4 e 9 sono previste risorse per 267 mln nel contratto di programma dell'ANAS 2015 e dal Piano Pluriennale 2016-2020.

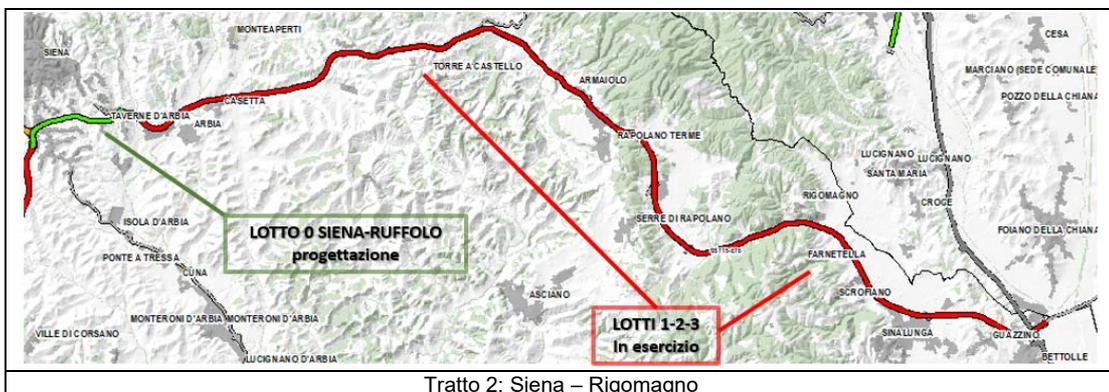
In particolare per il lotto 4 (105,5 mln) si è conclusa la gara di appalto; l'aggiudicazione è bloccata a seguito di un ricorso presentato in fase di gara, attualmente in istruttoria al Consiglio di Stato. Una volta concluso il contenzioso, si potrà procedere all'aggiudicazione ed all'avvio dei lavori; il progetto prevede la costruzione di una nuova carreggiata in affiancamento all'esistente e comprende 8 viadotti, per poco meno di 3 km. La durata dei lavori prevista è di poco più di tre anni a partire dalla stipula del contratto con l'impresa appaltatrice.

Per quanto riguarda il lotto 9 il progetto definitivo è stato approvato in linea tecnica da ANAS a novembre 2017 ed esaminato con parere positivo da Consiglio Superiore LLPP, con appaltabilità entro il 2019. La prima riunione della Conferenza di Servizi si è svolta il 20 giugno 2018. A novembre 2018 la Giunta ha deciso di esprimere, sul progetto definitivo trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture, parere favorevole all'intesa per la localizzazione. Il progetto è stato quindi approvato dal CIPE il 24 luglio 2019.



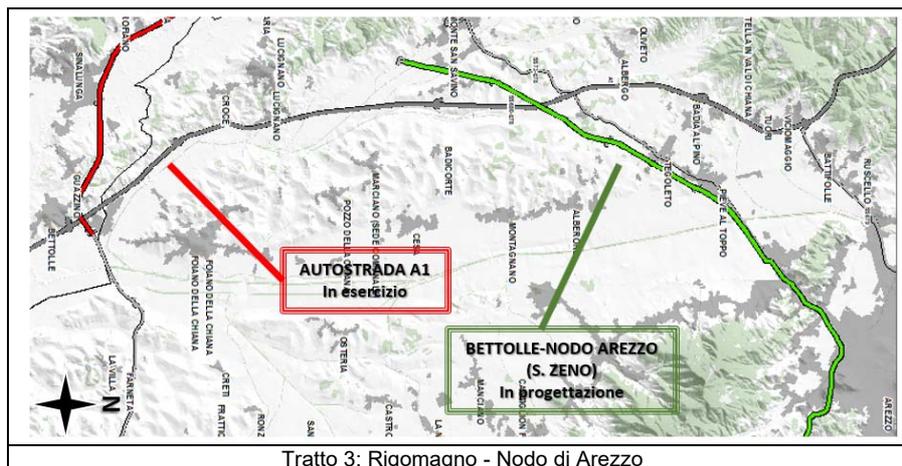
Tratto 1: Grosseto – Siena

Tratto 2: Siena – Rigomagno: 4 lotti di cui già 3 in esercizio e 1 in progettazione da parte di ANAS. Nel tratto Siena-Bettolle sono aperti al transito già da tempo i lotti 1, 2 e 3; per il lotto 0 Siena-Ruffolo (lunghezza circa 4 Km con presenza di 2 gallerie artificiali e 6 viadotti) ANAS sta avviando le progettazioni definitive per una spesa prevista dell'intervento pari a 113,6 mln.



Tratto 2: Siena – Rigomagno

Tratto 3: Rigomagno - Nodo di Arezzo: 2 lotti già in esercizio con tratto Autostrada A1. Sono in corso le attività propedeutiche per la definizione della progettazione del tratto Bettolle-Nodo di Arezzo (S. Zeno), ipotizzando di utilizzare il tratto autostradale dell'A1, già percorribile, con opere di adeguamento della viabilità esistente.



Tratto 3: Rigomagno - Nodo di Arezzo

Tratto 4: Nodo di Arezzo - Selci Lama (E45): 8 lotti, di cui 6 già in esercizio e 2 in progettazione. E' in fase di conclusione da parte di ANAS l'assegnazione delle progettazioni del Nodo di Arezzo (San Zeno – Palazzo del Pero), per un costo complessivo delle opere di circa 440 mln. Per quanto riguarda il tratto tra le Ville di Monterchi Selci Lama è stata ribadita la volontà di perseguire le scelte di tracciato al di sotto del centro abitato di Citerna e spostamento verso

Nord dell'innesto con la E45, in corrispondenza dello svincolo di Selci-Lama, in quanto garantirà la necessaria continuità con il successivo tratto di innesto con la Galleria della Guinza. Nell'ambito della soluzione indicata, gli enti locali hanno proposto di sviluppare prioritariamente un primo stralcio dell'intervento che permetta di superare in variante il centro abitato di Le Ville (circa 3 Km) in quanto l'attraversamento del centro abitato da parte della strada statale esistente (SS73) è caratterizzato da elevati problemi di traffico ed alta incidentalità. Per il tratto tra le Ville ed il confine regionale (lotto 7) l'importo stimato necessario per la realizzazione è di circa 100 mln di euro (435 mln l'intero tratto fino a Selci Lama).



SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA

L'intervento riguarda la realizzazione di un Sistema Tangenziale alla città di Lucca, volto alla redistribuzione dei flussi veicolari con un miglioramento del livello di servizio sulla rete stradale dell'area urbana di Lucca. L'estensione complessiva è di circa 30 km ed è costituito dall'adeguamento di viabilità esistenti e dalla realizzazione di nuovi tratti di strada di categoria C1, con i relativi standard definiti nel D.M. 5/11/2001.

La realizzazione dell'intero sistema tangenziale di Lucca porterà un miglioramento nei collegamenti nord-sud, fra la viabilità di fondovalle del Serchio e la rete autostradale, i collegamenti est-ovest fra Altopascio, Capannori/Porcari e Lucca e l'accessibilità a Lucca città.

Per la realizzazione dell'intero "sistema tangenziale di Lucca", è prevista una spesa di circa 270 mln.

Per l'approvazione dell'intero progetto relativo al "sistema tangenziale di Lucca", nel febbraio 2013 è stata attivata da parte di ANAS la procedura per la localizzazione e valutazione di impatto ambientale, su cui la Regione ha espresso parere favorevole nell'ottobre 2014.

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

Ad agosto 2016 è stato approvato dal CIPE il **primo stralcio** del progetto preliminare degli assi viari per un costo previsto di 84 mln comprendente gli interventi prioritari per migliorare i collegamenti con la valle del Serchio e con il nuovo ospedale di Lucca. Si tratta di 67 mln di risorse statali e 17 regionali (2 mln per la progettazione già impegnati nel 2014 più ulteriori 15 mln) che consentono di avviare l'iter realizzativo con la stipula dell'Accordo con ANAS per trasferire i 2 mln, con cui realizzare le progettazioni definitiva e esecutiva, e poi la gara di affidamento.

ANAS, nel mese di marzo 2019, ha trasmesso il progetto definitivo del 1° stralcio funzionale del "Sistema Tangenziale di Lucca, Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est" e presentato istanza per l'approvazione ai sensi del D.Lgs 163/2006 e dell'art. 216 del D.Lgs 50/2016.

La Regione a maggio 2019, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la deliberazione di Giunta n. 588 del maggio 2019, con la quale ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Con la Delibera CIPE del 2016 sopra indicata, è stato anche disposto il rinvio a nuova istruttoria del progetto preliminare del **secondo stralcio** funzionale dell'intervento «Sistema Tangenziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli autostradali dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est». Il secondo stralcio è diviso in due lotti (lotto A di completamento e lotto B per le opere connesse), per un costo ipotizzato di 136,5 mln per il solo lotto A. La progettazione dell'opera è stata finanziata con 5 mln nell'ambito della riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture approvata dal Governo a gennaio 2018 (FSC 2014-2020).

RACCORDO AUTOSTRADALE SIENA-FIRENZE

Sul **Raccordo Autostradale Siena-Firenze**, sono in corso da parte di ANAS interventi per la manutenzione straordinaria del raccordo, mentre ulteriori opere sono programmate o in corso di gara. Le opere previste consistono in un risanamento della sovrastruttura stradale con realizzazione di tappeto di usura di tipo drenante in tratti saltuari, ripristino delle condizioni di sicurezza stradale mediante il ripristino dei giunti di dilatazione delle opere d'arte, potenziamento del sistema di video sorveglianza e messaggistica all'utenza veicolare con installazione di telecamere e pannelli a messaggio variabile.

Sono in progettazione interventi per il miglioramento e rafforzamento delle caratteristiche originali della pavimentazione stradale, con realizzazione di tappeto d'usura di tipo drenante, di ripristino corticale di calcestruzzi ammalorati, di rifacimento di giunti di dilatazione, di impermeabilizzazione di impalcati, di regimazione idraulica di piattaforma e interventi vari sui ponti, viadotti e cavalcavia.

RIQUALIFICAZIONE SGC E45

In relazione alla risoluzione delle criticità dell'itinerario E45, ANAS ha illustrato nel maggio 2018 il programma di interventi di manutenzione straordinaria che va ad interessare la Provincia di Arezzo, in particolare, sul breve tratto toscano (circa 30 km tra San Giustino e Canili) tra lavori avviati e in fase di avvio, è in corso un investimento di oltre 51 milioni.

Nel dettaglio, Anas informa che ha avviato i lavori di risanamento profondo del piano viabile per un valore complessivo di 12 milioni, i quali andranno, in maniera progressiva, a soddisfare il 100% del fabbisogno attuale del piano viabile; sono in corso anche i lavori di ripristino e rafforzamento delle solette e adeguamento delle barriere laterali del viadotto "Lago", tra Pieve Santo Stefano e Madonnuccia, per un investimento di 3,15 milioni.

Inoltre nei prossimi mesi saranno avviati i lavori di riqualificazione strutturale del viadotto "Tevere IV" (lungo oltre 1,5 km) per un investimento di oltre 24 milioni.

A seguire, saranno eseguiti i lavori di riqualificazione della segnaletica verticale per 900.000 euro, gli interventi di risanamento strutturale e sostituzione delle barriere dei viadotti "Torre Isola" e "Tevere III" per 2 milioni e i lavori di ripristino strutturale delle gallerie "Poggio", "Madonnuccia" e "Pozzale" per ulteriori 3 milioni.

Nel corso del 2018 sono stati eseguiti interventi di bonifica e riqualificazione delle pertinenze stradali e delle opere idrauliche, per un valore di 850 mila euro. A inizio anno 2019 con il sequestro da parte della Procura di Arezzo del Viadotto Puleto, ANAS ha iniziato le opere necessarie di adeguamento sismico e strutturale, tra l'altro già appaltate, per un importo di 2,5 milioni, che sono in corso di realizzazione.

DECLASSATA DI PRATO

Ulteriori investimenti sono stati previsti per la **Declassata di Prato**, l'asse stradale di collegamento tra gli svincoli di Prato est e Prato Ovest, un'opera da lungo attesa dal valore complessivo di oltre 30 milioni, che ha trovato piena copertura finanziaria a gennaio 2018 con la riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture a valere sul FSC 2014-2020. L'opera sarà realizzata in parte da ANAS ed in parte dal Comune di Prato e risulta essenziale per lo sviluppo dell'interporto di Gonfienti e delle attività economiche dell'area metropolitana. Si precisa che la Declassata di Prato è fra le strade ricomprese nel DPCM del 28 febbraio 2018 di revisione della rete stradale nazionale che ne sancisce il passaggio amministrativo a strada statale in gestione ad ANAS (si veda in proposito il seguente par. 3.1.3 "Strade di interesse regionale").

Il completamento del progetto definitivo e del relativo studio di impatto ambientale è previsto da ANAS entro l'autunno 2019. Successivamente si procederà con l'avvio delle procedure approvative, primo tra tutti il passaggio presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del MIT. Il progetto è completamente finanziato dal contratto di programma ANAS-MIT.

3.1.3 STRADE DI INTERESSE REGIONALE



- azioni PRIIM: 1.1.3, 1.1.4 –

La Regione porta avanti il completamento di una serie di interventi sulle strade regionali, compresa la FI-PI-LI e le misure di risanamento acustico, finanziati con il Programma pluriennale degli investimenti, poi confluito nel Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità.

Dal 2001 a dicembre 2018 sono stati destinati 1.158 mln da Regione ed Enti Locali per la realizzazione degli interventi sulla viabilità regionale; attualmente i finanziamenti regionali gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE e FSC 2014-2020,

ammontano a circa 968 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 190 milioni di euro. Gli interventi completati sono 203 (192 di competenza delle Province e 11 della Regione), di cui 6 ultimati nel corso del 2018 (come dettagliato nell'Allegato 1 "Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale" al quale si rimanda).

Col **passaggio delle competenze** in materia di viabilità trasferita dalle Province a seguito del riordino istituzionale del 2106 (LR 22/2015), la Regione ha portato avanti la progettazione delle opere e avviato le prime gare di appalto per la realizzazione degli interventi divenuti di propria competenza nel quadro della nuova normativa in materia di appalti pubblici, mentre sono rimasti di competenza attuativa delle Province solo gli interventi per cui alla data del 1 gennaio 2016 erano già state avviate le procedure di gara.

Dal 2016 ad oggi a seguito della LR 22/15 sono state avviate a gara dalla Regione 20 opere per circa 62 mln, di cui:

- 4 opere con lavori avviati per quasi 19 mln
- 14 opere concluse per 7,2 mln (di cui 11 di risanamento acustico anni 2016, 2017 e 2018).

Gli interventi con progettazione in corso o conclusa sono 25, comprese quelle programmate con risorse FSC, per un costo di circa 164 mln. Di questi fanno parte 6 interventi di risanamento acustico e due interventi con progettazione ultimata la cui realizzazione è divenuta di competenza ANAS a seguito del passaggio di competenze avvenuto il 15 novembre 2018 in attuazione del DPCM del 20/02/2018.

Per quanto riguarda le opere di viabilità regionale rimaste alla competenza delle Province (interventi con gara avviata al 1° gennaio 2016):

- proseguono e si stanno concludendo 9 opere, per un costo di oltre 70 mln, di cui 44,5 mln di finanziamento regionale;
- 29 sono gli interventi ultimati dal 2016 ad oggi, per un costo di quasi 172 mln.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo di tutti gli interventi, sul territorio di ciascuna Provincia, aggiornato al dicembre 2018, distinguendo tra interventi il cui completamento rimane di competenza provinciale e interventi la cui competenza attuativa è divenuta regionale, a seguito dell'entrata in vigore della LR 22/2015. Il dettaglio per singolo intervento dello stato di attuazione fisico e finanziario è riportato nelle tabelle di cui all'Allegato 1 "Il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale". La tabella riporta inoltre gli ulteriori interventi programmati che potrebbero essere attivati previa copertura finanziaria (per i quali al momento è presente la stima del costo dell'opera).

Interventi di viabilità regionale e risanamento acustico

Provincia	INTERVENTI DI COMPETENZA DELLE PROVINCE			INTERVENTI DI COMPETENZA DELLA REGIONE				
	Interventi in corso e con gara avviata			Interventi con progettazione o lavori in corso *			Ulteriori interventi programmati ***	
	Numero	Risorse regionali ** (€ *1.000)	Costo complessivo (€ *1.000)	Numero	Risorse regionali ** (€ *1.000)	Costo complessivo (€ *1.000)	Numero	Costo complessivo (€ *1.000)
AREZZO	0	0	0	8	69.204	70.204	4	19.048
FIRENZE (CMF)	5	38.835	63.131	12	79.408	79.408	4	21.123
GROSSETO	1	370	370	2	8.455	8.455	0	0
LIVORNO	1	3.969	3.969	1	2.370	3.370	3	3.560
LUCCA	0	0	0	0	0	0	1	1.000
MASSA CARRARA	0	0	0	1	5.000	5.000	0	0
PISA	0	0	0	1	715	715	0	0
PISTOIA	0	0	0	1	4.000	4.000	3	5.280
PRATO	2	1.380	2.756	2	2.992	2.992	0	0
SIENA	0	0	0	5	8.500	8.500	0	0
TOTALE	9	44.553	70.225	33 ****	180.644	182.644	15	50.011

* Sono conteggiati in tabella tra gli "interventi con progettazione o lavori in corso" anche gli interventi di risanamento acustico ultimati alla data del 31/12/2018 (Vedi Allegato 1).

** Si tratta delle risorse che transitano da bilancio regionale, comprensive di risorse FAS e FSC.

*** Ulteriori interventi non finanziati programmati da avviare previa copertura finanziaria

**** Comprensivi di due interventi con progettazione ultimata la cui realizzazione è divenuta di competenza ANAS a seguito del passaggio di competenze avvenuto il 15/11/2018 in attuazione del DPCM del 20/02/2018.

La cartografia degli interventi di viabilità regionale (con distinzione tra interventi di competenza regionale e provinciale) è illustrata nell'appendice cartografica di cui all'allegato 3.

Importanti opere di viabilità regionale e locale hanno trovato recente copertura finanziaria grazie alle risorse statali del **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020** del Piano Operativo Infrastrutture, approvato dal CIPE nel dicembre 2016 e riprogrammato e integrato, a seguito di intesa tra la Regione Toscana ed Governo, tra fine 2017 e inizio 2018 nell'ambito di due Addendum (Del.CIPE 54/2016 e successiva riprogrammazione di gennaio 2018; Delibere CIPE 98/2017 e 12/2018 di approvazione rispettivamente dell'Addendum 1 e 2 al Piano Operativo Infrastrutture): sono previste in totale 17 opere di viabilità dal costo di 175 mln, finanziate per oltre 150 mln (sui 194 mln complessivamente destinati alla Toscana con la riprogrammazione e le integrazioni apportate al Piano Operativo). Per dare attuazione agli interventi di viabilità regionale e locale finanziati con risorse FSC a maggio 2018 è stata approvata in Giunta una prima Convenzione attuativa tra MIT e Regione Toscana (DGR n. 463/2018 firmata dalla Regione e approvata dal Ministero a settembre 2018); a ottobre con DGR n.1065/2018, è stata approvata una seconda Convenzione tra MIT e Regione Toscana relativa agli interventi stradali

oggetto degli Addendum 1 e 2 (firmata dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture che l'ha approvata con decreto 570 del 26/11/2018).

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

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

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

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

Per le opere finanziate con risorse FSC 2014-2020 è inoltre attivato lo specifico sistema di monitoraggio previsto dallo strumento nazionale.

PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI COMPETENZA REGIONALE

Con la LR 22/2015, il trasferimento delle funzioni in materia di viabilità regionale dalle Province alla Regione, previo inserimento delle opere nella programmazione regionale dei Lavori Pubblici a partire dal 1° gennaio 2016, ha comportato una riorganizzazione in termini di normativa, di competenze e di strutturazione uffici che ha investito in maniera importante le attività dell'ente regionale, arrivando a consolidarsi nel corso del 2016 con una struttura sempre più integrata.

La normativa regionale in materia di viabilità, con particolare riferimento alla LR 88/98, viene aggiornata con l'approvazione della LR 18/2016 e del Regolamento DPGR 62/R/2016.

E' stato inoltre necessario procedere con la modifica normativa in materia di espropri prevedendo che la Regione possa esercitare le funzioni di autorità espropriante per le competenze in materia di viabilità regionale (LR 47 del 1 agosto 2016), costituendo un ufficio apposito presso la Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale.

Nel corso del 2018 si segnalano i seguenti interventi **ultimati** di competenza regionale:

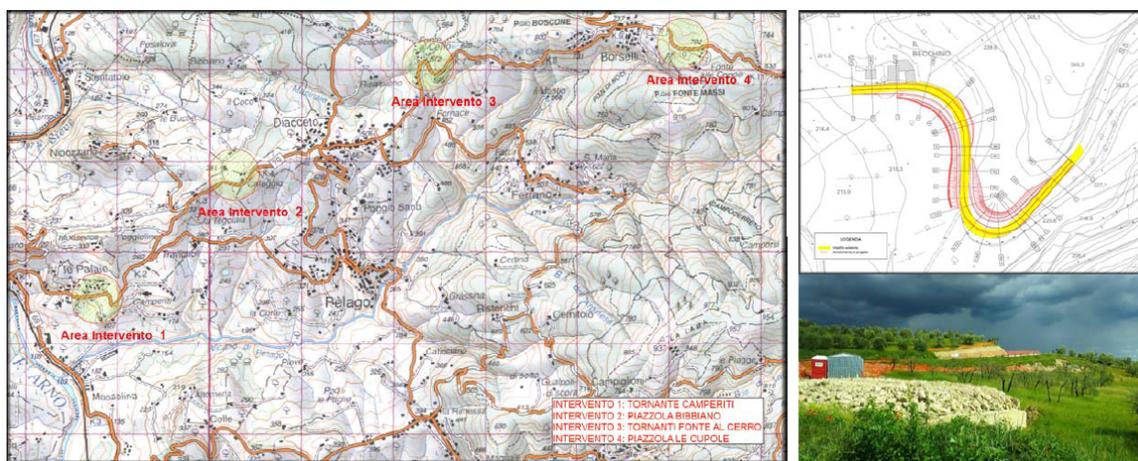
- **l'adeguamento dell'intersezione tra la SR 445 DELLA GARFAGNANA con la SP 57 "della Passerella di Ponte all'Ania" in località Coreglia** (0,6 mln di cui 0,52 regionali), ritenuto prioritario per risolvere criticità sulla viabilità locale dove si registra anche un intenso traffico di mezzi pesanti; inaugurato a luglio 2018.



- il miglioramento dell'intersezione tra la SR 206 PISANA LIVORNESE e la SP 21 "Piano della Tora" nei comuni di Collesalveti (Li) e Fauglia (Pi) (1,450 mln di cui 1,425 regionali), per mettere anche in sicurezza l'accesso ad un'area industriale molto frequentata e di grande importanza per lo sviluppo locale; inaugurato a settembre 2018**

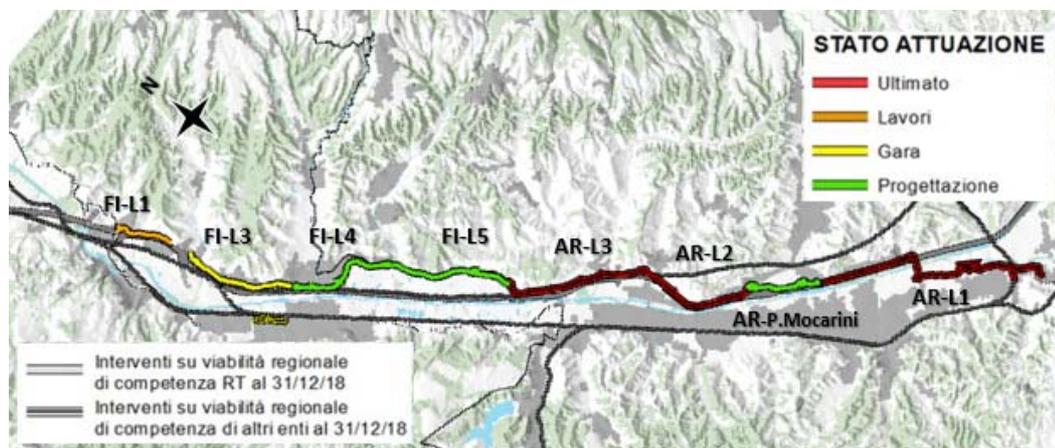


- l'intervento sulla SR 70 DELLA CONSUMA – adeguamento curve in comune di Pelago (1,55 mln regionali); l'intervento consiste nel miglioramento della geometria dei tornanti in località "Camperiti" (al km 1+200) e in località "Fonte al Cerro" (al km 6+700), nonché nella realizzazione di due piazzole di sosta in località Babbiano e in località Le Cupole. I lavori principali sono stati ultimati ad aprile 2019 e sono in corso le attività di collaudo.**

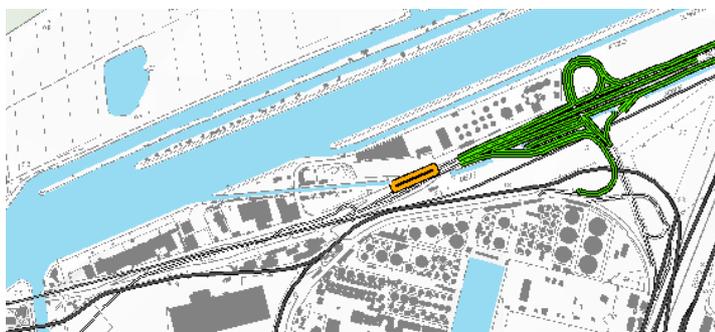


Per quanto riguarda le opere **in corso**, tra gli interventi finanziariamente più rilevanti attuati nel corso del 2018 la cui competenza è diventata regionale si segnalano:

- la **SR 69 DI VALDARNO - variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze – lotti 1, 3, 4 e 5** (34 mln regionali).
Per il lotto 1 (3,975 mln) sono stati avviati i lavori a maggio 2018, mentre per il lotto 3 (6 mln) nello stesso mese è stata avviata la gara.
Per i lotti rimanenti si dà conto più avanti negli elenchi dedicati agli interventi in progettazione.



- l'intervento di ripristino frana al km 79+865 della **SGC Fi-Pi-Li, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quagliolini**, Comune di Livorno (3,37 mln di cui 2,27 regionali), per il quale nel mese di dicembre 2018 sono stati consegnati i lavori, la cui ultimazione è prevista per i primi mesi del 2020. I lavori consentiranno inoltre un collegamento veicolare più fluido con il porto di Livorno, soprattutto per i mezzi pesanti.



- la realizzazione della **Variante alla SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA tratto Calbenzano Santa Mama - Variante di Santa Mama – 2° lotto** (5,19 mln regionali). Il progetto riguarda un breve tratto nel quale si registrano negli ultimi anni incidenti con bilancio gravissimo. Si tratta di un tratto di circa 1,82 chilometri che si estende dalla sezione finale della variante di Calbenzano, a quella iniziale della successiva variante di S.Mama, primo lotto già ultimato. Una parte di quest'intervento avverrà con la realizzazione di un nuovo tracciato che si svilupperà parallelamente a quello attuale, una parte invece seguirà il tracciato attuale, che verrà allargato in sede. Il vecchio tracciato diventerà viabilità secondaria e su esso saranno convogliati gli undici accessi secondari. I lavori sono stati consegnati nel mese di luglio.



- Adeguamento e messa in sicurezza della **SGC FI-PI-LI - II lotto**, in Provincia di Firenze (11,7 mln). Ad aprile 2019 sono stati consegnati i lavori per l'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SGC FIPILI lotto 2 - 1° stralcio, sul tratto Ginestra – Montelupo (km 15+180 - km 22+078). I lavori sono in corso. Ad aprile 2019 è stata indetta la gara di appalto del lotto 2B che comprende il tratto dal Km 19+070 al Km 22+180, cioè dallo svincolo di Ginestra Fiorentina a quello di Empoli Est.



- **SR 325 DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO** - Messa in sicurezza ed adeguamento (costo 2,71 mln interamente finanziato con FSC2014-2020); ad aprile 2019 è stata indetta la gara di appalto, attualmente sono in corso le procedure di aggiudicazione.
- interventi vari di **risanamento acustico** - Nel corso del quadriennio 2016/2019 sono stati realizzati interventi per circa 4 milioni nelle Province di Firenze, Lucca, Pisa, Pistoia e Arezzo con riferimento al 4°, 5°, 6° e 7° stralcio del Piano di contenimento ed abbattimento del rumore ex DM 29/11/2000; nei primi mesi del 2019 sono stati ultimati

gli interventi di realizzazione di asfalti fonoassorbenti o a bassa emissività - 7° stralcio, per un costo complessivo di circa 1,2 mln (interventi localizzati lungo la SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA, in località Castiglion Fiorentino e in località Il Matto, Policiano (AR). Parte degli interventi del 7° stralcio fanno parte del Progetto NEREiDe ("Noise Efficiently REduced by recycleD pavEments") finanziato dalla Comunità Europea e di cui la Regione Toscana è partner, con lo scopo di apportare benefici acustici alla popolazione tramite pavimentazioni composte da polverino di gomma proveniente da pneumatici esausti a basso impatto acustico, il cui mix design è stato elaborato dall'Università degli Studi di Pisa capofila del Progetto (si veda anche par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione"). Si stanno avviando, per l'annualità 2019, gli interventi di realizzazione di asfalti fonoassorbenti o a bassa emissività (si veda il dettaglio degli interventi in corso di progettazione).

Con DGR 1155 del 22/10/2018 è stato approvato il nuovo Piano di Azione delle strade regionali previsto per le arterie con traffico superiore a 3.000.000 di veicoli/anno ai sensi del D.lgs 194/2005 che individua le criticità su cui intervenire in termini di risanamento acustico e che dà attuazione al PRIIM.

Gli interventi **in corso di progettazione** presso gli uffici regionali sono di seguito elencati:

- **Interventi di risanamento acustico** - interventi programmati per il triennio 2019-2021 per circa 7 mln, localizzati sulla SR 74 nel comune di Manciano, sulla SGC FI.PI.LI. nel Comune di San Miniato, sulla SGC FI-PI-LI nel Comune di Scandicci, sulla SR 2 nel Comune di Tavarnelle Val di Pesa e sulla SR 436 a San Pierino, Comune di Fucecchio. Nel comune di Manciano i lavori sono in fase di avvio
- **SR 69 DI VAL D'ARNO** - Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 5 (14,9 mln regionali).
- **SR 429 DI VAL D'ELSA** – Lotto 3 della variante alla SRT 429 – tratto Castelfiorentino – Certaldo (costo 30,1 mln - finanziamento FSC 2014-2020 di 26,6 milioni e 3,5 milioni di risorse regionali) - progettazione esecutiva conclusa e validata con gara indetta.
- **SR 445 DELLA GARFAGNANA** - Completamento della variante di S. Chiara, già finanziata con piano 2003-2007. Realizzazione svincolo della variante alla SRT445 con la viabilità esistente in località Gassano - Variante di Santa Chiara - Lotto 2. (costo 5,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020)
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA** - Variante alla SR 71 in Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle) (costo 15,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020)
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA** - Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena (costo 21,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020)
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA** - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano -1° lotto (costo 12,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020)
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA** - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano 2° lotto (costo 11,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020 e risorse regionali)
- **SR 325 DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO** - rotatoria in località Isola nel comune di Vaiano (soggetto attuatore Comune di Vaiano per un costo interamente finanziato con FSC 2014-2020 di 0,6 mln) Accordo di programma firmato ad aprile 2019; inizio lavori previsto entro febbraio 2020
- **SR 74 MAREMMANA** - Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 42+400 al km 43+300 "Nuovo ponte sul fiume Fiora" (costo 8 mln, finanziato con FSC 2014-2020) – intervento suddiviso in due lotti di cui il lotto I "Rotatorie in loc. Madonna delle Grazie e in loc. La Rotta" e il lotto II "Ponte sul Fiume Fiora".
- **SR 69 DI VAL D'ARNO** - Bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini (Variante di Ponte Mocarini) (costo 15 mln, finanziamento FSC 2014-2020 di 2,8 milioni, in aggiunta a 5 mln FSC 2007-2013; ulteriori risorse a carico di Autostrade); progettazione definitiva in corso
- **SRT 2 CASSIA** - Variante all'abitato di Staggia lotto 1+lotto 2 (costo 7 mln interamente finanziato con FSC 2014-2020)

- **SRT 2 CASSIA** - Realizzazione di rotatoria in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia (costo circa 1 mln, finanziato con FSC 2014-2020)
- **SR 436 della Francesca** - Lotto 3 della variante fra la località Pazzera e la SP Camporcioni (costo 3 mln, finanziato con FSC 2014-2020) – si è recentemente conclusa la progettazione esecutiva ed è stata indetta la gara di appalto
- **Nuovo Ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari tra la SCG FI-PI-LI e la SR 66 PISTOIESE.** - A seguito dell'approvazione del Masterplan dell'aeroporto Vespucci, in attuazione alle prescrizioni VIA, nel gennaio 2019 la Giunta ha approvato l'accordo fra la Regione Toscana, il Comune di Lastra a Signa e il Comune di Signa per la realizzazione del nuovo ponte sull'Arno per il collegamento tra lo svincolo della SGC FIPILI di Lastra a Signa e via Arte della Paglia in comune di Signa. Attualmente è in corso la produzione della documentazione progettuale per la valutazione di impatto ambientale relativo al tracciato individuato e condiviso con i comuni di Signa e Lastra a Signa
- Ulteriori interventi con progettazione ultimata a cura della Regione la cui realizzazione è stata acquisita da ANAS a seguito del passaggio di competenze avvenuto il 15/11/2018 in attuazione del DPCM 20/02/2018.

COMPLETAMENTO DEGLI INTERVENTI DI COMPETENZA DELLE PROVINCE

Per gli interventi sulle strade regionali con competenza attuativa rimasta alle Province la Regione trasferisce le risorse finanziarie attraverso delibere di attuazione del PRIIM, tenuto conto dei vincoli delle risorse di investimento, al fine di proseguire e completare gli interventi programmati, svolgendo un monitoraggio costante delle opere.

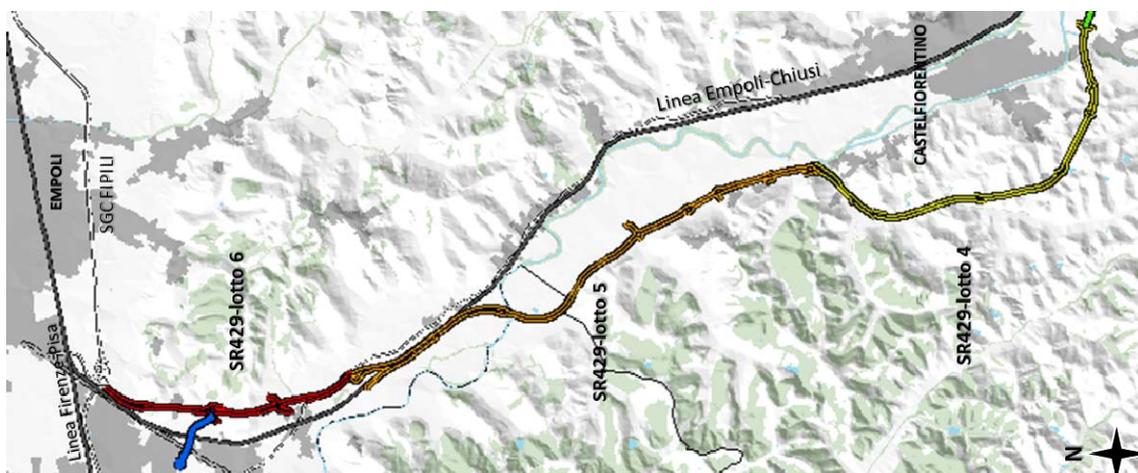
A garanzia della continuità delle azioni sulle strade regionali, la Regione sta supportando gli uffici provinciali, tramite l'avvalimento gratuito del personale trasferito alla Regione, previsto dalla LR 22/2015, nel completare i procedimenti avviati rimasti nella competenza provinciale (sono state sottoscritte convenzioni di avvalimento con la Città Metropolitana di Firenze, le Province di Grosseto, Livorno, Lucca, Pistoia e Siena).

Nel corso del 2018 si segnalano i seguenti interventi **ultimati** di competenza delle Province:

- **SR 258 Marecchia - Messa in sicurezza di un tratto stradale con curve pericolose nel comune di Badia Tedalda** (0,5 mln regionali) - intervento volto ad adeguare e mettere in maggiore sicurezza un tratto problematico, con varie curve ed incidentato della SR 258 tra Viamaggio, Svolta del Podere e Galleria del Poggio dei Prati, attraverso lavori di risagomatura e addolcimento di curve e tornanti.
- **SR 74 Maremmana - Interventi straordinari, urgenti e necessari di messa in sicurezza dell'infrastruttura stradale danneggiata a seguito di eventi atmosferici nel Comune di Manciano** (0,4 mln regionali)
- **SR 445 della Garfagnana - Sistemazione della frana in località "Acquabona" nei comuni di Galliciano e Castelnuovo Garfagnana - Completamento dei lavori di ripristino della frana il loc. "Acquabona"** (2 mln di cui 1 mln di cofinanziamento da parte della Direzione regionale Difesa del suolo)
- **SR 2 Cassia - Indagini e monitoraggio su: Ponte sull'Orcia, Ponte sul T. Vellora e Ponte sul Torrente Onsola - Indagini e ripristini viadotti dissestati** (0,15 mln regionali)

Tra gli interventi finanziariamente più rilevanti, **in corso**, la cui competenza attuativa è provinciale si segnalano:

- **la SR 222 CHIANTIGIANA - variante al centro abitato di Grassina:** ad aprile 2017 sono stati avviati i cantieri nel comune di Bagno a Ripoli. Per l'intervento la Regione ha investito oltre 17 mln, su un valore complessivo di 26,3 mln. La variante alla SR 222 CHIANTIGIANA presenta due tratti: Ponte a Niccheri – Ghiacciaia (Sp56) per 2260 metri e Capannuccia (Sp 56) – Le Mortinete per 2350. Tra essi è previsto un terzo tratto (sulla Sp 56), oggetto del solo adeguamento (sostanzialmente allargamento della carreggiata e rettifica di alcune curve), che sarà oggetto di un separato appalto ed attualmente in fase di progettazione. La variante consentirà la riduzione del pesante impatto del traffico sul centro abitato di Grassina, dove nelle ore di punta si ha un transito di veicoli nelle due direzioni pari a circa 2.000 veicoli/ora. La variante renderà più fluido il traffico, consentirà la moderazione della velocità e l'aumento dell'accessibilità ai sistemi paesaggistici collinari. Ad oggi la Città Metropolitana di Firenze ha rescisso il contratto d'appalto e sta predisponendo gli atti per appaltare il completamento dei lavori; a tale fine sono state quantificate in circa 5 mln le risorse necessarie per adeguare il progetto al prezzario vigente e la Regione sta stanziando la quota parte a proprio carico.
- **la SR 429 VAL D'ELSA tratto Empoli-Castelfiorentino, lotti 4 e 5:** intervento commissariato. Per il lotto 5 (costo di 12,5 di cui 9,05 mln fondi regionali e 3,45 mln di risorse FSC 2007-2013) i lavori sono terminati ed a luglio 2019 è stata inaugurata l'opera. Per il lotto 4, a fine agosto 2018, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, il bando di gara per l'affidamento delle opere dalla rotatoria di Dogana (che si trova nel Comune di Castelfiorentino) fino alla SP Volterrana, in località Casenuove, nel comune di Gambassi Terme aggiudicato definitivamente nel mese di giugno 2019; nell'estate è prevista la consegna dei lavori. La copertura finanziaria dei lavori per il lotto 4, pari a 15,7 milioni di euro, rientra tra le risorse stanziato dal CIPE nell'ambito del Patto per Firenze, oltre a 700 mila euro di fondi regionali. Il lotto 6 è stato aperto al traffico nel luglio 2017.



- **la SR 69 di Val d'Arno - Variante di Figline - 2° stralcio - lotto 3: da rotatoria Stadio a Ponte Torrente Galliana (2,9 mln regionali)** La gara è stata aggiudicata a giugno 2019.

Tra le strade di interesse regionale una funzione di rilievo è svolta dalla **SGC FI-PI-LI** la cui gestione è delegata ad oggi alla Città Metropolitana di Firenze sull'intero tracciato regionale mediante convenzione fino al 2022.

Nel maggio 2018 è stata firmata la nuova convenzione, che sostituisce la precedente, finalizzata anche alla disciplina dell'utilizzazione dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità previsti dal Codice della Strada (art.142, comma 12 bis, del D.Lgs. 285/1992). A tale scopo è stata integrata la normativa regionale in materia di viabilità (art. 22, comma 4ter, della LR 88/1998 aggiunto con LR 68/2017).

In particolare con l'attuazione della suddetta convenzione:

- le Province e la Città Metropolitana di Firenze investiranno sulla SGC FI-PI-LI in tutto o in parte il proprio 50% dei proventi previsti dall'art.142 del Codice della Strada, riconoscendo la strategicità della SGC FI-PI-LI anche per la rete stradale provinciale;
- la Regione recupererà la quota annuale di circa 3 mln, destinata alla manutenzione della FI-PI-LI, reintegrandola a valere sui proventi previsti dall'art. 142 del Codice della Strada derivanti dall'attività sanzionatoria della Città Metropolitana di Firenze e delle Province di Pisa e Livorno incassata annualmente, e la potrà destinare alla messa in sicurezza di altre strade regionali in conformità al Codice della Strada;
- una somma fino ad un massimo di 2,5 mln per ogni anno, sempre a valere sui proventi derivanti dall'attività sanzionatoria effettuata sulla FI-PI-LI, sarà destinata dalla Regione alla progettazione e alla realizzazione di interventi d'investimento sulla stessa FI-PI-LI, in coerenza con le destinazioni di cui all'art.142 del Codice della Strada.

Nel mese di giugno 2019 è stato sottoscritto un atto integrativo alla Convenzione del 2018 con il quale è stata prevista la possibilità per la Città Metropolitana di Firenze, in qualità di Ente Gestore della SGC FI.PI.LI, di evidenziare la necessità di attuare interventi aggiuntivi relativi alla gestione e manutenzione e per la Regione Toscana di valutare tale necessità e di stanziare il relativo finanziamento. Con DGR 967 del 22 luglio 2019 è stato approvato il Piano di Miglioramento degli Standard di Sicurezza dell'Infrastruttura S.G.C.FIPI.LI 2019-2021 trasmesso dalla Città Metropolitana di Firenze, che prevede interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria per un importo complessivo di oltre 4,6 milioni coperti con finanziamento regionale.

INTERVENTI SULLA VIABILITÀ LOCALE INTEGRATA CON LA VIABILITÀ REGIONALE

La programmazione degli interventi sulla viabilità di interesse regionale è implementata inoltre da **interventi strategici di integrazione con la viabilità locale**, con particolare riferimento ai seguenti interventi che hanno trovato piena copertura finanziaria attraverso la nuova programmazione FSC 2014-2020:

- **Interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione della viabilità regionale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio.** A dicembre 2018 sono stati firmati gli accordi di programma per realizzare le opere che contribuiranno a decongestionare la viabilità della Piana fiorentina con un costo di 19 mln, finanziato per 13,7 mln nell'ambito della recente riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020.

La Regione Toscana aveva già finanziato le progettazioni di questi interventi con finanziaria regionale; con i nuovi accordi i Comuni potranno procedere a bandire le gare d'appalto e realizzare le opere previste:

- Accordo di Programma Regione – Comune di Signa per realizzare un collegamento stradale di completamento della viabilità comunale esterna al centro abitato. L'importo complessivo dei lavori è di oltre 5,7 milioni di euro, di cui 3,5 milioni del Fondo sviluppo e coesione e 0,9 milioni di risorse regionali;
- Accordo Regione – Comune di Lastra a Signa per l'adeguamento della viabilità esistente del capoluogo di Lastra a Signa. Sono stati individuati due lotti funzionali di intervento. L'importo complessivo dei lavori è di oltre 6,3 milioni di euro, di cui 4,8 milioni del Fondo sviluppo e coesione e 0,12 milioni di risorse regionali;
- Accordo Regione – Comune di Campi Bisenzio per realizzare il prolungamento della Circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle, variante alla SR 325. L'importo complessivo dei lavori è di oltre 6,9 milioni di euro, di cui 5,3 milioni del Fondo sviluppo e coesione e 0,12 milioni di risorse regionali;

- Interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione della viabilità regionale nel Comune di Lucca – nuovo ponte sul Fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell’Abetone e del Brennero e la SP1 Francigena

L’intervento, dal costo di 15 mln finanziato per 14,45 mln nell’ambito della riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020, consiste nella costruzione di una nuova arteria viaria nel Comune di Lucca, per complessivi 760 m circa, per assicurare un più efficace collegamento fra la sponda destra e quella sinistra del fiume Serchio.

A gennaio 2019 è stato firmato l’accordo per la realizzazione della nuova infrastruttura che costituisce un nodo strategico in quanto ha il duplice obiettivo di realizzare un percorso alternativo agli attuali viali di circonvallazione attorno alle mura della città di Lucca (innestandosi direttamente sull’Asse di scorrimento sub-urbano) e di collegarsi, utilizzando il tratto della SS 12 in direzione nord, alla Tangenziale Est (in particolare all’Asse Nord-Sud in Loc. San Pietro a Vico), tramite un collegamento viario ad elevato scorrimento. La progettazione esecutiva a cura della Provincia, per cui è stato garantito l’avvalimento del personale regionale, è ultimata.



Planimetria intervento nuovo Ponte sul fiume Serchio



Rendering – Foto inserimento nuovo Ponte sul fiume Serchio

INTERVENTI SULLA VIABILITÀ LOCALE

La Regione ha destinato con varie leggi finanziarie, fino alla legge di stabilità regionale 2019 approvata nel dicembre 2018, risorse straordinarie per risolvere problematiche sulla **viabilità locale**, per complessivi 22,9 mln circa (costo complessivo delle opere pari a circa 27,3 mln), dei quali sono stati sottoscritti accordi per complessivi 21,3 mln di finanziamento regionale.

Sono stati a tal fine sottoscritti vari Accordi di Programma con gli Enti locali interessati come di seguito riepilogati:

- Nel 2013:
 - Interventi nel Comune di Pisa;
- Nel 2014:
 - Viabilità di accesso al nuovo ospedale di Lucca;
 - Area del Pratomagno nelle province di Firenze e Arezzo;
 - Accesso al Parco della Pace di Sant’Anna di Stazzema;
 - Interporto di Arezzo.
- Nel 2015:
 - Nuovo ponte di Sansepolcro;
 - Interventi nei comuni di Zeri, Poppi, Capolona, Talla, Monte San Savino e Prato, per i quali i lavori sono in fase di realizzazione e/o conclusione.
- Nel 2016:
 - Progettazione della viabilità nord di Pisa di collegamento tra la Statale Aurelia e la zona di Cisanello: l’obiettivo dell’intervento consiste nel migliorare i collegamenti nella tratta Madonna dell’Acqua-Cisanello (16 Km) così da rendere più facile raggiungere il nuovo polo ospedaliero-universitario e potenziare le

infrastrutture della costa. A maggio 2017 è stata aggiudicata la gara e a luglio 2017 è stata avviata la redazione della progettazione definitiva, attualmente in corso. Con LR 67/2016, LR 68/2017 e LR 74/2018 sono stati stanziati altri 800 mila euro per l'anno 2019 per la progettazione esecutiva, previa stipula di specifico accordo con i Comuni di Pisa e San Giuliano. A gennaio 2018 è stato approvato dal Governo il finanziamento dell'opera per 13 mln a valere su risorse FSC 2014-2020 del Piano Operativo Infrastrutture; a maggio 2018 la Giunta, con DGR 463/2018, ha approvato la convenzione con il MIT per regolare il finanziamento delle risorse. Con LR n. 73/2018 si stabilisce che la Giunta regionale è autorizzata ad erogare un contributo straordinario alla Provincia di Pisa fino ad un massimo di euro 4 mln per l'anno 2021 per la realizzazione di lotti funzionali della viabilità locale fra la località Madonna Dell'Acqua in Comune di San Giuliano e l'Ospedale di Cisanello in Comune di Pisa, previa sottoscrizione di un accordo di programma con la Provincia e i comuni interessati che disciplini le modalità attuative dell'intervento.

- Adeguamento del sistema della viabilità comunale di collegamento tra il polo tecnologico di Empoli e lo svincolo di Empoli Est della SGC FI-PI-LI: Intervento ultimato a novembre 2018.
- Adeguamento del ponte sull'Arno in località Buriano: le risorse disponibili, 700 mila euro, sono state impegnate a novembre 2017; intervento con i lavori in corso.
- Ripristino del ponte sul Torrente Verde in località Cadugo di Guinadi: sono state impegnate le risorse regionali, 400 mila euro, su un costo di 430 mila euro. L'intervento è stato ultimato a febbraio 2019.
- Nel 2017:
 - Risanamento/rifacimento di Ponte Catolfi nel Comune di Laterina: il ponte Catolfi, che attraversa il fiume Arno nel Comune di Laterina e sarà ammodernato con struttura in acciaio e di buon impatto architettonico per l'ambiente circostante, è connesso ad una strada comunale di particolare importanza per l'abitato e sarà concluso entro due anni. A ottobre 2017 sono state impegnate le risorse disponibili, quasi 1,9 mln. per l'adeguamento strutturale del ponte e la manutenzione straordinaria del tratto di viabilità compreso tra il ponte ed il cimitero di Ponticino (la progettazione è stata prevista nell'accordo di programma per l'adeguamento della diga di Levane e delle opere ad essa connesse. Gara aggiudicata a maggio 2019.
- Nel 2018:
 - Con DGR 462 del 2/05/2018, ai sensi dell'art. 13 della LR 77/2017, sono stati approvati Accordi con i Comuni con minore popolazione, come risultante dal censimento ISTAT, per interventi su strade comunali necessari a garantire i collegamenti con le strade regionali o statali. Il contributo regionale è stato pari ad 0,502 mln a favore di 7 comuni. Interventi conclusi nel 2018.
- Nel 2019:
 - Con DGR 342 del 18/03/2019, ai sensi dell'art. 9 della LR 73/2018, sono stati approvati Accordi con i Comuni con minore popolazione, come risultante dal censimento ISTAT, per interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino di tratti di strade pubbliche comunali. Il contributo regionale è stato pari a 2 mln a favore di 44 comuni. Lavori in corso.
 - Interventi di adeguamento del sistema della viabilità di accesso al nuovo sito scolastico nel comune di Calci e realizzazione rotatoria; risorse disponibili 0,5 mln, progettazione in corso.
 - Lavori di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno versante del Casentino nel Comune di Castel San Niccolò (AR) e versante del Valdarno nel Comune di Loro Ciuffenna (AR); risorse disponibili 0,20 mln, progettazione in corso.

Il quadro complessivo degli interventi di viabilità locale e locale integrata finanziati dalla Regione dal 2012 in poi sono illustrati nella cartografia di sintesi contenuta nell'allegato 3 (cartografia 7).

Nell'ambito degli interventi di **sicurezza stradale** di cui si dà conto nel paragrafo 3.3.4 "Sicurezza stradale" in riferimento all'obiettivo 3 del PRIIM, si ricorda l'intervento di messa in sicurezza di un tratto pericoloso della SR 68 DI VAL DI CECINA denominato "curva della morte" nel Comune di Volterra, cofinanziato dalla Regione con 1,5 mln nell'ambito di uno specifico Accordo di Programma firmato con il Comune a dicembre 2016. Lavori in corso.

REVISIONE DELLA RETE STRADALE NAZIONALE

Nel febbraio 2018 è stata approvata dallo Stato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la revisione della rete stradale nazionale e regionale.

La modifica della rete stradale ha previsto la modifica e l'adeguamento dei DPCM del 2000 di individuazione della rete stradale nazionale e della rete stradale di interesse regionale attuativi del D. Lgs n° 112/98 "Bassanini", ed un coinvolgimento delle Regioni nell'ambito della Conferenza Unificata Stato-Regioni.

La soluzione definitiva condivisa tra Stato e Regione Toscana ha previsto il trasferimento allo Stato (in gestione ANAS) di circa 471 km di strade regionali, sugli oltre 1450 km di rete. Nel dettaglio si tratta della SR 2 CASSIA da Siena al confine con il Lazio (circa 83 km), della SR 68 DI VAL DI CECINA (circa 71 km), della SR 65 DELLA FUTA (circa 62 km), della SR 439 SARZANESE VALDERA (circa 192 km comprensivi della SR439DIR), della SR 398 (tratto regionale) che si congiunge al tratto statale di penetrazione a Piombino (circa 36 km) e della SR 66 PISTOIESE (circa 27 km).

La carta di sintesi riportata nell'appendice cartografica di cui all'allegato 3 illustra nel dettaglio le strade interessate dal provvedimento.

Ciò ha previsto il coinvolgimento da parte della Regione delle Province, di UPI ed ANCI ed un preventivo passaggio in Consiglio Regionale, che si è espresso in merito con DCR n.98 del 20/12/2017. Il 15 novembre 2018 sono stati sottoscritti tra Regione Toscana e ANAS e Agenzia del Demanio i verbali di consegna dei tratti della rete oggetto di cessione. Sono in corso anche altre valutazioni con il Ministero per ulteriori calibrature della rete stradale nazionale che potranno avere riflessi sulle strade regionali in Toscana.

Con DCR n. 97 del 7/11/2018 è stata di conseguenza modificata la DCR 274/2000 di individuazione della rete stradale regionale.

La finalità della revisione è quella di garantire la coerenza complessiva della rete stradale ed assicurare condizioni efficienti di manutenzione e investimento e tenuto conto dei programmi già sviluppati nel corso di questi anni.

3.1.4 FERROVIE

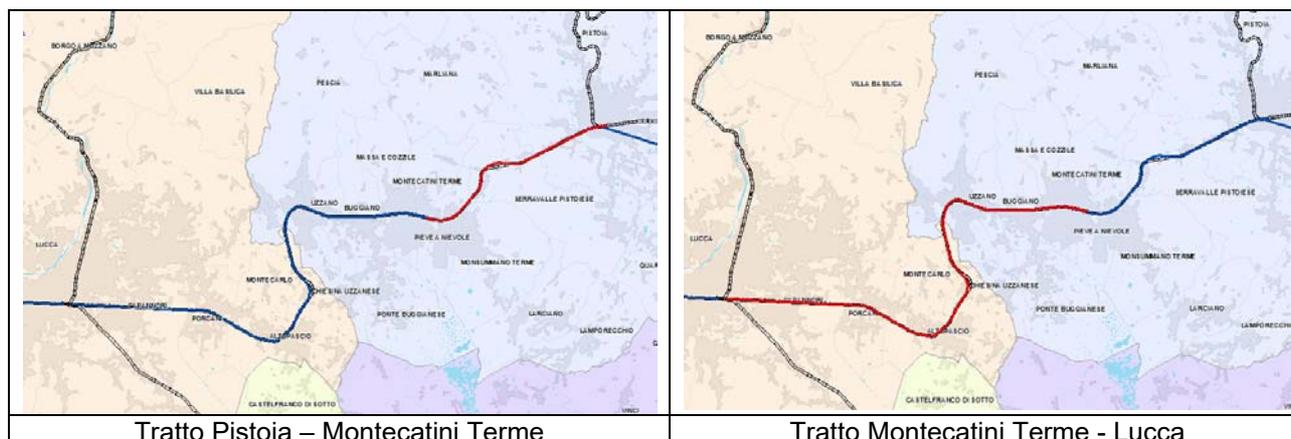
- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 -

RADDOPPIO PISTOIA-LUCCA

L'intervento, del costo complessivo di oltre 430 mln, riveste un ruolo di notevole rilievo per il trasporto regionale su ferro.

La realizzazione del raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini Terme prosegue sulla base degli impegni e dei tempi previsti nella specifica convenzione sottoscritta nell'aprile 2015 tra Regione e RFI; mentre per la tratta Montecatini Terme - Lucca a seguito di problematiche emerse nell'ambito della definizione del progetto ed espletamento della procedura di verifica di

assoggettabilità a VIA di seguito esplicitate è prevedibile lo slittamento dell'avvio dei lavori a inizio 2021.



Nel 2016 sono stati avviati i lavori del primo tratto di circa 12 km **da Pistoia a Montecatini Terme**, che si sviluppa in gran parte in affiancamento alla linea esistente (circa 10 chilometri) e in parte in variante di tracciato (circa 2 chilometri) in corrispondenza della nuova galleria 'Serravalle'. L'intervento prevede anche il rinnovo completo, tecnologico ed infrastrutturale, dell'attuale linea ferroviaria compreso l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità della Commissione Europea.

Inoltre sono in corso le attività di realizzazione di opere rientranti nei comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese e Pieve a Nievole per la successiva eliminazione dei passaggi a livello, nonché ulteriori tratti di rilevato per ospitare il nuovo binario.

Sono in corso i lavori con uno stato di avanzamento corrispondente al 60% circa delle opere, la cui ultimazione è prevista entro il 2020. L'attivazione all'esercizio ferroviario della tratta raddoppiata avverrà nei primi mesi del 2020, dopo le prove tecniche necessarie per l'ottenimento dell'autorizzazione alla messa in servizio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Nel febbraio 2019 RFI ha presentato la prima variante al progetto di raddoppio della tratta, relativa alla modifica di due opere viarie per la soppressione dei passaggi a livello.

Risultano già completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini Terme.

La realizzazione di questo primo stralcio funzionale è finanziata con risorse regionali per 35 mln, che si aggiungono ai 215 mln di risorse statali previsti dal Decreto "Sblocca Italia" e agli 8,8 mln da parte di RFI.

Il 12 marzo 2019 è stato firmato l'Accordo quadro per la realizzazione delle opere collaterali al progetto di raddoppio nel quale viene confermato il costo complessivo delle opere.

Per quanto riguarda il raddoppio della tratta **Montecatini Terme – Lucca**, a seguito di confronto con gli Enti Locali interessati, si è convenuto di proseguire l'intervento di raddoppio fino a Lucca, a partire dalla stazione di Pescia, in considerazione delle notevoli difficoltà per conciliare l'ampliamento della piattaforma ferroviaria e le opere sostitutive dei passaggi a livello con il complesso tessuto urbano attraversato nei Comuni di Montecatini Terme, Massa e Cozzile, Borgo a Buggiano e Uzzano, dove è comunque previsto l'adeguamento tecnologico per garantire la maggiore funzionalità all'intera linea.

La realizzazione del raddoppio per circa 23 km (costo dell'intervento pari a 181,1 mln) avverrà in affiancamento alla linea esistente. Anche in questo caso l'intervento prevede il rinnovo completo, tecnologico ed infrastrutturale, dell'attuale linea ferroviaria comprese le attività per l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità previste a livello comunitario.

Per questo secondo stralcio funzionale a maggio 2018 si è conclusa la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA con esclusione dalla procedura di VIA nel rispetto di prescrizioni e

raccomandazioni. Dopo la conclusione dell'iter approvativo, si prevede di concludere le procedure per l'affidamento dei lavori entro il 2020.

Pur in assenza del raddoppio tra Pescia e Montecatini Terme, dove sono comunque previsti interventi di adeguamento tecnologico, a conclusione dei due stralci funzionali sopra citati si avrà comunque un incremento della capacità di traffico della linea, maggiori standard di regolarità e puntualità, nonché una riduzione dei tempi di viaggio fra Firenze e Lucca, con la possibilità di inserire treni veloci che collegheranno i due capoluoghi di provincia.

Per quanto riguarda le risorse finanziarie, queste sono garantite dalla Legge regionale 86/2014 e sue successive modifiche, con cui si prevede il finanziamento per il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca attraverso l'erogazione di contributi straordinari dell'importo massimo di 12,5 mln l'anno per 20 anni, per il concorso al rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa RFI (parte delle risorse destinate a RFI non più necessarie per l'opera anche alla luce dello stralcio del potenziamento della tratta Montecatini – Pescia finanzieranno lo scavalco ferroviario di Livorno ed il potenziamento dello scalo merci della stazione di Castelnuovo di Garfagnana di cui si dà conto nel paragrafo 3.4.1 “Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali”).

Ad interventi conclusi le stazioni e le fermate della linea ferroviaria Pistoia - Lucca avranno sottopassaggi pedonali per i viaggiatori, marciapiedi a standard metropolitano (lungi 250 metri e alti 55 centimetri dal piano binari) per una migliore accessibilità ai treni.



Considerata la rilevanza dell'opera, l'intervento è previsto nell'ambito di un importante protocollo firmato nel febbraio 2016 con l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC), che prevede la vigilanza da parte dell'Autorità sulla sua attuazione, con l'obiettivo di garantire correttezza e trasparenza.

Nel mese di gennaio 2019, RFI ha avviato un importante intervento di manutenzione straordinaria sulla galleria Ceracci, lunga 1,6 km, sulla tratta Lucca-Viareggio la cui riapertura è avvenuta il 1 luglio 2019. L'intervento ha portato alla riqualificazione della linea, in sintonia con il grande sforzo finanziario messo in atto dalla Regione per il raddoppio della Pistoia-Lucca.

Con la sospensione della circolazione ferroviaria sono stati realizzati ulteriori interventi di manutenzione straordinaria di oltre 40 tra ponti e ponticelli e di rinnovo di tratti di binario per un totale di circa 3 chilometri lungo la linea e nella stazione di Massarosa. L'investimento complessivo è stato di oltre 12 milioni di euro a carico di RFI.

RADDOPPIO EMPOLI GRANAILOLO

L'intervento di **potenziamento della Linea Empoli Siena - Raddoppio Empoli Granaiole**, è stato inserito nel contratto di programma tra Stato e RFI, approvato dal CIPE nel dicembre 2016 con importo pari a 92 mln. Ulteriori risorse statali per 85 mln sono state destinate nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, approvato dal CIPE nel dicembre 2016, per un finanziamento totale complessivo pari a 177 mln.

La realizzazione dell'intervento consentirà il completamento del raddoppio della linea ferroviaria nell'intera tratta Empoli – Poggibonsi, velocizzando ed implementando il servizio ferroviario per Siena e la Val d'Elsa. Nell'ambito delle opere sono previsti anche l'adeguamento tecnologico ed infrastrutturale della stazione di Empoli e la soppressione dei passaggi a livello presenti sulla tratta ferroviaria.

Nello specifico le opere consistono nel:

- raddoppio del binario tra le stazioni di Empoli e Granaiole;
- modifiche puntuali per la razionalizzazione e la velocizzazione dei PRG delle stazioni terminali;
- adeguamento degli apparati, del sistema di distanziamento, dei sistemi di gestione della circolazione e dei sistemi di informazione al pubblico per recepimento delle modifiche infrastrutturali;
- elettrificazione della Linea Empoli-Siena secondo lo standard RFI.

Le opere da realizzare per il raddoppio e le relative modalità esecutive sono definite in sede di progettazione tenendo conto delle risultanze del confronto con gli Enti Locali e le altre amministrazioni interessate. Le opere saranno conformi agli standard tecnici di riferimento nazionali, con particolare riguardo alle norme e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le persone ed eliminare le strozzature in termini di capacità e di prestazioni nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della regione Toscana. Nello specifico il potenziamento della linea Empoli-Siena consentirà anzitutto di raddoppiare la frequenza dei metropolitani della Valdelsa fino a Poggibonsi, passando da un treno ogni ora a uno ogni mezz'ora grazie al raddoppio della tratta Empoli-Granaiole. Grazie all'infrastruttura della elettrificazione sarà possibile migliorare la puntualità dei treni veloci Firenze-Siena e rendere più rapidi tutti i collegamenti, grazie alla sinergia tra la capacità e la velocità della linea.

Allo stato attuale è in corso la progettazione definitiva delle opere per la localizzazione e si è in attesa dell'attivazione del procedimento relativo alla verifica di assoggettabilità a V.I.A. sul raddoppio vero e proprio, mentre è stato attivato nel dicembre 2018 il procedimento di accertamento di conformità urbanistica, da parte di RFI, sull'edificio da destinare agli impianti tecnologici da realizzare nella stazione di Empoli, che si è concluso nell'aprile 2019. L'edificio costituisce parte del più ampio progetto definitivo del "Nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della Stazione di Empoli", sul quale si è espresso con parere positivo il Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche nel settembre 2018 e che consentirà la gestione in "comando e controllo" della circolazione ferroviaria della stazione di Empoli e dei tratti di linea limitrofi, rappresentando uno "stralcio funzionale", propedeutico al successivo raddoppio della tratta Empoli-Granaiole.

POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA PRATO-BOLOGNA

Nel novembre 2017, con successivo aggiornamento nel 2018, è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI per l'adeguamento e la riqualificazione infrastrutturale della linea Bologna-Prato, che prevede fra l'altro l'adeguamento delle gallerie alla sagoma PC80, prioritario per il collegamento dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa, in coerenza con il progetto della Darsena Europa e con le politiche della Regione Toscana in materia di mobilità e logistica. La linea ferroviaria Bologna – Prato, che costituisce un'asta fondamentale del Corridoio plurimodale Scandinavo – Mediterraneo (Scan-Med) attualmente rappresenta una delle principali limitazioni in termini di transitabilità per il trasporto merci del tipo "autostrada viaggiante" (trasporto su treno dei semirimorchi stradali). L'adeguamento a sagoma PC80 consentirà il transito dei treni-blocco da 750 metri (standard europeo) con origine-destinazione i poli logistici dell'alto Tirreno (porti di La Spezia, Livorno e Piombino e interporti di Guasticce e di Gonfienti). Il costo è stimato in 320 mln.

L'intesa siglata da RFI e dalle Regioni prevede, tra le altre cose, l'istituzione di un Osservatorio Permanente, con la partecipazione dei comuni, che avrà lo scopo di monitorare l'attuazione di quanto previsto dall'accordo e di informare costantemente i cittadini del territorio e i viaggiatori che utilizzano la linea, sull'avanzamento dei lavori. Nel corso del 2018 sono iniziati lungo l'intera tratta lavori propedeutici all'intervento di adeguamento vero e proprio proseguiti anche nella prima metà del 2019. E' previsto che l'intervento, articolato per fasi, abbia inizio nella seconda metà del 2020.

ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA: IL NODO DI FIRENZE

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

Per il Nodo AV ad oggi risultano conclusi i lavori relativi al solo "Scavalco", che è in esercizio dal 2011.

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

Con l'incremento del servizio AV, intervenuto a fine 2017 sul nodo di Firenze, sono emerse criticità sulla regolarità del servizio regionale in particolare nell'ambito del nodo di Rovezzano e della stazione di Firenze Campo di Marte per cui RFI si è impegnata a valutare possibili soluzioni per ridurre le interferenze tra i treni regionali e l'Alta Velocità prospettandone la possibile realizzazione in anticipo rispetto al completamento del passante sotterraneo AV.

In relazione al piano di utilizzo delle terre (PUT), il Ministero dell'Ambiente ha concluso la sua istruttoria con l'approvazione nel dicembre 2017 a seguito dell'aggiornamento delle autorizzazioni riguardanti il sito di destinazione delle terre in Comune di Cavriglia, confermando la chiusura con esito positivo del PUT del Nodo di Firenze ad aprile 2018.

All'interno dell'area mineraria ENEL di S. Barbara, sito di conferimento del materiale di scavo del nodo AV, sono state ultimate le modifiche al terminal ferroviario delle Bricchette. Sono invece concluse le opere propedeutiche alla realizzazione della collina schermo prevista a S. Barbara.

Per quanto riguarda la Stazione AV, nel maggio 2019 è stato completato il solaio del livello 00.

Nel nodo del capoluogo fiorentino sono in corso anche interventi tecnologici che si concluderanno entro il 2021, con ampi benefici sulla regolarità della circolazione ferroviaria, grazie a una supervisione integrata del traffico.

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 813 milioni corrispondono alle opere già realizzate (50,4%).

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 era stato firmato un protocollo tra le Regioni Toscana e Umbria e successivamente costituito un tavolo tecnico per valutare la fattibilità del progetto, le strategie e le scelte tecniche di intervento, che aveva presentato i risultati del lavoro nel novembre 2015 ritenendo fattibile il progetto e analizzando le possibili localizzazioni. L'attività di studio regionale del gruppo tecnico si è conclusa.

Per dare una prima risposta alla domanda di mobilità espressa dal territorio, relativamente ai servizi veloci, a partire da giugno 2019 è stata attivata sperimentalmente nella stazione di Chiusi-Chianciano Terme la fermata di una coppia di treni AV della relazione Milano-Napoli, legata ad un progetto di valorizzazione turistica del territorio.

LINEA PONTREMOLESE

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

La previsione è inserita nel Contratto di Programma RFI 2017-2021 (aggiornamento 2018/2019) e in attesa di progettazione, con risorse da reperire.

VELOCIZZAZIONE FIRENZE - PISA

In relazione alla linea **Firenze – Pisa**, è in corso lo studio di fattibilità degli interventi finalizzati al miglioramento del servizio ferroviario in termini di regolarità, di velocità, di sicurezza e di possibilità di interscambio, con particolare riferimento al quadruplicamento della tratta Empoli – Bivio San Miniato, ma anche per la realizzazione di un terzo binario tra Renai e Cascine e per la velocizzazione a 160-180km/h della linea esistente Empoli – Pisa.

L'intervento, inserito nel Contratto di Programma RFI 2017-21, prevede un costo di 140 milioni e consentirà l'eliminazione dei colli di bottiglia con conseguente aumento della capacità per lo sviluppo dei traffici sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo e nel nodo di Firenze con recupero dei tempi di percorrenza sull'asse Firenze-Pisa.

LINEE FAENTINA E VALDISIEVE

Nel settembre 2017 è stata sospesa per 10 giorni la circolazione dei treni fra Crespino del Lamone (comune di Marradi) e Faenza, sulla **linea Faentina**. Lo stop si è reso necessario per consentire a RFI di eseguire lavori propedeutici alla sostituzione della travata metallica del ponte ferroviario nei pressi della stazione di Marradi; nell'estate 2019, oltre al completamento dei lavori a Marradi, è stata programmata un'attività di manutenzione straordinaria dell'armamento, con il rinnovo di circa 15 km di binario fra Ronta e Crespino del Lamone, con un investimento complessivo da parte di RFI di circa 18.5 milioni di euro.

Nel dicembre 2017 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa tra MIT, Regione Toscana, RFI, ANAS, Unione Montana dei comuni del Mugello e Unione dei comuni Valdarno e Valdisieve, per l'adeguamento e la riqualificazione delle infrastrutture sulle linee ferroviarie Faentina e Valdisieve. Sono stati stanziati circa 47 mln per la riqualificazione delle linee ferroviarie, di cui 1 mln destinato alla realizzazione di nuove piste ciclabili, che saranno collegate alle stazioni per favorire l'interscambio bici – treno. Con il protocollo d'intesa saranno messi in cantiere interventi, concordati con il territorio, che mirano da un lato ad incrementare la regolarità del servizio e dall'altro l'accessibilità, l'informazione e i servizi nelle principali stazioni sulle due tratte ferroviarie (stazioni di Borgo San Lorenzo, S.Piero a Sieve, Contea Londa, Vicchio e Rufina). Il Protocollo contempla anche interventi per l'eliminazione dei passaggi a livello più

critici sia per la sicurezza che per gli impatti sulla circolazione stradale (nei comuni di Comune di Borgo S. Lorenzo, di Dicomano, di Rufina e di Vicchio). Ad oggi sono stati avviati i primi lavori sulle stazioni e attivati i procedimenti di localizzazione per gli interventi di adeguamento delle stazioni di Contea e Dicomano e per l'eliminazione di passaggi a livello nei comuni di Borgo San Lorenzo, Dicomano e Rufina; mentre proseguono gli affinamenti progettuali per gli ulteriori interventi di adeguamento stazioni e soppressioni di passaggi a livello contemplati dal Protocollo d'Intesa.

LINEA CECINA – VOLTERRA - SALINE – POMARANCO

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

LINEA LUCCA - AULLA

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

Nel mese di dicembre 2017 è stata firmata un'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana, RFI, Unione Montana dei Comuni della Garfagnana, Provincia di Lucca, comuni interessati e da due aziende private già fortemente attive nell'utilizzo del vettore ferroviario sul territorio per il trasporto di materiali o prodotti finiti, per potenziare la linea ferroviaria Lucca-Aulla e lo scalo merci di Castelnuovo Garfagnana, con l'obiettivo di togliere dalle strade almeno 3000 mezzi pesanti ogni anno.

In attuazione di tale Protocollo nel 2019 è stato sottoscritto uno specifico Accordo di Programma per il potenziamento della linea Lucca-Aulla e dello scalo merci della stazione di Castelnuovo Garfagnana - il valore delle opere è stimato in 6,15 mln, dei quali 4 resi disponibili da RFI, 1,9 dalla Regione Toscana e la parte rimanente dal Comune (si veda in proposito anche il par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali").

PORRETTANA

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



ULTERIORI INTERVENTI

Tra il 2016 e il 2017 è stato programmato da parte di RFI l'avvio di interventi in 25 stazioni della Toscana per il biennio 2016-17 (50 milioni) e in **34 stazioni** per il biennio 2017/2018 (85 milioni). Obiettivo è migliorare l'accessibilità, i servizi e le informazioni al pubblico.

I programmi prevedono un complessivo restyling che riguarda, come interventi principali, l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm (standard europeo previsto per i servizi ferroviari metropolitani) per facilitare l'accesso ai treni, l'installazione di ascensori, la ristrutturazione degli spazi interni, dei sottopassaggi e delle pensiline, il rinnovo e l'implementazione dei sistemi visivi

e sonori per le informazioni al pubblico e l'installazione di impianti di illuminazione a led che, coniugando efficacia e risparmio energetico, contribuiranno a innalzare il livello di sicurezza – reale e percepita - nelle ore notturne.

Nel corso del 2018 sono stati avviati i lavori presso le stazioni di Borgo San Lorenzo, Campiglia Marittima, Empoli, Figline Valdarno, Follonica, Forte dei Marmi, Livorno, Orbetello, Pietrasanta, Prato Centrale, Rosignano, Sesto Fiorentino, Signa e Torre del Lago. Sono stati conclusi invece alcuni interventi tra cui quelli nella stazione di Chiusi Chianciano Terme (dove l'innalzamento dei marciapiedi consente la fermata di una coppia di treni AV), di Pistoia, di Pontedera, di Montevarchi, di Arezzo, di S.Giovanni Valdarno e di Figline. Nell'ambito dell'intervento su Pistoia è stato realizzato anche un nuovo accesso al sottopasso, lato via Traversa della Vergine, dotato di pensilina in acciaio e vetro, un nuovo vano scale ed un quarto ascensore in acciaio e vetro che consente il collegamento con il parcheggio comunale a servizio dei viaggiatori.

Nel primo semestre 2019 sono giunti a conclusione gli interventi su due stazioni della linea Tirrenica, quella di Campiglia Marittima e quella di S.Vincenzo. Per quest'ultima, con un investimento di circa 4 milioni di euro, oltre agli interventi di adeguamento agli standard europei per migliorare la fruibilità dei viaggiatori in attesa del treno, sono state realizzate nuove pensiline metalliche a servizio dei binari e riqualificato l'intero fabbricato viaggiatori. Inoltre, sono stati ammodernati il sottopassaggio e i servizi igienici nonché realizzato un nuovo parcheggio biciclette coperto, dotato di 86 posti. Per quanto riguarda Campiglia Marittima, l'investimento di RFI di circa 5 milioni di euro ha consentito di proseguire con l'adeguamento di ulteriori marciapiedi, di rinnovare il sottopassaggio e di riqualificare l'intero fabbricato viaggiatori.



Nell'ambito della Strategia nazionale e regionale per le aree interne volta a realizzare progetti territoriali nelle aree distanti dai grandi centri di urbanizzazione, relativamente all'area Garfagnana-Lunigiana-Mediavalle del Serchio-Appennino Pistoiese approvata dalla Giunta a luglio 2018 (DGR 778/2018) sono previsti interventi per recuperare e valorizzare edifici e aree di 6 stazioni ferroviarie della linea Lucca-Aulla: Minucciano-Pieve-Casola, Piazza al Serchio, Castelnuovo Garfagnana, Bagni di Lucca, Equi Terme e Minucciano-Rometta-Soliera, migliorando accessibilità, informazioni, dotazioni per interscambio modale, sia per pendolari e residenti che per turisti.

Per quanto riguarda infine le opere relative ai **raccordi ferroviari** del Porto di Livorno, quale insieme di interventi volti a dotare il porto stesso di una serie di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci, si rinvia al par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

3.1.5 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELLE GRANDI OPERE

- azione PRIIM: 1.3.1 –

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



Nella realizzazione delle grandi opere sono stati istituiti degli **Osservatori Ambientali e 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 (cessato a febbraio 2018 e di cui la Regione ha chiesto il rinnovo al Ministero delle Infrastrutture)
- Variante di Valico,
- Terza Corsia A1 Firenze Nord-Firenze Sud,
- Terza corsia A1 Barberino di Mugello - Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa Valdarno,
- Terza Corsia A11 Firenze - Pisa nord, tratto Firenze – Pistoia,
- Aeroporto di Firenze.

Gli ultimi tre osservatori sono stati istituiti nel corso del 2018.

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 **systemi di monitoraggio** con lo scopo prevalente di fornire informazioni sull'avanzamento delle opere e su eventuali criticità che possono rallentare il processo realizzativo. Tra questi si ricordano:

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

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

3.1.6 INDICATORI

- Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ

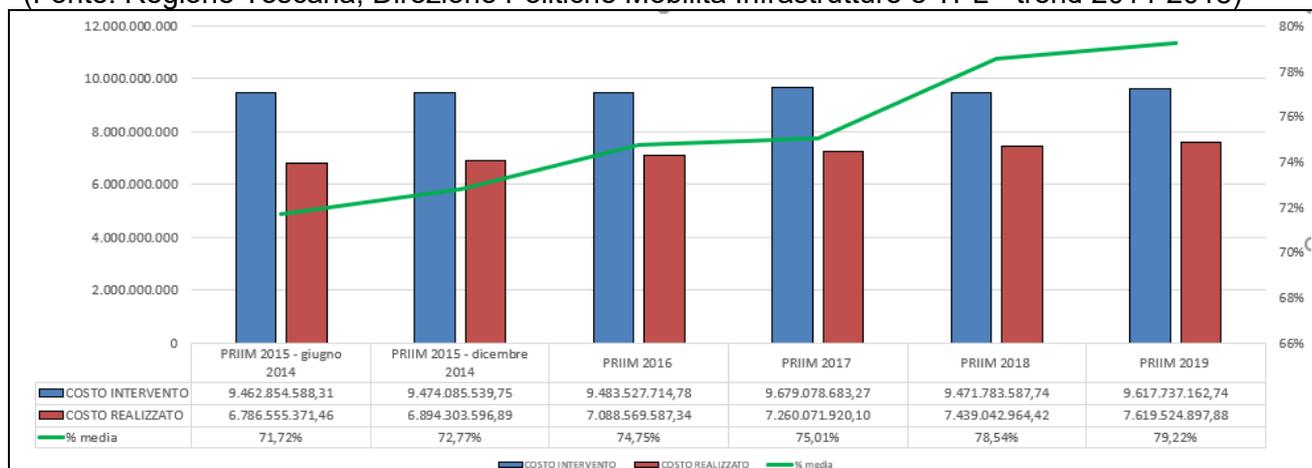
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità - aggiornamento al 31/12/2018)

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.	382.945.426,00	382.220.426,00	99,81
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	8.700.818,00	20,91
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	22.869.329,62	22.869.329,62	100,00
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	561.009.639,00	557.781.139,00	99,42
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.	286.823.504,00	274.178.185,00	95,59
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Firenze Sud - Incisa	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	573.879.327,00	74.101.797,00	12,91
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	908.842.940,00	557.961.254,00	61,39
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 0, 2 e 3	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	127.064.336,00	127.064.336,00	100,00
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 1B, 4, 5 e 6	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	473.272.996,00	433.577.300,00	91,61
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3° corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud - Lotti 7 e 8	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	251.084.932,00	240.915.807,00	95,95
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Peretola	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	16.993.007,56	682.007,56	4,01
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Varlungo	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	14.067.557,17	261.557,93	1,86
A1 Milano - Napoli - Lavori di ristrutturazione e ampliamento stazione Valdarno e adeguamento della viabilità esterna	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Terranova B.	5.034.000,00	4.793.265,00	95,22
A1 Milano - Napoli e A11 Firenze - Pisa Nord - Nodo Autostradale e centro direzionale di Firenze - Lotto 3 Terzo Stralcio, completamente	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	23.494.217,00	23.494.217,00	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	24.019.935,59	24.019.935,59	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	21.985.732,05	21.985.732,05	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 5	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	15.053.839,37	15.053.839,37	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 11	ANAS S.p.A.	Com. Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Siena	17.961.134,90	17.961.134,90	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Civitella Paganico	72.210.695,63	72.210.695,63	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI- Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille	34.567.490,70	34.273.539,33	99,15
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto	59.707.165,54	59.139.082,47	99,05

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 3	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	49.083.570,34	49.083.570,34	100,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto S.Zeno - Arezzo	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	98.968.000,00	0	0,00
SGC Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	105.523.373,54	0	0,00
SS. 429 - Costruzione della variante esterna all'abitato di Certaldo	ANAS S.p.A.	Com. Certaldo, Gambassi Terme e di San Gimignano	62.172.046,23	61.769.929,06	99,35
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	23.199.547,89	23.199.547,89	100,00
SS. 325 - Adeguamento e miglioramento della sede stradale	ANAS S.p.A.	Com. Cantagallo, Prato e Vaiano	16.288.968,79	14.008.927,67	86,00
SS. 398 - Collegamento SS.1 - Porto di Piombino	ANAS S.p.A.	Com. Piombino	18.460.317,47	18.460.317,47	100,00
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	34.091.637,49	34.091.637,49	100,00
SGC FI-PI-LI - Collegamento stradale con l'area del cuoio (Bretella del cuoio)	Provincia PI	Provincia PI	24.883.694,77	24.706.460,12	99,29
SGC FI-PI-LI - Completamento della variante di Vicarello	ANAS S.p.A.	Com. Colle Salvetti	4.027.961,86	4.027.961,86	100,00
SGC FI-PI-LI - Lavori di adeguamento dello svincolo di Empoli Est	Provincia FI	Com. Empoli e Montelupo	7.496.340,54	7.496.340,54	100,00
SGC FI-PI-LI - Svincolo di Empoli Ovest	Provincia FI	Com. Empoli	9.879.298,35	9.879.298,35	100,00
SR. 66 - Variante di Limestre	Provincia PT	Com. San Marcello Pistoiese	1.619.330,48	1.619.330,48	100,00
SR. 69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la rotatoria dello stadio al ponte sul torrente Gallianella (1 Stralcio)	Provincia FI	Com. Figline V.no	2.536.366,27	553.114,32	21,81
SR. 69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la S.P. 87 nei pressi del ponte sull'Arno e la rotatoria nei pressi dello stadio	Provincia FI	Com. Figline V.no	2.255.083,40	2.255.083,40	100,00
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 1	Com. Calenzano	Com. Calenzano	6.849.492,94	6.849.492,94	100,00
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 2	Com. Calenzano	Com. Calenzano	1.929.919,07	1.929.919,07	100,00
Tratta A.V. Bologna - Firenze	T.A.V. S.p.A. - R.F.I. S.p.A.	Com. Borgo San Lorenzo, Firenzuola, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto F.no e Vaglia	3.310.760.000,00	3.302.730.000,00	99,76
Nodo A.V. di Firenze	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze	1.612.061.000,00	812.635.641,95	50,41
Potenziamento dell'Asse Pisa - Livorno. Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa, elettrificazione Pisa - Collesalvetti - Vada, potenziamento impianti merci di Livorno	R.F.I. S.p.A.	Province PI e LI	184.719.010,35	184.719.010,35	100,00
Centro dinamica sperimentale di Osmannoro	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze	85.000.000,00	84.826.918,30	99,80
TOTALE			9.617.737.162,74	7.619.524.897,88	79,22%

- Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ

(Fonte: Regione Toscana, Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e TPL – trend 2014-2018)



- Interventi sulla viabilità regionale per Provincia

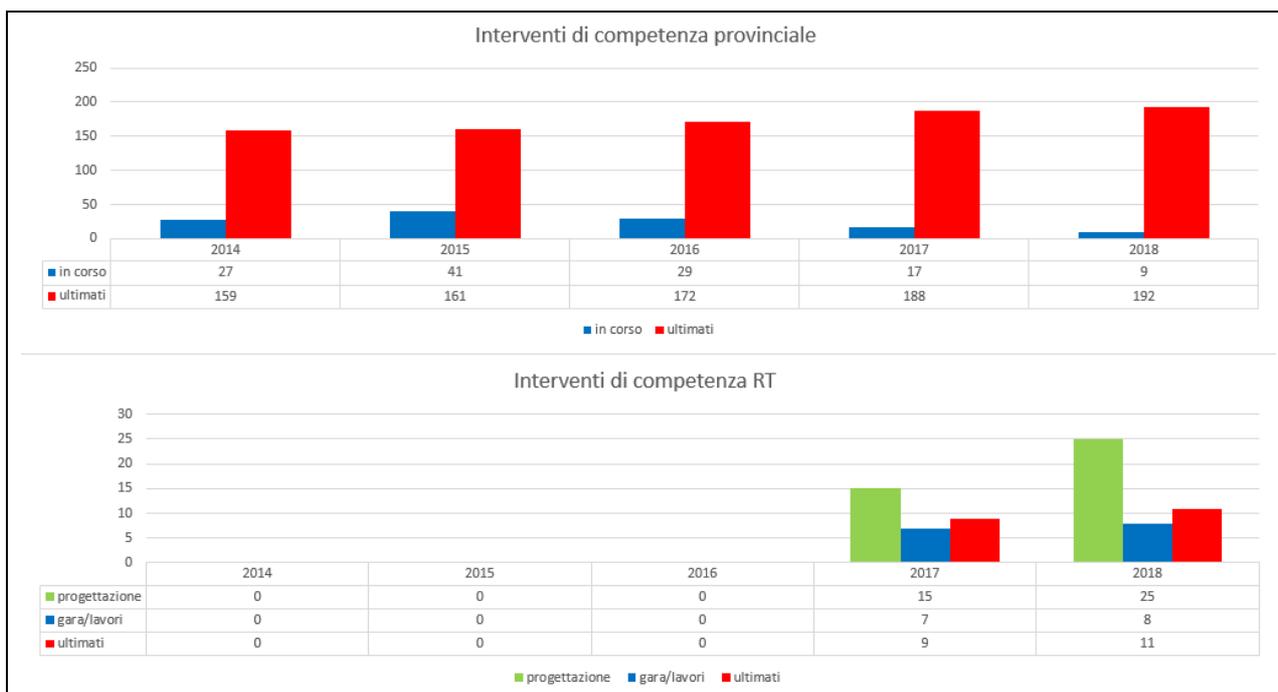
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità - aggiornamento al 31/12/2018)

Provincia	Competenza Province		Competenza Regione *				
	N. interventi		N. interventi				
	Lavori ultimati	In corso o con gara avviata	Programmati (DGR attuazione PRIIM)	Progettazione in corso o conclusa	Con gara avviata	Lavori in corso	Lavori ultimati
Arezzo	26	0	8	5	1	2	0
Firenze	37	5	14	8	2	2	2
Grosseto	11	1	2	2	0	0	0
Livorno	3	1	2	0	0	1	1
Lucca	26	0	5	0	0	0	5
Massa Carrara	3	0	1	1	0	0	0
Pisa	18	0	3	1	0	0	2
Pistoia	19	0	2	1	0	0	1
Prato	21	2	2	2	0	0	0
Siena	28	0	5	5	0	0	0
TOTALE	192	9	44 **	25 ***	3	5	11

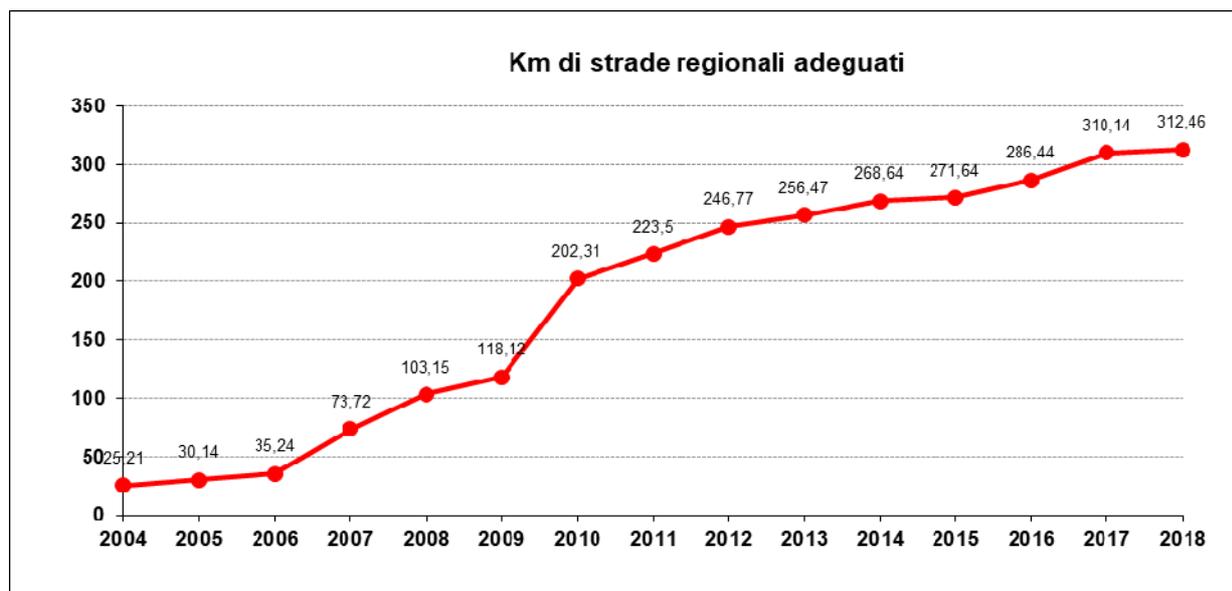
* Interventi sulla viabilità regionale di competenza della Regione comprensivi degli interventi di risanamento acustico

** Si considerano programmati gli interventi finanziati con le delibere di attuazione del PRIIM. Ulteriori interventi non finanziati risultano programmati con Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale approvato con DCR35/2002

*** Comprensivi di due interventi con progettazione ultimata la cui realizzazione è divenuta di competenza ANAS a seguito del passaggio di competenze avvenuto il 15/11/2018 in attuazione del DPCM20/02/2018

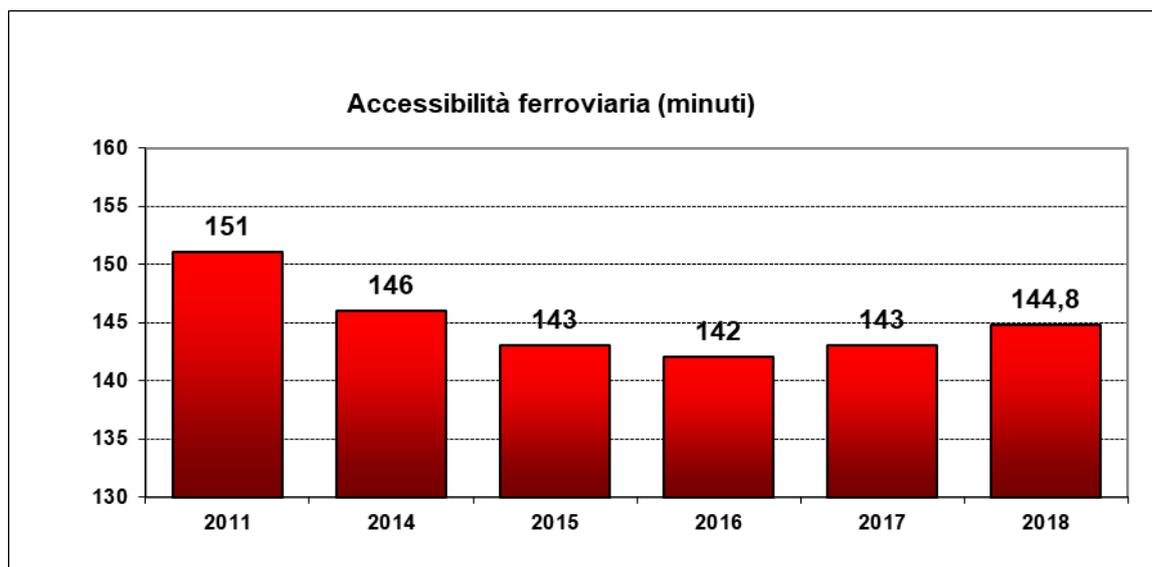


- Km di strade regionali adeguati
 (Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità)



- Accessibilità ferroviaria (min)*

(Fonte elaborazioni IRPET su dati Osservatorio Trasporto Regione Toscana)



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

- Traffico veicoli su rete autostradale nazionale (milioni di veicoli – km)

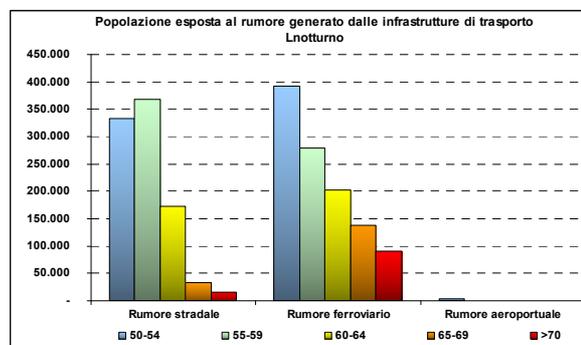
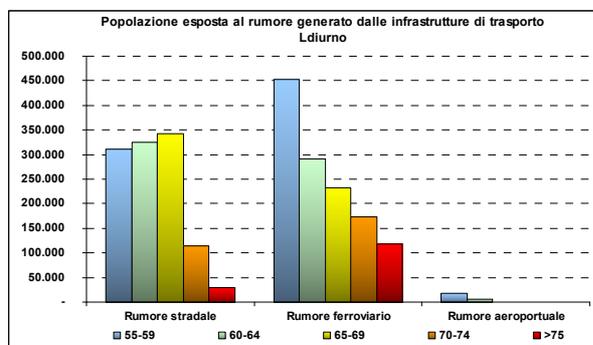
(Fonte AISCAT)

Anno	Autostrade per l'Italia		SALT		SAT		Autocamionale della Cisa	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
	2015	34.337	9.801	1.445	351	216	44	597	183
2016	36.445	10.450	1.535	366	247	48	635	187
2017	37.178	10.737	1.552	374	257	51	652	191
2018	37.061	10.941	1.531	376	253	50	656	196

Nota: www.aiscat.it/pubbl_mensili.htm?ck=1&sub=1&idl=4&nome=pubblicazioni&nome_sub=edizioni%20mensili

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

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



3.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 09 del 08/01/2018 - Individuazione interventi viabilità regionale ai sensi della L.R. 40/2017. Riparto delle risorse di bilancio per l'avvio delle progettazioni degli interventi d'investimento sulle strade regionali.

DGR 153 del 19/02/2018 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2018.

DGR 163 del 26/02/2018 - Interventi sulle strade regionali la cui competenza è stata trasferita alla regione Toscana in esecuzione della legge regionale 3 marzo 2015, n. 22. Ricognizione interventi e programmazione 2018.

DGR 234 del 13/03/2018 - Individuazione ulteriori interventi di viabilità regionale ai sensi della l.r. 40/2017. Riparto delle risorse di bilancio per l'avvio delle progettazioni.

DGR 235 del 13/03/2018 - Approvazione stipula convenzione tra Regione Toscana, Città Metrop. di Firenze e Province di Pisa e Livorno per la disciplina, ai sensi dell'art. 22, comma 4ter, della L.R. 88/98, dell'utilizzazione dei proventi di cui all'art. 142, comma 12 bis, del D.Lgs. 285/1992, individuando quale soggetto gestore la Città Metropolitana di Firenze.

DGR 245 del 13/03/2018 - Accordo per ulteriori impegni per il territorio della Regione Toscana interessato ai lavori di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale della linea Bologna-Prato.

DGR 403 del 16/04/2018 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 interventi rimasti alla competenza delle Province e della Città metropolitana di Firenze sulle strade regionali.

DGR 404 del 16/04/2018 - E/78 S.G.C. Grosseto - Fano. Adeguamento a quattro corsie nel tratto Grosseto-Siena (SS 223 "Di Paganico"). Partecipazione del rappresentante regionale alla conferenza dei servizi.

DGR 444 del 24/04/2018 - Assegnazione risorse straordinarie per interventi di manutenzione delle strade regionali, anno 2018.

DGR 463 del 2/05/2018 - Approvazione schema di convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana per regolare il finanziamento nell'ambito del Piano Operativo del fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014 - 2020 (Asse Tematico A- Interventi Stradali), ai sensi della legge 23 dicembre 2014 n. 190, art 1, comma 703 e della delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 25, nonché della delibera CIPE 1 dicembre 2016, n. 54.

DGR 466 del 02/05/2018 - DPR 18 aprile 1994 n.383. Autostrada A1 MI-NA - tratto Firenze-Chiusi - Ampliamento alla terza corsia Incisa Valdarno, dal km317+265 al km335+701. Progetto definitivo.

DGR 678 del 18/06/2018 - E/78 SGC Grosseto-Fano. Adeguamento a quattro corsie nel tratto Grosseto - Siena (SS 223 Di Paganico).

DGR 1065 del 01/10/2018 - Approvazione schema di convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana per regolare il finanziamento nell'ambito dell'Addendum al Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (Asse Tematico A - Interventi stradali), ai sensi della legge 23 dicembre 2014, n.190, art.1, comma 703, e delle delibere CIPE 10 agosto 2016, n.25, 1 dicembre 2016, n.54, 22 dicembre 2017, n.98, 28 febbraio 2018, n.12 e 28 febbraio 2018, n.26.

DGR 1066 del 01/10/2018 - Approvazione del testo dell'Accordo quadro per la realizzazione delle opere collaterali al progetto di raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca-Pisa. Tratta Pistoia-Lucca.

DGR 1341 del 03/12/2018 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 - interventi rimasti alla competenza delle Province e della Città Metropolitana di Firenze sulle strade regionali ai sensi della l.r. 22/2015.

DGR 176 del 18/02/2019 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metrop. di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2019.

DGR 257 del 04/03/2019 - Approvazione del nuovo testo dell'Accordo quadro per la realizzazione delle opere collaterali al progetto di raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca-Pisa, tratta Pistoia-Lucca e revoca della DGR n.1066 del 01/10/18.

DGR 307 del 11/03/2019 - Individuazione interventi viabilità regionale ai sensi della l.r. 73/2018. Riparto delle risorse di bilancio per l'avvio delle progettazioni degli interventi di investimento sulle strade regionali

DGR 454 del 01/04/2019 - Approvazione del testo dell'Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Lucca, Unione dei Comuni della Garfagnana, Comune di Castelnuovo di Garfagnana, Lucart S.p.a, Mi.Gra S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per la realizzazione degli interventi finalizzati al potenziamento della linea ferroviaria Lucca-Aulla e dello scalo merci della Stazione di Castelnuovo di Garfagnana.

DGR 530 del 23/04/2019 - Individuazione interventi viabilità regionale ai sensi della l.r. 73/2018. Riparto delle risorse di bilancio per l'avvio delle progettazioni degli interventi di investimento sulle strade regionali.

DGR 584 del 06/05/2019 - Assegnazione risorse a favore della Provincia di Massa Carrara per l'intervento di "manutenzione straordinaria di ripristino della viabilità della sede stradale sulla S.R. 445 della Garfagnana al km 60+000, per ripristinare le ordinarie condizioni di sicurezza della circolazione del tratto della S.R. 445 interessato dalla frana".

DGR 585 del 06/05/2019 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 "Interventi di adeguamento strade regionali - completamento programma investimenti viabilità regionale" e Azione 1.1.4 "Adeguamento e messa in sicurezza Strada regionale di Grande Comunicazione FI-PI-LI". Integrazioni alla convenzione per la gestione della S.G.C. FI-PI-LI approvata con D.G.R. n. 235/2018.

DGR 622 del 13/05/2019 - Verifica dello stato di attuazione degli interventi sulle strade regionali rispetto alla D.G.R. n. 163/2018 e nuovi interventi sulle strade regionali di competenza della Regione Toscana ai sensi della l.r. 22/2015.

DGR 692 del 27/05/2019 - Assegnazione risorse a favore delle Province di Grosseto, Lucca e Pisa per interventi di manutenzione straordinaria di ponti su SR 74, 445 e 206.

DGR 755 del 10/06/2019 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2019, ai sensi dell'articolo 11 della convenzione di cui alla D.G.R. n. 235/2018. Ulteriori risorse rispetto a quelle attribuite con D.G.R. n. 176/2019

DGR 882 del 17/06/2019 - Approvazione proposta di riprogrammazione delle economie a valere sulla programmazione FSC 2000-2006 da sottoporre al tavolo dei sottoscrittori dell'APQ.

DGR 940 del 22/07/2019 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM); intervento "SRT 429 – Variante Empoli Castelfiorentino, lotto 5" e intervento "SRT 429 – Lotto 3 della variante alla SRT 429 tratto di Castelfiorentino, di Certaldo e di Gambassi Terme" - assegnazione finanziamenti.

DGR 967 del 22/07/2019 - Approvazione Piano di Miglioramento degli Standard di Sicurezza dell'Infrastruttura S.G.C. FIPILI 2019-2021, ai sensi dell'art.18 bis di cui all'Atto Integrativo alla convenzione, stipulata tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze e Province di Livorno e Pisa per la delega delle funzioni di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, pronto intervento e delle funzioni amministrative concernenti la gestione della S.G.C. FIPILI

3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2021 (*)			Gestione fino al 30/06/2019		
	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	262.586	148.794	57%	145.690	127.800	88%
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali (**)	77.502	52.502	88%	52.502	19.002	36%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
Totale obiettivo generale 1	340.088	201.296	59%	198.192	146.802	74%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2019)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2018.

(**) 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 all'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 TPL SU GOMMA

- azioni PRIIM: 2.2.1; 2.3.1 -

LA GARA PER I SERVIZI SU GOMMA DI TPL – LOTTO UNICO REGIONALE

Si sta avviando a chiusura il processo di riforma relativo al **servizio di trasporto pubblico su gomma** sostenuto dalla Regione Toscana. Il processo è stato avviato fin dai primi anni 2000 (con gare provinciali) e si è evoluto con la finanziaria regionale 2011 (LR 65/2010), prevedendo un unico gestore (in sostituzione degli attuali 14 contratti) per il lotto unico regionale individuato quale ambito territoriale ottimale del servizio, ed un nuovo modello di *governance*, caratterizzato dall'esercizio associato delle funzioni fra Regione, Province e Comuni. La riforma prevede l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un contratto di concessione della durata di 11 anni; l'obiettivo è ridurre i costi di esercizio e migliorare la qualità del servizio, in conseguenza dei ridotti trasferimenti statali al settore.

La Toscana è stata una delle prime regioni a mettere a bando il servizio di trasporto pubblico su gomma avviando la procedura di gara.

Il **nuovo assetto del servizio** prevederà:

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

Nel primo periodo di affidamento di due anni, il servizio rimarrà sostanzialmente quello attuale. 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.

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

- Una rete di trasporti più integrata (bus-treno-tram), con un solo biglietto di viaggio e tariffe omogenee su tutta la regione, con agevolazioni collegate alle fasce ISEE e tariffe mirate per particolari categorie di utenti (studenti, famiglie, turisti, ecc);
- 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 Associazione 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 metereologici.

La **procedura per l'affidamento dei servizi regionali su gomma - lotto unico regionale**, avviata nell'ottobre 2013, si era conclusa nel marzo 2016 con l'aggiudicazione definitiva della concessione a favore di Autolinee Toscane Spa, società del gruppo Ratp, ma a tale passaggio sono seguiti contenziosi giurisdizionali (da parte del secondo partecipante, Mobit, che ha presentato ricorso al TAR, con ricorso incidentale da parte di Autolinee Toscane) che hanno lasciato di fatto aperta la procedura.

Il TAR, con sentenza pubblicata il 28 ottobre 2016, ha annullato l'aggiudicazione definitiva ed ha ritenuto entrambe le offerte non corrispondenti ai requisiti stabiliti dalla documentazione di gara, nella parte relativa al Piano Economico Finanziario; l'annullamento non ha interessato i documenti di gara prodotti dalla Regione, di cui è stata confermata la validità.

La Regione, a seguito della sentenza del TAR ha quindi richiesto ai due partecipanti la presentazione del nuovo Piano Economico Finanziario e in data 13 marzo 2017 ha proceduto ad una nuova aggiudicazione provvisoria a favore di Autolinee Toscane.

Dopo la sentenza del TAR è stato presentato da entrambi i partecipanti ricorso al Consiglio di Stato (con ricorso in appello incidentale presentato dalla Regione Toscana), il quale il 29 maggio 2017 ha rimesso alla Corte di Giustizia Europea la questione della partecipazione alla gara da parte di Autolinee Toscane, chiedendole l'espressione di un parere interpretativo del Regolamento Europeo n. 1370/2007, e sospendendo nel frattempo il giudizio.

La Corte di Giustizia europea si è espressa con sentenza del 21 marzo 2019, confermando la correttezza della procedura regionale (ed in particolare la compatibilità tra la normativa europea e l'aggiudicazione tramite gara del contratto di servizio di trasporto ad Autolinee Toscane).

Si è quindi in attesa, per la risoluzione definitiva del contenzioso, della sentenza del Consiglio di Stato, prevista per il mese di ottobre.

Intanto, in attuazione della sentenza della Corte europea (nonché dell'Accordo firmato a dicembre 2017 con le due aziende in parallelo alla firma del contratto ponte), nel maggio 2019 la Regione ha provveduto ad effettuare l'aggiudicazione definitiva a favore di Autolinee Toscane.

A seguire, saranno svolte le attività necessarie per definire il passaggio dei beni al nuovo gestore.

IL CONTRATTO PONTE PER LA GESTIONE DELLA FASE TRANSITORIA

In attesa della risoluzione definitiva del contenzioso, e per garantire la continuità del servizio pubblico, nel 2017 la Regione Toscana, introducendo specifiche norme transitorie in materia di TPL (L.R. 68/2017), ha individuato una procedura per la gestione del periodo transitorio attraverso un affidamento diretto in via d'urgenza della durata di due anni, ossia un **contratto ponte** con gli attuali gestori del trasporto pubblico, aggregati in un soggetto unitario. I presupposti giuridici si fondano sulle previsioni del Regolamento Europeo 1370/2007.

Il **contratto ponte** è stato sottoscritto in data 29 dicembre 2017 tra la Regione Toscana e il nuovo soggetto gestore, costituito dagli attuali 14 gestori nella forma societaria di SCARL denominata "One", e i due soggetti partecipanti alla procedura di gara, Autolinee Toscane e Mobit per presa visione e accettazione. Il contratto, i cui contenuti sono stati condivisi anche dagli Enti Locali, ha validità dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2019.

Contestualmente è stato inoltre sottoscritto uno specifico accordo fra Regione Toscana, Autolinee Toscane e Mobit, per disciplinare i rapporti fra il futuro contratto derivante dalla gara e il contratto ponte.

Con il contratto ponte sono stati anticipati, nei due anni di durata del contratto, una buona parte dei benefici attesi con la gara.

Di seguito, le principali **ricadute, dal punto di vista della qualità del servizio, del contratto ponte**:

1) con riferimento agli **investimenti**, acquisto di nuovi autobus a basse emissioni, in sostituzione di altrettanti autobus ad altissimo impatto ecologico (Euro 0 ed Euro 1) (previsti inizialmente 229 bus, successivamente incrementati);

2) con riferimento alle **tecnologie**:

- attivazione del sistema di controllo satellitare AVM della flotta su tutto il territorio toscano (per monitorare il transito dei bus in tempo reale e gestire e comunicare all'utenza eventuali criticità): al 2018 sul 97% della flotta;

- entro il 2018 sono state attivate, con riferimento a tutto il territorio regionale, complessivamente tre APP per smartphone;

- installazione di 275 nuove paline elettroniche intelligenti su tutto il territorio toscano (attualmente quasi completata);

- bigliettazione elettronica (smart card a microchip con validazione di prossimità contactless) estesa a tutti i servizi urbani (nonché all'extraurbano del bacino pratese) tutte attivate entro settembre 2019.

Inoltre, è stata attuata la possibilità di pagamento diretto mediante carta di credito con validazione di prossimità, con riferimento ai servizi urbani di Firenze, Grosseto, castiglione della Pescaia, Siena.

3) avvio della **comunità tariffaria regionale**, effettuato dal 1° luglio 2018, che prevede un sistema tariffario omogeneo per l'intero territorio regionale (con circa 20 tariffe, in sostituzione delle circa 300 precedentemente in vigore in Toscana) e il costo unificato del biglietto urbano dei capoluoghi a 1,50 euro e degli urbani minori a 1,30, con allineamento delle tariffe extraurbane a fasce chilometriche alle attuali tariffe ferroviarie, coerentemente alle previsioni correlate alla gara e assunte in sede di Conferenza regionale dei servizi minimi nel 2012 e mediante le successive Intese fra Enti Locali e Regione Toscana. Il contratto ponte, nell'ottica di calmierare gli aumenti, ha introdotto forti riduzioni rispetto alle previsioni di gara per gli abbonamenti annuali e studenti anche con l'introduzione delle tariffe ISEE analoghe al ferroviario.



Il contratto prevede un corrispettivo complessivo di circa euro **300 milioni l'anno**, comprensivo degli attuali trasferimenti da parte degli Enti Locali oltre a ricavi annui di oltre **110 milioni**, derivanti anche dagli adeguamenti tariffari sopra accennati, a fronte dell'effettuazione di complessivi **109 milioni di km** per ciascuno dei due anni di vigenza.

IL RINNOVO DEL PARCO BUS

Il programma di **rinnovo del parco mezzi** costituisce un elemento centrale delle politiche regionali di qualificazione del trasporto pubblico locale. Obiettivo della Regione è ridurre in maniera consistente l'età media del parco bus destinato al TPL, per migliorare la sicurezza, l'efficienza e la qualità del servizio (e quindi l'attrattività del mezzo pubblico rispetto al privato) oltre che per una maggiore sostenibilità ambientale dei trasporti (riducendo emissioni di sostanze inquinanti e gas serra).

Il rinnovo mezzi, come sopra ricordato, è previsto da un lato dalla gara per il nuovo gestore unico: nel corso degli 11 anni del contratto di servizio è prevista la sostituzione di almeno 2100 autobus degli oltre 2900 mezzi in servizio sul territorio regionale; dall'altro lato esso è anticipato dal contratto ponte 2018-2019 che prevedeva, come sopra ricordato, l'acquisto di oltre 229 nuovi mezzi, poi ulteriormente incrementati a circa 350 a seguito di cofinanziamento con risorse regionali, statali e europee.



Dal 2017 al 2019 sono stati destinati complessivamente quasi 50 mln (risorse statali, comunitarie e regionali) per vari programmi di rinnovo, a cofinanziamento delle aziende di trasporto per l'acquisto di nuovi mezzi (mezzi a gasolio euro 6, elettrici o ibridi) in sostituzione dei mezzi più inquinanti (euro 0, ma anche euro 1 ed euro 2), per un investimento complessivo di **quasi 85 mln** (considerando anche le risorse messe a disposizione dalle aziende). In particolare:

- **8,7 mln** di risorse ministeriali sono stati destinati a seguito di un bando regionale avviato nel 2017 per l'acquisto di **76 bus**

che svolgono servizio TPL extraurbano;

- **4,4 mln** di risorse statali derivanti dal Piano Operativo Infrastrutture (Fondo per lo sviluppo e la coesione - FSC 2014-2020) approvato a dicembre 2016 consentono il rinnovo di **41 mezzi extraurbani**; a dicembre 2018 è stato approvato il piano di rinnovo ed è stata firmata la Convenzione tra la Regione Toscana e il Ministero delle Infrastrutture;

- **9 mln** sono stati previsti a fine 2018 nell'ambito della programmazione comunitaria del POR FESR 2014-2020 (azione 4.6.2 "Rinnovo del materiale rotabile") per l'acquisto di **61 mezzi urbani**;

- **10,4 mln** di risorse statali per un nuovo programma di rinnovo attraverso la centrale unica Consip consentono l'acquisto di **84 bus extraurbani**; avviata la procedura a settembre 2018

- **3 mln** sono stati stanziati dalla Regione nel 2018 per un ulteriore piano di acquisto bus extraurbani approvato a dicembre; **23** i nuovi mezzi previsti.

Infine, nel 2019 la Regione ha messo a disposizione ulteriori 14,2 mln, grazie ai quali potranno essere finanziati oltre 80 nuovi mezzi.

In totale, al seguito delle molteplici iniziative avviate, entro il 2019 saranno 363 i nuovi mezzi in servizio, 447 al 2020 (come riepilogato nella tabella seguente).

Rinnovo parco mezzi per il trasporto pubblico locale su gomma in Toscana: nuovi mezzi e risorse stanziare per procedura (Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale)

RINNOVO PARCO BUS					EFFETTIVI		PREVISTI			TOT. BUS per strum.
					2017	2018	2019	2020	2021	
strumento	Tip. mezzi	Risorse	Fonte	Cofin. pubblico	n.bus	n.bus	n.bus	n.bus	n.bus	
Bando regionale (fondi ministeriali D.M. 345/2016) – DGR 98/2017	extraurbani	8,7	MIT	55%	10	60	6			76
PO Infrastrutture FSC 2014-20 (Del.CIPE n.54 del 01/12/2016) Asse F "Rinnovo del materiale rotabile gomma" – DGR 556/2018	extraurbani	4,4	MIT	55%		30	11			41
POR FESR 2014- 2020 - Azione 4.6.2 "Rinnovo del materiale rotabile" - DGR 1347/2018	urbani	9	UE	95%			61			61
Cofinanziamento fondi regionali-DGR 1386/2018	extraurbani	3	RT	80%			23			23
Cofinanziamento CONSIP (D.M. 25/2017) - DGR 1039/2018	extraurbani	10,4	MIT	55%				84		84
Cofinanziamento fondi regionali (stanziamento in bilancio 2019 – DGR941/2019)	extraurbani	14,2	RT	50%		80	82			162
totali		49,7			10	170	183	84		
totale progressivo bus					10	180	363	447		447

3.2.2 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2 –

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E TRENITALIA

Nel luglio 2016 è stato sottoscritto il **contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Toscana e Trenitalia**, sulla base degli indirizzi espressi dalla Giunta regionale (con DGR n. 1299 del 29 dicembre 2015 e con successiva DGR 744 del 25 luglio 2016). Il contratto prevede il miglioramento della qualità dei servizi, incrementi delle penali in caso di disservizi, il raddoppio dei treni accessibili alle persone con problemi di mobilità (dagli attuali 300 ad oltre 600 treni) e investimenti per acquistare nuovi treni.

Il contratto di servizio con Trenitalia, valido per il periodo 2015-2023 (per una durata di 6 anni oltre la proroga di 3 anni in ragione dei maggiori investimenti) prevede investimenti per 295 milioni di euro, un corrispettivo annuo di 235,9 milioni di euro, dal 2017 costante a parità di servizio per tutti gli anni, un valore complessivo di 2,5 miliardi di euro in 6 anni e 22 milioni di treni*km anno.

Nel dicembre 2016, anche alla luce dei nuovi programmi di investimento di Trenitalia, la Giunta ha previsto (DGR 1342/2016) di procedere ad un nuovo affidamento diretto a Trenitalia, mediante sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di durata 15 anni, di cui gli ultimi 5 anni in ragione di maggiori investimenti, che porterebbe al rinnovo per intero del materiale rotabile in servizio in Toscana, e evidenti vantaggi in termini di qualità del servizio; a tal fine, in data 23 dicembre 2016 le parti hanno sottoscritto un'Intesa finalizzata a definire i contenuti essenziali di tale nuovo affidamento.

Nell'aprile 2019 la Giunta ha confermato la volontà di sottoscrivere con Trenitalia un nuovo contratto di servizio che prevede l'estensione dell'affidamento diretto fino al 2034 in cambio di numerosi miglioramenti tra cui l'aumento da 295 milioni a 1,233 miliardi degli investimenti dell'azienda ferroviaria per il rinnovo del parco mezzi, l'upgrade tecnologico, cicli programmati di manutenzione ed il blocco dell'adeguamento annuale del prezzo dei biglietti legato all'inflazione programmata fino al 2024.

L'obiettivo è garantire un servizio efficiente ai cittadini toscani, in particolare a tutti i pendolari che quotidianamente utilizzano il treno per raggiungere i luoghi di lavoro o di studio.

Nello specifico il nuovo contratto dovrebbe prevedere:

- 770 mln per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e 139 milioni per interventi di revamping o restyling che, in aggiunta ai nuovi treni già in circolazione sulle linee regionali, porterà al rinnovo totale dei convogli in circolazione. Si stima un rinnovo del 90% della flotta entro il 2024;
- 66 mln per l'ammodernamento degli impianti di manutenzione, fondamentali per un corretto mantenimento in funzione dei convogli;
- 258 mln per lo sviluppo di nuove tecnologie e per interventi ciclici di manutenzione sui treni;
- prezzo dei biglietti bloccato (ad eccezione degli adeguamenti annuali al tasso di inflazione, previsto dalla legge), con la prospettiva di ottenere i ricavi necessari all'azienda dalla lotta all'evasione tariffaria e dall'aumento del numero dei passeggeri;
- nessun aumento del corrispettivo annuo a carico della Regione fino al 2023 (con indicizzazione contenuta a partire dal 2024);
- avvio di un sistema di gestione che prevede la verifica dei risultati raggiunti attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
- la conferma dei meccanismi di controllo qualità attualmente in atto (ispettori regionali, App Muoversintoscana, numero verde della Regione Toscana).

Trenitalia si è inoltre impegnata a creare le condizioni per la futura messa a gara del servizio ferroviario regionale, mettendo a disposizione alla fine della validità del contratto tutto il materiale rotabile cofinanziato dalla Regione.

Infine, quote del servizio ferroviario potranno inoltre esser oggetto di affidamento con gare specifiche anche durante gli anni di validità del contratto in essere tra la Toscana e Trenitalia, per affidamenti che non superino il 15% del valore annuo del contratto.

Prima di procedere alla sottoscrizione del contratto i contenuti nel giugno 2019 son stati illustrati e condivisi da parte della Regione Toscana con le associazioni degli utenti del servizio.

In base ad una modifica degli accordi stretti con Trenitalia sul sistema tariffario, la Regione ha lanciato una iniziativa rivolta ai neo-diciottenni, ragazzi residenti in Toscana che raggiungono la maggiore età nel 2019, e che possono viaggiare gratuitamente per tutto il mese di agosto 2019 sui treni regionali.

L'idea è quella di incentivare l'uso del treno da parte dei giovani, di invogliarli a scoprire il territorio regionale attraverso il treno, ma anche di conoscere ed utilizzare i servizi ferroviari.

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E TFT

Per quanto riguarda invece la rete regionale (circa 84 km della linea Arezzo-Stia-Sinalunga) nel maggio 2017 è stato sottoscritto il nuovo **contratto di servizio con il gestore TFT** (Trasporto Ferroviario Toscano) per il periodo 2015-2023; anche in questo caso, gli ultimi tre anni sono correlati agli investimenti previsti per il rinnovo (2 treni Jazz, di cui uno in sostituzione di un Vivalto) e per la manutenzione straordinaria del materiale rotabile, per un valore complessivo di 11,6 milioni.

Nel 2017 sono entrati in esercizio due nuovi treni Jazz (ognuno con 5 carrozze); con il cambio orario di dicembre 2017 è stato attivato un collegamento diretto tra il Casentino e Firenze effettuato da TFT; sono previsti più convogli attrezzati per il trasporto di bici in treno, l'installazione di impianti di videosorveglianza, il miglioramento dei sistemi informativi a bordo

treno, investimenti per migliorare la sicurezza, attraverso l'installazione sull'intera rete del sistema ERTMS, l'innovativo sistema di controllo di marcia del treno utilizzato dai gestori nazionali per garantire la sicurezza dei treni ad alta velocità. Per il servizio è previsto un corrispettivo di circa 72,7 mln in 9 anni (cui vanno aggiunti circa 2 mln in seguito ad atto integrativo del contratto, sottoscritto a gennaio 2019), con una media di 58 treni nel giorno feriale medio.

IL RINNOVO DEL PARCO ROTABILE FERROVIARIO E LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Analogamente a quanto previsto per la gomma, la Toscana ha investito molto in questi anni nel rinnovo del parco rotabile ferroviario.

Sono entrati in servizio treni di ultima generazione, più sicuri, moderni e confortevoli. Alcuni, i Jazz, sono adatti alle linee metropolitane, con maggiore capacità di accelerazione e più posti pensati anche per il trasporto bici. Altri, i Vivalto, sono a doppio piano, più capienti e utilizzati sulle linee ad alta frequentazione. Altri ancora, i Minuetto e gli Swing, sono più piccoli e adatti alle linee non elettrificate. Nel 2019 entreranno in servizio anche i treni di ultimissima generazione fabbricati direttamente a Pistoia. L'età media della flotta toscana, arrivata oggi a 17 anni, scenderà ulteriormente, portandosi in linea con le più moderne realtà europee.



In particolare, nell'ambito del precedente contratto fra Regione e Trenitalia, con un investimento di circa 150 mln è stata completata la fornitura di 150 carrozze Vivalto a doppio piano.



Dal 2015 al 2017 sono stati consegnati **35 nuovi treni** (16 treni Jazz, 1 in uso a TFT per il nuovo servizio Casentino-Firenze; 15 treni Swing e 4 nuovi treni Vivalto composti da 24 carrozze).

Nel 2018 sono stati consegnati 4 treni Jazz a 5 casse; entro il 2020, n. 4 Elettrotreni Rock a 5 casse ed entro il 2021 n. 11 nuovi treni diesel o DMU (Diesel Multiple Unit).

L'acquisto di tre nuovi Rock è finanziato in parte con risorse Trenitalia e in parte con risorse statali (oltre 17 mln) stanziata per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE nel dicembre 2016 (FSC 2014-2020). A tal fine nel marzo 2018 è stata

approvata dalla Giunta regionale e quindi sottoscritta un'apposita Convenzione tra Regione e MIT.

Anche nel 2018 la Toscana risulta, secondo il rapporto annuale Pendolaria di Legambiente, tra le regioni più attive in termini di investimenti effettuati per ridurre l'età media dei treni regionali circolanti.

Grazie anche ai nuovi treni migliora il servizio ferroviario, che registra una costante crescita dei passeggeri (232.000 passeggeri trasportati ogni giorno nel 2018, + 24% rispetto al 2010), con 22,4 milioni di chilometri percorsi dai treni regionali toscani.

Nel 2018 la puntualità media si attesta intorno al 95,4% (il contratto di servizio prevede l'obiettivo del 93%) così come risulta stabile la regolarità (0,7% dei treni soppressi rispetto ai programmati).

Il rinnovo dei mezzi ha comportato anche altri benefici per la Toscana: per l'acquisto effettuato nel 2015 degli 11 treni diesel Swing di ultima generazione (che sono andati a sostituire parte dei vecchi treni più inquinanti) la Regione ha ottenuto il riconoscimento di Titoli di Efficienza Energetica, i cosiddetti certificati bianchi, titoli negoziabili rilasciati dal Gestore Servizi Energetici che certificano il conseguimento di risparmi energetici attraverso interventi di efficienza energetica. Dalla vendita dei titoli sul mercato la Regione potrà ottenere risorse da dedicare alle politiche di mobilità sostenibile.

ACCORDO QUADRO TRA REGIONE TOSCANA E RFI

L'**Accordo Quadro tra Regione e RFI** sottoscritto nell'aprile 2016 delinea 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.

Obiettivi dell'Accordo, valido 5 anni e rinnovabile per altri 5, sono l'incremento potenziale della capacità di traffico sulla rete ferroviaria toscana, rispetto a quella attualmente utilizzata, di circa il 5% (dagli attuali 22,5 mln di treni chilometri anno a circa 23,6 mln di treni chilometri anno); migliorare la regolarità dei servizi ed il controllo; introdurre il sistema cadenzato Memorario anche sulle linee dove ad oggi non è presente; 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.

Nell'ambito della progressiva attuazione per fasi funzionali dell'Accordo Quadro, un primo intervento di potenziamento del servizio, a infrastruttura inalterata, è stato compiuto nella seconda metà del 2016 sulla *Firenze-Pistoia*, con l'inserimento nella programmazione in una fascia oraria fino a quel momento priva di servizio di due nuovi treni, prolungando inoltre fino a

Pistoia le corse di tutti i treni Monteverchi-Prato, con significativo incremento di fermate a Prato Borgonuovo, stazione che serve il nuovo ospedale di Prato, con 12 treni in più, ma anche per Montale Agliana, Prato Porta al Serraglio e Pistoia, con 6 treni in più ciascuna. Come risultato, ad anticipare quello che sarà il servizio metropolitano vero e proprio, ci sono 4 collegamenti ogni ora per direzione, cadenzati, sulla relazione Pistoia-Firenze.

Durante il 2017 è stata avviata una fase di studio per valutare, già in questa fase, ad infrastruttura inalterata, la possibilità di inserimento di ulteriori treni. Con l'orario ferroviario in vigore dal dicembre 2017, vista la fattibilità, sono inseriti nella programmazione due nuovi treni sulla *Firenze Pisa*, uno nella direzione da Firenze a Pisa, e uno da Pisa Centrale a Firenze, che coprono sia esigenze di collegamento fra i due capoluoghi in fasce orarie non strettamente pendolari ma con minore servizio, che buchi di orario in località intermedie sia nell'area metropolitana fiorentina che in prossimità di Pisa (es: Polo Tecnologico di Navacchio). I treni sono inseriti nel sistema cadenzato del progetto Memorario, attuato sulla linea a partire dal dicembre 2004. Nel corso del 2019 proseguono gli approfondimenti relativi ai contenuti dell'Accordo Quadro per la definizione degli interventi infrastrutturali propedeutici al potenziamento del servizio ferroviario con particolare riferimento al Nodo di Firenze.

FERROVIE MINORI

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

Si tratta delle linee Siena-Grosseto, Cecina-Saline di Volterra, Porretta Terme-Pistoia, Arezzo-Pratovecchio-Stia, Arezzo-Sinalunga, Lucca-Aulla, Siena-Chiusi per le quali la Regione Toscana dal 2014 al 2018 ha destinato quasi 160 mila euro cofinanziando progettualità locali presentate da Comuni, Province e associazioni per sostenere l'organizzazione e lo svolgimento di iniziative di promozione e valorizzazione di tali ferrovie.

Il progetto prosegue anche nel 2019; la Regione ha stanziato a tal fine ulteriori 50.000 euro per un nuovo avviso.



Con tali iniziative la Regione conferma, anche nelle realtà più periferiche, la propria scelta di valorizzare il ferro, quale modalità di trasporto a basso impatto ambientale che può costituire un vettore di sviluppo del territorio.

Sono state così avviate negli anni, con il supporto tecnico degli uffici regionali, iniziative innovative individuate e proposte dai territori di integrazione fra treno e itinerari ciclabili di valenza regionale e

sovraregionale e cammini, progetti sperimentali sull'intermodalità treno-bici e legati al turismo scolastico e in generale ad attività educative svolte con il treno e in treno,

Tra i progetti finanziati, gli appuntamenti con il treno a vapore sulla Cecina-Saline-Volterra e sulla Lucca-Aulla, il "Treno del Gigante Bianco" per stimolare l'intermodalità treno-bici sulla Arezzo Sinalunga, le mostre fotografiche permanenti nelle stazioni lungo la Arezzo-Pratovecchio-Stia, gli eventi culturali, gastronomici e sportivi realizzati lungo la Porrettana.

Dedicato alle ferrovie minori è inoltre uno specifico progetto, finanziato nel 2018 all'interno del Programma Italia Francia Marittimo 2014-2020 (si veda anche il par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione"), denominato Progetto TRENO, che ha l'obiettivo di valorizzare le ferrovie storiche e secondarie e rendere maggiormente fruibile il patrimonio naturale e culturale, aumentandone l'accessibilità.

Per la valorizzazione specifica della linea Porretta Terme- Pistoia è stato sottoscritto inoltre nel novembre 2016 un protocollo d'intesa tra Regione Toscana e Regione Emilia Romagna, insieme agli enti locali dei territori interessati, volto alla valorizzazione turistica del territorio transappenninico attraversato dalla linea ferroviaria, con il coinvolgimento di tutti i territori interessati e costruendo un sistema condiviso di promozione dei patrimoni culturali, ambientali e produttivi delle due regioni. A partire dal 2018 è stata avviata la programmazione di treni storici sulla tratta Pistoia-Porretta, in collaborazione con Fondazione FS, legata ad eventi sul territorio sia sul versante toscano che su quello emiliano. Attività proseguita anche nel corso del 2019.

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

MOBILITA' INTEGRATA TRENO-BICI

Per incentivare l'intermodalità tra bicicletta e treno quali modalità di trasporto sostenibili, la Regione ha realizzato in collaborazione con Trenitalia il **progetto "In bici col treno"**, avviatosi nel 2015. Sono state realizzate due distinte iniziative: un bonus bici per i pendolari abbonati per l'acquisto di una bici pieghevole trasportabile in treno; due card bici a tariffa agevolata per gli utenti del treno che viaggiano con la bici a seguito. Per finanziare le due iniziative la Regione ha utilizzato le risorse derivanti dalle penali applicate dalla Regione a Trenitalia a seguito dell'attività ispettiva.



Attraverso la prima iniziativa, a seguito di un bando pubblicato a fine 2015 e rimasto aperto fino a metà del 2016, sono stati erogati **bonus** ai cittadini abbonati al servizio che hanno acquistato una bicicletta pieghevole (trasportabile in treno gratis, senza limitazione di orario) per un importo fino al 75% del valore della bici (per un massimo di 150 euro). Il bando ha registrato un'ampia partecipazione: oltre 400 le domande pervenute, 347 i bonus concessi, per un importo di oltre 50.000 euro.

Considerato l'esito positivo del bando, la Regione ha stanziato nel 2019 ulteriori risorse pari a 50.000 euro al fine di riproporre l'intervento; a luglio 2019 è stato approvato il nuovo bando, che prevede la possibilità per gli utenti abituali del servizio ferroviario di accedere a tariffe agevolate di abbonamento presentando un buono del valore massimo di 150 euro erogato dalla Regione a fronte dell'acquisto di bici pieghevoli da trasportare in treno.

L'altra iniziativa è consistita nell'attivazione da parte di Trenitalia a partire dal novembre 2015 di due **titoli di viaggio a tariffa agevolata dedicati ai cicloturisti**, che consentono di viaggiare in treno con bici a seguito, con validità annuale e dal costo di 20 euro anziché 40 (per viaggiare

nei week end e nei festivi) oppure di 50 euro anziché 100 (se si sceglie la card valida tutti i giorni con esclusione delle fasce orarie 6-9 e 17-19).

Nella direzione della promozione dell'intermodalità treno- bici va inoltre il programma di rinnovo del parco rotabile ferroviario sostenuto dalla Regione precedentemente descritto, che ha previsto e prevede l'acquisto di nuovi treni attrezzati per il trasporto delle biciclette.

3.2.3 CONTINUITÀ TERRITORIALE: TRASPORTO MARITTIMO E COLLEGAMENTI AEREI

- azioni PRIIM: 2.4.1, 2.4.2 -

La Regione Toscana, attraverso il contratto di servizio con la società di navigazione Toremar, garantisce il **collegamento marittimo** con le isole dell'Arcipelago toscano, secondo standard qualitativi costantemente verificati, assicurando altresì le condizioni di equilibrio economico del contratto.

Il contratto di servizio, sottoscritto all'inizio del 2012, si articola su 6 tratte (cui si è aggiunta il 1 marzo 2019 l'ulteriore tratta diretta fra Livorno e Gorgona) ed ha un valore di circa 13 mln erogati annualmente dalla Regione. Nel corso degli anni, si registra un incremento sia del numero dei passeggeri (circa il 6% in più nel 2017 – nel 2018 il dato assestato registra un incremento del 4% rispetto al 2017), che della soddisfazione espressa, come dimostra l'ultima analisi di customer svolta dalla Regione nel 2017 (il 71% degli utenti si dichiara soddisfatto del servizio). Ogni anno vengono realizzate oltre 18.000 corse, di cui 7800 sulla tratta Piombino – Portoferraio. Per garantire un miglior servizio sono stati fatti investimenti per il rinnovo della flotta e per stabilizzare la forza lavoro. Sono stati inoltre previsti collegamenti con il treno a Piombino Marittima e Campiglia, nodi intermodali utili per chi si sposta per studio o per lavoro.



Per quanto riguarda il **servizio aereo**, a garanzia della sicurezza e operatività dell'aeroporto di Marina di Campo, nell'ambito di una specifica convenzione sottoscritta nell'ottobre 2017 per il triennio 2017-2019, la Regione ha destinato risorse a compensazione dei costi sostenuti per garantire le attività relative alla sicurezza, all'antincendio, al controllo del traffico aereo e alle dogane, per un valore massimo annuale di 570.000 euro a favore di Alatoscana, società che gestisce l'aeroporto dell'Isola d'Elba.

A ottobre 2018 Enac ha stanziato a favore dell'aeroporto di Campo nell'Elba 750 mila euro in tre anni per il nuovo bando in modo da garantire all'Arcipelago toscano la continuità territoriale aerea; le risorse integrano il precedente stanziamento statale e regionale di oltre 2,5 mln (1 mln di risorse regionali e 1,5 mln di risorse ministeriali).

Il bando, andato in prima battuta deserto, ha costituito oggetto di una successiva Conferenza di Servizi a giugno 2019, risultando attualmente in corso di pubblicazione sulla GURI.

3.2.4 ATTIVITÀ ISPETTIVA

- azioni PRIIM: 2.5.1 -

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

Il **gruppo ispettivo regionale di vigilanza sui servizi di Trasporto Pubblico Locale** è costituito, fino dal 1999, in attuazione della normativa regionale in materia di trasporto pubblico locale (art. 24 della L.R. n. 42/98) secondo la quale le funzioni relative alla vigilanza sui servizi

di trasporto sono esercitate dagli enti competenti tramite proprio personale, munito di tessera di riconoscimento.

I componenti del gruppo regionale di vigilanza effettuano ispezioni periodiche sui servizi di trasporto pubblico locale: in particolare effettuano rilevazioni finalizzate alla programmazione ed alla gestione dei contratti di servizio del TPL; possono accertare le violazioni e contestare le sanzioni amministrative previste all'art. 23 della L.R.42/98.

Il gruppo di vigilanza è composto da personale dipendente di ruolo in servizio presso la Regione Toscana, in primo luogo individuato all'interno del personale della Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale.

Nel 2018 il gruppo ispettivo regionale è stato ampliato ad 88 unità a seguito della formazione di nuovi componenti; il gruppo è stato impegnato da un lato, in via prevalente, nella attività di **controllo dei servizi ferroviari** in attuazione del contratto di servizio che la Regione ha stipulato con i soggetti gestori (essendo la competenza sui controlli ferroviari di competenza esclusiva regionale), e dall'altro, a partire dal 2018, con l'entrata in vigore del contratto ponte per la gestione del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma (si veda il par. 3.2.1 "TPL su gomma") nelle attività di **controllo sui servizi di TPL automobilistico** (alla Regione in qualità di soggetto attuatore del contratto di servizio infatti spetta la vigilanza ed il controllo; i contratti di TPL su gomma erano precedentemente di competenza delle Province e della Città Metropolitana di Firenze ed i controlli venivano svolti quasi esclusivamente da questi Enti, con alcune difficoltà organizzative).

E' stata effettuata nei mesi di maggio\giugno 2019 la formazione di ulteriori 8 componenti la cui operatività è prevista per la seconda metà del 2019.

Per quanto riguarda l'**attività svolta nel 2018**, sono state eseguite in totale 563 "uscite ispettive", nonché numerosi monitoraggi effettuati dagli ispettori durante gli spostamenti casa-lavoro e gli spostamenti per cause di lavoro, che hanno avuto ad oggetto i seguenti **controlli sul servizio ferroviario**:

RIEPILOGO CONTROLLI SU SERVIZI FERROVIARI		Anno 2018
Ispettori		88*
Uscite effettuate		563
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento impianto riscaldamento a bordo treno nei mesi invernali	872
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su pulizia a bordo treno	1704
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni presenti a bordo treno	3090
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni audio/video fornite a bordo treno	2899
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su accessibilità toilettes a bordo treno	2941
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su stato arredi a bordo treno	2877
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su funzionamento impianto condizionamento a bordo treno nei mesi estivi	921
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli a stazioni	244

RIEPILOGO CONTROLLI SU SERVIZI FERROVIARI		Anno 2018
attuazione contratto RT-Trenitalia	Rilevamento casi mancato rispetto obblighi su presenza ausili per disabili a bordo treno	490
attuazione contratto RT-TFT e RFT	Treni controllati	44
attuazione contratto RT-TFT e RFT	Controlli a stazioni	24
Treni oggetto contratto Reg.Umbria/Trenitalia transitanti su territorio toscano	Treni monitorati	109
Segnalazioni di disservizi ferroviari non oggetto di controlli/monitoraggi di cui alle voci precedenti	Treni oggetto di segnalazioni	155

*Nota 1- n.88 operativi dall'1.11.2018

I controlli hanno riguardato anche il rispetto dei contratti stipulati dalla Regione con Trasporto Ferroviario Toscano SpA e L.F.I. SpA per l'esercizio dei servizi ferroviari e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria sulle linee Arezzo/Stia e Arezzo/Sinalunga (44 treni controllati e 24 controlli in stazione).

A seguito della firma nel marzo 2015 di un Protocollo di Intesa tra Regione Toscana e Regione Umbria il nucleo ispettivo regionale toscano monitora il rispetto degli standard qualitativi di viaggio anche sui treni in servizio sulla linea Firenze- Foligno, linea molto utilizzata dai pendolari della Valdichiana, di Arezzo e del Valdarno ma precedentemente esclusa dai controlli in quanto di competenza dell'Umbria. Nel corso del 2018 Sono stati monitorati 109 treni regionali di competenza umbra della linea Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico locale su gomma, nel 2018 con l'entrata in vigore del contratto ponte per la gestione del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma il gruppo ispettivo regionale ha ripreso con continuità l'attività di controllo sui servizi di TPL automobilistico.

Sono stati eseguiti 245 controlli di varia natura sulla qualità dei servizi di TPL su gomma oggetto del "contratto ponte": tra di essi di particolare rilevanza:

- 67 controlli sul funzionamento degli impianti di climatizzazione a bordo dei bus;
- 79 controlli sul funzionamento delle pedane per persone a mobilità ridotta a bordo dei bus.

Nel 2018 la Regione ha inoltre fornito supporto formativo alle Province per la formazione/aggiornamento dei gruppi ispettivi degli EE.LL. toscani (principalmente provinciali) ai fini del loro svolgimento delle attività ispettive sui servizi oggetto del contratto ponte.

Sono stati svolti, anche se in modo molto sporadico, monitoraggi relativi ai servizi di TPL automobilistico "autorizzato" ai sensi della LR 42\98 art 14.

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

3.2.5 INDICATORI

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

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

REGIONI	Anni																
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Lombardia	20,9	20,7	....	19,7	21,6	20,3	19,6	22,9	21,0	22,9	22,2	23,6	23,0	22,0	22,6	24,7	27,7
Veneto	13,8	14,7	....	17,0	15,2	15,2	16,4	13,7	16,9	14,2	15,5	15,2	17,7	15,3	16,9	16,6	17,0
Emilia-Romagna	12,2	11,6	....	12,4	13,3	12,6	13,0	13,8	11,8	11,9	12,9	13,5	12,7	14,5	14,2	16,2	15,3
Toscana	16,9	14,3	....	15,5	16,2	16,5	16,4	14,3	18,2	16,1	17,1	15,3	17,2	16,9	17,4	18,4	17,1
Marche	14,0	14,0	....	13,6	17,1	15,1	12,8	14,4	13,8	14,5	16,3	13,7	14,2	14,5	14,1	13,0	15,5
Italia	18,8	18,9	....	19,0	18,7	19,5	19,2	19,1	19,4	19,3	19,6	20,7	20,3	19,9	20,2	20,4	21,1

* 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 ferroviario rilevate sul totale degli utenti del servizio sul territorio della Regione Toscana* (%)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

Anni									
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
49,8	48,0	53,0	50,0	49,1	50,2	57,3	58,0	55,5	58,9

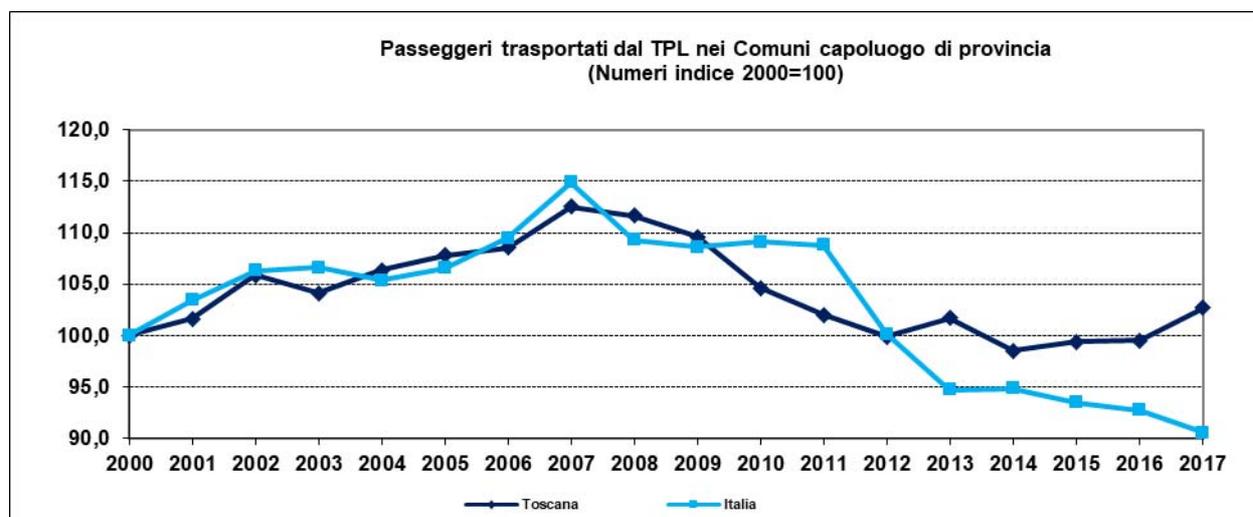
* Fonte: ISTAT- Indicatori per le politiche di sviluppo (<http://www.istat.it/it/archivio/16777>), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 172. Il dato fa riferimento alle seguenti caratteristiche del servizio: frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, 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)

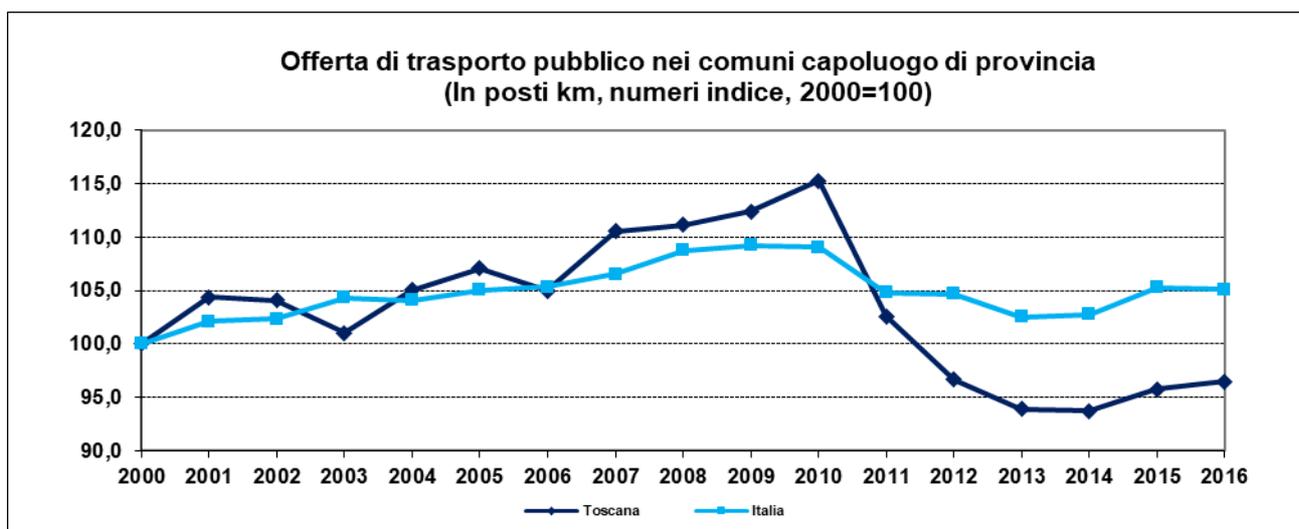
ASPETTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO	% Soddisfatti (voti 3-5)		
	2009	2012	2015
Puntualità	60,7	55,4	58,5
Coincidenze dei treni	62,9	60,1	67,9
Affollamento a bordo	57,9	66,1	80,5
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3	76,2
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4	47,2
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	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**, (Passeggeri/abitante, numeri indice, 2000=100)
(Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT - "Indicatori Ambientali Urbani")



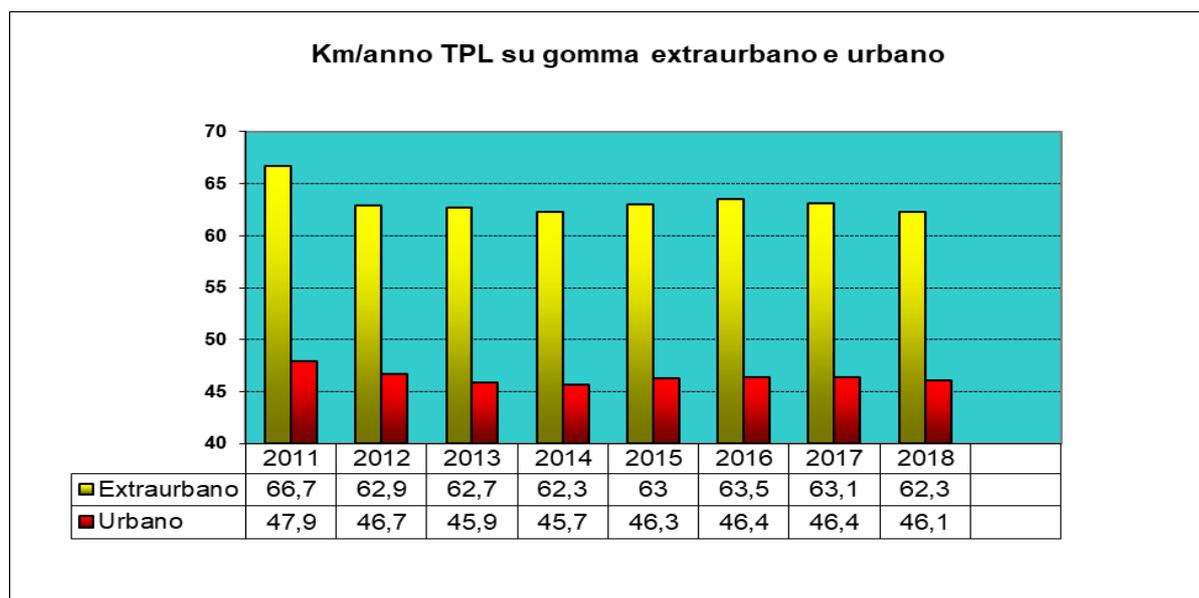
* Si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT sulla mobilità urbana (<http://www.istat.it/it/archivio/162857>) presentano infatti discrepanze rispetto a quelli precedentemente pubblicati relativamente al 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.

- **Offerta di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia** (in posti km, numeri indice, 2000=100)
(Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT)



In Toscana, a fronte dei consistenti tagli all'offerta originati dalla pesante riduzione del Fondo Nazionale dei Trasporti, operata a partire dal 2010 dai Governi succedutisi, il conseguente calo di passeggeri si è verificato in misura assai meno evidente che nel complesso delle rimanenti Regioni (vedi grafico precedente); pertanto, il calo dell'offerta, come operata in Regione Toscana, ha costituito una sua sostanziale razionalizzazione.

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

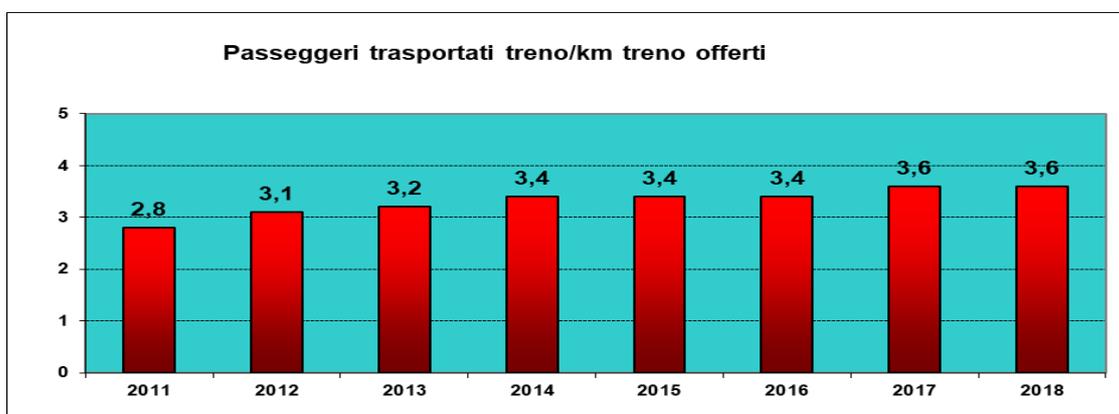


* Sono considerati nell'urbano i servizi compresi nell'area urbana dei capoluoghi di provincia, eventualmente ampliata ai comuni limitrofi, ma anche di grossi comuni non capoluogo di provincia.

- Età media del parco mezzi per il trasporto pubblico locale su ferro e su gomma in Toscana
 (Fonte: Trenitalia e Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale)

Anno	Età media materiale rotabile FERRO	Età media materiale rotabile GOMMA
2015	18	11,3
2016	18	11,6
2017	16,9	12,1
2018	17,0	12,3

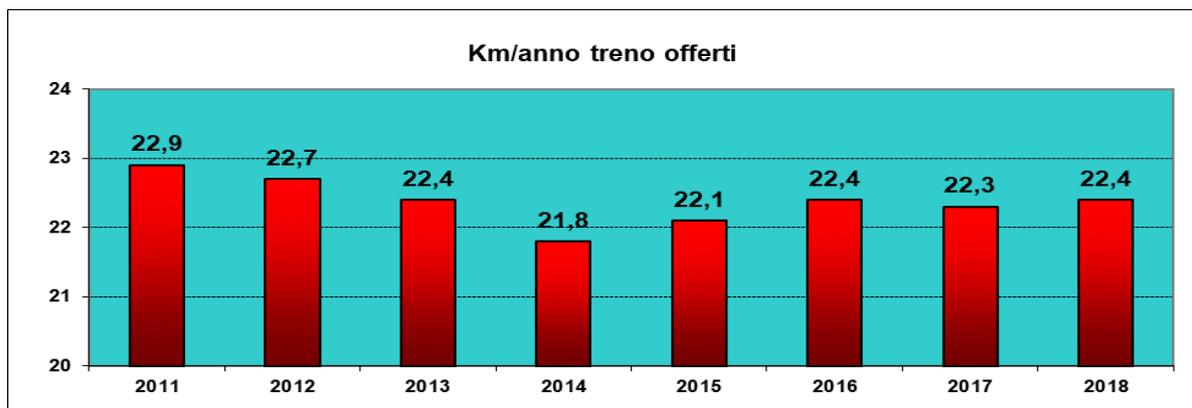
- Passeggeri trasportati treno/km treno offerti* (Fonte Trenitalia)



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

- Km/anno treno offerti (milioni)*

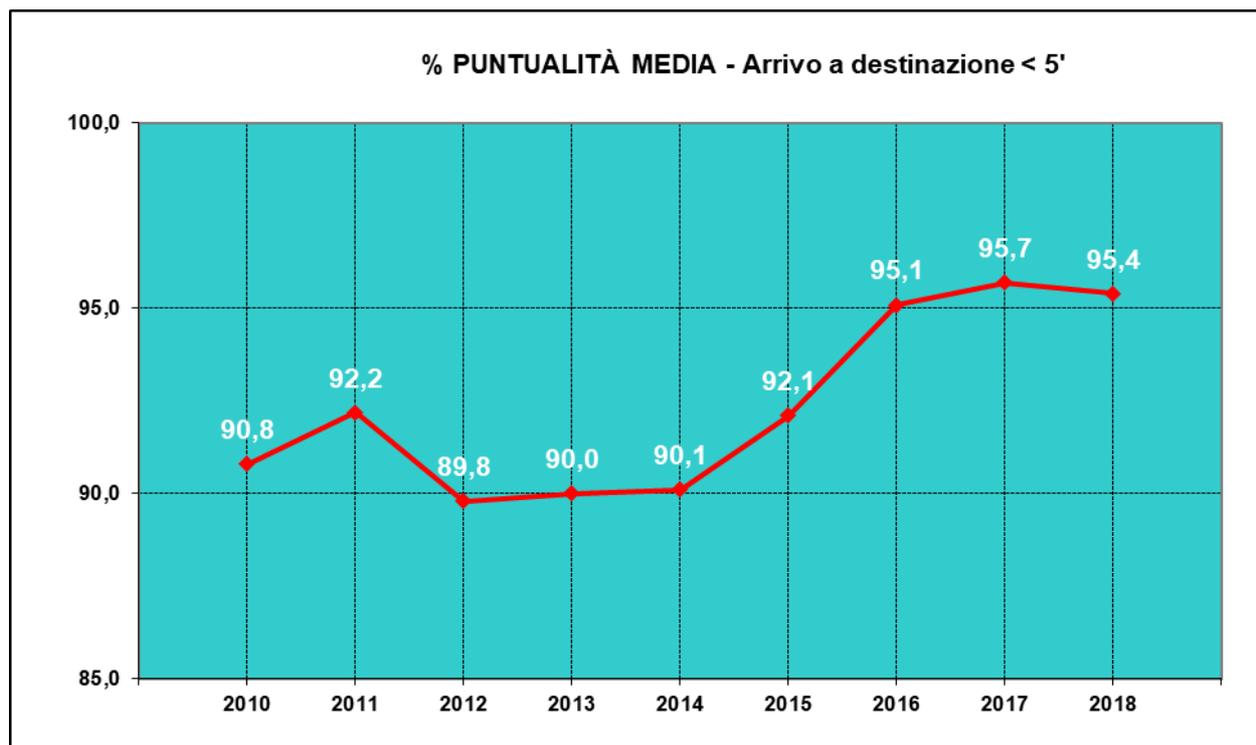
(Fonte: Elaborazione Settore Trasporto Pubblico Locale su dati Trenitalia -)



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

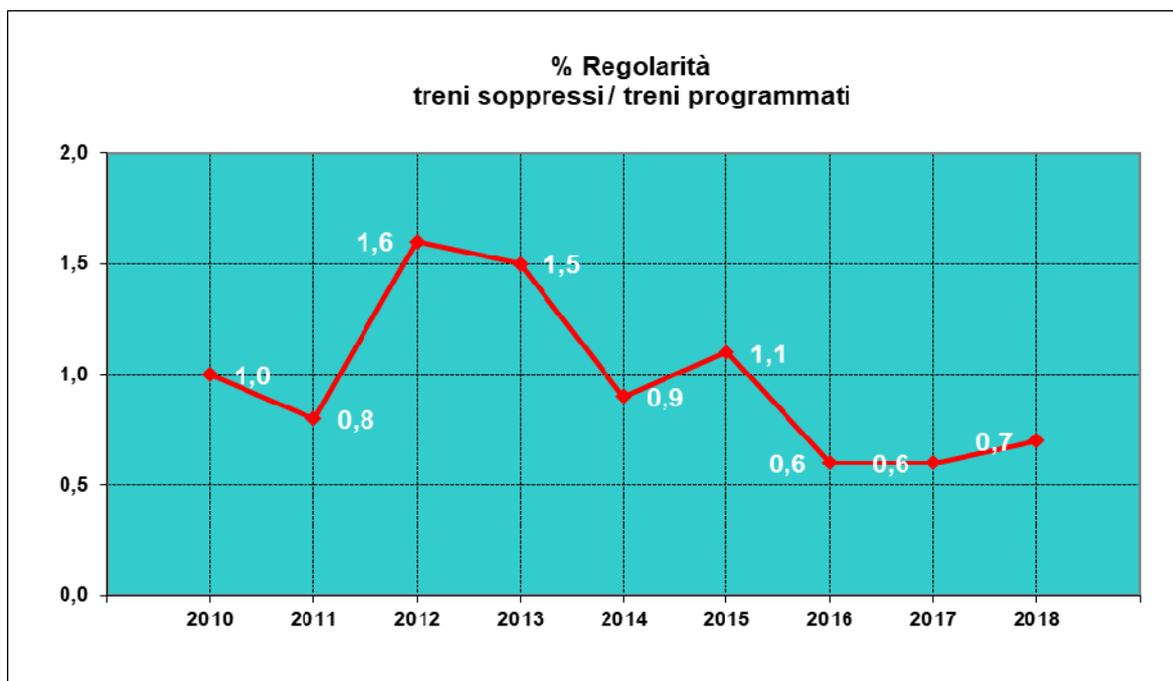
- La puntualità media regionale dei treni regionali

(Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico Locale su dati Trenitalia)



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

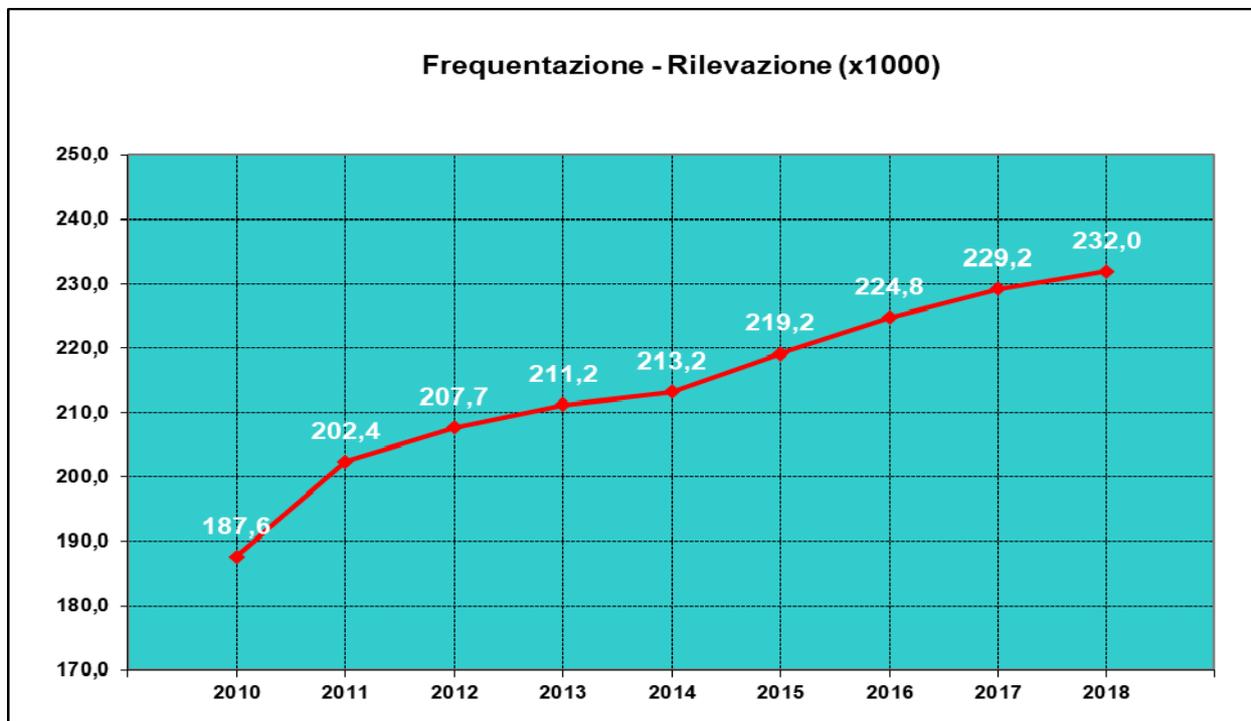
(Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico Locale su dati RFI)



-

- Frequentazione dei treni della Toscana

(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)



Dato relativo alla frequentazione media giornaliera del giorno feriale medio del rilievo (mese di novembre). Il calcolo dei passeggeri ha tenuto conto della frequentazione sui treni di competenza regionale, anche nelle stazioni situate fuori dal territorio della Toscana. Per i treni di competenza condivisa è stato tenuto conto della frequentazione nelle stazioni nella tratta di competenza regionale.

- 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 2018 (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

Linea	Tratta	Previsione contrattuale	Indice affidabilità
A1	Livorno - Capraia	95%	99,77%
A2	Piombino - Portoferraio	95%	99,95%
A2F	Piombino - Cavo	95%	99,19%
A3	Piombino – Rio Marina	95%	99,90%
A4	Porto S. Stefano - Giglio	95%	99,52%
A5	Porto S. Stefano - Giannutri	95%	100%

- Grado di soddisfazione rispetto a 17 aspetti del servizio marittimo

(Fonte Regione Toscana, Indagine campionaria “L’utenza dei traghetti dell’arcipelago toscano, anno 2017)



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

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

Anno	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Giorni	363	365	363	364	363	360

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

- Numero di passeggeri trasportati aeroporto Marina di Campo (Isola d’Elba)

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

Anno	2014	2015	2016	2017	2018
Passeggeri	18.949	20.439	13.125	14.351	4.919

*Il calo del numero dei passeggeri trasportati nel 2018 rispetto agli anni precedenti è dovuto al fallimento di un vettore aereo che assicurava la continuità territoriale

3.2.6 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 233 del 13/03/2018 – Approvazione schema di convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana , per la realizzazione del Piano Nazionale per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario (Asse tematico F) nell'ambito del P.O. del FSC 2014-2020, di cui alla delibera CIPE 1 dicembre 2016, n.54".

DGR 464 del 2/05/2018 - Servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico in ambito a domanda debole. Risorse da erogare a Province, Città Metropolitana di Firenze e Comuni per il finanziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistici in ambito a domanda debole nelle annualità 2018-2019.

DGR 500 del 17/05/2018 - Rinnovo gratuito della carta Pegaso. Proseguimento agevolazione per il primo semestre 2018.

DGR 501 del 17/05/2018 - Approvazione schema Accordo tra Regione Toscana, La Ferroviaria Italiana spa ed il Comune di Bibbiena per la valorizzazione della stazione ferroviaria di Bibbiena.

DGR 526 del 21/05/2018 - Trasporto pubblico locale. Assegnazione alle Province e alla Città metropolitana di Firenze delle risorse per gestione funzioni per l'anno 2018 e 2019.

DGR 556 del 29/05/2018 - Approvazione schema di convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana regolante il finanziamento per la realizzazione del Piano Nazionale per il rinnovo di autobus (Asse Tematico F), nell'ambito del PO del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-20, ai sensi della Delibera CIPE del 10 agosto 2016 n.25, nonché della Delibera CIPE 01 dicembre 2016, n.54.

DGR 658 del 18/06/2018 - Trasporto pubblico locale - Servizi Valtiberina - Approvazione Accordo.

DGR 694 del 25/06/2018 - Approvazione schema di Protocollo d'Intesa per l'attivazione di un sistema di accesso a tariffa agevolata al trasporto Pubblico Locale in Area fiorentina per gli studenti universitari toscani.

DGR 920 del 06/08/2018 - Rinnovo gratuito della carta "Pegaso" Proseguimento agevolazione per il secondo semestre 2018.

DGR 921 del 06/08/2018 - Contratto ponte per l'affidamento dei servizi di TPL nell'ambito regionale toscano tra Regione Toscana e ONE Scarl (CIG 7289345DC6) per il biennio 2018/2019. Indirizzi per l'aggiornamento della Disciplina Tariffaria.

DGR 1036 del 24/09/2018 - Approvazione dello schema di accordo tra Regione Toscana e ANCI per la definizione di progettazioni ed interventi volti allo sviluppo e miglioramento dei trasporti nelle aree a domanda debole.

DGR 1039 del 24/09/2018 - Interventi per il rinnovo dei parchi automobilistici destinati al trasporto pubblico locale regionale ai sensi del decreto ministeriale n. 25/2017.

DGR 1211 del 08/11/2018 - L.232/2016 - Modifica normativa IVA DPR 633/1972 e relativo riequilibrio economico del contratto per i servizi pubblici di cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano.

DGR 1323 del 03/12/2018 - Accesso alla tariffa agevolata per l'acquisto di abbonamenti mensili o annuali TPL (servizi ferroviari, servizi di Trasporto Pubblico Locale): proroga della validità del tagliando ISEE/TPL 2018 dal 16/01/2019 al 31/03/2019.

DGR 1347 del 03/12/2018 - Rinnovo del parco automobilistico destinato al trasporto pubblico locale regionale e interregionale.

DGR 1386 del 10/12/2018 - L.R. n.69/2018 - Interventi di rinnovo dei parchi automobilistici destinati al Trasporto Pubblico Locale regionale.

DGR 1396 del 10/12/2018 - Nuovi indirizzi per il rinnovo, alla soc. La Ferroviaria Italiana S.p.A (L.F.I. SpA), del contratto di servizio per la gestione dei beni, degli impianti e della infrastruttura ferroviaria funzionali all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, a parziale modifica della Dgr 520/2015.

DGR 379 del 25/03/2019 - Istituzione di nuovo titolo di viaggio integrato, denominato "Unico Metropolitano", per il servizio di trasporto pubblico urbano su gomma, treno, tramvia. Approvazione dello schema di Accordo con gli EE.LL. interessati a sperimentarne l'utilizzo.

DGR 549 del 23/04/2019 - Nuovo affidamento diretto del servizio ferroviario regionale a Trenitalia, ai sensi dell'art.5 paragrafo 6 del Regolamento (CE)1370/07 e s.m.i., mediante la sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di durata massima quindicennale (2019-2033), di cui gli ultimi cinque anni in ragione di ulteriori investimenti di entità significativa nel rispetto della durata massima stabilita dal suddetto Reg. (CE), ed avente ad oggetto il lotto storico di cui alla DGR 703/2014.

DGR 586 del 06/05/2019 - Rinnovo gratuito della carta "Pegaso" Proseguimento agevolazione per l'annualità 2019.

DGR 722 del 03/06/2019 - Indirizzi al rappresentante regionale nella Conferenza dei Servizi finalizzata ad individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre ai collegamenti aerei da e per l'Isola d'Elba.

DGR 756 del 10/06/2019 - Iniziativa "In bici col treno" : bonus acquisto bici per i pendolari.

DGR 773 del 10/06/2019 - Modifica del sistema tariffario dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale affidati a Trenitalia S.p.A., mediante l'introduzione di nuovi titoli di viaggio.

DGR 941 del 22/07/2019 - Contratto ponte per l'affidamento dei servizi di TPL nell'ambito regionale toscano tra Regione Toscana e ONE Scarl (CIG 7289345DC6) per il biennio 2018/2019. Intervento per il rinnovo parco bus per lo svolgimento dei servizi di TPL

DGR 1038 del 5/08/2019 Approvazione schema di Protocollo d'intesa per la proroga del sistema di accesso a tariffa agevolata al trasporto pubblico locale in area fiorentina per gli studenti universitari dell'Ateneo fiorentino di cui alla DGR 694/18.

3.2.7 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 2 - <u>Obiettivi specifici</u> PRIIM	Dati complessivi 2014-2021 (*)			Gestione fino al 30/06/2019		
	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	4.630.591	3.935.767	85%	3.358.149	2.905.233	87%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale (**)	5.817	5.762	99%	5.762	5.031	87%
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	133.729	99.180	74%	99.180	92.663	93%
2.5 Structurare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	8.244	6.610	80%	6.610	5.952	90%
Totale obiettivo generale 2	4.778.381	4.047.318	85%	3.469.701	3.008.879	87%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2019)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2018.

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

3.3. OBIETTIVO GENERALE 3

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

Obiettivo generale 3: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

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

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

3.3.1 SISTEMA TRAMVIARIO

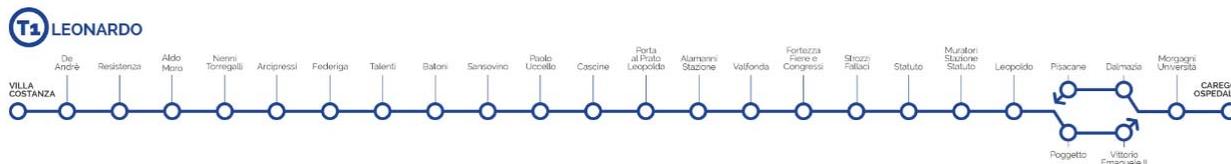
- azioni PRIIM: 3.1.1; 3.1.2 -

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

COMPLETAMENTO DEL SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO

Il sistema tramviario fiorentino ad oggi vede completata e in funzione l'intera **Linea T1 "Leonardo"** il cui tracciato si sviluppa da Villa Costanza nel comune di Scandicci al Polo Ospedaliero di Careggi passando per Santa Maria Novella per complessivi 11,5 km e 26

fermate (circa 40 minuti di percorrenza complessiva) e la linea T2 “Firenze Aeroporto – Piazza dell’Unità d’Italia” inaugurata l’11 febbraio 2019.



Il primo tratto da Scandicci a Santa Maria Novella è operativo dal 14 febbraio 2010 e ha visto oltre 14 milioni di utenti/anno nel 2017; nel 2018 il dato è salito ulteriormente oltre i 19 milioni di passeggeri grazie all’attivazione del secondo stralcio dell’intervento (da Santa Maria Novella a Careggi) inaugurato il 16 luglio 2018.

La linea T1 ha portato ad un notevole miglioramento dei parametri ambientali grazie alla diminuzione del ricorso a mezzi privati motorizzati.

La linea T2 “Firenze Aeroporto – Piazza dell’Unità d’Italia” si estende per circa 5,5 km (di cui 0,3 km condivisi con Linea 1) e permette la connessione dell’Aeroporto, del Polo Universitario di Novoli e del Palazzo di Giustizia con la stazione ferroviaria e il centro cittadino.



Il costo totale delle linee 1, 2 e 3 è stato pari a oltre 616 mln (come da notifica alla Commissione Europea) mentre il contributo concesso dalla Regione nell'ambito del Programma Operativo POR CReO FESR 2007-2013 è stato di oltre 50 ml.

La Toscana è stata parte attiva nella crescita dell'opera, monitorando l'avanzamento dei lavori e gestendo le criticità via via emerse attraverso una cabina di regia tecnico/istituzionale.

Il sistema tramviario nell'area fiorentina collega direttamente fra loro le principali centralità urbane e i maggiori poli attrattori della città di Firenze e del vicino Comune di Scandicci, sviluppandosi per un totale di 16,9 km e 40 fermate. Per le tre linee a regime, si stimano oltre 39 milioni di passeggeri annui, di cui oltre 14 mln che rinunceranno all'uso dell'autovettura, con un conseguente abbattimento della produzione di CO2 di oltre 12 mila tonnellate e con importanti ricadute anche in termini di economia e occupazione.

TRAMVIA FIORENTINA	
- DATI DI SINTESI -	
Tecnici	
- Lunghezza della rete (Linee T1 e T2):	16,9 km
- Frequentazione LT1 (passeggeri/anno):	oltre 19 mln nel 2018
- Frequentazione LT1, T2 prevista (passeggeri/anno):	oltre 39 mln
- Passeggeri sottratti all'uso autovettura (passeggeri/anno):	oltre 14 mln
- Riduzione CO2 prevista (kg):	oltre 12 mln
Economici	
- Costo dell'intervento – notifica Grande Progetto (euro):	616.130.648
- Contributo pubblico POR (euro):	50.068.095
Occupazionali	
- Posti di lavoro fase cantieri:	511 Unità Lavorative Annue
- Posti di lavoro creati a regime (previsione):	186 Unità Lavorative Annue

ESTENSIONE DELLA RETE TRAMVIARIA NELL'AREA METROPOLITANA

L'estensione della rete tramviaria costituisce una delle principali azioni del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità ed ha tra i suoi obiettivi quello di consentire il trasporto rapido di massa tra la città di Firenze e i maggiori poli attrattori presenti nell'area metropolitana, sottraendo un'ulteriore quota di utenza dal trasporto privato e dal trasporto pubblico su gomma.

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

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

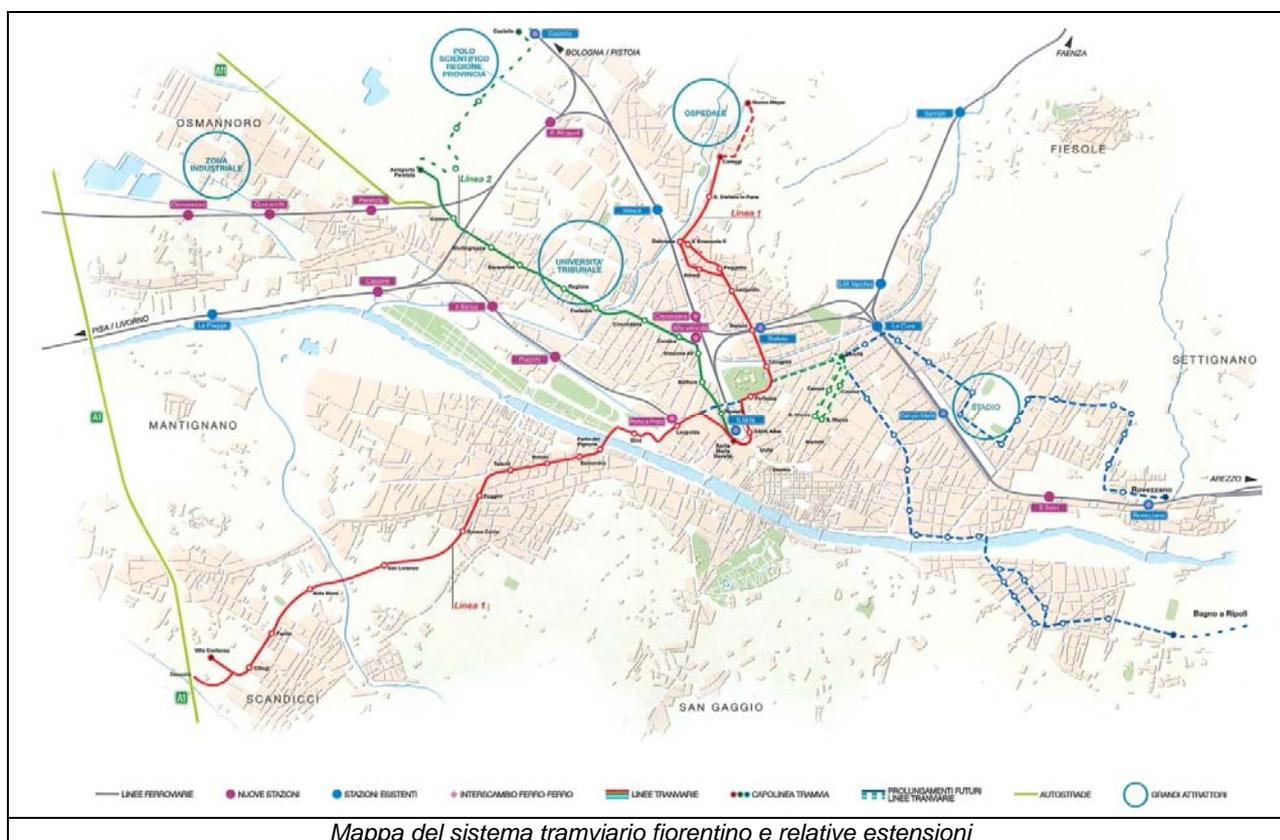
Con lo stesso accordo è stata finanziata la progettazione preliminare della tratta Aeroporto-Polo Scientifico e della tratta Le Piagge Campi Bisenzio (estensione Linea 4), suddivisa in tratto I Le Piagge-San Donnino e tratto II San Donnino-Campi Bisenzio, per un importo complessivo di circa 3,15 mln. di cui 2,4 mln. regionali (risorse regionali previste dalla legge regionale 82/2015 e impegnate a dicembre 2016

). Per le tratte sopra citate è stata aggiudicata da parte del Comune di Firenze, in qualità di stazione appaltante, la progettazione di fattibilità tecnico economica attualmente in corso di svolgimento. Allo stato attuale è disponibile lo studio di fattibilità.

A dicembre 2018 la Regione Toscana, la Città metropolitana di Firenze e i Comuni di Firenze, Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Scandicci e Sesto Fiorentino hanno firmato l'atto integrativo all'Accordo del giugno 2016 destinando 80 mln previsti dal POR FESR 2014-2020 per la "linea 3.2" tra Piazza della Libertà e Bagno a Ripoli. Questa scelta è stata dettata dal fatto che la sola linea 3.2, anch'essa altamente strategica per il collegamento del sistema tramviario fiorentino con la zona sud-est dell'area metropolitana, è risultata l'unica in grado di rispettare i tempi di realizzazione e messa in esercizio previsti dal programma comunitario.

Con lo stesso accordo sopra citato (dicembre 2018) la Regione Toscana ha finanziato con 2,5 ml di euro la progettazione definitiva della linea 3.2; allo stato attuale il progetto definitivo è alla valutazione della Conferenza dei Servizi per l'acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni necessarie. A luglio è stato inoltre approvato un ulteriore accordo integrativo che destina 650.000 euro per le attività di completamento della progettazione e di verifica della stessa.

La linea 3.2 risulta avere lunghezza di circa 7,2, numero di fermate pari a 16 e una frequentazione annua di passeggeri/anno di oltre 11 ml.



La riduzione delle emissioni climalteranti prevista a seguito della realizzazione di detta linea è supposta equivalente a quella calcolata, nel documento preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS del POR, per le linee tramviarie Linea 4 e Est. L2; tale assunzione trova le sue ragioni nel contesto maggiormente urbano all'interno del quale si inserisce la linea 3.2 e sul numero di passeggeri/anno.

La riduzione delle emissioni di CO₂ stimata è di oltre 11.700 (ton/anno) mentre la riduzione di NO_x e PM₁₀ è rispettivamente di 12,75 e 1,5 ton/anno.

Ad aprile 2019 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della Linea 4 "Leopolda – Le Piagge"; la linea ha l'intera copertura economica garantita con fondi statali. La sua realizzazione, da parte del Comune di Firenze, è prevista entro il 2024

Ai fini dell'avanzamento progettuale l'art. 12 della LR 77/2017, modificato dall'art. 20 della LR 68/2018 e dall'art.21 della LR 74/2018, ha autorizzato la Giunta ad erogare contributi

straordinari nelle annualità 2018 e 2019 fino all'importo massimo di 6 mln. per la progettazione definitiva degli interventi relativi all'estensione del sistema tramviario nell'area metropolitana fiorentina verso Sesto Fiorentino e verso Bagno a Ripoli e della tratta Leopolda - Le Piagge verso Campi Bisenzio, previa stipula di specifici accordi con i soggetti pubblici interessati.

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

3.3.2 MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA ED INTERMODALITÀ

-azioni PRIIM: 3.1.3 -

Nell'ambito della mobilità sostenibile, il PRIIM promuove azioni sulla mobilità urbana a servizio del trasporto pubblico locale, della qualificazione della sosta e dell'intermodalità.

Grazie anche alle risorse della precedente programmazione comunitaria del POR CreO FESR 2007-2013 è stata finanziata la realizzazione del **People Mover** di collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto, inaugurato a marzo 2017, quale modalità di trasporto sostenibile in ambito urbano che migliora l'accessibilità, promuove la mobilità intermodale e contribuisce alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti. L'opera ha previsto un investimento complessivo di 72 mln, in parte finanziato tramite risorse del programma europeo, in parte tramite project financing.

Particolare attenzione ad interventi di mobilità sostenibile in ambito urbano è data dalla **nuova programmazione comunitaria 2014-2020 del POR CreO FESR**, che destina importanti risorse a favore di interventi che ricadono in Comuni inseriti nelle aree funzionali urbane (FUA – comuni dotati di stazione ferro-tramviaria, 80 su tutto il territorio), sia con riferimento all'Asse IV del POR, dedicato alla mobilità sostenibile intesa come strategia per l'abbattimento della CO₂, che con riferimento all'Asse VI Urbano.

Per quanto riguarda l'**Asse IV** una linea di intervento è dedicata allo sviluppo di "**Azioni integrate per la mobilità**" (**azione 4.6.1 sub b**); a dicembre 2016 è stato pubblicato l'avviso per la manifestazione d'interesse rivolta agli Enti Locali per interventi relativi a:

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

10 sono risultati gli interventi ammissibili in graduatoria approvata nel 2017, di cui 2 ammessi (Comune di Pisa e Provincia di Livorno), per 3,75 mln di risorse complessivamente destinate e impegnate nel maggio 2018.

Per alcuni interventi le amministrazioni hanno già proceduto con l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei lavori.

Nell'ambito della Strategia regionale delle aree interne volta a realizzare progetti territoriali nelle aree distanti dai grandi centri di urbanizzazione, a ottobre 2018 la Giunta ha avviato il procedimento negoziale per individuare i progetti da finanziare per l'area Garfagnana-

Lunigiana-Mediavalle del Serchio-Appennino Pistoiese, approvata dalla Giunta a luglio 2018; trattasi del potenziamento delle funzioni di 2 stazioni ferroviarie a Fivizzano. Le risorse disponibili per tali interventi sono pari 415 mila euro.

Per quanto riguarda invece l'**Asse VI "Urbano"** del POR FESR 2014-2020, al suo interno si sviluppa l'azione dei **Progetti di Innovazione Urbana (PIU)**, che prevedono interventi a favore della mobilità dolce e ciclopedonale, interventi a sostegno di un utilizzo maggiore del trasporto pubblico e di sistemi di mobilità alternativa al trasporto privato e interventi in favore dell'intermodalità.

Ad oggi sono 6 sono gli interventi ammessi con progetti di Mobilità Sostenibile sull'Azione 4.6.1 urbana per i comuni di Pisa, Lucca, Cecina, Rosignano M.mo, Poggibonsi, Colle Val d'Elsa e Montemurlo Montale con un contributo POR concesso di 4,29 mln.

Nei primi mesi del 2019 sono state disposte le procedure per il riutilizzo delle economie prodotte sui vari PIU tramite la presentazione di atti aggiuntivi e overbooking, nei quali sono previste anche operazioni di mobilità sostenibile.

Grazie alle risorse rese disponibili nell'ambito della dotazione principale dell'Asse Urbano è stato, inoltre, ammesso alla fase di co-progettazione, con Delibera n. 453/2019, il decimo PIU in graduatoria, denominato "CAPACITY", presentato dal Comune di Capannori. La fase di co-progettazione, tra Regione e Comune, prevede un ulteriore progetto di Mobilità Sostenibile, per un contributo previsto di circa 1 mln di euro, sarà svolta secondo le procedure previste dal Disciplinare PIU e si concluderà previa approvazione delle relative domande di finanziamento, con la sottoscrizione dell'Accordo di programma per la realizzazione del PIU.

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

Per gli interventi di mobilità attivati su sei PIU dall'Asse Urbano del POR FESR 2014-2020 si conferma, sulla base dei quadri economici determinate dalle prime aggiudicazioni dei lavori, un investimento complessivo pari a circa 7 milioni di euro.

Nell'ambito della nuova programmazione europea del POR FESR 2014-2020 sono stati inoltre finanziati interventi finalizzati al potenziamento del sistema di ciclovie urbane (Asse IV, azione 4.6.4 sub a) procedura 2 - "Piste ciclabili in ambito urbano"), mentre proseguono le opere per le ciclopiste urbane finanziate con il bando 2014 (entrambe le azioni sono descritte al par. 3.3.6 "Mobilità ciclabile").

Con riferimento ai **Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)**, quale nuovo strumento di pianificazione integrata della mobilità urbana sostenibile introdotto dall'Unione Europea, la Regione Toscana ha attivamente partecipato ai lavori del Gruppo di Lavoro tecnico permanente che hanno portato alla definizione delle "Linee guida per la redazione di Piani urbani di Mobilità", pubblicato con Decreto del Ministero delle infrastrutture e Trasporti del 4 agosto 2017 ("Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"). In tale ambito la Regione Toscana conferma il suo impegno e supporto alle iniziative tese alla formazione ed alla condivisione di esperienze in merito ai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile ed ai loro processi di elaborazione, partecipazione, verifica degli impatti ed adozione (anche attraverso la partecipazione a specifici progetti presentati su call della cooperazione territoriale e dei programmi diretti comunitari – Progetto SIMPLA, si veda anche il par. 3.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione"). Si ricorda che nell'ambito della programmazione comunitaria, la presenza di un PUMS o di un atto di programmazione equivalente rappresenta una condizione per l'erogazione di finanziamenti ai comuni beneficiari dei PIU e a tale riguardo la Direzione supporta gli Enti Locali beneficiari, ove necessario, nella loro definizione.

3.3.3 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 che presentano criticità con interventi perlopiù puntuali volti alla messa in sicurezza degli utenti della strada (conducenti e utenti deboli).

Nel febbraio 2019 la Regione ha avviato un nuovo bando per il miglioramento della sicurezza stradale in Toscana per il quale ha messo a disposizione 4 mln di risorse regionali; sono promossi interventi infrastrutturali su tratte stradali provinciali, comunali e di ambito urbano su tratte stradali regionali interne ai centri abitati, su tratte stradali nazionali, nelle tratte interne ai centri abitati, per le quali il Comune abbia definito con ANAS convenzioni, atti di intesa o atti equivalenti, per mezzo dei quali abbia competenza ad attuare interventi per la messa in sicurezza della strada, anche con particolare riferimento alla mobilità e sicurezza delle utenze deboli.

Le proposte presentate nell'ambito della presente iniziativa sono in totale 73 di cui 56 riguardano interventi su strade provinciali, comunali e di ambito urbano compresi interventi su tratte stradali nazionali, nelle tratte interne ai centri abitati e 17 interventi su strade regionali nelle tratte interne ai centri abitati.

Nel luglio 2019 sono state approvate le graduatorie dei potenziali soggetti beneficiari dei contributi: si tratta di 52 progetti per un potenziale impegno di risorse di quasi 4 mln, per un investimento totale di 8,6 mln. In graduatoria sono presenti:

- a) 40 proposte su strade provinciali comunali e di ambito urbano compresi interventi su tratte stradali nazionali, nelle tratte interne ai centri abitati;
- b) 12 proposte su strade regionali nelle tratte interne ai centri abitati.

Il bando 2019 dà continuità ai due precedenti bandi regionali, nell'ambito dei quali sono state ammesse a contributo 89 proposte progettuali presentate dagli EELL; sono state impegnate risorse per oltre 7,2 mln di euro con un investimento totale in sicurezza stradale di quasi 15 mln di euro. Si tratta di:

- a) 62 proposte su strade provinciali, comunali e di ambito urbano;
- b) 23 proposte su strade regionali nelle tratte interne ai centri abitati;
- c) 3 proposte dedicate al campo d'intervento dell'incidentalità stradale cagionata dalla fauna selvatica.

Nello specifico, con le risorse stanziare nel 2014 per il bando regionale di attuazione della DGR n. 563/2014 (investimento complessivo di 5 milioni di euro), sono state ammesse a finanziamento 41 proposte progettuali, di cui 35 dichiarate cantierabili. Da dicembre 2016 tutti gli interventi sono stati avviati; ad oggi 26 sono stati ultimati mentre gli altri 10 sono in fase di ultimazione. 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.

Il successivo bando regionale approvato a dicembre 2016 in attuazione della DGR n. 1357/2016 ha cofinanziato 54 interventi presentati dagli Enti locali, destinando 2 mln più ulteriori risorse derivanti dal Programma Nazionale della Sicurezza Stradale). I lavori di tutti i progetti sono stati avviati a gennaio 2018; ad oggi ne risultano ultimati 20, mentre gli altri sono con lavori in corso o in fase di ultimazione. Sono comunque in corso le fasi di verifica sul completamento delle opere.

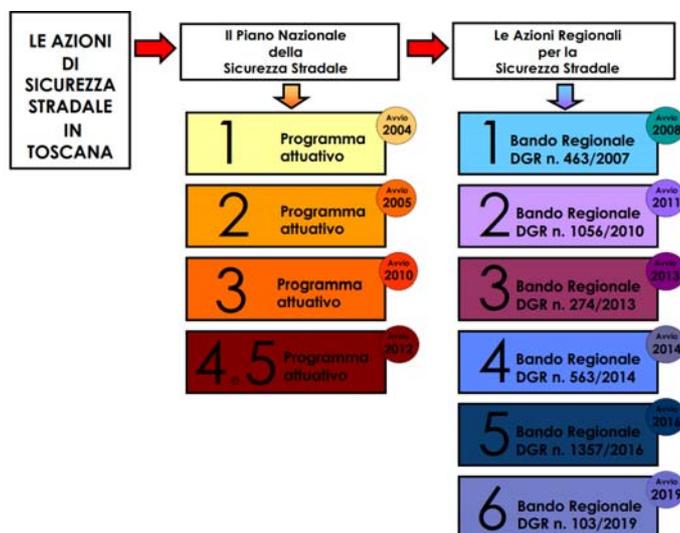
Complessivamente, dal 2004 ad oggi, la Regione Toscana ha attivato i cinque programmi attuativi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e sei bandi regionali finanziando **oltre quattrocentoventi interventi sulle strade** della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali.

Nella tabella sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi, con i relativi finanziamenti assegnati o delle potenziali risorse assegnabili nel caso dell'ultimo bando regionale dove le risorse risultano ancora da assegnare (contributo regionale della graduatoria di merito), al netto di quanto disimpegnato (risorse libere e vincolate – interventi definanziati), suddivisi per ambito provinciale con l'indicazione dell'entità delle risorse ad oggi attivate (costo dei progetti indicati in sede di domanda di partecipazione) e della quota a carico dei soggetti beneficiari.

INVESTIMENTI COMPLESSIVI IN SICUREZZA STRADALE						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	Numero interventi con contributo attivo	Costo dei progetti (in fase di domanda)	Quota a carico dei beneficiari	CONTRIBUTO REGIONALE (graduatoria di merito)
Provincia di Arezzo	AR	88	53	17.216.402,07	10.060.394,98	7.156.007,09
Provincia di Firenze	FI	177	98	28.942.067,67	16.098.037,55	12.844.030,12
Provincia di Grosseto	GR	61	38	10.344.050,26	6.244.067,50	4.099.982,76
Provincia di Livorno	LI	50	21	8.984.918,67	6.047.006,81	2.937.911,86
Provincia di Lucca	LU	79	51	15.257.138,62	8.251.375,53	7.005.763,09
Provincia di Massa Carrara	MS	33	8	3.834.202,90	2.241.012,90	1.593.190,00
Provincia di Pisa	PI	59	29	7.931.293,84	4.808.720,09	3.122.573,75
Provincia di Pistoia	PT	56	22	5.646.347,82	3.319.068,82	2.327.279,00
Provincia di Prato	PO	39	20	9.095.269,79	5.259.306,50	3.835.963,29
Provincia di Siena	SI	160	84	23.350.933,79	14.761.130,69	8.589.803,10
TOTALE ATTIVI		-	424	130.602.625,43	77.090.121,37	53.512.504,06
INTERVENTI DEFINANZIATI (*)		-	25	11.292.201,17	8.017.749,30	3.274.451,87
TOTALE GENERALE		802	449	141.894.826,60	85.107.870,67	56.786.955,93

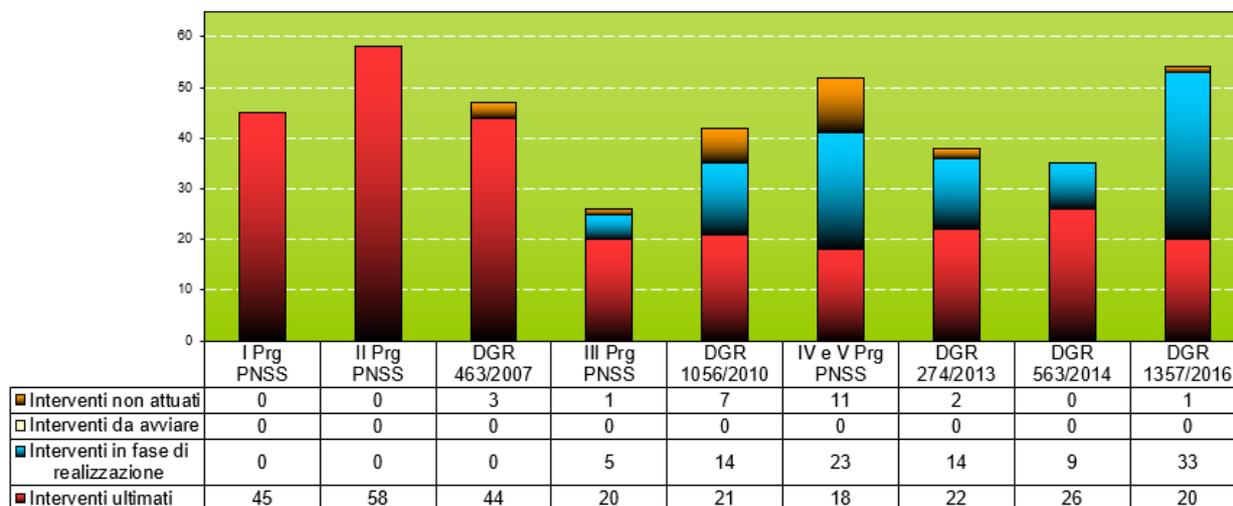
(*) Le risorse sono state in parte riutilizzate e riassegnate.

Nello schema sottostante sono riportate le iniziative attivate e le relative linee di finanziamento nazionali (fondi vincolati) e regionali. Il bando di cui alla DGR n. 1357/2016 è stato attivato sia con risorse regionali che con risorse nazionali derivanti da economie su progetti conclusi e da economie d'impegno di progetti definanziati.



Lo stato di attuazione a dicembre 2018 degli interventi attivati dalla Regione evidenzia come risultino ultimati 274 interventi ed i restanti 98 siano in fase di realizzazione (un riepilogo degli interventi di sicurezza stradale è illustrato nell'appendice cartografica di cui all'allegato 3).

Stato attuazione interventi



Accanto ai finanziamenti per la sicurezza stradale sopra descritti proseguono le attività legate agli altri strumenti regionali. A cominciare dalle attività dell'**Osservatorio regionale sulla Sicurezza Stradale**, che promuove una serie di incontri approfondendo i diversi ambiti d'intervento legati alla sicurezza stradale (quelli connessi alle infrastrutture stradali, i comportamenti umani alla guida, gli aspetti di sicurezza attiva e passiva dei veicoli, i profili ed il lavoro dei soggetti che intervengono nel rilievo dei sinistri e degli operatori del soccorso, quelli di carattere normativo a seguito dell'introduzione della legge sull'omicidio stradale, il tema della resilienza e della promozione della sicurezza stradale nelle scuole, gli stili di vita e le dipendenze, le migliori governance e le buone pratiche, etc.).

Prosegue l'attività del **Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale (CMRSS)** 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; la nuova tempistica di conclusione del progetto è fissata per giugno 2019. A giugno 2018 è stato firmato l'accordo di collaborazione con i Dipartimenti di Ingegneria delle Università di Firenze e Pisa per l'attività di studio e ricerca impegnando risorse per 180 mila euro. Lo studio riguarda la definizione di elementi scientifici di supporto ad un metodo per la gestione in sicurezza delle strade e si concluderà entro il 2019, la nuova indagine statistica volta ad analizzare i comportamenti degli utenti della strada e a registrare un bilancio sugli effetti a seguito dell'introduzione della legge sull'omicidio stradale si è conclusa a dicembre 2018.

La differenza tra la percezione dei rischi da parte degli utenti della strada e la reale incidenza sui sinistri è uno dei principali aspetti che emergono dalla terza indagine statistica sul tema della sicurezza stradale ("I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale 2018") pubblicata dal CMRSS nel dicembre 2018 che ha l'obiettivo di approfondire alcuni argomenti collegati alla sicurezza stradale, come il comportamento di chi guida e la percezione dei rischi stradali da parte degli utenti della strada.

Gli utenti indicano le condizioni del manto stradale come l'aspetto più critico e rischioso della viabilità, mentre i dati sui sinistri dimostrano che la prima causa di incidenti sono i comportamenti non corretti alla guida, in particolare l'alta velocità e l'utilizzo di smartphone e navigatori (soprattutto quando questi non sono dispositivi autonomi bensì applicazioni del cellulare, usati "spesso" dal 35% degli utenti della strada). La guida distratta e l'eccesso di velocità causano il 28% degli incidenti non mortali e ben il 42% degli incidenti mortali. Altri

comportamenti sbagliati che causano incidenti sono il mancato rispetto della segnaletica e della precedenza e le manovre o svolte irregolari (all'origine del 47% degli incidenti). Anche la percezione della pericolosità dell'alcool è spesso sottostimata.

L'analisi dei dati mostra che l'88,5% della popolazione toscana tra i 14 e i 70 anni guida uno o più mezzi (a motore e non), mentre l'11,5% non guida nessun mezzo. Il mezzo più utilizzato è l'automobile (78,3% dei cittadini toscani, 2.076.192 persone), seguono la bicicletta (32,8%), il ciclomotore (4,2%) e il motociclo (4%).

Per quanto riguarda l'uso del cellulare alla guida, il 57,1% dichiara di usarlo. Tra questi il 38,3% dichiara di servirsi sempre di strumenti che ne consentono l'uso in maggior sicurezza (viva voce, auricolare, bluetooth); il 22,4% usa questi sistemi solo qualche volta e il 39,3% lo fa raramente.

Per quanto attiene alle scelte di sicurezza, da notare che buona parte dei ciclisti non utilizza né il casco (67,8%) né abiti catarifrangenti (69,4%). Positivi, invece, sono i riscontri sull'utilizzo delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per i bambini.

Continua inoltre l'attività, la manutenzione, il completamento e l'implementazione del sistema **SIRSS**, che costituisce con la propria banca dati il soggetto preposto a fornire, dati, informazioni, analisi e studi per lo svolgimento delle funzioni dell'Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale, come previsto dalla L.R. n. 19/2011. Ad aprile 2018 è stata firmata la convenzione tra la Regione Toscana, le Province toscane, la Città metropolitana di Firenze e l'ANCI Toscana per la prosecuzione del progetto SIRSS per l'anno 2018 destinando a tale attività 150.000 euro.

A febbraio 2019 la Giunta ha approvato la prosecuzione del progetto per gli anni 2019-2021 ed è stata approvata la nuova convenzione impegnando 680 mila euro.

Nello stesso mese sono stati presentati i dati sugli incidenti stradali avvenuti in Toscana nel 2017: rispetto al 2016 sono diminuiti gli incidenti (-2,5%) e i feriti (-2,9%); le vittime sono però aumentate dell'8%. Il 47% degli incidenti è stato causato dal mancato rispetto della segnaletica e della precedenza e da manovre irregolari.

Gli incidenti stradali in Toscana si verificano prevalentemente all'interno dei centri abitati (77% dei casi). I morti invece sono equamente suddivisi tra le strade urbane e le strade extraurbane e le autostrade, con un incremento notevole nell'ultimo anno dei decessi nelle seconde (+14 nelle strade extraurbane e +10 nelle autostrade).

Le strade regionali, prevalentemente extraurbane, hanno invece fatto registrare nel 2017 una diminuzione di tutti gli indicatori, compresi i decessi che sono passati dai 29 del 2016 ai 27 del 2017 (Si veda anche il paragrafo 3.3.6 "Indicatori").

I risultati delle indagini campionarie volte ad aumentare la conoscenza delle dinamiche relative all'incidentalità stradale, del Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale sono disponibili con i rapporti completi ed i dati (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.

3.3.4 SICUREZZA FERROVIARIA

- azioni PRIIM: 3.2.2 -

Il PRIIM promuove azioni nel campo della sicurezza ferroviaria.

In particolare sono previsti interventi sulla **linea Sinalunga-Arezzo-Stia** di proprietà della Regione Toscana, in gestione a LFI (La Ferrovia Italiana), che si sviluppa in due linee elettrificate a binario unico Arezzo – Stia (44,3 km) e Arezzo – Sinalunga (39,4 km), per complessivi 83,70 km; punti di interconnessione con la rete nazionale RFI si hanno nella stazione di Arezzo, sulla linea dorsale Firenze- Roma e nella stazione di Sinalunga, sulla linea Siena – Chiusi (non elettrificata). La linea Arezzo – Stia comprende 8 stazioni e 8 fermate, oltre

a 24 passaggi a livello; la linea Arezzo – Sinalunga comprende 4 stazioni e 3 fermate oltre a 12 passaggi a livello.

Per la realizzazione lungo la linea Sinalunga-Arezzo-Stia di tre importanti opere per la sicurezza ferroviaria a ottobre 2017 è stata firmata dalla Regione Toscana insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a LFI quale soggetto attuatore una convenzione che regola l'utilizzo di risorse del Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria, previsto nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020 approvato dal CIPE a dicembre 2016 (risorse statali per 2,4 mln). A gennaio 2019 è stato sottoscritto l'accordo tra Regione Toscana e LFI per l'erogazione del finanziamento statale.

Queste opere completano l'intervento da 20 mln finanziato dalla Regione Toscana per ammodernare e rendere più sicura la ferrovia attraverso l'installazione su tutta la linea (e sul materiale rotabile utilizzato) del sistema di sicurezza ERTMS – ETCS2, di massima affidabilità, utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee (ad oggi l'intera rete è dotata di sistema elettrico conta assi, in modo da garantire l'accesso di un solo treno alla volta in ciascuna delle tratte a garanzia della sicurezza). La gara relativa all'attrezzaggio della rete è stata aggiudicata ad aprile 2019 e i lavori sono stati già consegnati a giugno.

I tre interventi finanziati grazie ai fondi FSC saranno complementari all'installazione del sistema ERTMS – ETCS ed aumenteranno ulteriormente la sicurezza. Nello specifico si tratta di:

- modifica e implementazione dei circuiti di binario dei passaggi a livello automatici di linea: l'intervento consiste nella sostituzione dei circuiti di binario presenti sui passaggi a livello automatici dell'intera linea uniformandosi al sistema ferroviario nazionale gestito da Rete Ferroviaria Italiana. L'intervento è già concluso;
- messa in sicurezza degli impianti della stazione di Badia al Pino – Civitella in Val di Chiana della ferrovia Arezzo – Sinalunga: il progetto prevede interventi sugli apparati di stazione per consentire l'ingresso in contemporanea di due treni in stazione. La conclusione dei lavori è prevista, secondo l'aggiornamento della programmazione, oggetto di comunicazione al MIT a giugno 2019, entro la fine del 2021;
- definitiva chiusura e modifica delle protezioni di due passaggi a livello della ferrovia Arezzo – Stia. L'intervento si concluderà, secondo l'aggiornamento della programmazione, oggetto di comunicazione al MIT a giugno 2019, entro il 2020.

Da febbraio 2018 è in corso l'immissione dei dati di monitoraggio nell'apposita piattaforma informatica correlati alla realizzazione degli interventi previsti dalla Convenzione.

Da maggio 2018 sono state effettuate la verifica e la validazione tecnica dei progetti.

Nell'aprile 2019 sono state destinati ulteriori 3 mln di risorse residue del Piano Operativo Infrastrutture del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 per il completamento degli interventi di messa in sicurezza ferroviaria già finanziati, individuando un intervento aggiuntivo sulla linea.

Dall'altra parte, la Regione nell'ambito delle proprie competenze partecipa alla Cabina di regia (di cui fanno parte Trenitalia, RFI, Polfer) per promuovere la sicurezza a bordo treno e nelle stazioni (attraverso i vari strumenti a disposizione, tra cui videosorveglianza, controlli antievasione).

3.3.5 MOBILITÀ CICLABILE

- azioni PRIIM: 3.3.1; 3.3.2; 3.3.3 -

Nell'ambito delle politiche del PRIIM e secondo quanto previsto dalla LR 27/2012 in materia di mobilità ciclistica, la Regione porta avanti una serie di interventi per promuovere 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 a basso impatto ambientale) attraverso una serie

di interventi a sostegno delle politiche infrastrutturali come azioni di promozione, formazione e comunicazione. In merito all'implementazione delle infrastrutture ciclabili, sono previste risorse sia per interventi in ambito urbano che per gli itinerari regionali.

INTERVENTI IN AMBITO URBANO

In ambito urbano con un **bando del 2014** la Regione ha cofinanziato interventi degli Enti locali finalizzati all'incremento e alla messa in rete dei percorsi ciclabili, alla loro messa in sicurezza, alla realizzazione di aree di sosta dedicate e di interventi di vivibilità e qualità urbana funzionali alla ciclopeditività. Si tratta di 6 progetti (su 54 finanziabili) ammessi a finanziamento per un importo di 2 mln relativi ai Comuni di Arezzo, Capannori e Lucca, Pisa, Prato, Orbetello e l'Unione dei Comuni della Versilia. A giugno 2016 sono stati avviati i primi lavori ed è iniziato il loro monitoraggio: ad oggi buona parte degli interventi sono ultimati o in fase di ultimazione.

Sempre per quanto riguarda gli interventi in ambito urbano, all'interno della nuova **programmazione europea POR FESR 2014-2020**, la Regione ha previsto nuovi investimenti per **2,81 mln** finalizzati al potenziamento delle reti ciclabili urbane, grazie ad interventi inseriti nell'**Asse IV, azione 4.6.4 sub a) procedura 2 del POR ("Piste ciclabili in ambito urbano")**.

In modo specifico, a marzo 2017 è stato pubblicato un bando per la presentazione di progetti da parte degli Enti Locali per la realizzazione di interventi dedicati allo sviluppo della mobilità ciclopedonale in ambito urbano. Sono risultati 12 gli interventi ammissibili in graduatoria di cui 9 ammessi a finanziamento (comuni di Vaiano/Prato, Borgo S.Lorenzo, Empoli, Murlo, Scandicci, Montelupo, Pontassieve, Livorno, Rosignano). Molti di questi sono già nella fase attuativa e stanno avviando le opere, per gli altri sono in corso le procedure di gara per l'affidamento dei lavori. Nella graduatoria per l'assegnazione delle risorse per la ciclabilità urbana sono stati privilegiati progetti di completamento della rete ciclabile urbana e di connessione con i principali poli attrattori presenti con particolare riferimento a quelli d'interscambio modale. Sono stati inoltre premiati gli interventi ricadenti all'interno della rete ciclabile regionale individuata dal PRIIM.

Oltre all'azione precedentemente indicata, l'**Asse IV del POR FESR 2014-2020** contiene un'altra linea d'intervento dedicata allo sviluppo di "**Azioni integrate per la mobilità**" (**azione 4.6.1 sub b)** all'interno delle quali possono essere ricompresi interventi riguardanti la mobilità ciclabile di cui si dà conto nel par. 3.3.2 "Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità".

Nello stesso paragrafo si ricordano gli interventi a favore della mobilità dolce e ciclopedonale, oltre che a sostegno di un maggiore utilizzo del trasporto pubblico e di sistemi di mobilità alternativa al trasporto privato e in favore dell'intermodalità, finanziati dalla Regione nell'ambito dell'**Asse VI "Urbano" del POR FESR 2014-2020 - Progetti di Innovazione Urbana (PIU)**.

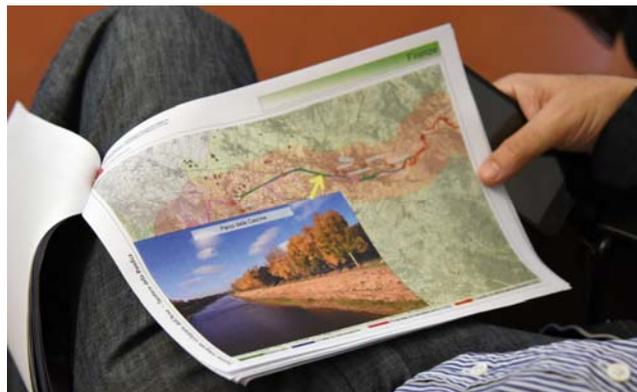
INTERVENTI SUGLI ITINERARI REGIONALI

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. La cartografia degli itinerari regionali è illustrata nell'appendice cartografica di cui all'allegato 3 (cartografia 9).

Sistema integrato del Percorso ciclabile dell'Arno-Sentiero della Bonifica

Il Progetto del **Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica** mira alla realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale lungo il Fiume Arno, dalla sorgente sul Monte Falterona alla foce a Marina di Pisa, integrato con il Sentiero della Bonifica, esistente e di collegamento con il territorio aretino e senese lungo il Canale Maestro della Chiana. Il percorso attraversa tutta l'area metropolitana fiorentina, parallelamente al tracciato del Fiume Arno.

L'opera, che una volta conclusa sarà lunga oltre 400 km, attraversa una parte ampia del territorio toscano interessando 57 comuni, l'Unione di Comuni del Casentino, la Città Metropolitana di Firenze, le Province di Arezzo, Siena e Pisa, il parco nazionale delle Foreste Casentinesi e il parco regionale di Migliarino e San Rossore.



Attualmente è stato realizzato o è in fase di realizzazione circa il 47% dell'itinerario (177 km ultimati su un totale di oltre 400) e per il restante 53% è stata avviata la progettazione da parte degli Enti locali, secondo quanto previsto dall'Accordo sulla realizzazione del sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica del giugno 2015 e successivi atti integrativi.

Nel corso del 2018 è stata portata a compimento la manutenzione straordinaria del Sentiero della Bonifica; è terminato un tratto in ambito urbano ad Arezzo ed è stata inaugurata una passerella ciclo-pedonale tra le due rive del Canale Maestro della Chiana nella riserva naturale di Ponte a Buriano. La passerella collega la Ciclopista dell'Arno al nuovo tratto di collegamento tra la Ciclopista dell'Arno e il Sentiero della Bonifica, i cui lavori sono iniziati e terminati nel corso dell'anno 2018. Nel settembre 2018 sono terminati i lavori di un tratto situato in ambito urbano a Pisa. Sono iniziati nel corso del 2018 e termineranno **nell'autunno** 2019 i lavori di realizzazione del II stralcio, I lotto del tratto in Casentino della Ciclovía dell'Arno.

Ad aprile 2019, con una comunicazione in Giunta, sono state avviate le prime attività propedeutiche alla definizione di strategie di comunicazione e di promozione del Sistema integrato Arno-Bonifica.

A partire dal 2014 sono stati stanziati complessivamente, attraverso l'utilizzo di fondi regionali, comunitari e statali, **24 mln** per la realizzazione del Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica, per un investimento complessivo di 34 mln.

Per il triennio 2019-2021 sono stati inoltre stanziati ulteriori 2 mln. di fondi regionali, che potranno in parte coprire le esigenze di realizzazione del sistema integrato.

Si tratta di 7,6 mln di risorse regionali destinate nell'ambito di un Accordo tra Regione e Enti Locali sottoscritto nel 2014 e integrato negli anni successivi, con cui si è finanziata la progettazione dell'intero tracciato e la realizzazione di interventi prioritari e particolarmente strategici. Alcuni interventi sono in corso, altri conclusi.



E' in corso di sottoscrizione un terzo atto integrativo all'Accordo che ridefinisce le modalità di realizzazione e finanziamento del II stralcio del II lotto della ciclovía che completa il tratto

casentinese per circa 65 km: il costo complessivo, oltre 4,8 mln., è finanziato dalla Regione, con le risorse già impegnate (2,4 mln).

Nell'ambito della nuova **programmazione europea (POR CreO FESR 2014-2020) Asse IV azione 4.6.4 sub a procedura 1** sono state destinate risorse pari a 4,69 mln a favore di interventi concernenti il Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica.

A gennaio 2017 è stato pubblicato l'avviso per la presentazione di manifestazioni di interesse da parte di Province, Città metropolitane, Unioni di Comuni e Comuni; 8 sono risultati gli interventi ammissibili di cui 4 ammessi (capofila individuato nei comuni di San Miniato, Empoli, Cascina e Provincia di Arezzo). A maggio 2018 la Giunta ha integrato con quasi 278 mila euro il finanziamento concesso alla Provincia di Arezzo. Tra maggio e luglio dello stesso anno è stata approvata la convenzione per realizzare gli interventi e sono state impegnate tutte le risorse.

Sono state destinati a favore del Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica anche parte dei fondi della programmazione europea POR CreO FESR 2014-2020 Asse IV azione 4.6.1 sub b di cui al paragrafo 3.3.2, destinati al Comune di Pisa per lo sviluppo di "Azioni integrate per la mobilità" per un importo di 2,5 mln.

Per buona parte degli interventi le amministrazioni hanno già proceduto con l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei lavori.

Grazie a risorse statali inerenti il **Piano nazionale della sicurezza stradale** assegnate nel dicembre 2016 alla Regione Toscana per il cofinanziamento di interventi di sicurezza stradale (oltre 1 mln di risorse statali a cui si sono aggiunte risorse regionali per oltre 900.000 euro), è stato finanziato l'intervento presentato dal Comune di San Giovanni Valdarno dal costo totale di 2,5 mln relativo a un tratto della Ciclopista.

Nell'ambito del **Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 – PO Infrastrutture**, a dicembre 2017 e febbraio 2018 sono stati concessi alla Regione Toscana 7,6 mln. per il "Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica".

A luglio 2018 la Giunta ha approvato i criteri per il finanziamento delle proposte progettuali e degli elementi essenziali per l'attuazione del Piano Operativo e nel mese di ottobre è stata avviata la procedura di raccolta di proposte progettuali rivolta a Città Metropolitane, Province, Unioni di Comuni e Comuni lungo l'asta fluviale dell'Arno e del sentiero della bonifica e lungo il tracciato della ciclopista Tirrenica, al fine di individuare gli interventi ammissibili e le tratte prioritarie da finanziarie.

9 gli interventi finanziati a febbraio 2019 (di cui per l'itinerario del Sistema integrato Arno-Bonifica i Comuni capofila di Figline e Incisa Valdarno, Pontassieve, San Miniato, Calcinaia, Cavriglia, Sinalunga, Sansepolcro e la Provincia di Arezzo), per un totale di 7,3 mln. Contestualmente sono stati riaperti i termini per la presentazione delle domande ai fini dell'assegnazione delle risorse residue che hanno portato nel giugno 2019 al finanziamento del progetto del Comune di Terranuova Bracciolini.

Nel mese di settembre 2018 la Giunta ha approvato i criteri per definire la convenzione per il cofinanziamento Regione - Enti Locali per la manutenzione dei tracciati delle ciclovie di interesse regionale come previsto dalla LR 77/2017; nel 2018 è previsto un finanziamento di 231 mila euro per gli interventi di manutenzione ordinaria (150 mila euro) e straordinaria (81 mila euro) per i tratti già realizzati lungo il Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica; gli importi verranno rimodulati annualmente con la realizzazione dei nuovi tratti previsti.

Ciclopista Tirrenica

L'itinerario della **Ciclopista Tirrenica** è stato inserito tra le 10 ciclovie turistiche di interesse nazionale con la L. 50/2017, con cui sono state previste specifiche risorse. Allo scopo di definire condizioni e modalità per l'individuazione e la messa in esercizio dell'itinerario ciclabile

nazionale “Ciclovía Tirrenica” tra Ventimiglia e Roma, connesso con altri itinerari di interesse nazionale ed europeo, ad aprile 2017 le Regioni Toscana, Lazio e Liguria hanno firmato uno specifico Protocollo di Intesa.

Successivamente, ad aprile 2019, la Toscana ha sottoscritto con le altre Regioni interessate e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Protocollo per la progettazione e realizzazione dell’itinerario, nel quale la Regione Toscana è individuata quale soggetto capofila a cui è attribuito il coordinamento delle attività di progettazione e realizzazione delle opere.

Dedicato alla realizzazione della Ciclopista tirrenica è il **progetto europeo INTENSE**-Itinerari Turistici Sostenibili, portato avanti dalla Regione Toscana nell’ambito del Programma “Interreg V-A Italia-Francia Marittimo” in collaborazione con le Regioni Liguria, Sardegna, Corsica e con le regioni della Francia meridionale. Il progetto, avviato a maggio 2017, è stato ammesso a finanziamento per 5,1 mln di cui 1 mln destinato alla Regione Toscana (capofila), ed ha come obiettivo la realizzazione di un itinerario turistico ciclabile costiero e di itinerari escursionistici che valorizzino e mettano in rete il patrimonio naturale e culturale dell’area transfrontaliera, aumentandone l’accessibilità.

La lunghezza complessiva della ciclovía nel tratto toscano risulta essere di 387,4 km di cui 123,6 km esistenti, 22,3 progettati e 241,5 da progettare. Una volta concluso, il percorso della Ciclopista Tirrenica seguirà tutta la costa della Toscana, secondo un itinerario che attraverserà 5 province (Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto), interesserà 30 Comuni, 2 Parchi regionali, e si collegherà con 12 porti turistici. È previsto un collegamento intermodale con l’Isola d’Elba che sta elaborando un proprio itinerario che attraverserà gli 8 Comuni.

Per quanto riguarda le opere, la Regione Toscana ha già cofinanziato con 500.000 euro (su un costo di circa 1,8 mln) un attraversamento pedonale e ciclabile sul Fiume Ombrone in località La Barca (in foto), oggetto di Accordo di Programma sottoscritto dalla Regione nel 2015 con il Comune di Grosseto e l’Ente Parco Maremma. Tale intervento è funzionale al completamento dell’itinerario ciclabile tirrenico e al collegamento ciclopedonale ed equestre tra il Parco della Maremma e la viabilità locale. L’opera è stata inaugurata in data 28 marzo 2019.



Sono stati inoltre cofinanziati, attraverso il bando 2014 dedicato a cicliste in ambito urbano precedentemente descritto, tratti di ciclopista tirrenica nel Comune di Orbetello (188.000 euro) e nei Comuni della Versilia (oltre 210.000 euro), ai quali si aggiungono gli investimenti del progetto comunitario Intense sopra richiamato (500.000 euro dedicati a interventi infrastrutturali).

Con DGR 757 del 10/06/2019 è stato approvato l’accordo di programma che prevede la realizzazione dell’intero tratto di ciclovía Tirrenica ricompreso all’interno del territorio comunale di Castiglione della Pescaia finalizzato a dare continuità all’itinerario. L’intervento è suddiviso in 4 lotti funzionali dal costo complessivo di euro 3.260.000 con cofinanziamento regionale pari a 2.300.000. Il completamento delle opere è previsto entro il 2021.

Ulteriori finanziamenti sono stati assegnati nel 2017 ad altri Enti Locali (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno e di Rosignano Marittimo), attraverso la nuova programmazione comunitaria del **POR FESR 2014-2020** (Asse IV “Azioni integrate per la mobilità” e “Piste ciclabili in ambito urbano”; Asse VI “Progetti di Innovazione Urbana”).

Nell’ambito del **Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 – Piano Operativo Infrastrutture**, a dicembre 2017 e febbraio 2018 sono stati concessi alla Regione Toscana 7,6 mln. per il “Sistema Integrato Ciclopista dell’Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica”: 1 dei 9 interventi finanziati a febbraio 2019 a seguito di avviso regionale ricade

nell'itinerario in questione ed è stato presentato dal Comune di Montignoso; attraverso il finanziamento (348.000 euro) tutto il tracciato litoraneo della Tirrenica ricadente nelle province di Massa Carrara e Lucca diventa percorribile con continuità.

La Regione Toscana nel 2018 ha inoltre destinato 1,27 milioni di risorse ministeriali di riprogrammazione degli interventi del **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** - PNSS (DM468/2017), messe a disposizione della Toscana dal Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, per mettere in sicurezza il tratto livornese della ciclopista Tirrenica, dal confine con Pisa a Calafuria, percorso lungo il quale l'incidentalità è particolarmente alta. Gli 8 km di pista potranno inoltre consentire il completamento del tratto labronico dell'itinerario tirrenico (quasi 20 km in tutto), integrandolo con quello pisano.

Per la progettazione, la promozione e la realizzazione dei tratti della ciclopista Tirrenica ricadenti nei vari ambiti territoriali, la Regione ha firmato nel 2016 3 protocolli d'intesa con i Comuni delle Province di Grosseto, Livorno, Lucca, Massa e Pisa, in modo da raccogliere i contributi da parte dei Comuni e degli altri Enti allo scopo di produrre un itinerario condiviso e coerente con gli strumenti di programmazione e pianificazione delle diverse amministrazioni, per arrivare ad una progettazione definitiva del percorso entro il 2019. Ulteriori atti di intesa sono stati firmati tra fine 2017 e inizio 2018 con vari Enti locali per la progettazione di lotti funzionali con risorse del sopracitato Progetto INTENSE (accordi con comuni di Montignoso, San Vincenzo, Castiglione della Pescaia, Monte Argentario, Piombino, Massa, Fosdinovo, nonché Ente Parco Regionale della Maremma). La progettazione e/o la realizzazione degli interventi è in corso e si concluderà entro il 31 dicembre 2019.

Itinerario Firenze-Bologna

La Ciclopista del Sole rappresenta, con altre grandi ciclovie come la Ciclopista dell'Arno abbinata al sentiero della Bonifica e la Ciclopista Tirrenica, una grande infrastruttura ciclopedonale, pensata per promuovere la mobilità sostenibile ed il cicloturismo.

Questo itinerario, che in Toscana toccherebbe città come Firenze, Prato, Arezzo, Chiusi, rappresenta un importante volano di sviluppo per il turismo, sia come strumento di promozione delle zone interne, sia per valorizzare le identità e le eccellenze spesso trascurate anche nei centri di maggiore interesse storico-culturale, attrattivi per il turismo di massa. La creazione di un sistema di ciclovie che percorrono itinerari nazionali toccando importanti poli di attrazione, può rappresentare un ulteriore elemento di sviluppo turistico del nostro Paese, soprattutto se queste ciclovie sono connesse con le altre modalità di trasporto, come il treno.

Il tracciato della Ciclovie del sole nella sua interezza va dal Brennero alla Sicilia ed è parte dell'itinerario EuroVelo 7, che corre da Capo Nord al Malta. La parte italiana ha una lunghezza di circa 3000 km e tocca il lago di Garda, Mantova, Bologna, l'appennino Tosco-Emiliano, Firenze, Roma e Napoli.

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

La proposta progettuale della Toscana individua come percorso principale l'attraversamento della riserva naturale di Acquerino – Cantagallo, il passaggio dalla città di Pistoia, l'attraversamento della città di Prato attraverso la rete ciclabile esistente, fino a connettersi con la ciclopista dell'Arno e raggiungere il centro di Firenze. Da San Donnino (comune di Firenze) alla località Compiobbi (comune di Fiesole) il percorso si svilupperà su ambedue le sponde dell'Arno a formare un anello metropolitano. Da Prato partirà una 'diramazione' verso nord che collegherà i centri abitati di Vaiano e Vernio fino al confine regionale con l'Emilia Romagna. Complessivamente la lunghezza dell'intera ciclovie toscane è di circa 155 km di cui circa 48 km già ricompresi all'interno della Ciclopista dell'Arno.

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

A tal proposito a luglio 2016 è stato firmato un Protocollo di Intesa fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT), Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Emilia Romagna e Regione Toscana per la "Progettazione e la realizzazione della Ciclovía del Sole da Verona a Firenze" che individua la Regione Emilia Romagna come capofila del progetto e stabilisce le azioni a carico delle diverse parti e le modalità di erogazione del finanziamento. Un aggiornamento del Protocollo è stato firmato ad aprile 2019.

La Città Metropolitana di Bologna, individuata dalle Regioni come soggetto attuatore per la progettazione, a febbraio 2018 ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica economica. La progettazione vera e propria, avviata nel mese di novembre 2018, è in fase di consegna definitiva.

A livello finanziario il MIT con apposito decreto del 29 novembre 2018 ha assegnato specifici fondi ministeriali per la progettazione e realizzazione di una prima parte di interventi per complessivi 16,6 mln, da ripartire tra le 4 Regioni interessate. E' in fase di definizione il primo lotto di interventi prioritari da realizzare da parte della Regione Toscana.

Per promuovere la realizzazione dei tratti toscani della Ciclopista del Sole, corrispondenti al tracciato della Ciclopista dell'Arno da Arezzo a Firenze, e della Ciclovía Romea corrispondente al tracciato della Ciclopista Tiberina, programmata nell'ambito del PRIIM, il 12 maggio 2017 la Regione ha sottoscritto un Protocollo d'Intesa con le Regioni Lazio e Umbria interessate dal percorso. Insieme alla Regione Umbria, la Regione Toscana sta promuovendo l'inserimento del tratto tra Firenze e Chiusi e del tratto umbro della Ciclovía del Sole all'interno degli itinerari cicloturistici di rilievo nazionale

Via Francigena

L'**itinerario cicloturistico della Francigena**, integrato con il tracciato escursionistico, è ricompreso all'interno del sistema delle ciclovie regionali individuate dal PRIIM e viene seguito nella parte realizzativa e promozionale dalla Direzione Attività Produttive che ne ha la competenza specifica.

La Regione Toscana, sulla base del Tracciato ufficiale della Via Francigena, così come definito a livello nazionale e adottato dal Ministero dei Beni Culturali, oltre ai principi dettati dal Consiglio d'Europa in merito agli Itinerari culturali, ha voluto definire e organizzare anche un percorso cicloturistico della Via Francigena.

Tale percorso nasce per creare una diversa offerta turistica, orientata al Pellegrino che intende visitare la Via in bicicletta: pertanto il tracciato della Francigena Ciclabile si integra con il tracciato pedonale della Via, seguendo le tappe definite dal percorso ufficiale, se ne discosta per motivi di percorribilità ed utilizza le stesse strutture.

Il tracciato e le caratteristiche del percorso, che si articola nelle due direzioni (da nord a sud e viceversa), sono studiate in riferimento ai parametri individuati dal progetto Eurovelo; il suddetto percorso interpreta la parte toscana della EuroVelo Route n°5 che porta il nome latino Via Romea Francigena, da Londra a Roma e Brindisi, per una lunghezza complessiva di 3.900 km. L'itinerario Bicalitalia 3, che riprende sostanzialmente l'itinerario europeo n.5, coincide per molti tratti con il percorso della via Francigena dal Passo della Cisa ad Acquapendente per una lunghezza di circa 400 km, nel tratto toscano.

La Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) ha collaborato alla formulazione di un primo itinerario, a cui è seguita una revisione del tracciato da parte del Settore regionale competente ed una condivisione con tutti i Comuni attraversati.

L'intero percorso non ha le caratteristiche tecniche e geometriche di una vera pista ciclabile, si tratta di un "possibile percorso cicloturistico consigliato", individuato assemblando tratti di piste

ciclabili esistenti con vari tratti di viabilità ritenuta ciclabile, utilizzando perlopiù strade secondarie, a basso volume di traffico veicolare, con caratteristiche diverse: dalla strada extraurbana, alla pista in terra battuta (strada bianca), dalle carrareccie agricole, al sentiero nei boschi.

Pertanto non si hanno caratteristiche omogenee per il sottofondo, ne' per la delimitazione dello spazio "ciclabile".

Sul percorso della ciclabile Francigena è attualmente in via di realizzazione la segnaletica direzionale nei due sensi, oltre ad alcuni interventi mirati alla sicurezza del ciclista finanziati nel 2017 dalla Direzione Attività Produttive.

Il percorso proposto è suscettibile di varianti migliorative finalizzate all'inserimento nel Sistema nazionale delle ciclovie turistiche, all'incremento della sicurezza dei ciclisti e alla riduzione di eventuali eventi che vadano ad incidere negativamente sulla fruibilità del tracciato.

Per la tipologia specifica di percorso sono rilevanti gli aspetti infrastrutturali laddove il tracciato percorre o interseca viabilità di ordine superiore, oggetto di traffico veicolare.

ATTIVITÀ DI PROMOZIONE E SOSTEGNO ALLA MOBILITÀ CICLISTICA

Accanto agli interventi infrastrutturali la Regione porta avanti attività di promozione e sostegno alla mobilità ciclistica.



Sono stati sviluppati in quest'ottica, nell'ambito di un accordo tra ANCI e Regione Toscana, **Indirizzi tecnici per la realizzazione del Sistema Integrato dei percorsi ciclabili dell'Arno e del Sentiero della Bonifica** (approvati dalla GR nell'ottobre 2015), e indicazioni ai Comuni a supporto della **redazione dei piani comunali per la mobilità ciclistica** (documento approvato nel febbraio 2017).

Per la promozione della mobilità ciclistica in integrazione con il trasporto ferroviario realizzata attraverso il progetto "In bici col

treno" si dà conto al par. 3.2.2 "Servizi ferroviari".

Con una comunicazione in Giunta dell'aprile 2019, sono state avviate le prime attività propedeutiche alla definizione di strategie di comunicazione e di promozione del Sistema integrato Arno-Bonifica e per delineare una strategia regionale sulla mobilità turistica sostenibile.

3.3.6 INDICATORI

- N. passeggeri per anno sulle linee tramviarie in funzione

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

Anno	Passeggeri Linea 1
2010 (dal 14/02)	7.751.134
2011	12.151.799
2012	12.770.202
2013	12.897.497
2014	12.831.489
2015	13.049.321
2016 *	12.573.157
2017	14.087.002
2018 **	19.141.177

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

** il dato tiene conto anche della tratta SMN-Careggi attivata a luglio 2018

- Km di rete tramviaria realizzata

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

	Km realizzati	Note
Linea T1 Scandicci-SMN	7,72	In esercizio
Linea T2 Aeroporto- SMN	5,483	In esercizio dal 11/02/2019
Linea T1 SMN-Careggi	4,024	In esercizio dal 16/07/2018

Nota: 326 metri sono in comune fra LT2 e LT1 SMN-Careggi.

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

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

	Previsti (3 linee)	In esercizio (2019)	%
Km di linea	16,901*	16,901	100%
Fermate	40**	40	100%

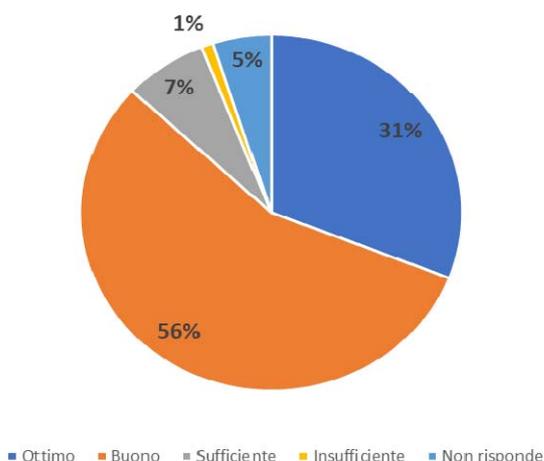
* Nella notifica 2015 la minor estensione della rete, rispetto alla precedente notifica 2010, è dovuta allo stralcio del percorso relativo al passaggio nel centro storico operato dal Comune di Firenze con apposita variante progettuale già approvata anche dal Ministero.

** 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.

- Indagini annuali sulla Customer Satisfaction della tramvia

(Fonte: GEST – anno 2018)

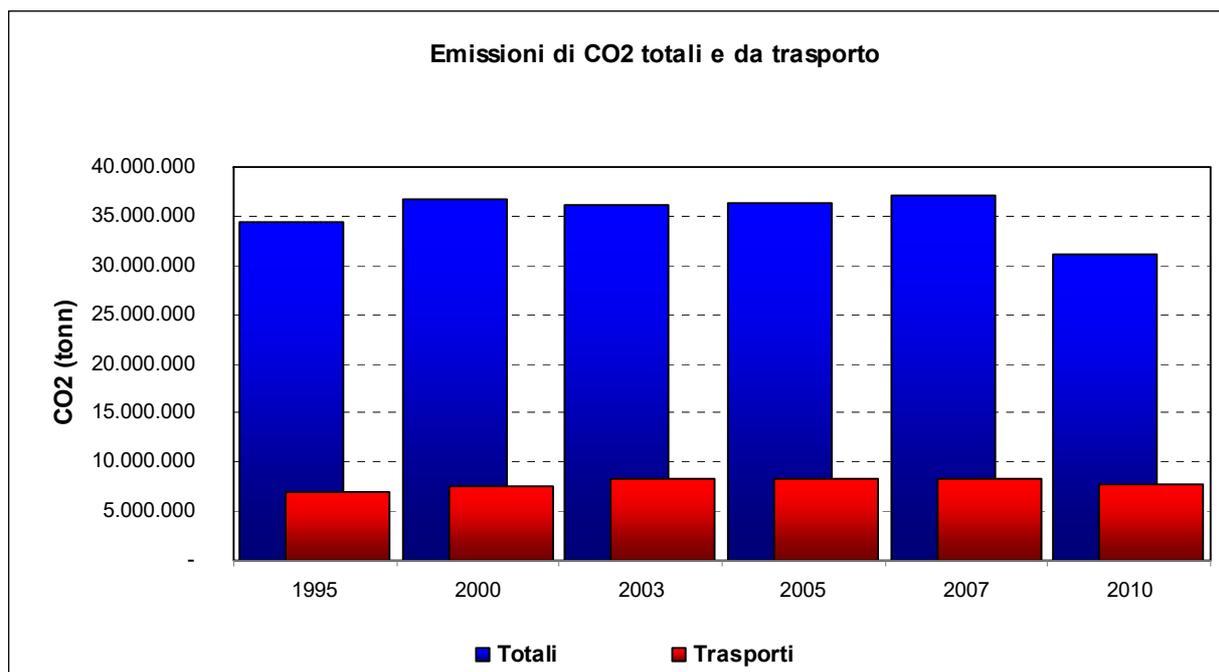
	2018
Sicurezza	90,69
Regolarità servizio	96,03
Igiene	84,74
Comfort	82,59
Servizi aggiuntivi	87,76
Servizi disabili	84,14
Informazioni	85,34
Comunicazione	87,50
Servizio commerciale	68,19
Integrazione modale	77,76
Attenzione ambiente	86,72



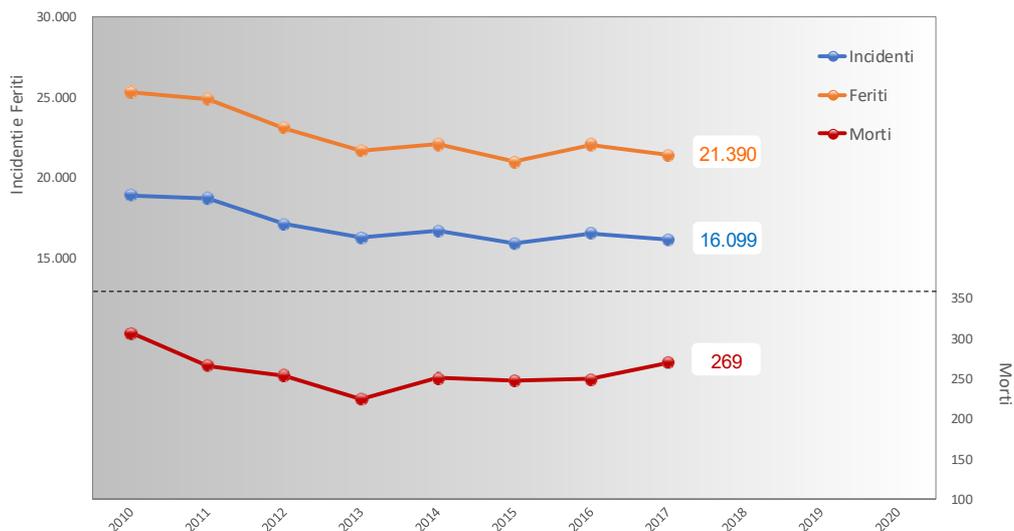
* I dati sono stati tratti dal sito del Comune di Firenze (http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni_generali/statistiche.html)

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

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)

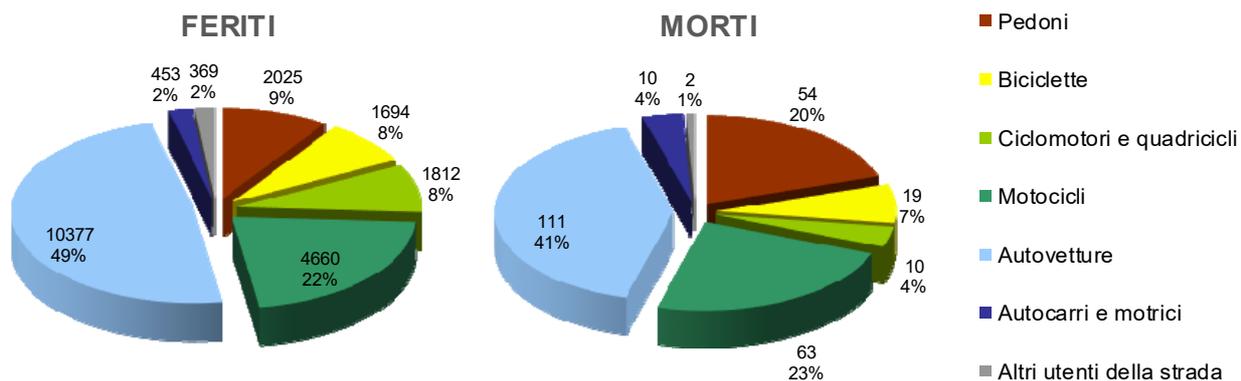


- N. morti, feriti e incidenti stradali
(Fonte Regione Toscana, SIRSS)



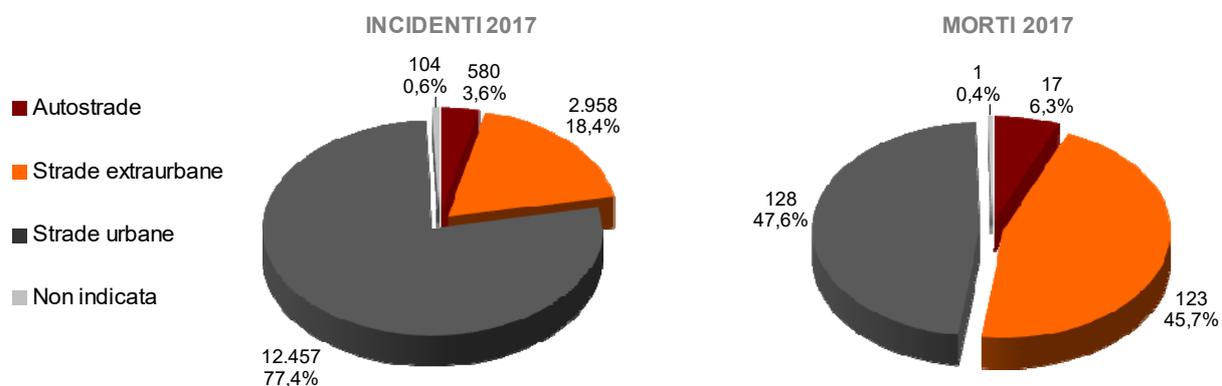
Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Incidenti	18.865	18.672	17.077	16.231	16.654	15.863	16.507	16.099
Feriti	25.284	24.876	23.034	21.663	22.051	20.957	22.022	21.390
Morti	306	265	253	224	250	247	249	269

- Feriti e morti in incidenti stradali per tipo di utente sulla strada
(Fonte Regione Toscana, SIRSS – dati 2017)

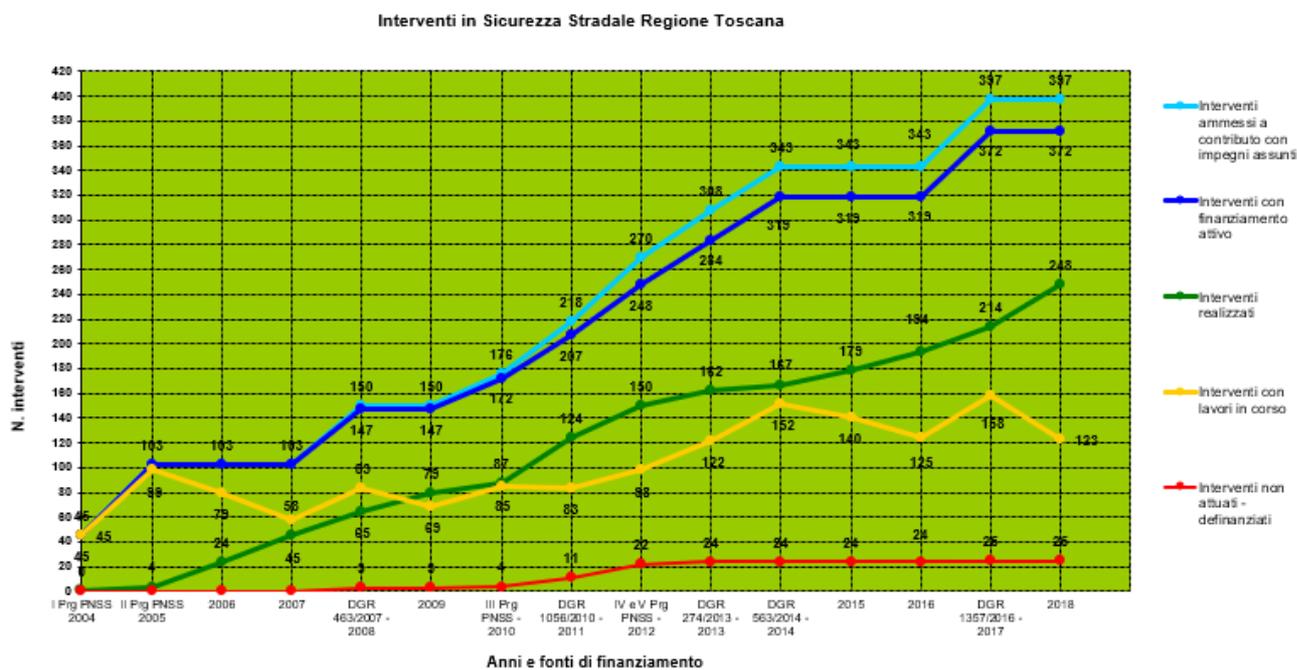


	Pedoni	Biciclette	Ciclomotori e quadricicli	Motocicli	Autovetture	Autocarri e motrici	Altri utenti della strada
Feriti	2.025	1.694	1.812	4.660	10.377	453	369
Morti	54	19	10	63	111	10	2

- Incidenti e morti per tipologia di strada
(Fonte Regione Toscana, SIRSS – dati 2017)

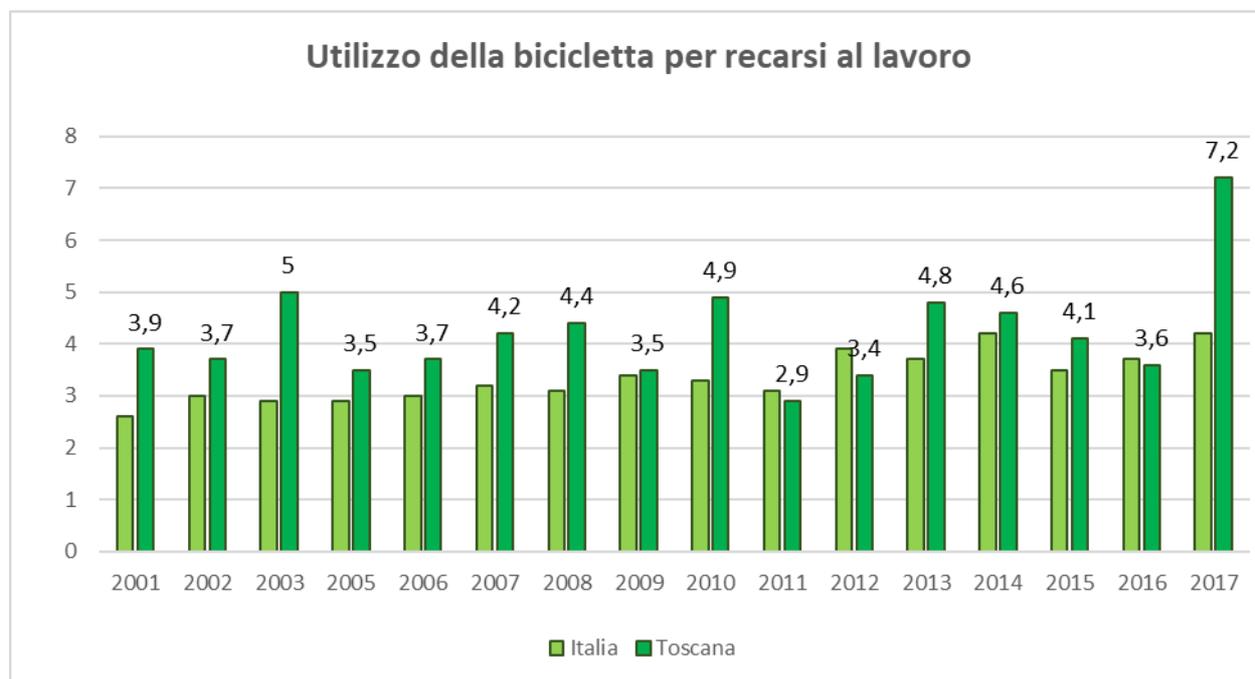


- N. di interventi di sicurezza stradale cofinanziati e realizzati
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità)



- Utilizzo della bicicletta per recarsi al lavoro

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT- indagine multiscopo - Aspetti della vita quotidiana: Spostamenti per andare a lavoro)



* Occupati di oltre 15 anni che escono di casa abitualmente per andare a lavoro in bicicletta (per 100 persone con le stesse caratteristiche)

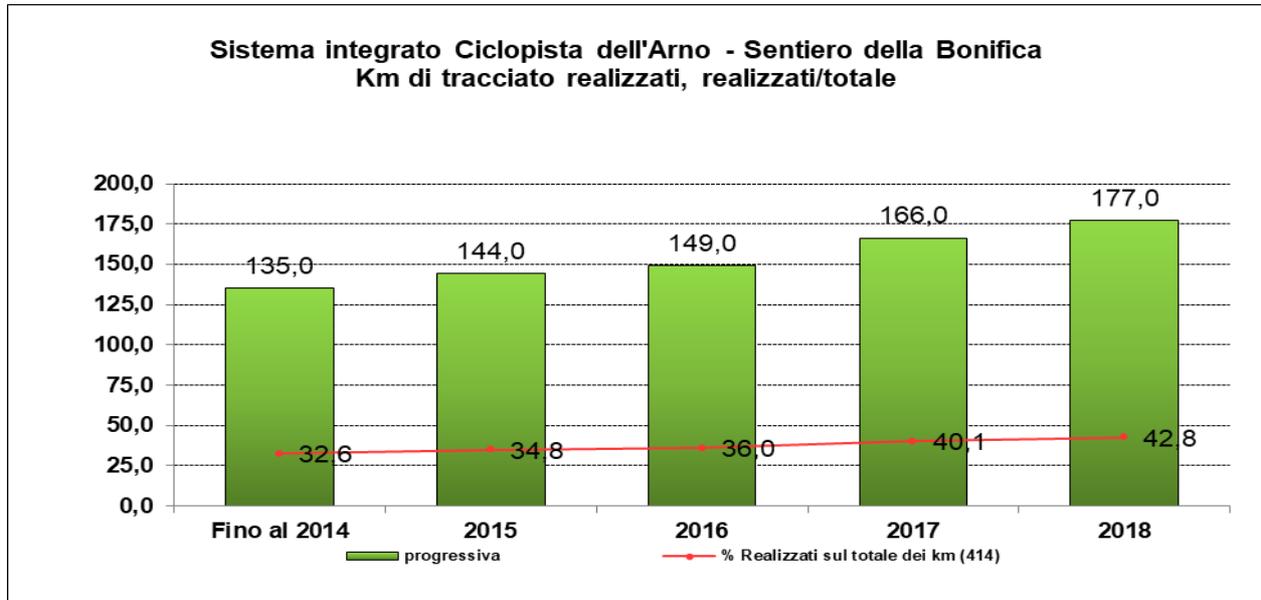
- Densità piste ciclabili nei Comuni capoluogo di provincia (km per 100 km² di superficie comunale)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

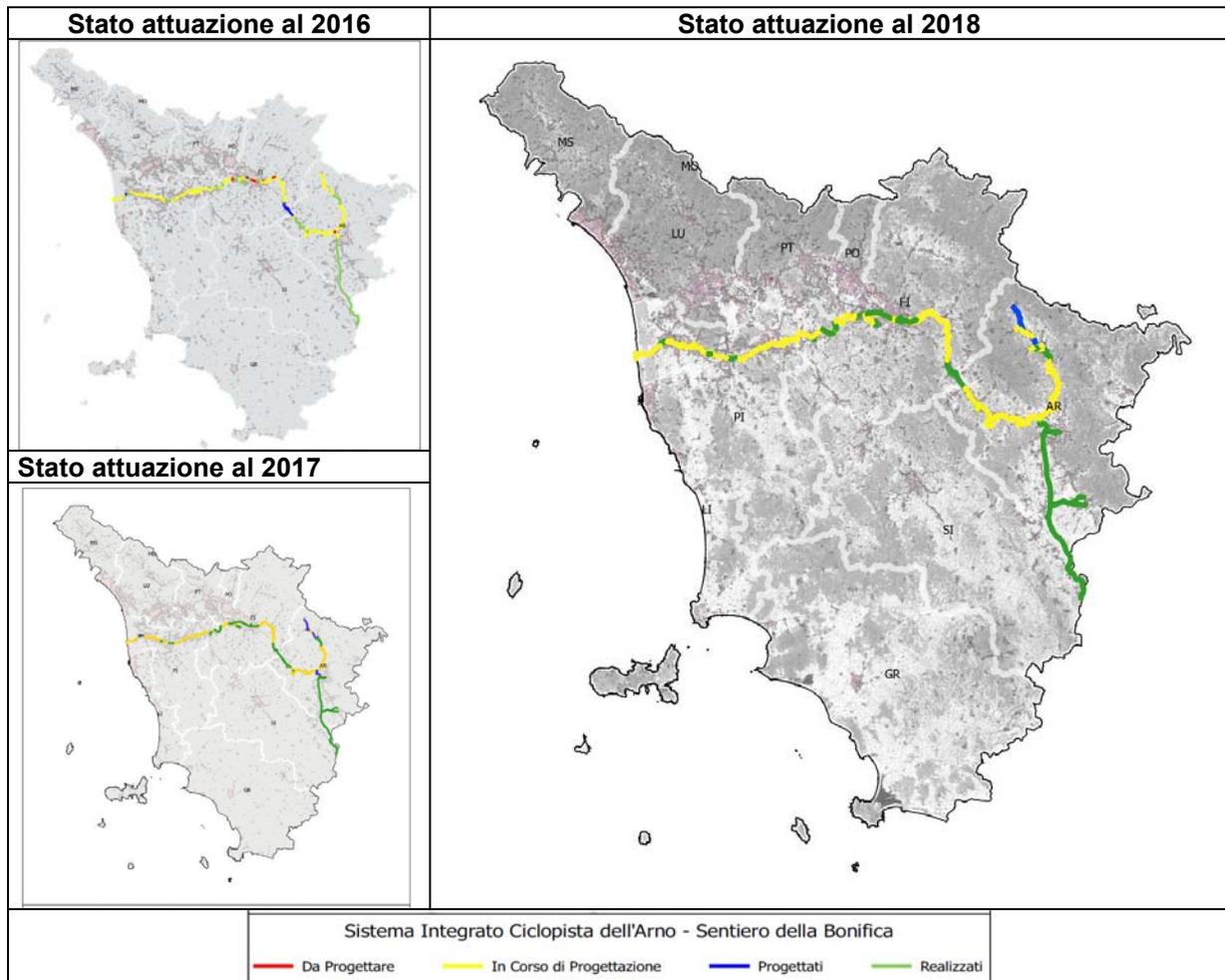
Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Massa	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	27,2	27,2
Lucca	17	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1	19,1	19,1	19,1	20,5
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9	4,2	3,8	3,8	3,8
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87	88,0	89,9	89,9	87,0
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5	63,2	63,2	65,7	75,0
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6	15,0	18,0	17,2	18,8
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2	19,3	19,3	20,3	29,1
Arezzo	5	5,1	5,4	6,3	6,9	7,9	8,3	8,3	8,3	8,3
Siena	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	6,5	6,5	6,5	6,5
Grosseto	7,4	7,4	8	8	8,4	8,7	8,7	8,7	8,7	8,9
Italia	13,6	14,7	16,1	17,2	18,1	18,9	19,4	20,2	22,4	23,3

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

(Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale)



* l'inserimento di nuovi tracciati all'interno del Sistema integrato Ciclopista dell'Arno – Sentiero della Bonifica e altre modifiche puntuali hanno reso necessario una revisione dei km realizzati e totali rispetto a quanto previsto nei precedenti monitoraggi.



- Numero di interventi di mobilità sostenibile in ambito urbano finanziati nell'ambito della programmazione comunitaria del POR FESR 2014-20, asse IV e asse VI

(Fonte: Regione Toscana - Direzione Politiche della Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale)

anno 2018			AR	FI	GR	LI	LU	MS	PI	PT	PO	SI	totale
POR FESR 2014-2020	Asse IV POR, Azione 4.6.1 sub b	Azioni integrate per la mobilità				1	1		1				3
	Asse IV POR, Azione 4.6.4 sub a), proc.2	Piste ciclabili in ambito urbano		5		2					1	1	9
	Asse VI POR, Azione 4.6.1	Progetti di Innovazione Urbana (PIU)				2	1		1		1	1	6

* numero di interventi finanziati, intesi come numero di operazioni finanziate corrispondenti al numero dei beneficiari

- Concentrazione di PM 10 nell'aria nei Comuni capoluogo di provincia

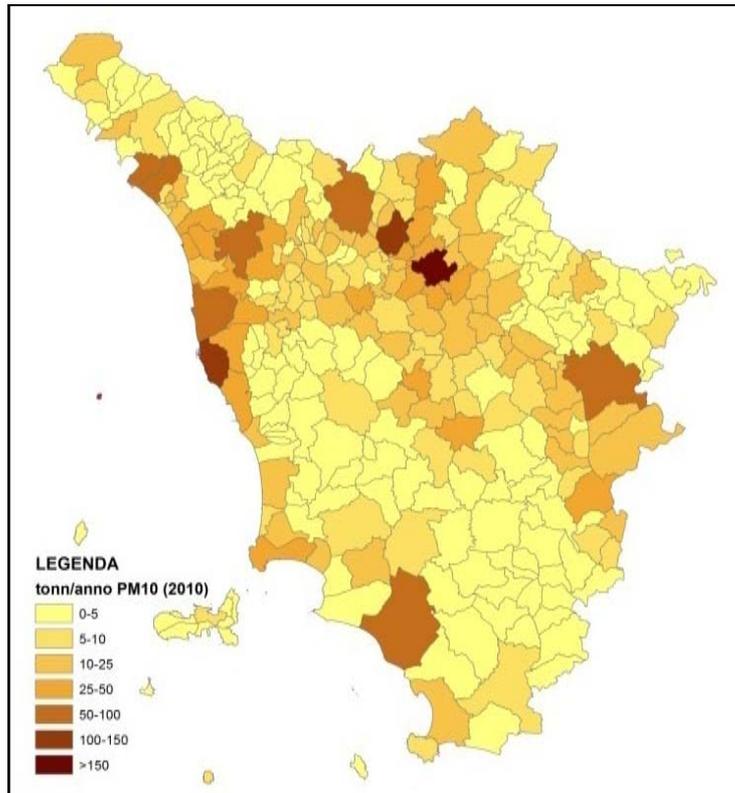
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

Comuni capoluogo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Massa	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7
Lucca	97	126	95	170	131	121	92	98	65	54	41	34	52	35
Pistoia	40	86	74	65	61	50	58	....	....	....	....	....	15	10
Firenze	257	272	78	87	76	98	88	66	59	69	46	19	26	24
Prato	59	49	30	59	52	41	51	45	50	44	37	28	40	31
Livorno	161	116	107	58	47	40	20	11	7	4	1	-	2	2
Pisa	10	22	34	37	45	36	32	31	44	35	31	18	34	24
Arezzo	2	25	41	44	55	44	36	26	34	29	26	31	34	27
Siena	79	121	64	51	13	5	-	4	4	34	25	....	2	4
Grosseto	....	144	....	28	31	29	17	29	2	5	....	....	-	10

* Numero di giorni di superamento del limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 nei Comuni capoluogo di provincia rilevato nelle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria di tipo traffico (Indicatori per le politiche di sviluppo (<http://www.istat.it/it/archivio/16777>), tema "qualità dell'aria", indicatore 472_C)

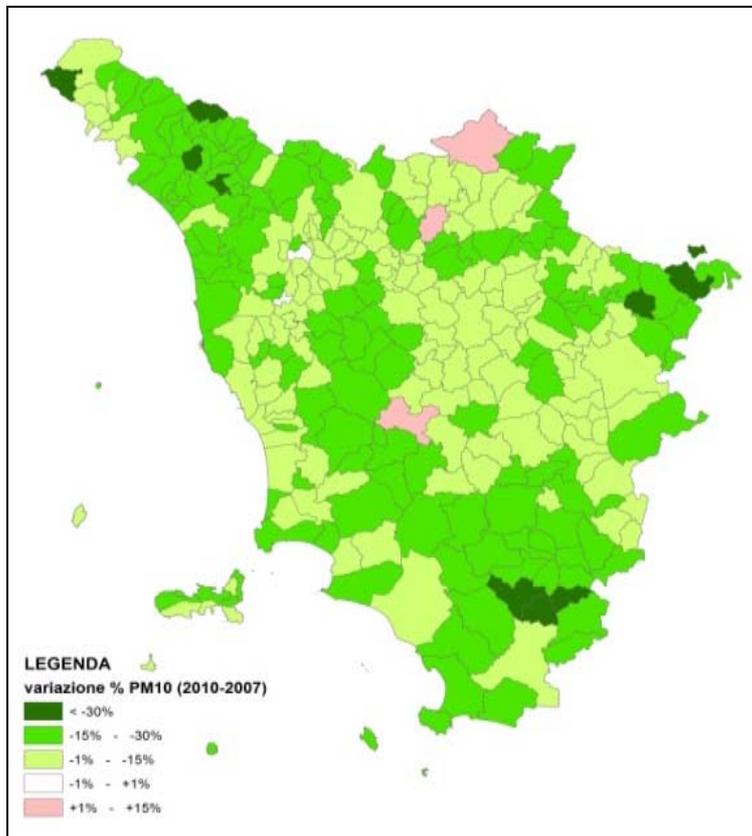
- Emissioni di sostanze inquinanti (tonn Pm10 da attività di trasporto per Comune) anno 2010

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Variazione emissioni di Pm10 da attività di trasporto per Comune (tonn) anni 2010-2007

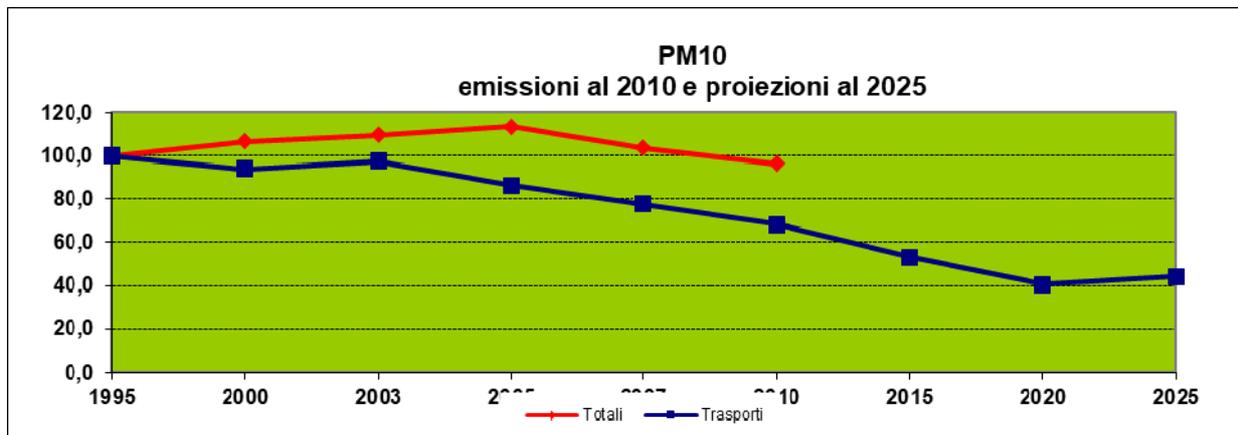
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



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

Valori indice 1995=100

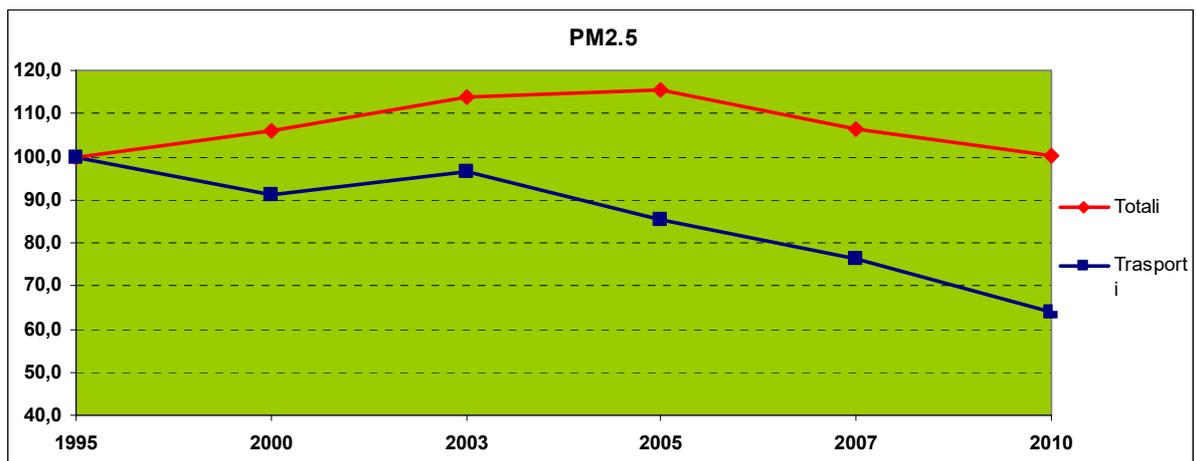
(Fonte: Regione Toscana, Direzione Ambiente ed Energia - Piano Regionale della Qualità dell'Aria)



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

Valori indice 1995=100

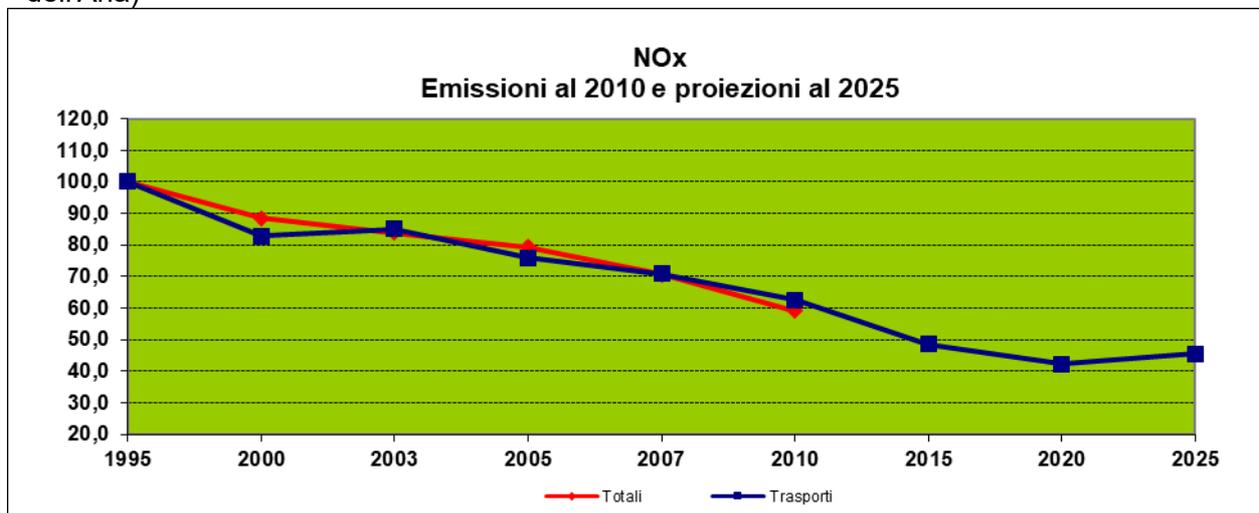
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



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

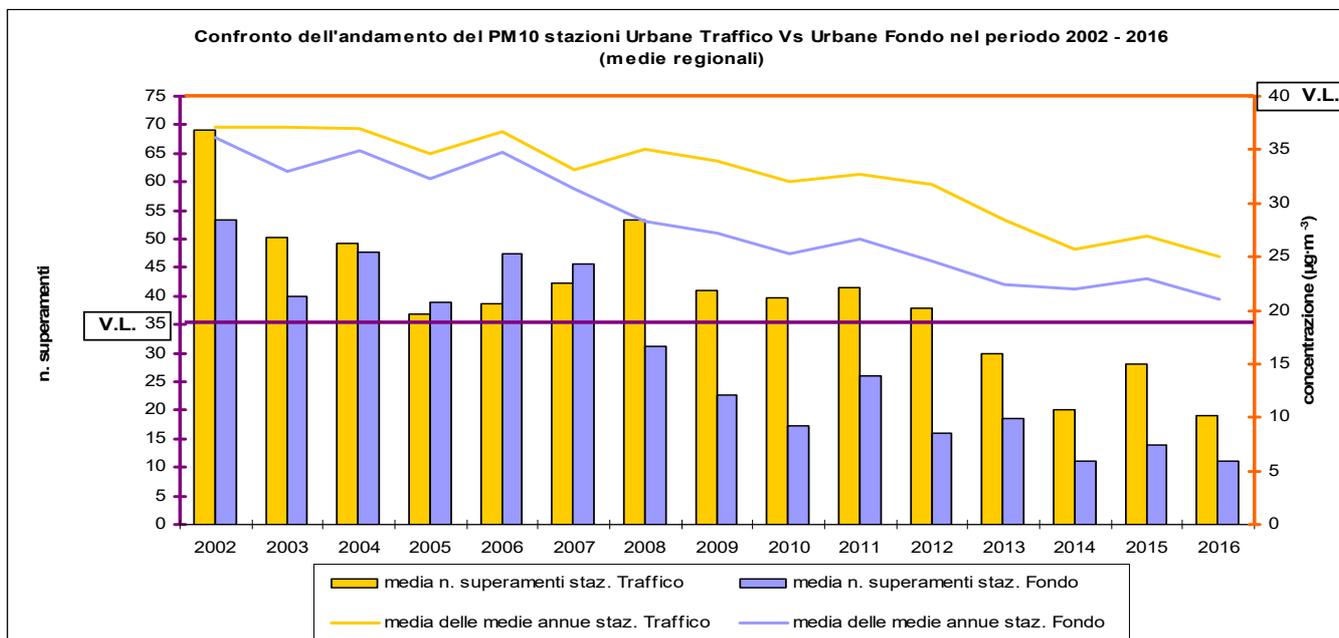
Valori indice 1995=100

(Fonte: Regione Toscana, Direzione Ambiente ed Energia - Piano Regionale della Qualità dell'Aria)



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

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

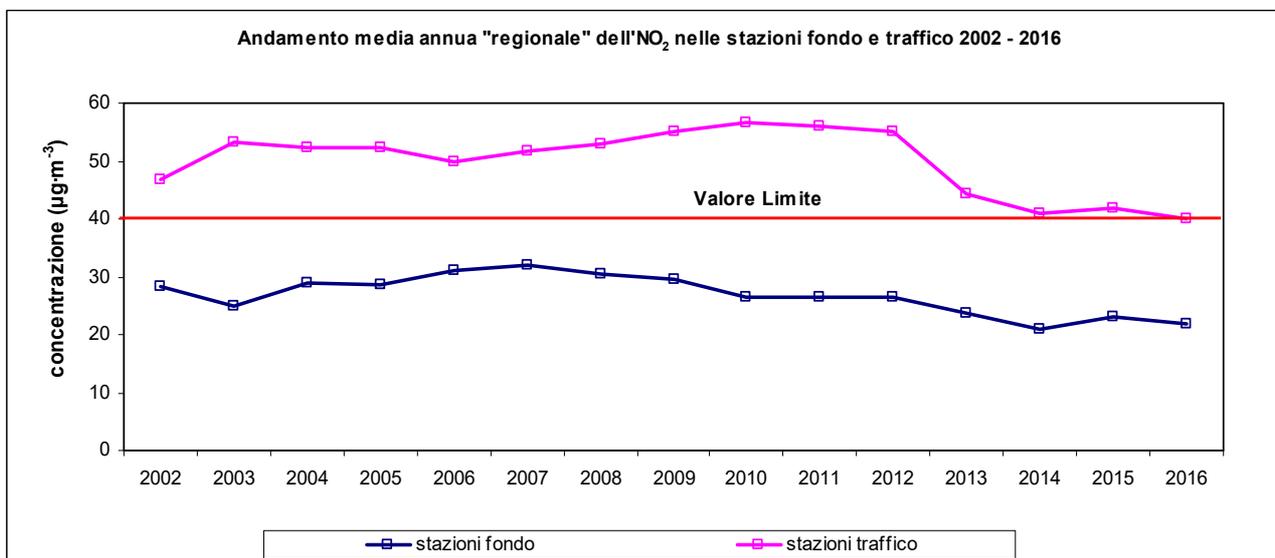


* Le stazioni di misurazione di TRAFFICO sono stazioni ubicate in posizione tale che il livello di inquinamento sia influenzato prevalentemente da emissioni da traffico, provenienti da strade limitrofe con intensità di traffico medio alta.

** Le stazioni di misurazione di FONDO sono stazioni ubicate in posizione tale che il livello di inquinamento non sia influenzato prevalentemente da emissioni da specifiche fonti (industrie, traffico, riscaldamento residenziale, ecc.) ma dal contributo integrato di tutte le fonti poste sopravvento alla stazione rispetto alle direzioni predominanti dei venti nel sito

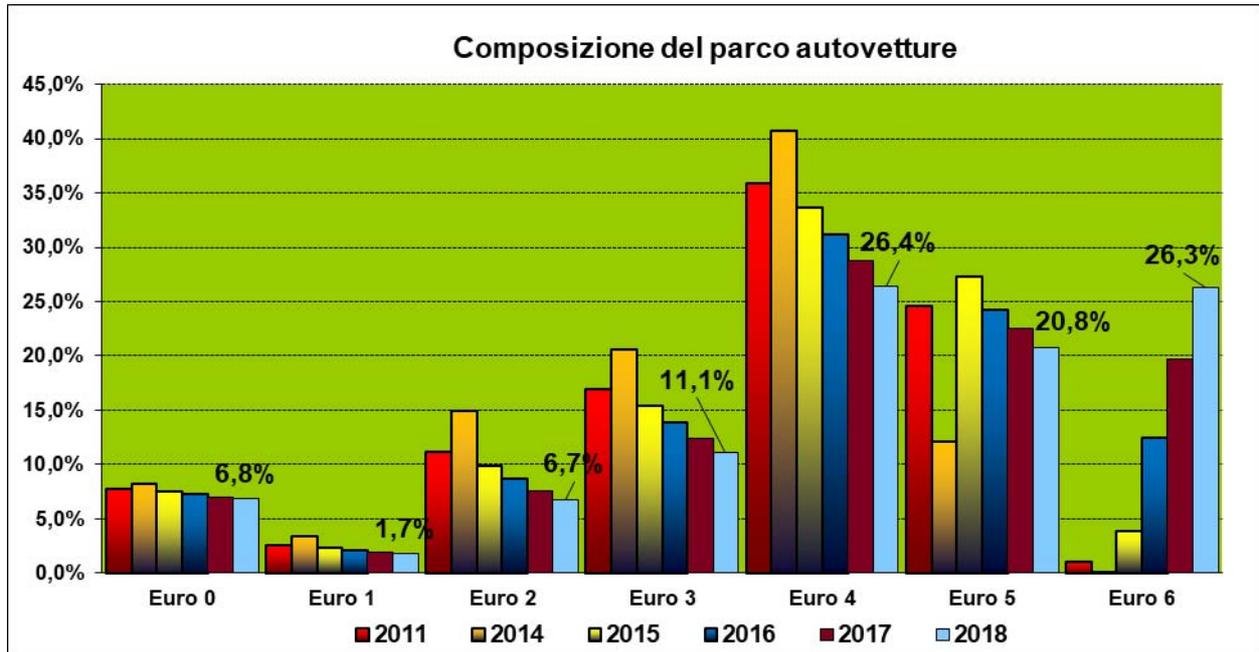
- Concentrazione di NO2 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

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



- Composizione del parco autovetture per standard emissivo (incidenza %), confronto 2011-2016

(Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)



3.3.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 296 del 26/03/2018 - Accordo ex art. 15 L. 241/90 fra la Regione Toscana e il Comune di Massa per lo svolgimento di attività relative al progetto "INTENSE - Itinerari Turistici sostenibili dell'area transfrontaliera" approvato nell'ambito del pc Italia - Francia Marittimo.

DGR 553 del 29/05/2018 - Attuazione Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale della Regione Toscana di cui al Piano Regionale integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM). Azione 3.2 del PRIIM S4b Studi e Ricerche: Accordo di Collaborazione.

DGR 555 del 29/05/2018 - POR FESR 2014-2020 - Azione 4.6.4 - Sviluppo infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub - subazione a) procedura 1 - Integrazione finanziamento Provincia di Arezzo con fondi regionali.

DGR 744 del 02/07/2018 - Decreto Ministeriale del 27/12/2017 n.468. Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Approvazione dello schema di convenzione e indicazioni per l'individuazione degli interventi.

DGR 758 del 09/07/2018 - Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 P.O. Infrastrutture. Definizione dei criteri per il finanziamento delle proposte progettuali e degli elementi essenziali per l'attuazione del piano operativo, intervento Infrastrutture ciclabili di interesse regionale: "Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica e Ciclopista Tirrenica". Indizione raccolta progettuale finalizzata al finanziamento.

DGR 989 del 10/09/2018 - L.R. 6 giugno 2012, n. 27. L.R. 27 dicembre 2017, n. 77. Manutenzione dei tracciati realizzati e in fase di realizzazione delle ciclovie di interesse regionale. Criteri per la definizione di uno schema di convenzione per il cofinanziamento Regione Enti Locali e per l'erogazione del finanziamento previsto per il 2018.

DGR 990 del 10/09/2018 - Programma di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina ai sensi dell'art. 7 del DM 468/2017. Approvazione.

DGR 1189 del 29/10/2018 - Trasporto pubblico locale. Contributo al Comune di Pisa per il collegamento people mover per l'annualità 2018.

DGR 1292 del 27/11/2018 - Decreto Ministeriale del 29/12/2016 n.481. Attuazione art. 20 del DL 69/2013. Approvazione schema di Convenzione fra Regione Toscana e il Comune di S.Giovanni Valdarno per l'attuazione del Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali di cui alla DGR 712/2017.

DGR 1381 del 10/12/2018 - Accordo per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'Area Metropolitana di cui alla DGR 268/2016. Approvazione dello schema di Atto Integrativo.

DGR 101 del 04/02/2019 - Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale-Progetto SIRSS. Approvazione prosecuzione progetto per gli anni 2019, 2020 e 2021.

DGR 102 del 04/02/2019 - Terzo atto integrativo dell'Accordo per la realizzazione del sistema integrato della Ciclopista dell'Arno - Sentiero della bonifica del 10.6.2015 tra la Regione Toscana e gli Enti Locali interessati. Tratto da Stia a Ponte a Buriano. Approvazione schema e mandato alla sottoscrizione.

DGR 103 del 04/02/2019 - Azione Regionale sulla Sicurezza Stradale in attuazione del PRIIM a supporto degli Enti locali per la realizzazione di interventi di sicurezza stradale. Indirizzi.

DGR 135 del 11/02/2019 - Approvazione Schema del Protocollo di Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana, Regione Lazio e Regione Liguria per la progettazione e realizzazione della Ciclovia turistica Tirrenica

DGR 304 del 11/03/2019 - Approvazione del nuovo testo dello Schema del Protocollo di Intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana, Regione Lazio e Regione Liguria per la progettazione e realizzazione della Ciclovia turistica Tirrenica.

DGR 426 del 01/04/2019 - LR 19/11 "Disposizioni per la promozione della Sicurezza Stradale in Toscana". Accordo tra Regione Toscana e MIUR-Uff. scolastico per la Toscana per la promozione all'educazione della Sicurezza Stradale nelle scuole primarie su proposta dell'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale.

DGR 499 del 16/04/2019 - Protocollo d'Intesa per il progetto e la realizzazione della Ciclovia del Sole da Verona a Firenze tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e le Regioni Emilia-Romagna (capofila), Lombardia, Toscana e Veneto per disciplinare i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione.

DGR 623 del 13/05/2019 - L.R. 27 dicembre 2018, n.73, art.11. Contributo straordinario al Comune di Minucciano di euro 70.000 per l'annualità 2019 del bilancio di previsione 2019-21 per l'implementazione degli itinerari ciclo-pedonali del lago di Gramolazzo. Approvazione schema di accordo ex art.15 L. 241/90.

DGR 693 del 27/05/2019 - Decreto Ministeriale del 24/12/18 n.553. Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Approvazione dello schema di convenzione e indicazioni per l'individuazione degli interventi.

DGR 720 del 03/06/2019 - Accordo ex art. 15 L. 241/90 fra la Regione Toscana e il Comune di Grosseto per lo svolgimento di attività relative al progetto Intense - itinerari turistici sostenibili dell'area transfrontaliera approvato nell'ambito del pc italia-francia marittimo

DGR 757 del 10/06/2019 - Accordo di Programma per la realizzazione della Ciclopista Tirrenica - Tratto in Comune di Castiglione della Pescaia. Approvazione schema e mandato alla stipula. Importo euro 3.200.000 di cui 2.300.000 a carico del bilancio regionale.

DGR 844 del 25/06/2019 - Indirizzi per progetti per la sicurezza dei viaggiatori del trasporto pubblico locale ("Muoversi in Toscana più sicuri"). Estensione del progetto "Sicurezza e Caring" per il servizio ferroviario ed avvio progetto per la sicurezza per il servizio su gomma

DGR 855 del 05/07/2019 - Accordo per l'estensione del sistema tramviario fiorentino nell'Area Metropolitana di cui alla DGR 1381/18. Approvazione schema di Atto Integrativo

DGR 883 dell'8/07/2019 Decreto Ministeriale del 24/12/2018 n. 553. Programma di interventi per la realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Approvazione.

3.3.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO*(valori in migliaia di euro)*

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2021 (*)			Gestione fino al 30/06/2019		
	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	25.176	20.120	80%	18.143	12.895	71%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	14.622	10.556	72%	10.096	6.333	63%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	100.847	20.111	20%	15.451	7.251	47%
Totale Obiettivo generale 3	140.645	50.786	36%	43.690	26.479	61%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2019)

() Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2018.*

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 della strategia regionale dedicata allo sviluppo della costa oggetto del Programma Regionale di Sviluppo e di specifici Accordi di Programma sottoscritti con il Governo, anche ai fini della reindustrializzazione delle aree.

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 (corridoio Scandinavo-Mediterraneo). Intorno al porto di Livorno ruota un insieme di raccordi ferroviari in parte realizzati ed in parte da realizzare fondamentali nel loro insieme per potenziare il trasporto ferroviario e marittimo in un’ottica di accessibilità e riequilibrio modale. Le opere sono individuate come prioritarie nell’ambito dell’Accordo di Programma sottoscritto nel maggio 2015 tra Regione, Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministeri interessati, Enti locali (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo) Autorità Portuale di Livorno e RFI, volto a rilanciare la competitività della costa.

RACCORDI FERROVIARI DEL PORTO DI LIVORNO

Con i **raccordi ferroviari del porto di Livorno**, ultimati ed aperti all’esercizio ferroviario nel dicembre 2016, il porto si è dotato di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci, favorendo il riequilibrio modale tra la gomma ed il ferro oltre che la competitività regionale. La Regione ha concorso alla realizzazione delle opere con 28 mln, dei quali 8 mln a a carico dei fondi POR FeSR 2007-2013 e 20 mln a carico del bilancio regionale.



La nuova linea ferroviaria elettrificata Livorno Darsena Toscana – Livorno Calambrone, inaugurata nel 2016 è direttamente collegata alla direttrice Tirrenica (km. 95+222 della linea La Spezia centrale – Livorno centrale). Gli interventi complessivamente realizzati sono costituiti dalla stazione sulla Darsena Toscana, adeguata ai moderni standard europei tecnologici e di infrastruttura, da una nuova linea elettrificata tra la Darsena Toscana e la Direttrice Tirrenica lato nord, e un ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena.

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

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

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

Per disciplinare le interferenze tra la nuova linea ferroviaria Livorno Darsena Toscana – Linea Tirrenica lato Nord/Livorno Calambrone e la FI-PI-LI sono state realizzate da RFI delle opere nell'ambito di un accordo tra Regione Toscana, Città metropolitana di Firenze e RFI, portate a termine nel mese di ottobre 2018.

RACCORDI FERROVIARI PORTO-INTEPORTO E ULTERIORI RACCORDI

Accanto ai raccordi ferroviari del porto già realizzati, è prevista la realizzazione del **collegamento ferroviario diretto fra il porto di Livorno e l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci**, per il quale si rende necessario superare la barriera fisica costituita dalla linea fondamentale Genova-Roma. Attualmente il collegamento tra le due infrastrutture logistiche avviene mediante l'attraversamento complanare della linea fondamentale Tirrenica in località Calambrone, che comporta l'insorgenza di extracosti di gestione dovuti alla complessità delle operazioni logistiche.

Più specificamente, il progetto di scavalco prevede la ricucitura della rete infrastrutturale ferroviaria esistente tra il Porto di Livorno e l'Interporto Toscano mediante realizzazione di una linea a singolo binario dello sviluppo complessivo di 1.580 m, nella quale lo scavalco della Linea fondamentale Genova – Roma viene garantito mediante la realizzazione di un viadotto con impalcato a via inferiore di lunghezza pari a circa 360 m costituito da 15 campate.

Il collegamento ferroviario diretto ha la funzione di migliorare l'integrazione tra l'Interporto Toscano e le aree portuali; infatti l'interporto (situato nel retroterra ad una distanza di circa 6 km dalle banchine portuali), costituisce elemento fondamentale del sistema della logistica portuale di Livorno ed è in grado di svolgere con sempre maggior efficacia il ruolo di area retroportuale attrezzata per fornire servizi ad alto valore aggiunto gestendo in maniera integrata le varie modalità di trasporto.

Il Porto di Livorno e l'interporto Toscano Amerigo Vespucci, in particolare, costituiscono terminali, rispettivamente portuale e di scambio ferro-gomma, della rete centrale ai sensi di quanto stabilito dal Regolamento comunitario 1315/2013 sulle reti TEN-T e sono collegati al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, attraverso le linee Livorno-Pisa e Pisa-Firenze, entrambe appartenenti alla rete fondamentale.

Lo scavalco consentirà di migliorare sensibilmente la connettività ferroviaria tra porto di Livorno ed Interporto Toscano e mira a conseguire l'integrazione delle attività logistiche realizzate nel porto e nell'Interporto. In particolare esso condurrà alla creazione di nuovi servizi multimodali a beneficio dell'utenza portuale, della multimodalità della rete transeuropea di trasporto e consentirà di conseguire significativi miglioramenti ambientali per effetto dell'abbattimento delle movimentazioni su gomma.

Il progetto è stato prodotto dalla Regione e aggiornato secondo le specifiche tecniche fornite da RFI sulla base della classificazione dell'opera come infrastruttura ferroviaria nazionale (il raccordo verrà inquadrato come 1° stralcio del collegamento ferroviario del porto di Livorno con la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze, mediante il by-pass della stazione di Pisa consentendo quindi al bipolo porto-interporto una adeguata connessione ferroviaria conforme alle specifiche europee sulla interoperabilità).

E' stata completata nel 2018 la progettazione definitiva, finanziata anche con risorse regionali.

Per la realizzazione dello scavalco ferroviario, il cui costo complessivo è stimato in 27 mln, il 23 maggio 2019 la Regione Toscana ha firmato un Accordo con RFI, l'Interporto e l'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'Accordo prevede a copertura dell'intervento uno stanziamento di 20,2 mln da parte della Regione (17 mln nell'ambito del contributo straordinario a favore di RFI previsto dalla l.r. 68/2017, destinando parte delle risorse non più necessarie per il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca, a cui si sono aggiunti ulteriori 3,2 mln previsti dalla finanziaria 2019), 4,3 mln. da parte di RFI (risorse del Contratto di Programma vigente), con un concorso del MIT per 2,5 mln. Sono in fase di avvio i lavori per le opere propedeutiche.

RFI si è impegnata ad assumere lo svolgimento delle fasi successive di progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera, che costituirà infrastruttura ferroviaria nazionale. A tal fine RFI si è attivata a settembre 2018 nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per l'avvio del procedimento di localizzazione dell'intervento di competenza statale, avvenuto nel gennaio 2019 con la Convocazione della Conferenza dei Servizi da parte del Provveditorato alle OO.PP. Toscana – Marche – Umbria finalizzata all'approvazione del progetto e conclusa nel marzo 2019.



L'accordo di maggio 2019 prevede inoltre la progettazione e la realizzazione entro il 2021 di ulteriori grandi opere ferroviarie per migliorare i collegamenti dei porti e delle ferrovie della Toscana con i grandi corridoi ferroviari europei dedicati al trasporto delle merci, come:

- il **collegamento ferroviario fra l'interporto A. Vespucci, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa** (finanziata la progettazione di fattibilità nell'ambito del Contratto di Programma RFI-Stato 2017-2021, parte investimenti, su cui RFI ha ultimato una prima fase dello studio);
- l'intervento di adeguamento delle gallerie allo standard PC/80 della **linea ferroviaria Prato Bologna**, per consentire ai treni merci dei porti del sistema "Livorno- Piombino" di raggiungere le aree logistiche, produttive e di consumo del Centro Nord-Italia, i valichi del Brennero e del Gottardo ed i mercati dell'Europa Centro Orientale (vedi paragrafo 3.1.4 "Ferrovie");
- la revisione dei **collegamenti ferroviari per il porto di Piombino**, compreso l'adeguamento a sagoma della galleria interessata.

In una visione di sistema i raccordi ferroviari concorrono all'attivazione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e al necessario trasferimento da gomma a rotaia del trasporto delle merci.

POTENZIAMENTO SCALO MERCI DI CASTELNUOVO DI GARFAGNANA

Per quanto riguarda altre iniziative sulla mobilità delle merci nel marzo 2018 la Regione Toscana ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI, gli Enti Locali territorialmente interessati e due aziende interessate al trasporto merci su ferro un protocollo d'intesa per il **potenziamento dello scalo merci e dei raccordi ferroviari nell'ambito della stazione di Castelnuovo Garfagnana** (linea ferroviaria Lucca-Aulla) con la finalità di trasferire su vettore ferroviario il trasporto merci attualmente svolto su gomma, perseguendo obiettivi di risanamento ambientale e di miglioramento della sicurezza stradale.

In attuazione del Protocollo, nel 2019 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra Regione, RFI, Enti Locali e aziende interessate finalizzato alla realizzazione degli interventi, consistenti nella riqualificazione della stazione ferroviaria di Castelnuovo di Garfagnana, con adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria e tecnologica e con installazione delle apparecchiature necessarie per il carico e lo scarico delle merci; nel collegamento ferroviario tra la stazione e lo stabilimento industriale dell'azienda interessata; nella dotazione dell'impianto ferroviario con le attrezzature necessarie per velocizzare ed incentivare l'attività di carico e scarico ed il trasporto merci su ferro, nonché nella realizzazione della viabilità sostitutiva del passaggio a livello esistente.

Le opere prevedono un finanziamento di 4 mln da parte di RFI (fondi Contratto di Programma); 1,9 mln sono stanziati dalla Regione Toscana nell'ambito delle risorse destinate a RFI con L.R. 86/2014, mentre 250.000 euro saranno messi a disposizione da parte del Comune di Castelnuovo Garfagnana, che si occuperà della progettazione e realizzazione della viabilità alternativa. Parte degli interventi saranno finanziati dalle aziende sottoscrittrici dell'Accordo di Programma (si veda anche il par. 3.1.4 "Ferrovie").

INCENTIVI AL TRASPORTO MERCI SU FERRO

Per contribuire a ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci, nel 2019 la Regione Toscana ha stanziato 500.000 euro per l'istituzione di un incentivo regionale finalizzato a rilanciare e sviluppare l'intermodalità nel trasporto delle merci via terra, denominato "Ferrobonus regionale", destinato alle imprese operanti nella logistica.

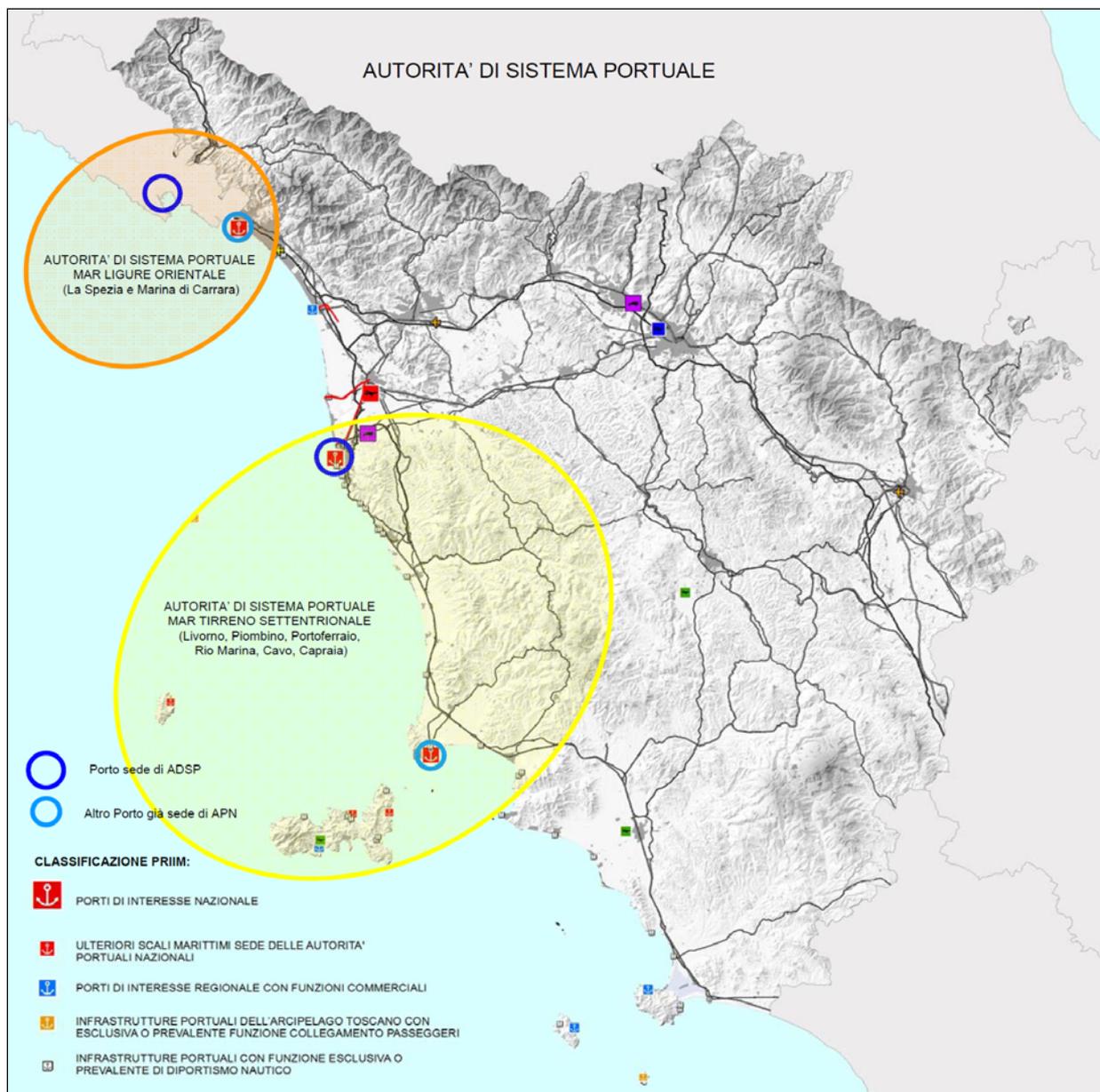
La misura, analoga a quella prevista a livello nazionale, mira a correggere gli squilibri strutturali tra il trasporto stradale e il trasporto ferroviario di merci in Italia, rafforzando la catena del trasporto intermodale in Italia e sviluppando il trasferimento modale del traffico merci dalla strada alla ferrovia, al fine ultimo di ridurre l'impatto ambientale, sanitario e sociale del traffico su strada.

3.4.2 PORTI NAZIONALI

- azioni PRIIM: 4.2.1; 4.2.2 -

Per quanto riguarda i porti commerciali nazionali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, il PRIIM promuove il potenziamento delle infrastrutture portuali e l'adeguamento dei fondali, per incrementare i traffici merci e passeggeri. Con la nuova legislatura, lo sviluppo dei 3 porti nazionali rientra inoltre in una più ampia strategia di rilancio della costa che punta alla riconversione e riqualificazione industriale delle aree di crisi complessa di Piombino, Livorno e Massa Carrara e che contribuisce inoltre al raggiungimento degli obiettivi del nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica introdotto dalla riforma Del Rio (D. Lgs n. 168/2016).

Gli interventi si inseriscono nel nuovo scenario di governance dettato dalla riforma, che ha portato alla creazione delle nuove Autorità di Sistema Portuali: per la Toscana l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (per porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Capraia e Cavo, con sede a Livorno) e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (comprendente il porto toscano di Marina di Carrara, insieme al porto di La Spezia, quest’ultimo sede di Autorità di Sistema).



PORTO DI LIVORNO

La principale opera per il Porto di Livorno è la nuova **Piattaforma Europa**, strategica non solo per lo scalo livornese ma anche per l'intera Toscana, che consentirà di inserire la Regione a pieno all'interno del sistema di scambi del Mediterraneo.

Essa dà attuazione al nuovo PRP approvato nel 2015, che persegue il potenziamento infrastrutturale e il riassetto funzionale del porto, ed è tra gli interventi prioritari previsti dal Piano di rilancio della competitività dell'area costiera livornese, insieme ai raccordi ferroviari, oggetto

dell'Accordo di Programma volto a rilanciare la competitività della costa sottoscritto nel maggio 2015 dalla Regione con la 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.

L'opera consiste nella realizzazione di 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.

Per il sostegno alla realizzazione di tale importante investimento, la Regione ha destinato con legge finanziaria un finanziamento straordinario per un importo fino a 12,5 mln l'anno per venti anni a favore dell'Autorità di Sistema 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 (il contributo regionale garantisce copertura per una quota capitale pari a 200 mln più la quota interessi). Ulteriori risorse erano previste dall'Autorità di Sistema Portuale (per 289 mln) e dal Governo (per 50 mln)

Attraverso il **Nucleo operativo** per la progettazione e la realizzazione della Darsena Europa insediatisi nell'agosto 2017 presso la Presidenza della Giunta Regionale, la Regione monitora costantemente le varie fasi di attuazione dell'opera, promuovendo tutte le azioni necessarie per la sua celere realizzazione.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del procedimento, a seguito dell'introduzione della nuova disciplina statale in materia di dragaggi, nel luglio 2017 la neo-istituita Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha previsto una diversa articolazione realizzativa delle fasi di attuazione del PRP vigente che, attraverso modalità alternative di gestione dei sedimenti marini che trovano oggi positivo riconoscimento legislativo, consente una possibile contrazione dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere, nel rispetto dei requisiti, sia funzionali che prestazionali, dell'infrastruttura (le nuove fasi attuative del PRP sono state approvate con provvedimento dell'Autorità dell'ottobre 2017). Di conseguenza, è stato revocato il bando di gara europeo precedentemente pubblicato per individuare il finanziatore privato chiamato alla progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase della Piattaforma Europa e all'esecuzione dei lavori di realizzazione, allestimento e gestione del terminal.

In ordine alla spesa, secondo quanto comunicato dall'Autorità, a fronte di un costo complessivo



per infrastrutture di 667 milioni di euro con la precedente ipotesi, la stima della nuova soluzione si attesta intorno a 467 milioni, cioè 200 milioni in meno. A ciò si aggiungono 195 milioni di allestimento terminal per un costo complessivo stimato dell'investimento ora pari a 662 milioni di euro contro gli oltre 860 iniziali. La tempistica prevista si ridurrebbe invece da 9 a 5 anni.

Nel 2018 l'Autorità di Sistema ha affidato la progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa e sono state sostanzialmente eseguite le indagini geognostiche e ambientali preliminari alla progettazione. In fase di predisposizione finale la progettazione preliminare delle opere marittime.

Tenuto conto che la realizzazione delle opere infrastrutturali, per la complessità e la rilevanza delle opere medesime nel loro complesso, potrebbe manifestare, anche nella fase di cantiere, interferenze con il sistema ambientale della fascia costiera, con particolare riguardo ai delicati equilibri paesaggistico-ambientali del litorale pisano, la Regione Toscana ha approvato nel dicembre 2017 uno Schema d'intesa con Autorità di Sistema Portuale, Ente parco regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli, Comuni di Livorno e Pisa, per la costituzione di un "Osservatorio ambientale e socio-economico sui lavori del porto di Livorno per la realizzazione della nuova Darsena Europa" (in coerenza con l'obiettivo del PRIIM di garantire il monitoraggio degli effetti correlati alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e per la mobilità), organismo che avrà la finalità di monitorare e valutare i possibili impatti delle opere della nuova Darsena Europa, nonché la corretta attuazione del progetto medesimo.



Terminal Darsena Toscana

In coerenza ed in sinergia con il progetto della Darsena Europa, a seguito di un protocollo d'intesa firmato a novembre 2017 tra Regione Toscana, Regione Emilia Romagna e RFI e successivamente integrato nel 2018, è in corso il **potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna**, prioritario per il collegamento via ferro dei porti dell'area logistica costiera toscana verso il centro e il nord Europa. Sono previsti 3 anni e mezzo di lavori e un costo delle opere di 320 mln: RFI interverrà per adeguare la linea appenninica, cuore del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo, agli standard infrastrutturali previsti dalla rete europea per il traffico delle merci (autostrada viaggiante) – in particolare sarà ampliata la sagoma di circa 20 km di gallerie (si veda in merito il par. 3.1.4 "Ferrovie").

PORTO DI PIOMBINO

La Regione sostiene gli investimenti a favore dello scalo di Piombino che danno attuazione al nuovo Piano Regolatore Portuale e che nel complesso sono finalizzati a rendere più competitive le infrastrutture portuali ed in particolare a consentire l'ingresso in porto di navi portarinfuse di grandi dimensioni.

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

Per la realizzazione delle opere la Regione ha stanziato risorse in finanziaria 2013 per consentire l'attivazione di un mutuo da parte dell'Autorità Portuale nazionale.

Con le somme derivanti dal ribasso d'asta sono in corso da parte dell'Autorità nazionale le procedure di gara per ulteriori opere relative al prolungamento del Molo Batteria (dal costo di 23

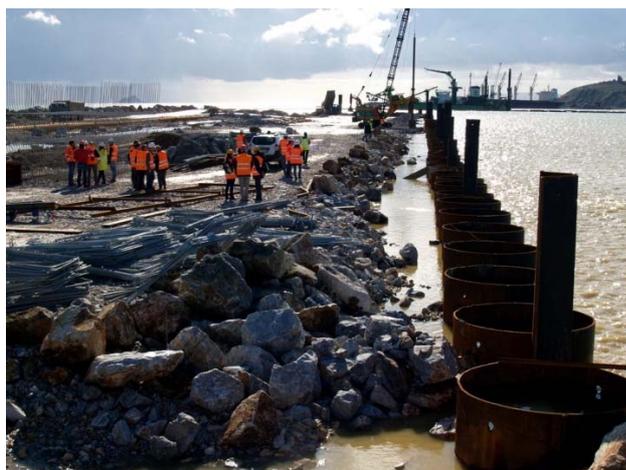
mln) e alla nuova strada di ingresso al porto (stralcio strada 398 svincolo Gagno- Terre rosse, dal costo di 18,5 mln).

Per la **realizzazione di aree per la logistica industriale** nel porto di Piombino, in coerenza con l'Atto di Indirizzo promosso a maggio 2019 dall'Autorità di Sistema concernente l'allocatione delle nuove aree portuali, nel giugno 2019 la Regione Toscana ha approvato uno specifico Accordo di programma con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Le opere in questione sono individuate nel progetto esecutivo degli "Interventi connessi al nuovo PRP e/o all' APQ del 13/08/2013 e all' APQ del 24/04/2014 per la realizzazione di un'area per la logistica industriale del porto di Piombino", revisionato nel novembre 2018 dall'Autorità di Sistema e approvato con parere favorevole del Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato delle Opere Pubbliche nel mese di dicembre. Gli interventi, dal costo stimato in circa 22 mln, consistono nella realizzazione di un'area attrezzata di circa 200.000 mq, con accesso diretto alla banchina nord dell'omonima darsena, dotata di tutti gli impianti necessari per consentire l'insediamento di attività di logistica industriale.

Per il finanziamento delle opere la Regione Toscana ha destinato risorse per circa 13 mln a valere sulle economie del Piano Attuativo Regionale del FSC 2007-2013, insieme ad un cofinanziamento per un massimo di 4,895 mln da bilancio regionale. L'Autorità di Sistema Portuale Nazionale concorre con proprie risorse per 4,5 mln.

Infine, con la Delibera CIPE n. 46/2014 è stato assegnato alla Regione Toscana un contributo di 20 mln a valere sulle risorse residue del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2007-2013 che, a seguito delle verifiche in materia di aiuti di stato, sarà trasferito all'Autorità di Sistema Portuale, come previsto da specifica convenzione tra Regione e Autorità di Sistema firmata a dicembre 2018. Il contributo, in coerenza con l'Accordo di Programma sottoscritto il 24 aprile 2014 che disciplina gli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino, è destinato al finanziamento delle **opere necessarie per le attività di smantellamento delle navi, di manutenzione e di refitting navale**, tra le quali la costruzione del banchinamento alla radice della banchina Est del molo di sottoflutto, il prolungamento del molo di sottoflutto a protezione dello specchio acqueo e la realizzazione degli impianti e delle operazioni volte ad assicurare la funzionalità dell'infrastruttura di base propedeutica all'attuazione della piattaforma.



Costruzione della banchina alto fondale (-20 mt)



Dragaggio del porto per realizzazione colmata

SS 398 BRETELLA DI PIOMBINO

Tra le opere previste dall'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo del porto di Piombino 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 la realizzazione con risorse statali della bretella di Piombino, di collegamento diretto tra il Porto e la viabilità nazionale (Autostrada A12 Tirrenica) - SS 398- lotto Gagno – Montegemoli.

L'opera premetterà un efficace miglioramento delle modalità di accesso al centro abitato, alla zona industriale ed al porto, per le provenienze dalla variante Aurelia (svincolo di Venturina-Piombino), così come un miglioramento delle modalità di uscita dal porto e dal centro abitato verso la stessa Variante Aurelia.

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.

Il progetto relativo al 1° lotto svincolo di Geodetica-Gagno (ex lotto 7 del Corridoio Tirrenico) è stato inserito nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE ad agosto 2017 per un finanziamento di circa 50 mln. Nell'aprile 2017 ANAS ha trasmesso il progetto definitivo del I Lotto alla Regione, al MIT ed a tutte le altre Amministrazioni interessate, per l'approvazione; nel giugno successivo la Regione ha espresso parere favorevole con prescrizioni all'intesa per la localizzazione dell'opera. Il progetto definitivo è stato preso in esame dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2017 e, successivamente al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato approvato nell'ottobre 2018.

ANAS ipotizza di poter ultimare il progetto esecutivo e la procedura CIPE, nel secondo semestre del 2019. A seguire ci sarà il procedimento di gara, che si dovrebbe concludere con l'aggiudicazione nei primi mesi del 2021. Per completare tutti i lavori sono previsti 4 anni.

PORTO DI MARINA DI CARRARA

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

Le azioni necessarie per la riqualificazione ambientale, lo sviluppo e la reindustrializzazione dell'area, da declinare con successivi Accordi di Programma, erano state individuate nell'ambito di un Protocollo d'intesa firmato a maggio 2015 tra la Regione Toscana, i Ministeri interessati, la Provincia di Massa Carrara, i Comuni di Massa e Carrara e l'Autorità Portuale di Marina di Carrara.

Tra i temi nodali e strategici sui quali attivare il Progetto di riqualificazione e riconversione per il Porto di Massa Carrara erano stati individuati interventi relativi alla logistica portuale nell'ambito di un progetto complessivo di riqualificazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città (progetto waterfront) e interventi di sviluppo della rete ferroviaria interna alla zona industriale apuana (ZIA).

Il progetto di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara “Interfaccia porto-città”, promosso dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, e sul quale la Regione Toscana si è espressa con proprio parere nell'ambito del procedimento di competenza nazionale nel marzo 2014, si articola in quattro distinti “ambiti progettuali”, che mirano a definire il nuovo assetto dell'interfaccia porto-città con l'intento di portare a soluzione alcune criticità infrastrutturali rilevate di concerto con gli altri enti territoriali e con la popolazione. Le opere previste riguardano:

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

Obiettivi del progetto sono il miglioramento e la razionalizzazione del sistema viario di accesso all'area portuale; il miglioramento e una maggiore efficienza del trasferimento ferroviario e modale; il miglioramento della competitività e dell'organizzazione funzionale complessiva dello scalo marittimo. Tra i risultati attesi vi è altresì una più elevata integrazione strategica dell'offerta cantieristica, mercantile e crocieristica, attuale e futura, del porto rispetto al sistema urbano locale ed a un più ampio contesto territoriale di riferimento.

Per la realizzazione delle opere, dal costo di 35 milioni, la Regione Toscana ha stanziato con legge finanziaria 2016 risorse per circa 15 mln a favore dell'Autorità di Sistema Portuale, prevedendo l'erogazione di contributi straordinari per un importo massimo di 1 mln l'anno per 20 anni per consentire il rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte dell'Autorità stessa. Ulteriori finanziamenti sono a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (8,2 mln del Fondo nazionale porti) e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (12,2 mln).

Per disciplinare le modalità di attuazione del Progetto Waterfront e le modalità di erogazione e gestione dei finanziamenti regionali, nel gennaio 2018 la Giunta regionale ha approvato uno specifico Accordo di Programma con l'Autorità di Sistema Portuale (DGR n. 26 del 15/01/2018).

Successivamente l'Autorità ha provveduto all'aggiudicazione della progettazione definitiva dei lavori relativi ai lotti I,II,IV del progetto waterfront; sono in corso le verifiche di assoggettabilità a VIA. Per il rimanente lotto III è in corso di valutazione la richiesta del Comune di Carrara di procedere alla definizione del progetto definitivo mediante una specifica procedura concorsuale competitiva.

Tenuto conto dello slittamento dei tempi nella fase di definizione progettuale degli interventi, è in corso di definizione da parte della Regione un atto integrativo dell'Accordo di Programma finalizzato a recepire il cronoprogramma aggiornato dei lavori.

Contestualmente all'Accordo di Programma di cui sopra è stato approvato dalla Giunta regionale (DGR n. 13 del 15/01/2018) un Accordo tra Comune di Carrara, Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per lo sviluppo condiviso del porto. L'Accordo è finalizzato all'attuazione del progetto waterfront e alla redazione condivisa di una proposta di variante al vigente Piano Regolatore Portuale (sulla base della nuova normativa nazionale in materia che ha introdotto il Piano Regolatore del Sistema Portuale, al posto del Piano Regolatore Portuale del singolo scalo marittimo).

La redazione e l'adozione di una variante al vigente PRP è da considerarsi indispensabile al fine di consentire un idoneo sviluppo futuro del porto, che sappia coniugare le attività commerciali, cantieristiche, crocieristiche e diportistiche in parte esistenti ed in parte da implementare, alla luce degli imprescindibili valori di rispetto ambientale ed antropico del contesto circostante. L'Accordo individua i temi da approfondire e gli obiettivi da conseguire nei successivi livelli di progettazione delle opere del waterfront previsti dalla legge.

Con riferimento agli adempimenti previsti dall'art. 5 della L. n. 84/1994, modificato dalla cosiddetta Riforma Del Rio (D.Lgs. n. 162/2016; D.lgs. n. 232/2017 "Decreto correttivo"), il Comitato di Gestione dell'AdSP ha recentemente adottato il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale (DPSS) del Mar Ligure Orientale, propedeutico all'adozione della Variante del Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara.

In coerenza con il Piano Strategico Nazionale dei Trasporti della Portualità e della Logistica, il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione dell'Autorità di sistema portuale, individuando in modo univoco indirizzi e procedure per i piani regolatori dei porti del sistema.

Nel giugno 2019 si è aperta la Conferenza dei Servizi interna finalizzata alla verifica di coerenza dei contenuti del DPSS con gli atti della programmazione e della pianificazione di competenza regionale. E' in corso l'attività istruttoria sul documento al fine di consentire la sottoscrizione dell'intesa tra AdSP, MIT, Regione Toscana e Regione Liguria e la successiva approvazione dell'atto.

Insieme al progetto waterfront il Porto di Marina di Carrara è interessato da un **intervento di collegamento dell'area portuale alla rete ferroviaria**, dal costo di circa 5 mln (di cui 2 finanziati da RFI e 3 dall'Autorità di Sistema Portuale). Ad RFI compete la progettazione e la realizzazione della parte dei binari ferroviari, mentre l'Autorità si occuperà di effettuare l'intervento in porto.

Sulla base di specifica Convenzione tra RFI e Autorità di Sistema Portuale, che ha già iniziato i lavori per l'adeguamento della tratta ferroviaria di competenza interna al Porto, ad ottobre 2019 RFI darà avvio alle opere di upgrading tecnologico della tratta fino allo scalo merci di Massa - zona industriale adiacente alla linea Tirrenica.

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

Per il **porto di Rio Marina**, che svolge funzioni commerciali di collegamento passeggeri, sono previsti gli interventi di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale in attuazione dell'adeguamento tecnico-funzionale promosso dall' autorità medesima e finalizzato, alla qualificazione funzionale dello scalo ed in particolare al miglioramento delle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri.

Sono stati altresì realizzati interventi urgenti di riparazione e consolidamento delle strutture portuali compromesse dalle mareggiate e dagli eventi meteorologici avversi dello scorso autunno.

3.4.3 PORTI REGIONALI E AUTORITÀ PORTUALE REGIONALE

- azioni PRIIM: 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 -

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

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



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

Nel mese di ottobre 2018 la Giunta ha approvato in via definitiva gli indirizzi relativi al 2019 per l'elaborazione del piano delle attività e i criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti dove è istituita l'Autorità portuale regionale: Viareggio è interessato dalle opere di completamento della banchina commerciale e dal dragaggio dell'imboccatura; le priorità a Marina di Campo sono il miglioramento dell'efficacia delle opere portuali e gli interventi di adeguamento della diga foranea; Porto Santo Stefano è interessato da interventi di riqualificazione del molo Garibaldi e delle banchine portuali; per l'Isola del Giglio è strategica la riqualificazione delle banchine, dei piazzali e delle opere portuali.

Nel marzo 2019 sono state assegnate dalla Regione le risorse per il triennio 2019-2021 per quasi 5 mln, destinate sia al funzionamento dell'Ente che agli investimenti infrastrutturali (circa 2,8 mln per interventi sui porti regionali), con ulteriori risorse per la manutenzione ordinaria (per 947.000 euro).

Di seguito un aggiornamento sulla situazione relativa agli interventi infrastrutturali per singolo scalo portuale.

PORTO DI VIAREGGIO

Tra gli interventi relativi al sistema portuale regionale particolarmente strategico risulta l'intervento della banchina commerciale del **Porto di Viareggio**, ai fini dello sviluppo del trasporto turistico passeggeri (crocieristica minore) previsto dal PRP vigente. I lavori, attualmente in corso e dal costo di 2,6 mln, comprendono le opere civili strutturali, il dragaggio dei fondali antistanti e l'installazione delle strutture di ormeggio (bitte e parabordi); i lavori sono stati ultimati nel mese di giugno 2019.

Sono previste inoltre opere di completamento impiantistico e di accesso stradale per un totale di 1,2 mln, per le quali è stata avviata nell'agosto 2018 la progettazione esecutiva che è stata ultimata, con riferimento ad un primo lotto di opere, nel mese di agosto 2019.

I lavori di manutenzione del molo sottoflutto si sono conclusi nel mese di luglio 2019.

Sono stati conclusi tra aprile e giugno 2018 anche i lavori per altre opere minori (realizzazione cabina di trasformazione e colonnine di servizio, per 350.000 euro; realizzazione fognatura bianca al Molo Marinai d'Italia, per 290.000 euro).

Sempre con riferimento al porto di Viareggio, per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, a dicembre 2016 sono stati completati i lavori di **dragaggio dell'avamposto e dell'imboccatura** relativi al biennio 2015/2016 (1,2 milioni) mentre a febbraio 2019 sono stati ultimati i lavori di escavo relativi al biennio 2017/18 (800.000 euro).

È stato ultimato lo studio preliminare ambientale finalizzato alla progettazione preliminare del sistema continuo di dragaggio, per un importo previsto di 4.8 mln per il quale sarà prossimamente riavviato il procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA.

Ulteriori risorse per 400.000 euro sono state infine utilizzate per i lavori di escavo relativi al canale di collegamento tra la Darsena Europa e la Darsena Italia, terminati nel maggio 2017.

PORTO DI MARINA DI CAMPO

Nel porto di **Marina di Campo** sono in via di ultimazione i lavori di realizzazione del muro paraonde e adeguamento della diga foranea – 1° lotto (del costo di 1,04 mln) necessari al miglioramento della sicurezza del bacino portuale.

A seguito della progettazione esecutiva, è stata avviata nel 2018 la gara per l'affidamento dei lavori del 2° lotto (dal costo complessivo di 850 mila euro), aggiudicati nel mese di luglio 2019.

Si sono conclusi invece nel mese di maggio 2017 i lavori di escavo dei fondali per 310.000 euro.

PORTO SANTO STEFANO

Per **Porto Santo Stefano** (Porto del Valle) a settembre 2018 sono iniziati i lavori di 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, che risultano attualmente in corso.

A ottobre 2017 sono stati impegnati 40 mila euro per la progettazione esecutiva del secondo lotto, approvata in linea tecnica a settembre 2018 e per il quale risultano in via di conclusione le procedure di gara (per un importo di 200.000 euro).

GIGLIO PORTO

Per **Giglio Porto** sono stati completati nel maggio 2017 i lavori di manutenzione straordinaria del sistema di ormeggio e degli arredi portuali del pontile Galli per un importo di 100.000 euro funzionali a mantenere in efficienza l'infrastruttura portuale. Sono previste inoltre opere di riqualificazione di banchine e piazzali per le quali è stata avviata la gara nel 2018 con ultimazione dei lavori prevista entro il primo semestre 2019 (per un importo di 200.000 euro).

Allo scopo di migliorare la sicurezza dell'ormeggio in banchina, il Provveditorato alle Opere Pubbliche Toscana - Umbria ha promosso l'adeguamento tecnico funzionale del molo sottoflutto, in conformità con il vigente PRP, per il quale è stata conclusa nel 2016 la progettazione esecutiva ed avviata la gara di appalto. I lavori sono iniziati nel 2018 e sono stati ultimati nel febbraio 2019.

PRP E PORTI MINORI

Per quanto riguarda l'aggiornamento dei **Piani Regolatori Portuali** dei 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale, proseguono le attività, svolte con il supporto regionale, sulla base di Protocolli di Intesa sottoscritti tra Regione, Autorità Portuali ed Enti Locali: per Viareggio si è concluso nel 2017 l'aggiornamento del quadro conoscitivo e la redazione del Masterplan della variante al PRP, presentato a dicembre 2017 al comitato portuale. La bozza di proposta della variante al PRP è stata presentata alla Commissione Consultiva della APR nel mese di aprile 2019.

Per Giglio Porto si è conclusa la fase preliminare apertasi a gennaio 2017 con l'avvio del procedimento del Piano e della relativa VAS.

La Regione, nell'ambito di un Accordo sottoscritto a marzo 2018 con il Comune di Orbetello e con l'Associazione consortile dei concessionari del Porto, ha destinato risorse (pari a 600.000 euro su un costo di 1,1 mln) per interventi urgenti di escavo dei fondali del porto di Talamone, a garanzia del ripristino delle condizioni di sicurezza per la navigazione e per le attività di diportismo nautico. L'intervento in questione è stato concluso nel luglio 2019.

Nel 2018 è inoltre stato avviato l'aggiornamento del quadro conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani", documento che sorregge le scelte dell'ente regionale in materia di programmazione della portualità turistica e commerciale della Toscana, approvato nel 2007 quale allegato al piano di indirizzo territoriale della Toscana e quindi da adeguare al nuovo contesto esistente, anche come base di partenza per le future politiche regionali.

Il Rapporto finale di aggiornamento del Quadro Conoscitivo del Masterplan sarà definito entro la fine del 2019.

3.4.4 VIE NAVIGABILI

- azioni PRIIM: 4.1.1 -

Nell'ambito della piattaforma logistica toscana le vie navigabili assumono una funzione strategica quali percorsi dedicati per il trasporto delle merci tra i poli logistici toscani (porti, interporti, aeroporti), contribuendo a sviluppare l'intermodalità e decongestionare il traffico stradale. Si tratta del Canale di Navicelli (16 km che collegano Pisa a Livorno) e del Canale di Burlamacca (7,5 km dal Lago di Massaciuccoli al Porto di Viareggio), oltre al tratto dell'Arno dalla città di Pisa alla foce, per una lunghezza di 11 km. A seguito della realizzazione dei lavori di apertura dell'incile, conclusi nell'aprile 2019, il tratto navigabile dell'Arno sarà collegato con il canale di Navicelli.

Nel 2016 sono state in parte ridisegnate le competenze in materia di navigazione sul **canale Burlamacca**, trasferite all'Autorità Portuale Regionale (con LR 72/2016 di modifica della LR 23/2012), e le competenze per il **canale di Navicelli** (con riferimento al tratto che ricade nel Comune di Livorno dove si trovano le porte vinciane) trasferite dal Comune di Pisa alla Regione (con LR 18/2016 di modifica della LR 88/98).



L'opera di disconnessione idraulica tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana del porto di Livorno (porte vinciane) è stata rinnovata con la sostituzione delle porte stesse dal Comune di Pisa nel mese di luglio 2017, sulla base di un finanziamento regionale di 430.000 euro.

Dal mese di agosto 2017 la gestione delle porte vinciane viene effettuata dalla Autorità Portuale Regionale sulla base di un contratto di avvalimento.

Per il triennio 2017-2019 sono state impegnate risorse regionali per 800.000 euro per l'attività di movimentazione delle porte vinciane e di dragaggio dei sedimenti in corrispondenza dell'opera di disconnessione.

Nel mese di febbraio 2018 l'Autorità Portuale Regionale ha aggiudicato definitivamente la gara per lavori di escavo/movimentazione dei sedimenti e servizio di movimentazione delle porte.

Proseguono intanto i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli.

Per il consolidamento statico delle sponde del **canale dei Navicelli** – lotti n.8 e n.9 (per un importo complessivo di 2.475.000 euro), nel marzo 2019 il Comune di Pisa ha aggiudicato i lavori. Concluso invece l'intervento relativo al lotto 6 e terminata la progettazione esecutiva del lotto 5, mentre per i lavori relativi al lotto 5 è in corso la gara di appalto.

I lavori relativi al lotto 4, consegnati nell'ottobre 2018, risultano attualmente in corso e se ne prevede la ultimazione nell'ottobre 2019.

Per la manutenzione del canale Burlamacca sono state destinate nel 2019 dalla Regione all'Autorità Portuale Regionale 385.000 euro.

Nell'ambito della riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) sono state destinate risorse statali per 6 mln per la realizzazione di una **conca di navigazione all'intersezione del canale dei Navicelli con l'Autostrada A/12** al fine di aumentare la capacità operativa del canale (per consentire il passaggio di grandi imbarcazioni tra la darsena pisana ed il Porto di Livorno, aumentando l'altezza utile della intersezione con la A12 che rappresenta attualmente il punto critico della via navigabile).

L'opera ha un costo complessivo di 12,25 mln, da coprire in parte con le risorse statali citate e per la restante parte con risorse da reperire tramite investimento privato (6,25 mln). Per dare attuazione all'intervento, nel giugno 2018 è stata approvata dalla Giunta lo schema di Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Comune di Pisa, da sottoscrivere da parte di tutti i soggetti. L'intervento verrà attuato dal Comune di Pisa.

3.4.5 IL SISTEMA AEROPORTUALE

- azioni PRIIM: 4.5.1; 4.5.2; 4.5.3 -

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

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



Elemento centrale del sistema aeroportuale toscano è costituito dagli aeroporti regionali di Pisa e Firenze, per i quali è stata completata nel 2015, anche grazie all'impegno della Regione, **l'integrazione gestionale** degli scali con la nascita di Toscana Aeroporti (nel 2018 registrati oltre 8 mln di passeggeri su i due scali, il 41% in più rispetto al 2010).

AEROPORTO VESPUCCI DI FIRENZE

Nel febbraio 2019 si è conclusa positivamente la Conferenza di Servizi avviata nel 2018 nell'ambito della procedura di localizzazione e approvazione del Piano di Sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su cui la Regione ha confermato il proprio parere favorevole; con la pubblicazione nell'aprile 2019 del Decreto finale del MIT è stato quindi accertato il perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione.

Successivamente, nel maggio 2019 si è espresso il TAR a seguito di ricorso presentato da alcuni Comuni e associazioni, annullando il Decreto di Via del Ministero.

Il Masterplan, per la cui implementazione in sede di VIA è stato stimato un costo di circa 334 mln, prevede l'adeguamento delle infrastrutture dello scalo ai volumi di traffico previsti al 2029, nonché il superamento di criticità che riguardano gli indici di continuità operativa dello scalo nella configurazione attuale, e riconducibili principalmente nella lunghezza e nell'orientamento della pista di volo.

Il nuovo progetto prevede in particolare:

- una nuova pista di 2400 metri di lunghezza, che si sviluppa in direzione parallela/convergente rispetto al tracciato dell'A11. Secondo il gestore aeroportuale, il nuovo orientamento e la lunghezza della pista consentiranno sia un incremento dei valori degli indici di operatività dello scalo, con la previsione di una consistente diminuzione dei dirottamenti, sia un incremento delle destinazioni raggiungibili dal Vespucci, aprendo l'accesso a importanti vettori interessati ad operare sul medio raggio con aeromobili di Classe C, senza limitazioni e su mercati ad alta redditività (Golfo Persico, Russia, Turchia ecc.). Pertanto, anche in base a considerazioni sul mercato degli ordini degli aerei, il gestore ha proceduto alla stima della lunghezza della nuova pista assumendo quali aeromobili di riferimento, in grado di raggiungere le destinazioni sopra riportate, l'A320/1 ed il B737-800. La realizzazione della nuova pista avverrà in continuità operativa con le attività sulla pista esistente; quest'ultima sarà dismessa a seguito dell'entrata in funzione della nuova pista di volo.
- nuovi terminal per passeggeri (con netta separazione tra aviazione generale ed aviazione commerciale) e dimensionati per consentire un livello di servizio elevato con riferimento ai volumi di traffico stimati al 2029, e nuovi terminal merci;
- nuovi piazzali aeromobili, dimensionati sui traffici previsti, e riservati per le diverse funzioni (separando aviazione commerciale da aviazione generale e traffico passeggeri da traffico merci);
- un riassetto del sistema degli accessi e della sosta (sia per l'utenza aeroportuale, che per i dipendenti delle società che operano in aeroporto).

E' inoltre prevista la dismissione di alcune aree, attualmente comprese nel sedime aeroportuale, che non risulteranno più necessarie nella nuova configurazione, e che saranno destinate a parco urbano.

Il Piano di Sviluppo aeroportuale comprende inoltre alcuni interventi infrastrutturali di natura non aeroportuale, che sono finalizzati al superamento delle interferenze con le infrastrutture e gli assetti territoriali esistenti. Tra questi spicca la deviazione del Fosso Reale, e la conseguente realizzazione di una cassa di espansione con la realizzazione di un nuovo attraversamento dell'A1.

L'intervento, in linea con la programmazione statale e regionale in materia di infrastrutture aeroportuali, consente il superamento delle attuali criticità imposta dal presente assetto delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto Vespucci (con particolare ma non esaustivo riferimento alle limitazioni dovute alla giacitura della pista di volo ed ai venti dominanti), nonché il superamento di problematiche di natura ambientale connesse all'esposizione a rumore ed inquinamento atmosferico di quartieri della città di Firenze attualmente soggetti ad impatti rilevanti.

L'aumento della capacità aeroportuale del Vespucci è coerente con gli obiettivi del PRIIM della Regione Toscana in termini di recupero di capacità di trasporto aereo in relazione alla domanda espressa dal territorio. Con la realizzazione della nuova pista di Peretola l'obiettivo è quello di arrivare a 4,5 mln di passeggeri all'anno con orizzonte al 2029, per un totale di 48.430 movimenti/anno di aeromobili. I dati più recenti sui passeggeri, riferiti all'anno 2018, confermano

il trend di crescita dello scalo fiorentino, con oltre 2,7 mln di passeggeri effettivi, 1 mln in più rispetto a quelli del 2010.

Per il monitoraggio degli effetti ambientali connessi alla realizzazione delle opere, nonché per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni emerse in sede di VIA statale, è stato istituito con Decreto del Ministero dell'Ambiente del gennaio 2018 uno specifico Osservatorio ambientale, coerentemente a quanto richiesto dalla Regione Toscana con il proprio parere espresso in sede di VIA statale.

Con l'entrata in esercizio, nel febbraio 2019, della linea 2 della tramvia, l'aeroporto è collegato direttamente alla stazione ferroviaria di Firenze.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali in corso, è prevista la realizzazione da parte di Toscana Aeroporti di un nuovo piazzale per la sosta degli aeromobili nell'area ovest dell'aeroporto di Firenze, per un importo stimato in circa 5,9 milioni di euro, cofinanziati dalla Regione Toscana con risorse proprie per 1,8 milioni. I lavori sono stati avviati a dicembre 2012 e potranno concludersi, come comunicato dal gestore aeroportuale, entro fine maggio 2020, al termine delle opere di bonifica e messa in sicurezza dell'area, rese necessarie a seguito di ritrovamento di materiali estranei nell'area di scavo.

AEROPORTO GALILEI DI PISA

Nel giugno 2017 si è chiuso il procedimento di competenza nazionale (su cui la Regione si era espressa positivamente nel gennaio 2017) che ha portato all'approvazione del Masterplan 2014-2028 dell'aeroporto di Pisa.

Il Masterplan prevede un insieme coordinato di interventi necessari a supportare lo sviluppo del traffico passeggeri e merci dello scalo. I principali interventi riguardano l'acquisizione di aree di espansione, l'ampliamento dei piazzali per gli aerei e dei parcheggi auto, la sistemazione a verde e la modifica della viabilità del fronte terminal, la ristrutturazione e l'adeguamento delle reti tecnologiche, la riqualificazione e ampliamento del terminal oltre a nuovi servizi aeroportuali per gli enti e le compagnie aeree e per gli utenti. È prevista infine la realizzazione anche di una nuova aerostazione merci e di un nuovo deposito carburanti.

L'aeroporto Galilei è stato inoltre interessato da un intervento di delocalizzazione di 44 abitazioni di Borgo Cariola (in fase di completamento) resosi necessario per consentire l'ammodernamento dell'infrastruttura; l'intervento è stato finanziato per 3 mln dalla Regione, 10 mln dal Ministero delle Infrastrutture e 3,5 mln da SAT.

Da marzo 2017 con l'entrata in esercizio del People Mover, l'aeroporto è collegato direttamente con la stazione ferroviaria di Pisa Centrale.

AEROPORTO TESEI DI MARINA DI CAMPO

Tra gli interventi di miglioramento e qualificazione dell'offerta infrastrutturale del sistema aeroportuale sono inoltre previsti interventi di adeguamento dell'**aeroporto dell'isola d'Elba**, scalo di importanza strategica ai fini dell'accessibilità territoriale all'arcipelago (si veda in proposito il paragrafo 3.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei").

Per tale aeroporto è necessario procedere all'adeguamento dell'area di sicurezza a fine pista, per garantire il rispetto dei requisiti nazionali, prevedere ulteriori interventi che comprendono l'adeguamento delle dotazioni antincendio, l'adeguamento delle condizioni di sicurezza dell'accesso all'aeroporto da terra, la disponibilità di un piazzale per accogliere aeromobili soggetti ad azioni illegali, la separazione dei flussi tra aviazione di linea ed aviazione "privata", l'adozione di procedure di volo radioassistite. Le opere da Piano industriale, che prevedevano un costo di 2,7 mln, in parte coperto da risorse regionali, per le quali si è chiusa nel 2018 la

progettazione definitiva da parte di Alatoscana, gestore dello scalo, sono state oggetto di aggiornamento in forza dell'adeguamento del progetto ai quadri regolamentari e prescrittivi emanati da ENAC e Soprintendenza, con un incremento del quadro economico da Piano investimenti 2019 pari ad Euro 3,6 mln. In particolare, l'incremento dei costi è dovuto alla messa in opera di circa 800 m di recinzione frangibile a sud est del sedime aeroportuale, che consente il superamento una importante limitazione di natura regolamentare, ed ai costi per l'inserimento ambientale – paesaggistico delle aree “land side”, dedicate alla circolazione ed alla sosta dei veicoli.

Gli interventi di allungamento della pista sono stati oggetto di collaudo.

Nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (FSC 2014-2020) integrato con un Addendum approvato dal CIPE nel febbraio 2018 (Del. CIPE 12/2018) è stata finanziata con risorse statali (2,7 mln) una delle principali opere connesse all'ampliamento dell'aeroporto di Marina di Campo; l'intervento consiste nella deviazione di un tratto del fosso della Pila situato nelle immediate vicinanze dell'aeroporto al fine di consentire lo sviluppo dello scalo e delle attività aeroportuali. E' in corso la progettazione affidata al Consorzio di bonifica 5, individuato dalla Regione quale soggetto attuatore nell'ambito di una convenzione di avalimento sottoscritta nel novembre 2018. Nel luglio 2019 è stata approvata la convenzione attuativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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).

Entrambi gli interporti si configurano, in virtù del loro ruolo strategico per lo sviluppo economico della regione, come società per azioni con la partecipazione di Enti Pubblici (tra cui la Regione Toscana) e soggetti privati ed il concorso di risorse derivate e proprie, pubbliche e private (si veda anche il par. 3.5.3 “Partecipazioni regionali”).



L'interporto di Livorno, collocato nelle immediate vicinanze dell'area portuale, 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. Importanti prospettive di sviluppo sono legate alla realizzazione della piattaforma logistica toscana attraverso le connessioni ferroviarie con il porto di Livorno, descritte nel precedente paragrafo “Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali”).

Sono in corso i lavori per la realizzazione di due nuovi depositi doganali refrigerati per l'ortofrutta e di un laboratorio fitosanitario per il controllo di qualità. E' attualmente allo studio un progetto di ampliamento del terminal ferroviario a sud dell'Interporto su una superficie di circa 18,7 ettari, innestato sul previsto collegamento ferroviario tra porto di Livorno e linea Collesalveti-vada in corso di studio da parte di RFI. L'ampliamento è funzionale alla attivazione delle autostrade del mare, convogliando su ferrovia i semirimorchi movimentati dalle navi RO-RO.

Con un'azione integrata finalizzata a sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale tra l'Interporto di Livorno e gli Interporti di Padova e Verona, per i RO-RO viaggianti sulle autostrade del mare in transito dal Porto di Livorno, la Regione Toscana ha sottoscritto nel novembre 2017 un protocollo di intesa con la Regione Veneto, gli interporti di Livorno, Padova e Verona, la Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il progetto, denominato "TOR – Trailers onto Rail" è stato concluso nel mese di gennaio 2019. I primi risultati erano stati anticipati nel mese di marzo 2018 dalla società Interporto in occasione dell'evento "Green Logistics" alla Fiera di Padova.

L'Interporto della Toscana Centrale, già saturo nella sua configurazione attuale, si è attivato dal 2013 per sviluppare un progetto di ampliamento e potenziamento che interessa prevalentemente una vasta area limitrofa all'Interporto ricadente nel Comune di Campi Bisenzio, ma comprendente anche una piccola area nel Comune di Prato, per una superficie territoriale complessiva di mq 246.000.

Nell'area ricadente nel Comune di Campi Bisenzio l'ampliamento prevede la realizzazione di quattro magazzini di movimentazione merci raccordati alla piattaforma ferroviaria interportuale, un edificio direzionale ed una porzione dell'area di sosta attrezzata per i TIR. La porzione rimanente dell'area di sosta TIR ricade nel comune di Prato. L'area di sosta attrezzata comprende un parcheggio TIR, un'area di rifornimento carburante, un impianto di lavaggio ed un centro per servizi alle persone.

Per il progetto definitivo è stato avviato nel 2013 il procedimento di VIA di competenza statale, il cui provvedimento conclusivo è stato firmato dal Ministro dell'Ambiente alla fine di luglio 2019; attualmente è in attesa della firma di competenza del MIBAC.

Risulta attivato il corridoio controllato stradale tra il porto di Livorno – Società Lorenzini & C. s.r.l. (Nodo logistico portuale) e l'Interporto di Prato – Magazzino TC della Società Interporto Services Prato s.r.l. (Nodo logistico di destinazione). Per il funzionamento del corridoio controllato all'interno del terminale ferroviario dell'interporto è stata riconosciuta la destinazione doganale A3 dell'area di temporanea custodia (TC).

In sostanza, il terminale interporto sta progressivamente assumendo la configurazione di "banchina lunga" del porto di Livorno, per cui le merci transitano fino a Prato in regime "estero" con forti benefici per gli operatori, dovuti alla semplificazione delle procedure.

E' in progetto l'ampliamento del corridoio protetto doganale anche con il porto di La Spezia, estendendolo alla modalità ferroviaria.

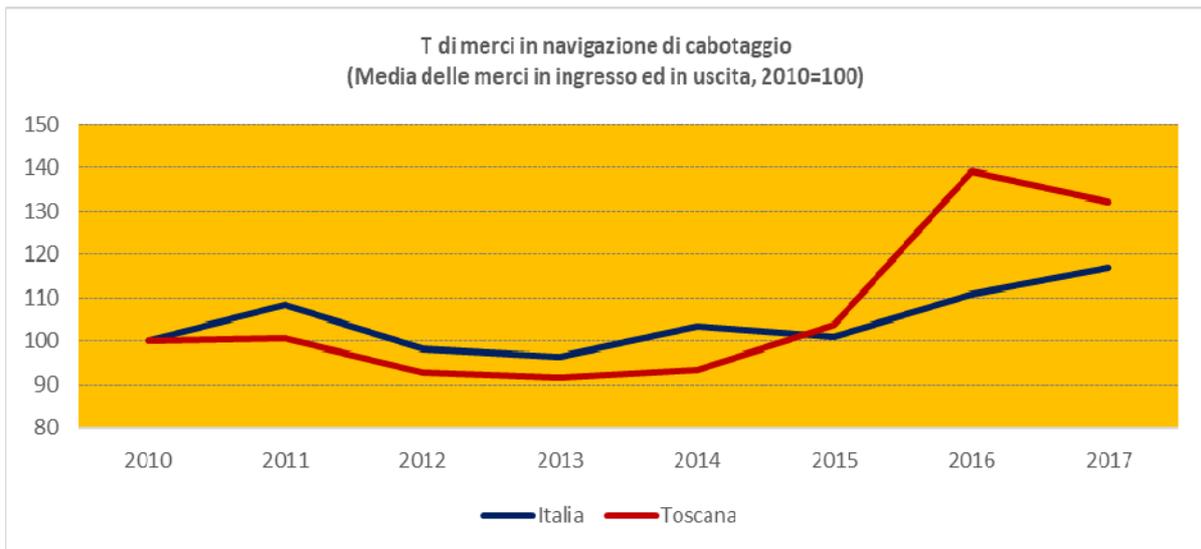
3.4.7 INDICATORI

- km di raccordi ferroviari realizzati

(Fonte elaborazione Regione Toscana su dati RFI)

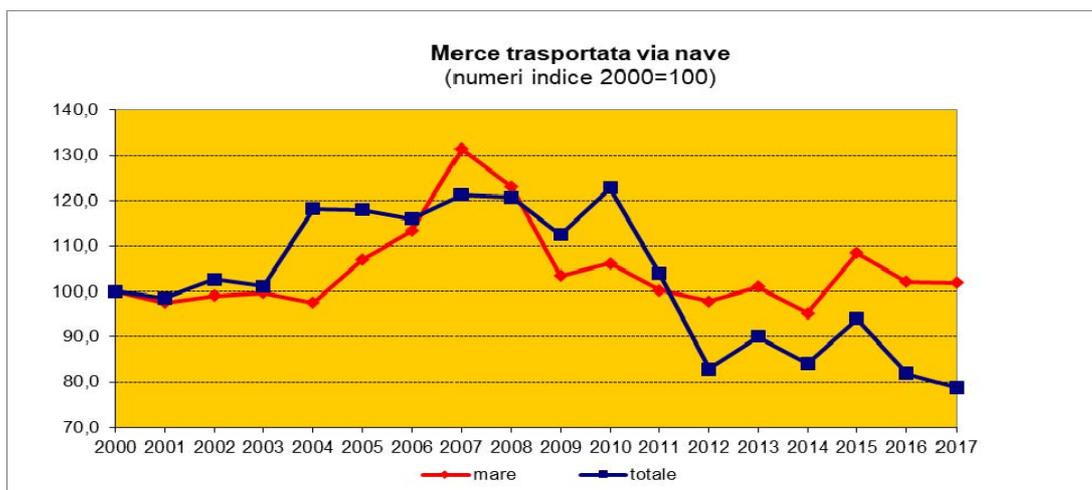
Sistema dei raccordi ferroviari di Livorno	Intervento	Km Programmati	Km Realizzati	Stato attuazione
	Raccordi ferroviari del porto di Livorno: nuova linea elettrificata tra il Porto di Livorno Darsena Toscana e la linea Tirrenica in direzione Nord e nuovi raccordi con Livorno Calambrone	5,3	5,3	Ultimato (4,0 linea 1,3 raccordi)
	Realizzazione dei raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce ed il corridoio ScanMed, mediante lo scavalco ferroviario della linea tirrenica (Intervento 1)	1,58		Al 31/12/2018 Procedimento localizzazione in corso
	Realizzazione dei raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce ed il corridoio ScanMed, mediante il raccordo tra l'interporto e la linea Pisa-Collesalveti-Vada lato nord e lato sud (intervento 2)	6,0		Programmato
	Realizzazione dei raccordi ferroviari tra il Porto di Livorno, l'Interporto di Guasticce ed il corridoio ScanMed, mediante il bypass tra la linea Collesalveti - Vada e la linea Pisa-Firenze evitando l'ingresso nel nodo di Pisa Centrale (intervento 3).	4,2		Programmato

- T di merci in navigazione di cabotaggio (Media delle merci in ingresso ed in uscita, numeri indice, 2010=100) (Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



- Merce trasportata via nave

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



TONNx1000	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Via mare	33.708	34.602	32.661	31.856	32.921	31.002	35.351	33.271	33.204
In totale	168.208	183.704	155.413	123.983	134.318	125.463	140.211	122.158	117.538

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

- Traffico marittimo passeggeri (Fonte Assoporti)

* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoporti

Anno	Livorno		Piombino		Marina di Carrara	
	Passeggeri	Crociere	Passeggeri (sono compresi i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo)	Crociere (è compreso il porto di Portoferraio)	Passeggeri	Crociere
2006	2.916.532	607.848	3.879.151	26.844	-	-
2007	2.995.554	713.114	3.855.557	28.385	-	-
2008	3.178.971	849.050	3.653.648	21.502	27.100	-
2009	3.263.289	795.313	3.453.847	14.509	23.137	23.137
2010	3.374.768	822.554	3.288.272	24.473	9.474	9.474
2011	3.068.047	982.928	3.240.030	19.273	11.493	11.493
2012	2.806.271	1.037.849	3.028.505	23.099	-	-
2013	2.777.826	736.516	3.079.480	16.828	1.237	1.237
2014	2.504.413	626.358	5.968.816	27.365	1.550	1.550
2015	2.660.754	697.955	6.111.763	43.240	8.600	8.600
2016	3.283.841	807.935	6.314.038	43.586	13.069	13.069
2017	2.518.475	698.780	6.470.877	35.719	-	17.810
2018	2.652.829	786.136	6.296.394	39.174	-	23.534

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

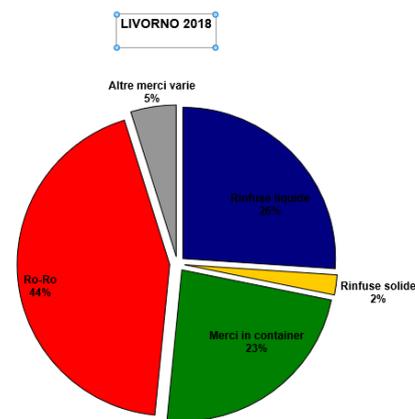
Anno	Livorno	Piombino	Marina di Carrara	Somma principali 24 porti italiani	% (Toscana /Italia)
2006	657.592	-	4.493	9.864.375	6,7%
2007	745.557	-	2.330	10.609.108	7,0%
2008	778.864	-	4.710	10.549.886	7,4%
2009	592.050	-	6.168	9.514.654	6,3%
2010	628.489	-	7.793	9.777.962	6,5%
2011	637.798	-	5.455	9.526.808	6,8%
2012	549.047	-	99	9.618.700	5,7%
2013	559.180	-	356	10.082.030	5,5%
2014	577.470	-	384	10.224.690	5,7%
2015	780.874	-	68	10.181.921	7,7%
2016	800.475	-	32.780	10.538.743	7,9%
2017	734.085	-	52.452	10.651.399	7,4%
2018	748.024	-	57.999	10.606.170*	7,6%

* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoport

**Totale dei porti inclusi nei Sistemi portuali nazionali

- Traffico merci marittimo per tipo di carico (tonn)
(Fonte Elaborazione Regione Toscana su dati Assoport)

LIVORNO					
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci in container	Ro-Ro	Altre merci varie
2011	7.779.388	796.798	7.650.393	10.765.434	2.680.516
2012	8.313.501	638.689	6.494.644	9.827.531	2.143.658
2013	8.367.891	750.447	6.584.053	10.015.084	2.235.412
2014	7.849.940	857.537	6.693.937	10.794.856	2.138.886
2015	8.975.429	847.322	8.896.191	11.373.082	2.620.449
2016	8.362.816	831.615	9.196.116	12.413.062	2.012.242
2017	8.835.225	757.048	8.027.301	14.420.456	1.662.141
2018	9.527.429	781.992	8.538.918	15.953.171	1.756.795



* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoport (<http://www.assoport.it/statistiche/annuali>)

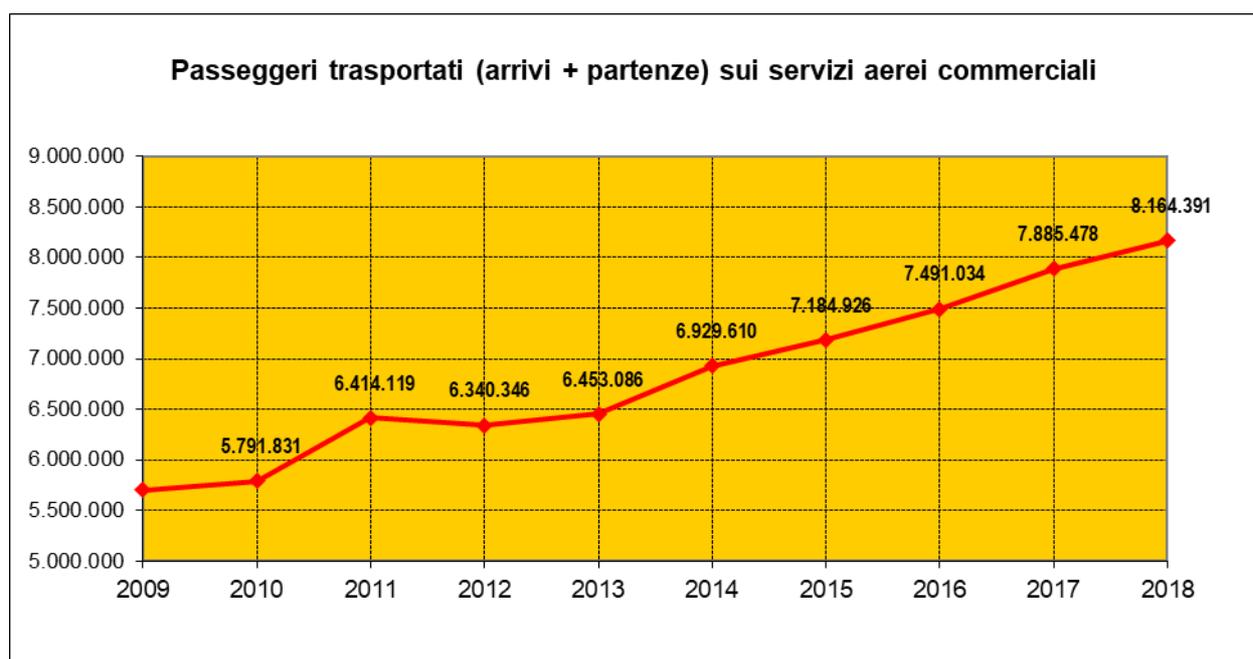
- Porti regionali Autorità Portuale Regionale: Avanzamento finanziario degli interventi per porto APR (da istituzione APR al 31/12/2018)

(Fonte Regione Toscana - Settore Infrastrutture per la Logistica)

	REALIZZATO (euro)	DA REALIZZARE (euro)	COSTO INTERVENTO (euro)	% REALIZZATO	RISORSE RT	ELENCO PRINCIPALI INTERVENTI
VIAREGGIO	5.070.763,00	2.349.237,00	7.420.000,00	68%	7.420.000,00	Totale Porto Viareggio: <ul style="list-style-type: none"> Banchina commerciale Campagna di dragaggio Escavo del canale di collegamento tra la Darsena Europa e la Darsena Italia (2016-2017 in corso di liquidazione) Risorse assegnate all'APR con DGR968/2014 per l'escavo dell'imboccatura del Porto impegnate nel 2015. Manutenzione straordinaria molo sottoflutto Opere complementari banchina commerciale Cabina di trasformazione e colonnine di servizio (impegnate e liquidate nel 2016 ad ARTEA) Realizzazione fognatura bianca Molo Marinai Escavo e opere di manutenzione straordinaria opere portuali
MARINA CAMPO	1.052.222,00	1.132.778,00	2.185.000,00	48%	2.185.000,00	Totale Porto Marina di Campo: <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento diga lotto 1 Adeguamento diga lotto 2 Impianto videosorveglianza Riqualificazione ormeggi e banchine Escavo fondali ambito portuale
PORTO S. STEFANO	251.570,00	186.430,00	438.000,00	57%	438.000,00	Totale Porto Santo Stefano: <ul style="list-style-type: none"> Riqualificazione molo Garibaldi lotto1 Manutenzioni straordinarie
GIGLIO PORTO	149.373,00	250.627,00,00	400.000,00	37%	400.000,00	Totale Giglio Porto: <ul style="list-style-type: none"> Manutenzione del Pontile Galli Manutenzioni straordinarie Riqualificazione banchine e piazzali
TOTALE	6.523.928,00	3.919.072,00	10.443.000,00	62%	10.443.000,00	

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

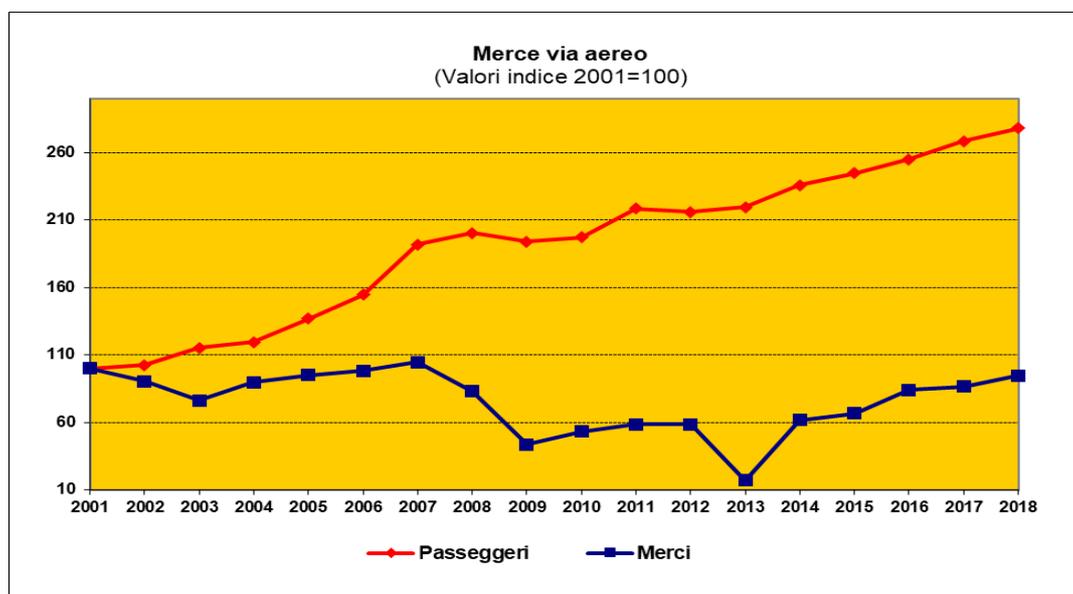
(Fonte elaborazione IRPET e Regione Toscana su dati ENAC)



- Merce e passeggeri trasportati via aereo in Toscana

(Fonte elaborazione IRPET su dati ENAC)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Passeggeri x 1000	5.701	5.792	6.414	6.340	6.453	6.930	7.185	7.491	7.885	8.164
Merchi (kt)	5,19	6,31	6,96	6,97	2,00	7,32	7,90	9,99	10,27	11,24

**- Traffico commerciale (arrivi + partenze) per aeroporti di Firenze e Pisa**

(Fonte IRPET su dati ENAC)

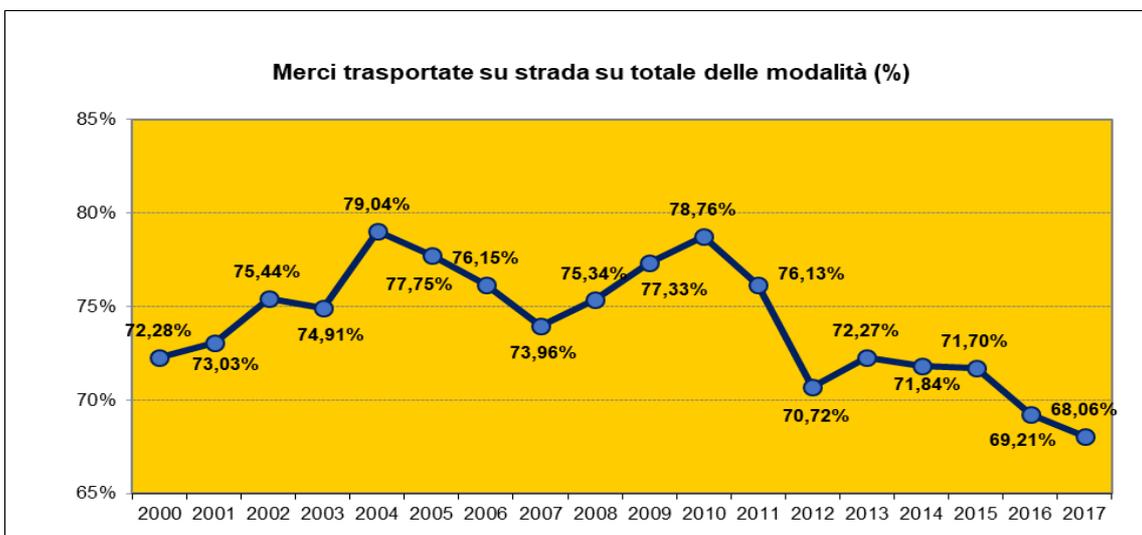
* L'indicatore deriva dal dataset delle pubblicazioni ENAC

(http://www.enac.gov.it/la_comunicazione/pubblicazioni/index.html)

Anno	PISA			FIRENZE		
	Movimenti (Numero)	Passeggeri (numero)	Cargo (Tonnellate)	Movimenti (Numero)	Passeggeri (numero)	Cargo (Tonnellate)
2007	38.437	3.709.033	13.020	34.695	1.910.523	66
2008	37.887	3.940.490	9.824	35.305	1.926.837	85
2009	36.060	3.996.323	4.946	27.340	1.689.130	239
2010	36.339	4.048.068	6.134	24.244	1.724.784	186
2011	41.587	4.517.166	6.787	27.682	1.878.865	172
2012	41.492	4.488.202	6.836	28.242	1.833.373	137
2013	39.195	4.471.085	1.964	28.164	1.963.744	120
2014	39.115	4.678.734	7.217	30.276	2.231.460	110
2015	39.911	4.800.254	7.832	30.471	2.365.334	72
2016	36.568	4.978.280	9.915	28.806	2.503.314	71
2017	37.536	5.222.427	10.208	29.068	2.646.050	62
2018	38.512	5.449.334	11.174	27.608	2.706.689	64

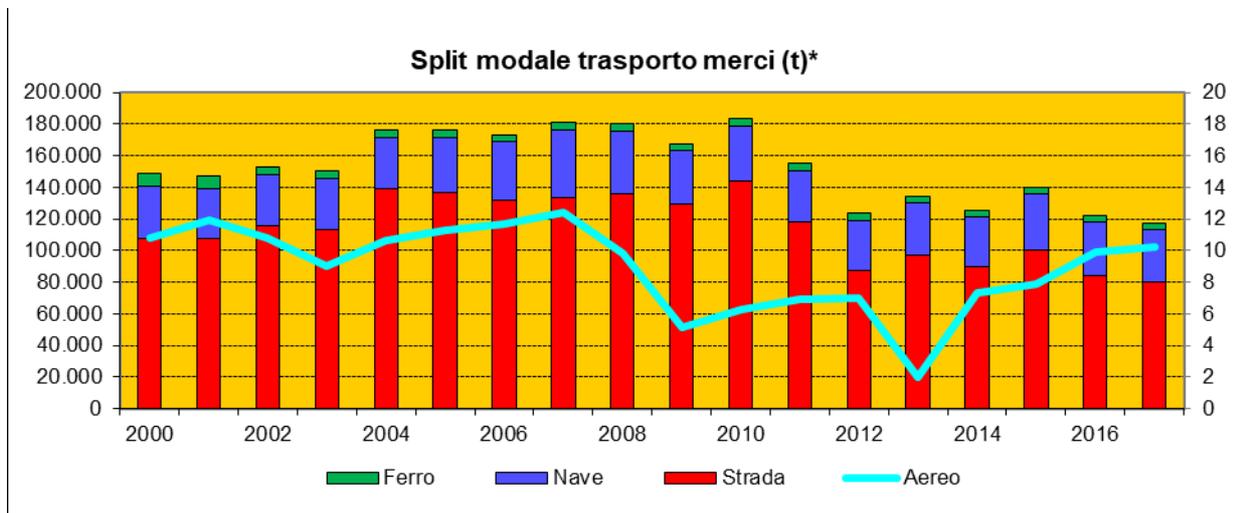
* Dal 2016 i dati non comprendono il traffico aerotaxi.

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



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

- Split modale trasporto merci*
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



* Migliaia di tonnellate trasportate su strada per modalità. I dati di base sono i dati relativi al territorio toscano elaborati da ISTAT all'interno delle rilevazioni sul trasporto stradale, marittimo, aereo e ferroviario alle cui singole note metodologiche si rimanda per approfondimenti. Il traffico trasportato su ferrovia per il periodo 2005-2015 è stimato come costante per mancanza di rilevazioni in materia a livello regionale. Il traffico via mare include il traffico trasportato in navigazione di cabotaggio e il traffico internazionale.

3.4.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 13 del 15/01/2018 – Accordo ex Art. 15 L. n.241/1990 tra Comune di Carrara, Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale finalizzato allo sviluppo condiviso del porto di Marina di Carrara.

DGR 26 del 15/01/2018 – Approvazione dello schema di accordo di programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e della L.R. n. 40/2009, titolo II, capo II bis, per la realizzazione del Progetto Waterfront nel porto di Marina di Carrara.

DGR 162 del 26/02/2018 – Autorità Portuale Regionale - Assegnazione Risorse disponibili sul bilancio finanziario gestionale 2018-2020.

DGR 217 del 06/03/2018 – Accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo tra Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, R.F.I. S.p.A., ADSP Mar Tirreno Sett.le e Interporto Toscano A.Vespucci spa.

PDCR 7 2/05/2018 – Autorità Portuale Regionale. Approvazione del Piano Attività 2018 e richiesta al Consiglio regionale del parere previsto dall'art. 37 c.2 dello statuto regionale sul bilancio preventivo economico annuale 2018 e pluriennale 2018-2020.

DGR 502 del 17/05/2018 – Appendice n. 1 all'Accordo sottoscritto il 14 marzo 2017 tra R.F.I. S.p.A., Regione Toscana e Città Metropolitana di Firenze per disciplinare le interferenze tra la nuova linea ferroviaria Livorno Darsena Toscana-linea Tirrenica lato nord/Livorno Calambrone e la Strada di Grande Comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

DGR 617 del 11/06/2018 - Approvazione schema di convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana e Comune di Pisa per regolare il finanziamento della realizzazione di una conca di navigazione tra il Canale dei Navicelli e l'Autostrada A12, a valere sui fondi del piano operativo del fondo sviluppo e coesione infrastrutture 2014-2020.

DGR 659 del 18/06/2018 - L.R. 88/98, art. 27, comma 4 come modificato dall'art. 9 della L.R. 18/2016. Assegnazione risorse annualità 2018 per la gestione corrente del canale dei Navicelli, nel tratto ricadente nel territorio comunale di Pisa.

DGR 692 del 25/06/2018 - Approvazione Bilancio Preventivo economico annuale 2018 e pluriennale 2018-20 dell'Autorità Portuale Regionale.

Proposta di deliberazione al C.R. 8 del 23/07/2018 - Autorità Portuale Regionale. Legge Regionale n. 23/2012, art. 18, comma 6. Bilancio di esercizio 2017.

DGR 895 del 06/08/2018 - Nota di aggiornamento del DEFR 2018. Autorizzazione in materia di spesa per il personale dell'Autorità Portuale Regionale per l'anno 2018.

DGR 983 del 03/09/2018 - Masterplan 2014-2029 Aeroporto A. Vespucci di Firenze - Partecipazione della Regione Toscana alla Conferenza di Servizi ex art. 3, DPR 383/1994, adunanza del 7 settembre 2018.

DGR 1013 del 18/09/2018 - L.R. n. 23/2012, art. 13 - Indirizzi per l'elaborazione del Piano annuale delle attività e criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti di competenza dell'autorità portuale regionale. Anno 2019.

DGR 1113 del 11/10/2018 - Masterplan 2014-2029 Aeroporto A. Vespucci di Firenze - Partecipazione della Regione Toscana alla Conferenza di Servizi ex art. 3, DPR 383/1994 - Espressione parere regionale.

DGR 1224 del 08/11/2018 - Approvazione degli indirizzi per l'elaborazione del piano delle attività e dei criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale. Anno 2019.

DGR 1225 del 08/11/2018 - Attuazione dell'articolo 3, comma 1 ter, della L.R. n. 23/2012 (Istituzione dell'Autorità Portuale Regionale). Valutazioni preliminari.

DGR 1420 del 17/12/2018 - Approvazione schema di convenzione tra Regione Toscana ed Autorità di Sistema Portuale Alto Tirreno ed individuazione della struttura organizzativa regionale responsabile del procedimento

DGR 130 del 11/02/2019 - Accordo tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per il supporto nella prima fase delle attività per la realizzazione della Darsena Europa.

DGR 255 del 04/03/2019 - L.R. n. 23/2012 e s.m.i. - Autorità Portuale Regionale: assegnazione risorse disponibili sul bilancio finanziario gestionale 2019-2021.

DGR 582 del 06/05/2019 - Servizio di interesse economico generale imposto sull'aeroporto di Marina di Campo dalla Regione Toscana con LR 66/11 e DGR 1111/17 - Aggiornamento delle categorie di interventi ammissibili, e adeguamento delle disposizioni attuative

Proposta di deliberazione al Consiglio Regionale 11 - Bilancio preventivo economico annuale 2019 e pluriennale 2019-2021 dell'Autorità Portuale Regionale. Richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37, comma 2 dello statuto regionale.

DGR 656 del 20/05/2019 - Autorizzazione in materia di spesa per il personale dell'Autorità Portuale Regionale per l'anno 2019 in attuazione della Nota di aggiornamento al DEFR 2019.

DGR 658 del 20/05/2019 - Autorità Portuale Regionale - Approvazione Piano delle attività per il 2019 e indicazioni per il triennio 2019-2021.

DGR 677 del 20/05/2019 - Revoca DGR n. 217/6.3.2018 e approvazione nuovo testo dell'Accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo tra Regione Toscana, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, R.F.I. S.p.A., ADSP Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci. S.p.A.

DGR 721 del 03/06/2019 - Approvazione nuovo schema di accordo di programma tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la realizzazione di aree per la logistica industriale nel porto di Piombino - Revoca della Deliberazione di Giunta Regionale n. 774 del 9 luglio 2018.

DGR 881 del 08/07/2019 - Atto Aggiuntivo alla Convenzione per l'avvalimento dell'Autorità Portuale Regionale da parte della Regione Toscana per l'esercizio delle funzioni riguardanti la navigazione nel tratto livornese del Canale dei Navicelli, sottoscritta il 1° giugno 2017. Approvazione schema e assegnazione risorse.

DGR 894 del 08/07/2019 - Approvazione schema di convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Toscana per regolare il finanziamento per la realizzazione dell'intervento "Deviazione del Fosso della Pila nei pressi dell'Aeroporto dell'Elba", nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020.

DGR 909 del 15/07/2019 - Autorità Portuale Regionale. Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2019 e pluriennale 2019-2021.

3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2021 (*)			Gestione fino al 30/06/2019		
	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 (**)	4.626	884	19%	884	884	100%
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 (***)	54.442	13.578	25%	13.578	9.102	67%
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	45.859	37.979	83%	37.979	15.302	40%
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	14.112	10.875	77%	10.575	8.501	80%
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	5.027	4.027	80%	3.827	3.349	88%
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	124.066	67.343	54%	66.843	37.139	56%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2019)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2018.

(**) 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).

(***) Rispetto al dato delle assegnazioni occorre tener presente che le LL.RR. 88/2016, 51/2017, 78/2017, 68/2018 e 19/2019 hanno modificato le LL.RR. 82/2015 e 86/2014 rimodulando i contributi (e i tempi della loro erogazione negli anni) con cui la Regione Toscana partecipa finanziariamente alla realizzazione degli interventi in attuazione del piano regolatore del porto di Piombino e della Darsena Europa nel porto di Livorno.

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 INFOMOBILITÀ

- azioni PRIIM: 5.1.1 -

La Regione promuove lo sviluppo di Sistemi di trasporto Intelligenti (ITS), applicazioni avanzate che forniscono servizi innovativi relativamente alle diverse modalità 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.

A giugno 2018 sono state approvate per lo stesso anno dalla Giunta le attività del progetto "Sistema integrato di informazione sulla mobilità regionale", avviato nel 2016, che prevede la gestione delle informazioni sia sull'infomobilità sia di carattere istituzionale, relative all'attività della Regione Toscana in tema di trasporto pubblico e di infrastrutture per la mobilità.

Il progetto è composto da cinque interventi tra loro fortemente interconnessi:

- **"Newsroom per la social customer care della mobilità regionale"**, attuata da Fondazione Sistema Toscana, mette al centro della strategia l'utilizzo dei canali social sia per la comunicazione dalla Regione ai cittadini, sia dai cittadini alla Regione per fare segnalazioni e per richiedere informazioni in tempo reale.

La newsroom gestisce l'account "muoversintoscana" sui social network Facebook, Twitter e Telegram, diffondendo le breaking news sul servizio ferroviario e marittimo regionale. Sono stati impegnati nel complesso oltre 747 mila euro di cui 250 mila nel 2018.

"Muoversi in Toscana Info", attuato in collaborazione con la Città Metropolitana di Firenze, produce un notiziario, disponibile per le radio ed i canali televisivi, 7 giorni su 7 con aggiornamenti ogni mezz'ora dalle 7.30 alle 20.00. Dal 2016 sono stati impegnati nel complesso 273 mila euro di cui 91 mila nel 2018.

TG MOBILITÀ - WEBTV



- **"Numero Verde Regionale"**, che gestisce le segnalazioni ed i reclami sul trasporto pubblico locale, ed inoltre fornisce informazioni su alcuni aspetti peculiari del tpl (tariffe Pegaso, tariffe ISEE, agevolazioni tariffarie, scioperi, ecc...). Dal 2016 sono stati impegnati quasi 810 mila euro. La gestione è in corso.



- il **portale web "Muoversi in Toscana"** (www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana), pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014 e via via implementato, che rende disponibile un servizio di **travel planner** con gli orari e le corse di tutto il trasporto pubblico regionale (bus, tram, treni, traghetti). Il numero di accessi al Portale nel 2018 ha registrato oltre 107.000 accessi, di cui oltre 53.600 al Travel Planner.



- la **App "Muoversi in Toscana"**, disponibile per i sistemi iOS e Android, che permette di accedere a tutti i servizi di trasporto pubblico della Regione Toscana e di conoscere i percorsi più veloci, i tempi di attesa dei mezzi e le ultime notizie sulla mobilità regionale. Da marzo 2019 sull'applicazione sono state aggiunte ulteriori importanti funzioni, come il controllo in tempo reale dei ritardi, l'integrazione in un'unica piattaforma di tutte le comunicazioni ufficiali riguardanti la mobilità con la possibilità di accedere ai principali canali social dell'ecosistema digitale di "Muoversi in Toscana". Inoltre la nuova veste grafica e strutturale l'hanno resa di più semplice utilizzo.



Il progetto 'Muoversi in Toscana' è stato premiato come eccellenza nel corso del più importante salone italiano dell'innovazione, che si è svolto a giugno 2018 a Bologna.

Sono proseguite inoltre le attività avviate nel 2016 di sviluppo e manutenzione del Sistema Informativo della mobilità a supporto dell'Osservatorio Regionale Mobilità e Trasporti e della gestione dei contratti di servizio TPL e dei servizi di infomobilità, per un impegno complessivo di 1,4 mln di euro.

Sono infine completati nel 2017 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. Nel 2018 si è completata l'attivazione delle sale operative di controllo della flotta TPL e l'installazione delle paline elettroniche sul territorio, grazie alle quali, come già avveniva nella città di Firenze, l'utente ha un quadro costantemente aggiornato e può seguire la marcia reale dei mezzi di trasporto a cui è interessato.

3.5.2 RICERCA E INNOVAZIONE, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

- azioni PRIIM: 5.2.1 -

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

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

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

Le azioni del PRIIM concorrono indirettamente alle finalità della Strategia regionale di specializzazione intelligente (RIS3, approvata dalla Giunta nel 2017 e dalla Commissione Europea nel 2015, contestualmente all'approvazione del POR FESR 2014-2020 della Toscana), che rappresenta una sfida che coinvolge tutto il territorio regionale ed il sistema del trasferimento tecnologico, affinché ricerca, sviluppo e innovazione si traducano in opportunità di crescita e sviluppo.



Il Piano promuove **azioni di informazione e comunicazione** volte alla sensibilizzazione dei cittadini che si spostano sul territorio nonché alla rendicontazione delle politiche regionali realizzate ed in corso. Tra queste, l'appuntamento annuale dedicato dalla Regione Toscana alla presentazione dell'avanzamento delle politiche del PRIIM attraverso la presentazione del Documento di monitoraggio del Piano e agli specifici approfondimenti annuali.

Per la presentazione dell'edizione 2018 del Documento di Monitoraggio del PRIIM alla sua quarta edizione, il 26 giugno 2018 la Regione Toscana ha organizzato a Firenze l'evento *"Infrastrutture e mobilità, dal dire al fare – Come cambia la mobilità in Toscana"*, una giornata di confronto per fare il punto della situazione e sviluppare una riflessione con gli stakeholder del territorio e dei settori interessati. Nella prima parte si è tenuta una tavola rotonda dedicata al trasporto pubblico locale, con riferimento alla qualificazione del tpl su gomma e alla firma del contratto ponte, al completamento tramviario a Firenze e al rinnovo del contratto per i servizi ferroviari regionali con Trenitalia.

Nella seconda parte si è tenuta invece una tavola rotonda dedicata alle infrastrutture stradali, in particolare alla viabilità regionale tra nuovi investimenti e riassetto delle competenze tra Stato e Regioni.

Ad aprile 2019 si è svolta a Firenze la settima edizione del **Florence Bike Festival**, affermandosi come una delle manifestazioni più collaudate d'Italia attorno al mondo delle due ruote. Nel corso dell'evento il Parco delle Cascine si è trasformato in un grande villaggio della bici, per conoscere e testare le ultime novità, assistere a spettacolari bike ride, prendere parte ad attività per appassionati, sportivi, famiglie.



Un'area del Village è stata inoltre dedicata ai principali progetti istituzionali, tra cui la rete ciclabile della Toscana, il percorso permanente de L'Eroica, la "Ciclopolitana" fiorentina e i progetti più avanzati della Città Metropolitana.

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

I progetti rispondono ad esigenze di scambi di esperienze, studi, sperimentazioni e creazione di piccole infrastrutture a titolo sperimentale che le strutture preposte dell'Unione Europea hanno ritenuto opportuno sostenere con il loro cofinanziamento. I progetti attualmente in corso e/o terminati ad oggi trovano collocazione nell'ambito dei seguenti programmi, come illustrato nella tabella in coda:

- *Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020*: programma transfrontaliero cofinanziato dal FESR nell'ambito della Cooperazione Territoriale Europea:

- MOBIMArT: Progetto Strategico sull'Infomobilità (quale prosecuzione del precedente progetto 3i-plus), con la Regione Toscana in qualità di Capofila. Il progetto ha l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e l'intermodalità attraverso servizi di infomobilità inerenti il trasporto delle persone con la realizzazione di una piattaforma integrata con servizi intelligenti per l'interoperabilità dei collegamenti multimodali (nave, bus, treno, aereo) nella zona di cooperazione, con particolare attenzione ai collegamenti transfrontalieri;
- T.R.E.N.O.: Progetto semplice per la valorizzazione delle ferrovie minori per rendere maggiormente fruibile il patrimonio naturale e culturale, aumentandone l'accessibilità, con la partecipazione della Regione Toscana in qualità di partner (Capofila la Regione Liguria). Il progetto prevede, in una logica transfrontaliera, circoscritti interventi infrastrutturali per il recupero delle stazioni e il superamento delle barriere architettoniche;
- INTENSE: Progetto semplice strategico tematico per migliorare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e ciclabile e promuovere l'intermodalità (per la Toscana le azioni fanno riferimento alla Ciclopista Tirrenica).

- *Programmi a gestione diretta della Commissione europea*:

- 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; il progetto si è recentemente concluso.
- Progetto NEREiDE- Noise Efficiently Reduce by recycleD pavement: nell'ambito del bando 2015 LIFE 2014-2020.

- *Programma Interreg Europe 2014-2020*:

- THREET - THEMATIC TRAIL TRIGGER: Progetto che consiste nell'individuazione di soluzioni di mobilità sostenibile, anche innovative, per la fruizione di "itinerari tematici" per implementare la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale nelle

regioni partner, mediante la documentazione e la analisi delle esperienze del partenariato riguardanti le modalità di adduzione alle località prescelte, il miglioramento della connettività lungo il singolo itinerario, la implementazione della conoscenza dei luoghi e l'irrobustimento della informazione/comunicazione connessa.

Di seguito sono riepilogati i progetti attualmente in corso e/o conclusi nel 2018 finanziati nell'ambito dei vari strumenti di finanziamento sopra citati.

Nome Progetto	Programma comunitario di finanziamento	Ruolo Regione Toscana	Costo ammissibile totale del progetto	Contributo UE alla RT	Stato attuazione	Tematiche
SIMPLA- Sustainable integrated Multi- sector Planning	Horizon 2020	Partner	1.499.197,50	55.400,00	Concluso	Modello di intervento rivolto all'integrazione tra i due principali modelli di pianificazione integrata (PAES e PUMS) promossi dalla CE
NEREIDE Noise Efficiently Reduce by recycledD pavEment	LIFE	Partner	1.864.666,00	255.081,00	In corso	Il progetto ha lo scopo di apportare benefici acustici alla popolazione tramite pavimentazioni composte da polverino di gomma proveniente da pneumatici esausti a basso impatto acustico, il cui mix design è stato elaborato dall'Università degli Studi di Pisa capofila del Progetto.
INTENSE ItiNerari Turistici sosteNibili dell'area tranSfrontaliEra	PC Interreg Italia - Francia "Marittimo" 2014 -2020	Capofila	5.100.000,00	852.550,00	In corso	Progetto Strategico per migliorare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e ciclabile e promuovere l'intermodalità e il turismo sostenibile.
MOBIMART – Mobilità Intelligente Mare Terra	PC Interreg Italia - Francia "Marittimo" 2014 -2020	Capofila	6.098.150,13	1.138.119,63	In corso	Progetto Strategico sull'Infomobilità, con la partecipazione di 11 partner provenienti da tutte e 5 le regioni dell'area di cooperazione.
TRENO – Promozione delle linee ferroviarie turistiche e dei treni storici	PC Interreg Italia - Francia "Marittimo" 2014 -2020	Partner	1.079.127,20	85.000,00	In corso	Sviluppo turismo sostenibile e consapevole attraverso l'implementazione e la messa in rete di itinerari culturali-naturalistici ed escursionistici fruibili con mezzi di trasporto sostenibili. Valorizzazione delle ferrovie storiche e secondarie.
THREET THEMATIC TRAIL TRIGGER	Programma Interreg 2014 - 2020	Partner	1.892.776,00	112.161,75	In corso	Sviluppo turismo sostenibile e consapevole attraverso l'implementazione e la messa in rete di itinerari culturali-naturalistici ed escursionistici fruibili con mezzi di trasporto sostenibili

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

- **MOBIMArT Plus:** Progetto semplice sull'Infomobilità con la Regione Toscana in qualità di partner. Il progetto ha l'obiettivo di studiare e sperimentare un servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni e con le isole per migliorare la connettività dei nodi secondari e terziari alle reti TEN-T. Il progetto prevede quindi lo studio dei regimi tariffari e dei sistemi di bigliettazione elettronica esistenti, e la definizione di azioni pilota per la sperimentazione di soluzioni ritenute fattibili a livello locale. Gli studi ed i risultati delle azioni pilota contribuiranno alla definizione di strumenti condivisi a supporto degli Enti competenti finalizzati alla stipula di accordi che migliorino l'accessibilità dello spazio transfrontaliero, facilitando l'acquisto dei biglietti (one-stop shop) e gli spostamenti degli utenti.

3.5.3 PARTECIPAZIONI REGIONALI

- azioni PRIIM: 5.3.1 -

Il PRIIM 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.

Allo scopo di dare continuità alla propria strategia di riduzione del perimetro delle proprie partecipate, ed in ottemperanza a quanto disposto dalla legge di stabilità per il 2015, la Regione Toscana, con il Documento di Economia e Finanza Regionale per il 2016 (DEFR 2016), ha approvato il **Piano di razionalizzazione delle società partecipate**, avente proiezione quinquennale. A seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. 175/2016 in materia di società a partecipazione pubblica (c.d. Decreto Madia), la Regione ha adottato la Nota di aggiornamento al DEFR 2016 contenente al suo interno anche il Piano di razionalizzazione, in coerenza con la nuova disciplina.

Successivamente, tenuto conto dell'evoluzione della normativa nazionale (D. Lgs. 100/2017) la Regione ha aggiornato il quadro classificatorio contenuto nel Piano operativo di razionalizzazione con l'approvazione del "Piano di razionalizzazione delle società partecipate" e delle "Linee di indirizzo per le ricognizioni e i piani di razionalizzazione degli organismi partecipati dagli enti territoriali - Art. 24 D. Lgs. n. 175/2016" (deliberazione del Consiglio regionale n. 84 del 25 ottobre 2017).

Infine con la deliberazione del Consiglio regionale n. 109 del 18 dicembre 2018 "Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2019" si è proceduto, tra l'altro, all'aggiornamento del Piano di razionalizzazione delle società partecipate.

Nella tabella di riepilogo in coda al paragrafo è riportato l'elenco delle società a partecipazione regionale operanti nell'ambito delle politiche del PRIIM, con relativa quota di partecipazione e descrizione di ciascuna. Di seguito si dà conto dei fatti di maggior rilievo avvenuti nell'anno 2018 e nei primi mesi del 2019.

Relativamente alla **Società Toscana Aeroporti** in data 19 febbraio 2018 Corporation America Italia S.p.A. ha incrementato la propria quota di partecipazione dal 51,13% al 55,7% ed in data 25 giugno 2018 ha perfezionato l'acquisto di ulteriori azioni (rappresentative di circa il 6,58% del capitale sociale) da Fondazione Cassa Risparmio Firenze. A seguito delle due acquisizioni, CAI detiene circa il 62,28% del capitale sociale.

In data 1° marzo 2018 è stata costituita la Società Toscana Aeroporti Handling S.r.l., controllata al 100% da Toscana Aeroporti, con la finalità di gestire il ramo di azienda Handling e di prepararsi all'ingresso – su entrambi gli scali - di nuovi "ground handler" concorrenti.

In relazione al progetto di potenziamento dell'aeroporto di Firenze che prevede la realizzazione di una nuova pista da 2.400 metri e di un nuovo terminal, nel febbraio 2019 si è conclusa la Conferenza di Servizi che ha espresso un pronunciamento favorevole con prescrizioni da parte degli enti coinvolti. Con la pubblicazione del decreto finale del MIT ad aprile è stata perfezionata l'Intesa Stato-Regione, tuttavia a maggio il TAR ha annullato il decreto di VIA del Ministero a seguito di ricorso presentato da comuni e associazioni.

A febbraio 2019 è stata inaugurata la nuova linea 2 della tramvia che collega lo scalo fiorentino con la stazione di Santa Maria Novella.

In relazione allo scalo di Pisa, in data 27 luglio 2018 è stato inaugurato l'ampliamento dell'aerostazione messo in atto dalla società in attesa dell'attuazione delle previsioni di ampliamento del terminal previste nel Master Plan 2014-2028 al fine di garantire il mantenimento di adeguati livelli di servizio in considerazione dell'incremento del traffico passeggeri registrato.

Rimanendo in ambito aeroportuale, in data 6 ottobre 2017 è stata sottoscritta tra Regione Toscana e società **Alatoscana S.p.A.** la convenzione per la copertura, a titolo di compensazione, dei soli oneri sostenuti per lo svolgimento delle attività relative alla sicurezza, all'antincendio, al controllo del traffico aereo ed alle dogane, necessarie per mantenere operativo l'aeroporto di Marina di Campo per il triennio 2017-2019 (si rimanda anche al paragrafo 3.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei" e al paragrafo 3.4.5 "Il sistema aeroportuale").

Infine per la società **SEAM S.p.A.** che gestisce i servizi di assistenza ai passeggeri, ai vettori ed agli altri utenti presso l'aeroporto di Grosseto, all'inizio di novembre 2018 si è avuta nuovamente la firma con ENAC della convenzione – emendata sulla base delle osservazioni sollevate dall'Aeronautica Militare - per il rilascio della concessione di gestione totale dell'aeroporto di Grosseto alla SEAM SpA per un periodo di anni venti, ai sensi dell'art. 7 del D.M. 521/1997. La convenzione risulta tutt'ora all'esame dei Ministeri competenti al fine dell'emissione del Decreto Interministeriale necessario per la definitiva approvazione della concessione.

Nel settore logistico l'**Interporto Toscano A. Vespucci e l'Interporto della Toscana Centrale S.p.A.** hanno fatto registrare i seguenti fatti di rilievo.

L'Interporto Toscano A. Vespucci, collocato nelle immediate vicinanze dell'area portuale di Livorno, è destinato a 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. Importanti prospettive di sviluppo sono legate al completamento delle connessioni ferroviarie con la linea Collesalveti-Vada ed il by-pass della stazione di Pisa, finalizzate alla realizzazione della connessione del Porto di Livorno e dell'Interporto A. Vespucci con il corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo.

Sono in corso i lavori per la realizzazione di due nuovi depositi doganali refrigerati per l'ortofrutta e di un laboratorio fitosanitario per il controllo di qualità, il cui finanziamento è avvenuto a mezzo di fondi statali e dell'Interporto nell'ambito di una Convenzione sottoscritta con il MIT in data 6/11/2008 e oggetto di revisione e aggiornamento nell'anno 2018.

È attualmente allo studio un progetto di ampliamento del terminal ferroviario a sud dell'Interporto su una superficie di circa 18,7 ettari, innestato sul previsto collegamento ferroviario tra porto di Livorno e linea Collesalveti-Vada in corso di studio da parte di RFI. L'ampliamento è funzionale alla attivazione delle autostrade del mare, convogliando su ferrovia i semirimorchi movimentati dalle navi RO-RO.

Infine, con una azione integrata finalizzata a sviluppare un progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo servizio intermodale tra l'Interporto di Livorno e gli Interporti di Padova e Verona, per i RO-RO viaggianti sulle autostrade del mare in transito dal Porto di Livorno, l'Interporto A.Vespucci ha sottoscritto in data 15/11/2017 un protocollo di intesa con la Regione Toscana, la Regione Veneto, gli interporti di Padova e Verona, la Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. E l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il progetto è stato avviato ed è attualmente in corso la valutazione del riconoscimento di contributi per incentivare l'utilizzo delle linee ferroviarie con la formula del "ferrobonus".

L'Interporto della **Toscana Centrale S.p.A.**, già saturo nella sua configurazione attuale, si è attivato dal 2013 per procedere con l'ampliamento ed il potenziamento.

Risulta attivato il corridoio controllato stradale tra il porto di Livorno – Società Lorenzini & C. s.r.l. (Nodo logistico portuale) e l'Interporto di Prato – Magazzino TC della Società Interporto Services Prato s.r.l. (Nodo logistico di destinazione). Per il funzionamento del corridoio controllato all'interno del terminale ferroviario dell'interporto è stata riconosciuta la destinazione doganale A3 dell'area di temporanea custodia (TC). In sostanza, il terminale interporto sta progressivamente assumendo la configurazione di "banchina lunga" del porto di Livorno, per cui le merci transitano fino a Prato in regime "estero" con forti benefici per gli operatori, dovuti alla semplificazione delle procedure.

La società **Italcertifer S.p.A.** ha proseguito nell'anno 2018 la sua operatività come Organismo Notificato (NoBo), come Valutatore indipendente della Sicurezza (VIS), come Laboratorio prove

Materiale Rotabile nonché come Organismo di Ispezione di tipo A per la verifica dei progetti pubblici ai sensi del D.Lgs n. 163/2006.

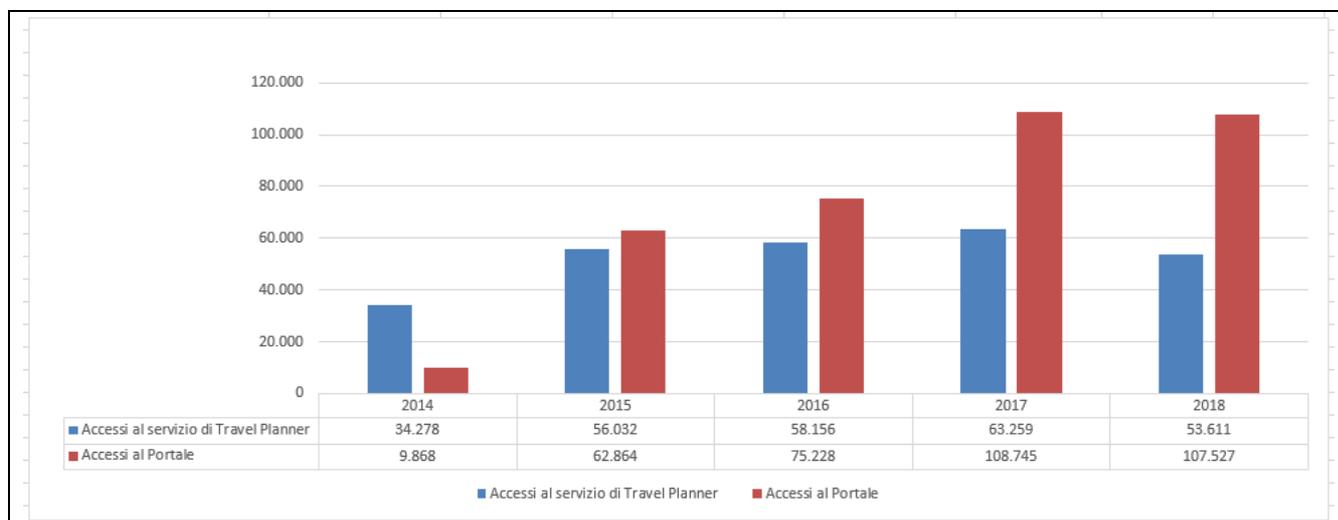
Con l'ottenimento dell'estensione dell'accreditamento ISO 17021 anche per la certificazione del sistema di gestione di asset tangibili (asset management), in accordo alla norma ISO 55001 e della certificazione OHSAS 18001, si conferma l'attenzione che ITALCERTIFER rivolge al tema della sicurezza e salute negli ambienti di lavoro.

La partecipazione da parte della Regione Toscana a tale società, che è pari all'11% del capitale sociale, è motivata dal perseguimento dell'obiettivo del consolidamento del polo per l'alta tecnologia ferroviaria in Toscana.

Società partecipata	Quota partecipazione	Breve descrizione
Toscana Aeroporti S.p.A.	5,029%	La società Toscana Aeroporti S.p.A. si è costituita a seguito progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT S.p.A. La Regione non ha patti parasociali in essere. Nella composizione dell'assetto societario il privato risulta in maggioranza. Corporacion America Italia S.p.A. ha incrementato la sua partecipazione passando dal 51,13% al 62,28%. In virtù di un Patto Parasociale stipulato tra SO.G.IM. S.p.a. e Corporacion America Italia, quest'ultima è in grado di esercitare un'influenza dominante sulla Società Toscana Aeroporti S.p.a..
Società Alatoscana S.p.A.	51,05%	Alla Società Alatoscana S.p.A. è affidata la gestione dell'Aeroporto di Marina di Campo (LI). Nella composizione dell'assetto societario l' 86,54% è pubblico e il 13,46% è privato. La Regione Toscana si è impegnata ad erogare contributi a compensazione di oneri sostenuti per garantire l'operatività dell'aeroporto per un totale di € 0,570 milioni nell'anno 2018.
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. Con l'acquisto del pacchetto azionario del Comune di Grosseto da parte di Ilca S.r.l., da una maggioranza pubblica la società è passata a maggioranza privata con il 62,10% del capitale sociale.
Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. - Prato	12,56%	La società ha per oggetto la costruzione e l'esercizio in Prato di un Interporto per l'integrazione dei vari sistemi di trasporto, intesa a facilitare le operazioni connesse alla intermodalità dei carichi. Nella composizione dell'assetto societario il 76,75% è pubblico e il 23,25% è privato. Gli interporti sono stati qualificati dal DEFR 2016 strategici ma da sorvegliare a causa delle difficoltà finanziarie ed economiche. Con la DGR 171/2019 si è confermato l'assoggettamento della società all'azione di monitoraggio costante del Piano Industriale.
Società Interporto Toscano "A. Vespucci" S.p.A. - Livorno	23,56%	La società ha per oggetto sociale la progettazione, la esecuzione, costruzione e allestimento di un Interporto inteso quale complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. Con la DGR 171/2019 si è confermato l'assoggettamento della società all'azione di monitoraggio costante del Piano Industriale.
Società Italcertifer	11,00%	Con l'obiettivo di svolgere funzioni di garanzia e raccordo tra Italcertifer ed il sistema della ricerca ed industria ferroviaria, la Regione Toscana ha acquisito un pacchetto di azioni da Ferrovie dello Stato, per la percentuale dell'11% del capitale sociale. Con l'approvazione del "Documento di economia e finanza regionale 2016" (DEFR 2016), la società Italcertifer S.p.A. è stata inserita nel primo gruppo, tra le società strategiche ed in equilibrio economico. La strategicità è motivata dall'esigenza di perseguire l'obiettivo di consolidare il polo per l'alta tecnologia ferroviaria in Toscana. Tale orientamento è stato confermato in sede di approvazione della nota di aggiornamento al DEFR 2019 (DCR 109/2018)

3.5.4 INDICATORI

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



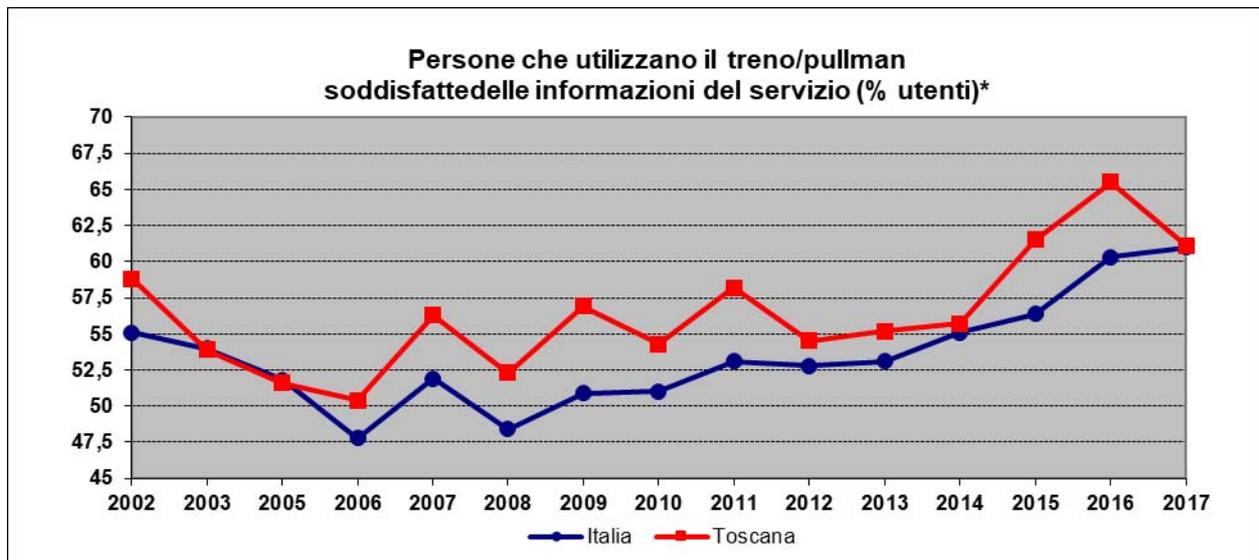
* Il dato 2014 di accessi al portale riguarda solo il periodo luglio-dicembre 2014.

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

N.	Tipologia
1	Andamento treni regionali in tempo reale
2	Treni news
3	Voli in arrivo e partenza dagli aeroporti di Firenze e Pisa in tempo reale
4	Consultazione servizio ATAF in tempo reale
5	Notiziario traffico veicolare, ferroviario, portuale e aeroportuale (aggiornamento ogni mezz'ora dalle 7:30 alle 20:00, 7 giorni su 7)
6	Travel Planner consultazione rete, orari, corse TPL e calcolo percorso in maniera intermodale.
7	Situazione partenze dal porto di Piombino e dal porto di Livorno in tempo reale
8	Traffico in tempo reale sulle strade regionali con 97 webcam
8	TOTALE SERVIZI

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

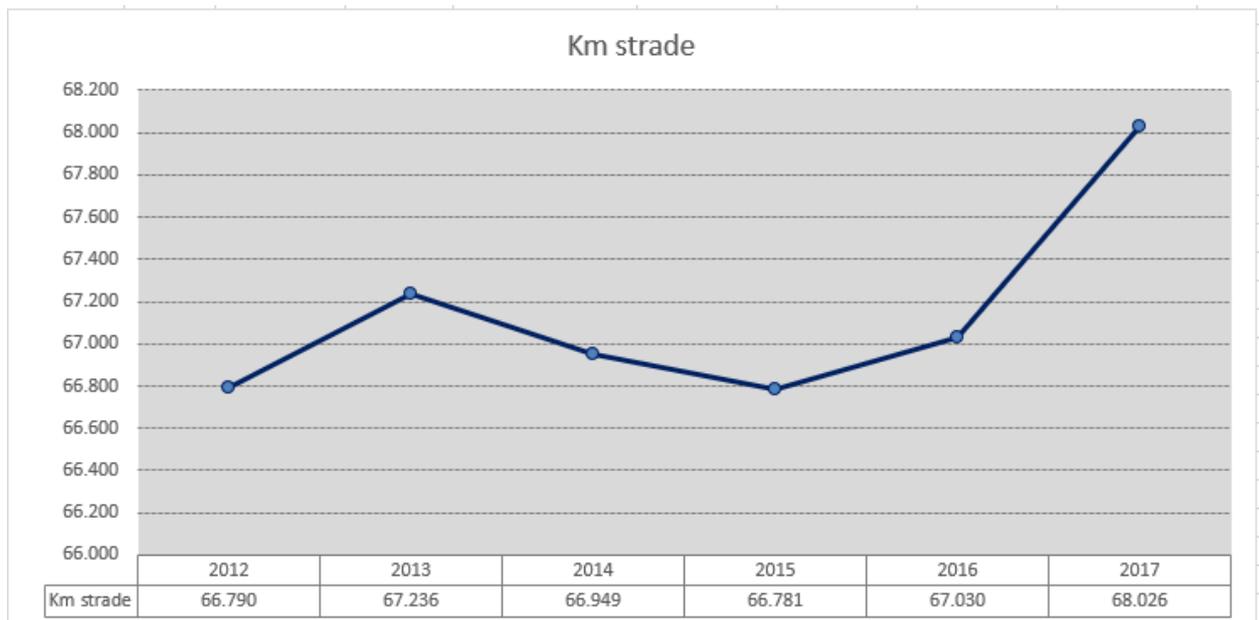
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



* 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)



* 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 140 del 19/02/2018 – Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea straordinaria dei soci.

DGR 248 del 15/03/2018 – Modifiche allo Statuto Società Toscana Aeroporti spa - Richiesta di parere al Consiglio Regionale ai sensi del comma 2 art. 10 della L.R. 20/2008.

DGR 293 del 26/03/2018 – Società Italcertifer Spa- Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 326 del 03/04/2018 – Società Toscana Aeroporti S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea straordinaria dei soci.

DGR 395 del 09/04/2018 – Approvazione protocollo di intesa per la partecipazione al progetto SIBIT - Standard Italiano di Bgliettazione e Trasporti.

DGR 465 del 02/05/2018 - Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 528 del 21/05/2018 - Società Interporto della Toscana Centrale SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 557 del 29/05/2018 - Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea straordinaria dei soci.

DGR 578 del 29/05/2018 - Società Toscana Aeroporti S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 660 del 18/06/2018 - Società Alatoscana Spa- Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 662 del 18/06/2018 - Società Interporto Toscano A.Vespucci SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 693 del 25/06/2018 - Progetto "Sistema Integrato di Informazione sulla Mobilità Regionale per l'anno 2018" in attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) - Azione 5.1.1 .

DGR 727 del 02/07/2018 - Società Interporto Toscano A.Vespucci Spa - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea straordinaria dei soci.

DGR 1038 del 24/09/2018 - Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea straordinaria dei soci.

DGR 1229 del 12/11/2018 - Valorizzazione Linee Ferroviarie Minori - Individuazione dei criteri e delle modalità per la concessione dei contributi a favore di soggetti pubblici e privati per la valorizzazione delle linee ferroviarie minori per l'anno 2018.

DGR 1419 del 17/12/2018 - Soc. Interporto Toscano A.Vespucci SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea straordinaria dei soci.

DGR 33 del 14/01/2019 - Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 256 del 04/03/2019 - Valorizzazione Linee Ferroviarie Minori - Individuazione dei criteri e delle modalità per la concessione dei contributi a favore di soggetti pubblici e privati per la valorizzazione delle linee ferroviarie minori per l'anno 2019.

DGR 380 del 25/03/2019 - Società Italcertifer Spa - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 482 del 08/04/2019 - Società Interporto della Toscana centrale Spa - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 789 del 17/06/2019 - Società Alatoscana Spa- Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 817 del 25/06/2019 - "Sistema Integrato di Informazione sulla Mobilità Regionale per l'anno 2019" in attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) - Azione 5.1.1

DGR 843 del 25/06/2019 - Soc. Interporto Toscano A.Vespucci SpA - Indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

DGR 1036 del 05/08/2019 - Approvazione Schema di Accordo fra Regione Toscana e Comune di Civitella Paganico (GR) per avvio degli interventi e delle azioni previsti nella stazione di Monte Antico, nel comune di Civitella Paganico, sulla linea ferroviaria Siena-Grosseto, nell'ambito del Progetto TRENO Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020

3.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO*(valori in migliaia di euro)*

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2021 (*)			Gestione fino al 30/06/2019		
	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	14.730	7.484	51%	7.309	6.888	94%
5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato	2.352	1.296	55%	1.295	1.095	85%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	532	532	100%	532	532	100%
Totale obiettivo generale 5	17.613	9.312	53%	9.136	8.514	93%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2019)

() Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2018.*

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. Dal primo anno di vigenza del Piano, su un totale di 5,4 miliardi di euro previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per 4,4 miliardi, pari al 81% delle risorse assegnate e liquidati oltre 3,2 miliardi, pari al 85% delle risorse impegnate fino al 30/06/2019.

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 2014-2021 (*)			Gestione fino al 30/06/2019		
	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	340.088	201.296	59%	198.192	146.802	74%
2 - Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	4.778.381	4.047.318	85%	3.469.701	3.008.879	87%
3 - Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	140.645	50.786	36%	43.690	26.479	61%
4 - Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana (**)	124.066	67.343	54%	66.843	37.139	56%
5 - Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	17.613	9.312	53%	9.136	8.514	93%
Totale PRIIM	5.400.794	4.376.055	81%	3.787.562	3.227.813	85%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2019)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2018.

(**) Rispetto al dato delle assegnazioni occorre tener presente che le LL.RR. 88/2016, 51/2017, 78/2017, 68/2018 e 19/2019 hanno modificato le LL.RR. 82/2015 e 86/2014 rimodulando i contributi (e i tempi della loro erogazione negli anni) con cui la Regione Toscana partecipa finanziariamente alla realizzazione degli interventi in attuazione del piano regolatore del porto di Piombino e della Darsena Europa nel porto di Livorno.

ALLEGATO 1 – IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITÀ REGIONALE AL 31/12/2018

Di seguito si riportano le tabelle di riepilogo degli interventi sulla viabilità regionale, con aggiornamento al 31/12/2018. 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, 2015, 2016, 2017 e 2018 dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4), riepilogate per il 2018 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 2018 e pluriennale 2018-2020 e dal Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2018, entrambi approvati nel dicembre 2017, che individuano interventi prioritari e relative risorse finanziarie, nonché dei contenuti delle Delibere di Giunta attuative del PRIIM.

Sulla base delle risorse stanziare dal nuovo bilancio e delle priorità 2018 individuate dal DEFR 2018, con DGR n. 163 del 26-02-2018, è stata infatti data attuazione per l'anno 2018 agli interventi programmati dal PRIIM la cui competenza è divenuta regionale dall'1/1/2016; con DGR n. 403 del 16-04-2018 e con successiva DGR n. 1341 del 03-12-2018 è stata data attuazione al completamento degli interventi che rimangono di competenza delle Province e della Città Metropolitana.

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

Le tabelle sono aggiornate al 31/12/2018 e sono articolate distinguendo:

- 1. interventi ultimati nel corso del 2018** (*tabella 1a Interventi ultimati di competenza delle Province – tabella 1b Interventi ultimati di competenza della Regione*);
- 2. interventi attualmente in corso e con procedura di gara avviata, che restano di competenza delle Province** secondo quanto stabilito dalla LR 22/2015 (*tabella 2*);
- 3. interventi la cui competenza attuativa è divenuta della Regione** dall'1/1/2016 ai sensi della LR 22/2015 (*tabella 3*);
- 4. interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, non ancora avviati, che potranno in futuro essere attivati**, di competenza della Regione (*tabella 4*);
- 5. interventi di risanamento acustico** delle strade regionali (*tabella 5 Interventi in corso e ultimati*) di competenza regionale, 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, aggiornata con DCR 3 maggio 2016 n. 41;

6. interventi di viabilità locale, di competenza degli Enti Locali da attivarsi mediante la sottoscrizione di specifici Accordi, suddivisi tra interventi già avviati o attualmente in corso, (*tabella 6*) e interventi che sono già stati ultimati (*tabella 6a*).

Nelle tabelle per ogni intervento è riportato, oltre alla sua descrizione e localizzazione, il totale del finanziamento stanziato, precisando la quota stanziata dalla Regione Toscana e la quota stanziata dagli Enti Locali e lo stato di attuazione (dato aggiornato al monitoraggio del 31/12/2018). Nella colonna relativa al finanziamento Regione sono riportati i finanziamenti gestiti dalla Regione Toscana, comprensivi delle risorse FAS 2007-2013 e FSC 2014-2020.

Nella tabella 4 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 aggiornato al momento del reperimento delle risorse.

La *tabella 7* contiene infine il **riepilogo degli interventi** delle tabelle precedenti: 100 interventi di cui 9 in corso di competenza delle Province, 44 interventi previsti nelle Delibere attuative del PRIIM di competenza della Regione, 15 interventi di viabilità locale in corso da parte degli Enti Locali, 17 interventi di viabilità locale ultimati da parte degli Enti Locali, e 15 interventi programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM non avviati.

Per la realizzazione delle opere sulla viabilità regionale, la Regione ha messo a disposizione risorse per oltre 269 mln. A seguito di proposte avanzate dalla Regione nel 2017 e 2018 nell'ambito della nuova programmazione del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, sono stati assegnati alla Toscana circa 154 milioni di euro di nuove risorse FSC 2014-2020 (riprogrammazione del PO Infrastrutture e Addendum 1 e Addendum 2), di cui circa 112 milioni di euro per interventi su strade regionali e circa 42 milioni di euro per interventi sulla viabilità locale.

Dal 2001 ad oggi 1158 mln sono stati destinati da Regione ed Enti Locali per la realizzazione degli interventi sulla viabilità regionale; attualmente i finanziamenti regionali gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE e FSC 2014-2020, ammontano a circa 968 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 190 milioni di euro. Gli interventi completati di competenza delle Province sono 192, di cui 4 nel corso del 2018, come indicato nella tab. 1a. Gli interventi completati di competenza della Regione sono 11, di cui 2 nel corso del 2018, come indicato nella tab. 1b.

Tabella 1a - Interventi ultimati di competenza delle Province nel corso del 2018*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Arezzo	35/02_AR-11	15.1.615	SR 258 - MARECCHIA	Messa in sicurezza di un tratto stradale con curve pericolose sulla SRT 258 "Marecchia" nel comune di Badia Tedalda	498		498
Grosseto	RT/2016_GR-8B	15.1.472	SR 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	404		404
Lucca	35/02_LU-11	15.1.619	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Sistemazione della frana in località "Acquabona" nei comuni di Galliciano e Castelnuovo Garfagnana - Completamento dei lavori di ripristino della frana il loc. "Acquabona"	1.000	1.000	2.000
Siena	35/02_SI-13	15.1.624	SR 2 - VIA CASSIA	Indagini e monitoraggio su ponti della SRT 2 Cassia: Ponte sull'Orcia, Ponte sul T. Vellora e ponte sul T. Onsola - Indagini e ripristini viadotti dissestati sulla SRT 2	150		150
Totale interventi viabilità regionale di competenza delle Province ultimati nel 2018 (4)					2.052	1.000	3.052

Tabella 1b - Interventi ultimati di competenza della Regione nel corso del 2018*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Livorno	RT/2016_LI-AG11_2	15.1.470	SR 206 - PISANA LIVORNESE	Miglioramento dell'innesto con la SP 21 in località Torretta, comune di Fauglia	1.425	25	1.450
Lucca	RT/2016_LU-AG11-04	15.1.471	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	GAVP-01 Modifica innesto con la SP 57 del Ponte di Turrite Cava in loc. Pian di Coreglia	520	80	600
Totale interventi viabilità regionale di competenza della Regione ultimati nel 2018 (2)					1.945	105	2.050

Tabella 2 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi in corso e con procedura di gara avviata di competenza delle Province*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Firenze	35/02_FI-1	15.1.616	SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina	17.037	9.296	26.333	In corso la risoluzione del Contratto con la ditta da parte della CMF	5%
Firenze	35/02_FI-13C	15.1.616	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Variante di Figline - 2° stralcio - LOTTO 3 : DA ROTATORIA STADIO A PONTE TORRENTE GALLIANA - Variante di Figline	2.925		2.925	realizzato dal Comune di Figline	0%
Firenze	35/02_FI-6-fase 1a	15.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 1 - Opere di completamento propedeutiche al collaudo o urgenti - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino	5.673		5.673	IN CORSO	80%
Firenze	35/02_FI-6-fase 2b	15.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 2b - Opere di completamento LOTTO 5 - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino	12.500		12.500	IN CORSO	60%
Firenze	35/02_FI-6-fase 2C	15.1.460	SR 429 - DI VAL D'ELSA	FASE 2C - Opere di completamento LOTTO 4 - COMMISSARIO - Opere di completamento del nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino	700	15.000	15.700	GARA IN CORSO	0%
Grosseto	RT/2016_GR-8C	15.1.472	SR 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	370		370	IN CORSO	5%
Livorno	35/02_LI-5	15.1.618	S.G.C. FI-PI-LI	interventi di rinnovo e adeguamento della pavimentazione e delle barriere di sicurezza LOTTO 2 - dal Km. 70+965 al Km 79+906 - interventi di rinnovo e adeguamento della pavimentazione e delle barriere di sicurezza LOTTO 2 - dal Km. 70+965 al Km 79+906	3.969		3.969	Intervento sospeso in attesa di ridefinizione ed eventuale attuazione da parte della Regione	0%
Prato	35/02_PO-2A-comp02 35/02_PO-2A-ST 35/02_PO-2ATer		SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Progetto di adeguamento della S.R. 325 nel Tronco Prato - Vaiano (I lotto) - OPERE DI COMPLETAMENTO SECONDO STRALCIO - adeguamento Prato – Vaiano- e SPESE TECNICHE ART 14 CONVENZIONE - adeguamento Prato – Vaiano di competenza della Provincia e di Competenza ANAS	1.108	1.009	2.116	Intervento realizzato da ANAS ai sensi della Convenzione. PROGETTAZIONE IN CORSO	0%

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Prato	35/02_PO-4B		VIABILITA DI INTERESSE REGIONALE	LAVORI DI COMPLETAMENTO-Intervento di ammodernamento della S.P.n.126 "Autostrada declassata" di Prato, mediante raddoppio tra il casello Prato Ovest e l'innesto con la futura tangenziale ovest di Prato. - Raddoppio Declassata tra il casello Prato Ovest e la futura tangenziale ovest di Prato.	272	367	639	LAVORI DA CONSEGNARE	0%
Siena ANAS	35/02_SI-1A 35/02_SI-1A_1 NON_fin_SI-1A_2	15.1.624 15.1.461	SR 2 - VIA CASSIA	Lotto 1 + Lotto 2 da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C.E78 Si Gr - Lotto 1 + Lotto 2 da Isola d'Arbia fino a Monsindoli - Innesto sulla S.G.C.E78 Si Gr - COMMISSARIO				L'intervento, realizzato al 33% circa, verrà completato da ANAS a seguito del passaggio della SR 2 Cassia da Siena al confine con il Lazio avvenuto il 15/11/2018 in attuazione del DPCM 20/02/2018	
Totale interventi in corso di competenza delle Province (9)					44.553	25.672	70.225		

Tabella 3 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di competenza della Regione*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Arezzo	RT/2016_AR-5B	15.1.473	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	2° lotto variante di santa Mama	5.190		5.190	GARA IN CORSO	0%
Arezzo	SR 69 PONTE MOCARINI	15.1.834	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Bretella tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini (Variante di Ponte Mocarini) – Srt 69	12.800	1.000	13.800	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Arezzo	SRT 71 CORSALONE	15.1.836	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena	18.500		18.500	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Arezzo	SRT 71 SUBBIANO L1	15.1.837	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano -1° lotto	12.500		12.500	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Arezzo	SRT 71 SUBBIANO L2		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano -2° lotto	6.000		6.000	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Arezzo	SRT 71 CORTONA	15.1.835	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	variante alla SR 71 in Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle)	13.000		13.000	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Firenze	RT/2016_01-FI	15.1.474	SR 70 - DELLA CONSUMA	Miglioramento della geometria del tornante in località "Camperiti", al km 1+200, miglioramento della geometria del tornante in località "Fonte al Cerro", al km 6+700, realizzazione di due piazzole di sosta, in località Babbiano e in località Le Cupole	1.550		1.550	LAVORI IN CORSO	70%
Firenze	RT/2016_FI-05	15.1.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO 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)	9.082		9.082	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Firenze	RT/2016_FI-05C	15.1.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO 3 _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)	6.000		6.000	GARA IN CORSO	0%

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Firenze	RT/2016_FI-5A	15.1.462	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO 5 - Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona) - Variante in riva destra dell'Arno	14.933		14.933	PROGETTO PRELIMINARE DA RIAPPROVARE	0%
Firenze	RT/2016_FI-5B	15.1.466	SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO n. 1_Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno (direttrice Arezzo - Firenze, tratto tra la Variante di Levane ed Incisa V.no, in Provincia di Firenze: via degli urbinesi, variante Matassino, Pian di Rona) - Variante in riva destra dell'Arno	3.975		3.975	LAVORI IN CORSO	15%
Firenze	RT/2016_FI-AG11_3A	15.1.468	S.G.C. FI-PI-LI	Risanamento profondo della pavimentazione stradale. Realizzazione di strato superficiale drenante. Sostituzione di barriere di ritenuta centrali e laterale bordo ponte. Rifacimento segnaletica stradale. Interventi di regimazione idraulica relativa alla pi - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078 - 1° STRALCIO	6.400		6.400	GARA AGGIUDICATA	0%
Firenze	RT/2017_FI-AG11_3B	15.1.468	S.G.C. FI-PI-LI	Risanamento profondo della pavimentazione stradale. Realizzazione di strato superficiale drenante. Sostituzione di barriere di ritenuta centrali e laterale bordo ponte. Rifacimento segnaletica stradale. Interventi di regimazione idraulica relativa alla pi - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza lotto 2 dal km 15+180 al km 22+078 - 2° STRALCIO	4.187		4.187	PROGETTO ESECUTIVO IN CORSO	0%
Firenze	SR 429 LOTTO 3 (NON_fin_FI-26)	15.1.832	SR 429 - DI VAL D'ELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino- Certaldo - Lotto 3	26.900		26.900	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Grosseto	SR 74 LOTTO 1 SR 74 LOTTO 2 SR 74 LOTTO 3 (NON_fin_GR-AG11_1)	15.1.831	SR 74 - MAREMMANA	IV° Lotto - Aggiornamento Piano 2011 - Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 40+000 al km 44+000 "Variante del fiume Fiora" e sistemazione degli svincoli al km 49+860 a al km 59+550	8.200		8.200	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Livorno	RT/2016_LI-AG11_1	15.1.469	S.G.C. FI-PI-LI	RIPRISTINO FRANA AL KM 79+685 - via Quaglierini	2.370	1.000	3.370	LAVORI CONSEGNATI	0%
Massa Carrara	SRT 445 S_CHIARA (NON_fin_MS-AG11_1)	15.1.830	SR 445 - DELLA GARFAGNANA	Completamento della variante di S.Chiera, già finanziata con piano 2003-2007. Realizzazione svincolo della variante alla SRT445 con la viabilità esistente in località Gassano - Variante di Santa Chiara - Lotto 2	5.000		5.000	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Prato	SR 325 NON_fin_PO- AG11_2	15.1.833	SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BIENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento	2.710		2.710	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Pistoia	SR 436 FRANCESCA (NON_fin_PT- AG11_1)		SR 436 - FRANCESCA	Variante alla SRT 436 tra la loc. Pazzera e la SP 26 Camporcioni - 3° lotto nei Comuni di Montecatini Terme e Massa e Cozzile - Variante alla SRT 436 tra la loc. Pazzera e la SP 26 Camporcioni - 3° lotto nei Comuni di Montecatini Terme e Massa e Cozzile	4.000		4.000	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Siena	SRT 2 ISOLA D ARBIA		SR 2 - VIA CASSIA	Realizzazione di rotatoria in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia	1.250		1.250	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Siena	SRT 2 STAGGIA L1 (NON_fin_SI- AG11_1)		SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 1° lotto	3.000		3.000	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Siena	SRT 2 STAGGIA L2 (NON_fin_SI- AG11_1)	1.1.358	SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 2° lotto	4.000		4.000	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Firenze	RTprog/2016_01-FI		VIABILITA DI INTERESSE REGIONALE	Progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte sull'Arno e dei relativi collegamenti viari fra Lastra a Signa e Signa	300		300	PROGETTAZIONE ULTIMATA	100%
Siena	RT/2017_01-SI		15.1.613	SR 2 - VIA CASSIA	Progettazione rifacimento ponte sul fiume Ombrone, Km 200+930, Comune di Buonconvento				PROGETTAZIONE ULTIMATA. La realizzazione dell'intervento è di competenza ANAS a seguito del passaggio della SR 2 Cassia da Siena al confine con il Lazio avvenuto il 15/11/2018 in attuazione del DPCM 20/02/2018	100%
Siena	RTprog/2016_01- SI	15.1.477	SR 2 - VIA CASSIA	Progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo viadotto sul fiume Paglia sulla SR 2 Cassia.	250		250	PROGETTAZIONE ULTIMATA. La realizzazione dell'intervento è di competenza ANAS a seguito del passaggio della SR 2 Cassia da Siena al confine con il Lazio avvenuto il 15/11/2018 in attuazione del DPCM 20/02/2018	100%
Totale interventi di competenza della Regione (25)					172.098	2.000	174.098		

Tabella 4 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Arezzo	NON_fin_AR-3C		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante di Camucia - 1° lotto (stralci 1° e 2°) nuovo collegamento viario in variante all'attuale SR 71 - Variante di Camucia dal Km 117+360 al Km 126+290 della SRT 71	5.748	Da avviare
Arezzo	NON_fin_AR-5Abis		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Collegamento pedonale tra la zona di "Castagnoli" ed il centro abitato di Santa Mama - Ammodernamento del tratto Arezzo - Bibbiana tratto Subbiano Nord - Calbenzano - S. Mama	300	Da avviare
Arezzo	NON_fin_AR-AG11_2		SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Lotto 3 della variante di Camucia e adeguamento SP 28. - Variante alla SRT 71 da Montecchio a Camucia.	13.000	Da avviare
Arezzo			SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Miglioramento dell'accessibilità all'abitato di S.Mama in Comune di Subbiano a seguito del completamento dei lavori della SRT 71 in Provincia di Arezzo		Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-4C		VIABILITA DI INTERESSE REGIONALE	LOTTO 6 - Nuovo itinerario regionale Firenze - Prato (Perfetti Ricasoli-Mezzana)	9.603	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-6B		SR 429 - DI VAL D'ELSA	Svincolo per Località Terrafino - Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Empoli - Castelfiorentino	4.600	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-AG11_1		SR 69 - DI VAL D'ARNO	LOTTO n. 2 _Variante in località PRULLI - Variante in riva destra dell'Arno	4.450	Da avviare
Firenze	NON_fin_FI-AG11_2		SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina. LOTTO 2 adeguamento della SP 56 - Variante al Centro abitato di Grassina_lotto 2	2.470	Da avviare
Livorno	NON_fin_LI-3B		SR 206 - PISANA LIVORNESE	2° LOTTO - Progetto per la realizzazione di due intersezioni a rotatoria in corrispondenza degli incroci tra la SRT 206 e le SP 11 e SP 8 - Miglioramento delle intersezioni della SRT 206 con le SP 8, SP 11,12, SP 5bis, SP 11bis e raccordo con la variante Aurelia in località Vada.	1.174	Da avviare
Livorno	NON_fin_LI-7		S.G.C. FI-PI-LI	Progetto di miglioramento dello svincolo a rotatoria della FI-PI-LI con la SRT 206 in località Vicarello - Miglioramento svincolo FI-PI-LI con la SRT 206 località Vicarello (Collesalveti)	1.286	Da avviare
Livorno	NON_fin_LI-AG11_3		SR 206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due roatorie 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° lotto funzionale	1.100	Da avviare

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Lucca	NON_fin_LU-AG11_5		SR 445 - DELLA GARFAGNANA	GAVM-01 dal Km 26+100 al Km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Filanda Vittoni" e "Colletto"- GAVM-02 Km 28+300. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta in loc. "Argilla" - Adeguamento dal km 26+100 al km 26+800. Ampliamento tracciato stradale con miglioramento della livelletta	1.000	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-6bis		SR 66 - PISTOIESE	Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e il centro storico di Pistoia - Variante alla SR 66 per superamento dei centri abitati compresi tra il sottopasso autostradale e la circonvallazione sud di Pistoia - OPERE DI COMPLETAMENTO	1.180	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-AG11_2		SR 435 - LUCCHESE	Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese - Sistemazione dell'intersezione tra la SRT 435 e la SP40 Della Nievole nel Comune di Serravalle Pistoiese	1.000	Da avviare
Pistoia	NON_fin_PT-AG11_3		SR 436 - FRANCESCA	Riorganizzazione sistema viario relativo alla SP25 San Rocco e alla SR436 nel comune di Larciano - Riorganizzazione sistema viario relativo alla SP25 San Rocco e alla SR436 nel comune di Larciano	3.100	Da avviare
Totale interventi da avviare previa copertura finanziaria, di competenza della Regione (15)					50.011	

Tabella 5 - Interventi sulla viabilità regionale – interventi di risanamento acustico*(valori in migliaia di euro)*

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Prato	RT/16-29/10_PO-RA-01	16.1.476	SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Secondo stralcio - Realizzazione asfalto fonoassorbente - Comune di Vernio dal Km 55+000 al Km 57+500	282		282	Definitivo in corso
Arezzo	RT/18-29/10_AR-RA-03	15.1.475	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - SRT 71 dal Km 129+550 al Km 137+260 località Castiglion Fiorentino	1.214		1.214	LAVORI IN CORSO
Arezzo	RT/18-29/10_AR-RA-03	15.1.475	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - SRT 71 dal Km 137+400 al Km 141+360 in località Il Matto, Policiano		LAVORI IN CORSO		
Grosseto			SR 74 - MAREMMANA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 74 nel comune di Manciano dal Km 32+167 al km 33+250 circa.	255		255	Progettazione in corso
Pisa			S.G.C. FI-PI-LI	Interventi di risanamento acustico sulla – FI.PI.LI. nel Comune di San Miniato dal Km 35+550 al Km 33+819 circa.	715		715	Progettazione in corso
Firenze			S.G.C. FI-PI-LI	Interventi di risanamento acustico sulla – FI.PI.LI. Nel Comune di Scandicci dal Km 0+000 al km 7+500 circa.	5.600		5.600	Progettazione in corso
Firenze			SR 2 - VIA CASSIA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 2 Tavarnelle Val di Pesa dal km. 264+700 al km 266+388 circa.	480		480	Progettazione in corso
Firenze			SR 436 - FRANCESCA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 436 a San Pierino, Fucecchio, dal Km 24+600 al Km 25+664 circa.		Progettazione in corso		
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO DI PROGETTAZIONE DI COMPETENZA DELLA REGIONE (8)					8.546	0	8.546	

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Pisa	RT/16-29/10_PI-RA-02	15.1.475	SR 12 - dell'abetone e del brennero	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel Comune di San Giuliano Terme	128		128	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA07A	15.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente negli abitati di capezzano e Pian di Mommio- comune di Camaione e Massarosa	589		589	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA08A	15.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Massarosa	497		497	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/16-29/10_LU-RA-09	15.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quarto stralcio anno 2014 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Pieve San Paolo e Carraia - comune di Capannori	377		377	LAVORI CONCLUSI
Firenze	RT/17-29/10_FI-RA-01	15.1.475	SR 65 - DELLA FUTA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. La Lastra nel Comune di Firenze	75		75	LAVORI CONCLUSI
Pisa	RT/17-29/10_PI-RA-03	15.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente in loc. Cascine nel Comune di Buti	167		167	LAVORI CONCLUSI
Pistoia	RT/17-29/10_PT-RA-03	15.1.475	SR 436 - FRANCESCA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Quinto stralcio anno 2015 - Realizzazione asfalto fonoassorbente nel comune di Pieve a Nievole	66		66	LAVORI CONCLUSI
Firenze	RT/17-29/10_FI-RA-02	15.1.475	SR 302 - BRISIGHELLESE RAVENNATE	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Sesto stralcio- Lotto 4 - SR 302-Realizzazione asfalto fonoassorbente centro abitato di Marradi	91		91	LAVORI CONCLUSI
Lucca	RT/17-29/10_LU-RA-10	15.1.475	SR 439 - SARZANESE VALDERA	RISANAMENTO ACUSTICO DCR 29/2010 - Sesto stralcio- Lotto 5 - SR 439-Realizzazione asfalto fonoassorbente località Pian del Quercione e Quiesa in comune di Massarosa	344		344	LAVORI CONCLUSI
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO ULTIMATI DI COMPETENZA DELLA REGIONE (9)					2.335	0	2.335	

Tabella 6 – Interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale - interventi in corso di competenza degli Enti Locali*(valori in migliaia di euro)*

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione / FSC	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-2		VIABILITA LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 2 - NUOVA ROTATORIA ALL'INCROCIO TRA VIA AURELIA E VIA PONTE A PIGLIERI INGRESSO (AREA CANTIERISTICA)	575	400	975
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-5		VIABILITA LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 5 - NUOVA ROTATORIA SOTTOPASSO CICLO-PEDONALE ALL'INCROCIO TRA VIA AURELIA E VIALE DELLE CASCINE	850	800	1.650
Comune di Sansepolcro	V14AdP_Sansepolcro		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per lo sviluppo infrastrutturale dell'area del Comune di Sansepolcro mediante nuovo ponte sul fiume Tevere (Provincia di Arezzo)	3.200	800	4.000
Comune di Prato	V15AdP_Prato		VIABILITA LOCALE	Seconda tangenziale di Prato ed opere di mitigazione ambientale connesse/Lotto 3 (stralcio 3B1)	600	650	1.250
Comune di Laterina	V17AdP_Laterina	15.1.625	VIABILITA LOCALE	Adeguamento Ponte Catolfi e manutenzione straordinaria del tratto della viabilità compreso tra il cimitero di Ponticino e il Ponte Catolfi (Comune di Laterina).	1.910		1.910
Provincia di Pisa	V16ACCprogD_PisaNord	1.1.356	VIABILITA LOCALE	Accordo per la Progettazione definitiva della Viabilità Nord di Pisa - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello, in prossimità del Polo Ospedaliero- lotto compreso tra i nodi 1 e 3, lotto compreso tra i nodi 3 e 5 e lotto compreso tra i nodi 10 e 12.	1.000	30	1.030
Provincia di Pisa			VIABILITA LOCALE	Viabilità a Nord di Pisa - primi lotti funzionali (Finanziato con fondi FSC)	13.800		13.800
Provincia di Arezzo	V16AdP_AR-Buriano	15.1.625	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma con la provincia di Arezzo per il restauro e risanamento conservativo di Ponte Buriano in Comune di Arezzo	700		700
Comune di Pontremoli	V16AdP_Pontremoli	15.1.625	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma con il Comune di Pontremoli per il ripristino della viabilità del ponte sul fiume Verde sulla strada comunale di Cadugo-Cervara	400	30	430
Comune di Volterra	V16AdP_Volterra	15.1.625	SR 68 - DI VAL DI CECINA	Accordo di Programma con il Comune di Volterra e prov. di Pisa per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del tratto della SR N. 68, compreso tra il km 45+200 ed il km 46+200, nel Comune di Volterra	1.500	300	1.800

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione / FSC	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Provincia di Lucca			VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma con la provincia di Lucca per la progettazione e realizzazione degli interventi relativi al ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena nel Comune di Lucca (Finanziato con fondi FSC)	14.450		14.450
Comune di Signa	V16AdP_Signa-L3-1	1.1.357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nel Comune di Signa - Realizzazione di strada di circonvallazione del Capoluogo. . (Finanziato con fondi FSC per mil€ 4,433)	4.433	1.270	5.703
Comune di Campi Bisenzio	V17ACCprog_Campi	1.1.357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione dell'intervento denominato Prolungamento della Circonvallazione sud da Via Barberinese alla nuova rotatoria di Capalle, nel Comune di Campi Bisenzio. (Finanziato con fondi FSC per mil€ 5,314)	5.434	1.536	6.970
Comune di Lastra a Signa	V17ACCprog_LaSigna	1.1.357	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo di Programma per la progettazione e realizzazione dell'intervento complessivo denominato Viabilità comunale con funzioni di integrazione con la viabilità regionale in Comune di Lastra a Signa limitatamente alla progettazione del Lotto 1. (Finanziato con fondi FSC per mil€ 4,813)	4.933	1.394	6.327
Comune di Vaiano			SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Realizzazione di rotatoria in località Isola nel comune di Vaiano. (Finanziato con fondi FSC)	600		600
Totale interventi di viabilità locale in corso di competenza degli Enti Locali (15)					54.385	7.210	61.595

Tabella 6a – Interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale - interventi ULTIMATI di competenza degli Enti Locali

(valori in migliaia di euro)

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-1		VIABILITA LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 1- REALIZZAZIONE NUOVA ROTATORIA VIA DEL GARGALONE (COMPRESO PANNELLO ELETTRONICO DI SEGNALAZIONE TRAFFICO AUTOSTRADALE)	675		675
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-3		VIABILITA LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 3 - REALIZZAZIONE NUOVA ROTATORIA TRA VIA AURELIA E VIA FOSSA DUCARIA	400	468	868
Comune di Pisa	V13AdP_Pisa-rot-4		VIABILITA LOCALE	AdP Viabilità urbana nel Comune di Pisa - Intervento 4 - REALIZZAZIONE NUOVA ROTATORIA TRA VIA AURELIA E VIA A.PISANO	0	450	450
Comune di Monte San Savino	V15AdP_MonteSSavino		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per il Miglioramento della mobilità pedonale e messa in sicurezza del tratto della SP 327 in località Vado nel Comune di San Savino	90	20	110
Comune di Poppi	V15AdP_Poppi		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per il Miglioramento del sistema della mobilità verso i siti scolastici comunali del Comune di Poppi	300	30	330
Unione Com. Montani del Casentino	V14AdP_UC.Casentino		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nei Comuni di Castel San Niccolò, Montemignaio, Poppi, Ortignano Raggiolo (Provincia di Arezzo)	790	79	869
Unione dei Comuni Pratomagno	V14AdP_UC.Pratomagno		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nel Comune di Loro Ciuffenna (Provincia di Arezzo)	250	25	275
Comune di Lucca	V14AdP_Lucca		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per l'adeguamento del sistema della viabilità al fine di migliorare l'accesso alla zona del nuovo ospedale di Lucca mediante la realizzazione di un diverso sistema di intersezione tra i viali di circoscrizione e gli assi viari a se	400		400
Provincia di Lucca	V14AdPprogD_LUponte	15.1.625	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	PROGETTAZIONE DEFINITIVA E RELATIVO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DEL NUOVO PONTE SUL FIUME SERCHIO IN COMUNE DI LUCCA - VIABILITA LOCALE CON FUNZIONI DI INTEGRAZIONE ALLA VIABILITA' REGIONALE	300		300

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Provincia di Lucca	V16ACCprogE_LUponte	15.1.625	VIABILITA LOCALE INTEGRATA	Accordo con la provincia di Lucca per la progettazione esecutiva degli interventi relativi al ponte sul fiume Serchio per il collegamento tra la SS 12 dell'Abetone e del Brennero e la SP 1 Francigena nel Comune di Lucca	250		250
Provincia di Lucca	V14AdP_Stazzema-L2		VIABILITA LOCALE	LOTTO 2 - Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di adeguamento della Viabilità comunale di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema nei Comuni di Camaione e Stazzema in Provincia di Lucca	628		628
Comune di Reggello	V14AdP_Reggello		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nel Comune di Reggello (Provincia di Firenze)	310	31	341
Provincia di Lucca	V14AdP_Stazzema-L1		VIABILITA LOCALE	LOTTO 1 - Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di adeguamento della Viabilità comunale di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema nei Comuni di Camaione e Stazzema in Provincia di Lucca	850		850
Provincia di Lucca	V14AdP_Stazzema-SU		VIABILITA LOCALE	LAVORI DI SOMMA URGENZA - Accordo di Programma per la realizzazione di interventi di adeguamento della Viabilità comunale di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema nei Comuni di Camaione e Stazzema in Provincia di Lucca	22		22
Comuni di Capolona e Talla	V15AdP_CapolonaTalla		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per il Ripristino delle condizioni di percorribilità in sicurezza dell'aviabilità di collegamento con la viabilità regionale, attraverso interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza, nei Comuni di Capolona e Talla	100	10	110
Comune di Zeri	V15AdP_Zeri		VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per Interventi sul sistema della Viabilità nel Comune di Zeri	320	32	352
Comune di Empoli	V16AdP_Empoli	15.1.625	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma con il Comune di Empoli e C.M.F. per l'adeguamento del sistema della viabilità comunale di collegamento tra il polo tecnologico di Empoli e lo svincolo di Empoli Est della FI.PI.LI	1.448		1.448
Totale interventi di viabilità locale ultimati di competenza degli Enti Locali (17)					7.133	1.145	8.278

Tabella 7 – Riepilogo interventi sulla viabilità regionale

(valori in migliaia di euro)

INTERVENTI	N.	FINANZIAMENTO REGIONE	FINANZIAMENTO ENTI LOCALI	TOTALE FINANZIAMENTI
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE IN CORSO e con la gara avviata di competenza delle Province	9	44.553	25.672	70.225
Totale interventi in corso e con la gara avviata di competenza delle Province	9	44.553	25.672	70.225
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE di competenza della Regione (compresi n. 2 interventi ultimati)	27	174.043	2.105	176.148
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO di competenza della Regione (compresi n. 9 interventi ultimati)	17	10.881	0	10.881
Totale interventi di competenza della Regione	44	184.924	2.105	187.029
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI	53	229.477	27.777	257.254
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI	15	54.385	7.210	61.595
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE ULTIMATI DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI	17	7.133	1.145	8.278
TOTALE INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO E FINANZIATI	32	61.518	8.355	69.873
	N.			COSTO INTERVENTO
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE Programmati nelle delibere di attuazione del PRIIM, da avviare, di competenza della Regione	15			50.011
TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI NELLE DELIBERE DI ATTUAZIONE DEL PRIIM – DA AVVIARE	15			50.011

ALLEGATO 2 – IL MONITORAGGIO DEL PRIIM E LE PRIORITÀ DEL DEFR 2018

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

Le politiche del PRIIM consentono peraltro di dare attuazione alle priorità definite annualmente dal documento di indirizzo programmatico economico e finanziario regionale (il DEFR di cui all'art. 8 della LR 1/2015 in materia di programmazione), relativamente alle politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale. Di seguito si illustra, per ciascun intervento prioritario indicato dal DEFR 2018 (ricondotto ai tre progetti regionali all'interno dei quali si ritrovano le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale del PRIIM), il paragrafo di riferimento del presente documento dove è possibile ritrovare la descrizione delle attività realizzate e dei risultati raggiunti.

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

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Sistema tramviario	Per quanto concerne il completamento del sistema tramviario fiorentino, finanziato dal programma POR CReO 2007-2013, si prevede la conclusione dei lavori nel corso del 2018 con conseguente messa in esercizio del sistema costituito dalla linea 1 (Scandicci-Firenze SMN), già ora in esercizio, dalla linea 2 (Firenze-Aeroporto - Piazza dell'Unità) e dalla linea 3.1 (Firenze SMN – Careggi) che costituisce, a livello di esercizio, la prosecuzione della linea 1.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Sistema tramviario	Per quanto concerne l'estensione del sistema tramviario nell'area metropolitana, intervento previsto nel programma regionale POR FESR 2014-2020, verrà completata la progettazione di fattibilità tecnico - economica delle estensioni.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.1 Sistema tramviario
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Potenziamento dei collegamenti ferroviari	Nell'ambito della progressiva attuazione per fasi funzionali, tenendo conto anche delle evoluzioni del quadro infrastrutturale e tecnologico nel nodo fiorentino e sulle linee, dell'Accordo Quadro sottoscritto in aprile 2016 fra Regione Toscana e RFI, durante il 2017 è stata avviata una fase di studio per valutare, già in questa fase, ad infrastruttura inalterata, la possibilità di inserimento di ulteriori treni. Con l'orario ferroviario in vigore dal 10/12/2017, vista la fattibilità, vengono inseriti nella programmazione due nuovi treni, uno nella direzione da Firenze a Pisa, e uno da Pisa Centrale a Firenze, che coprono sia esigenze di collegamento fra i due capoluoghi in fasce orarie non strettamente pendolari ma con minore servizio, che buchi di orario in località intermedie sia nell'area metropolitana fiorentina che in prossimità di Pisa (es: Polo Tecnologico di Navacchio). I treni sono inseriti nel sistema cadenzato del progetto Memorario, attuato sulla linea a partire dal dicembre	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
		2004. Nel corso del 2018 proseguiranno le attività di studio e valutazione.		
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Potenziamento dei collegamenti stradali	Proseguirà la progettazione del nuovo ponte sull'Arno e dei relativi collegamenti viari tra lo svincolo della FI-PI-LI a Lastra a Signa e la località Indicatore a Signa; in particolare, sulla scorta del progetto di fattibilità tecnica ed economica sottoposto nel 2017 alla conferenza dei servizi preliminare e dei pareri acquisiti, saranno effettuati gli approfondimenti tecnici propedeutici al dibattito pubblico di cui alla L.R. 46/2013.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Potenziamento dei collegamenti stradali	Proseguiranno le progettazioni degli ulteriori interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione con la viabilità regionale (in relazione alla viabilità nei comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio e alla tangenziale Nord di Pisa).	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Realizzazione delle terze corsie A1 e A11	Prosecuzione dei lavori di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A1 nelle tratte Barberino-Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa Valdarno; conclusione dei lavori connessi e complementari della tratta Firenze Nord-Firenze Sud.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Realizzazione delle terze corsie A1 e A11	Avvio della progettazione esecutiva dell'ampliamento a tre corsie della tratta Firenze-Pistoia dell'Autostrada A11 a seguito della quale sarà possibile appaltare i lavori.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Qualificazione dell'aeroporto di Firenze	A conclusione della VIA statale sul nuovo Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Firenze potranno essere avviate le procedure di localizzazione dell'opera.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale
2. Politiche per il mare, per l'Elba e l'Arcipelago toscano	Continuità territoriale e portualità minore	Sotto il profilo della continuità territoriale, nel 2018 proseguirà l'attività di gestione del contratto di servizio per il collegamento marittimo da a per l'arcipelago toscano con la società di navigazione Toremar, insieme ad una intensa e partecipata attività di governance nell'ambito dell'Osservatorio per la continuità territoriale, che annovera la presenza degli Enti locali, degli Enti e delle parti sociali, espressione del territorio coinvolto nell'erogazione dei servizi; si porrà in ogni caso particolare attenzione all'ottimizzazione dei collegamenti da un punto di vista intermodale.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
2. Politiche per il mare, per l'Elba e l'Arcipelago toscano	Continuità territoriale e portualità minore	Proseguirà l'attività di gestione della convenzione triennale 2017/19 sottoscritta nel 2017 con il gestore Alatoscana, al fine di garantire l'operatività dell'Aeroporto dell'Elba.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei
2. Politiche per il mare, per l'Elba e l'Arcipelago toscano	Continuità territoriale e portualità minore	Per quanto riguarda la portualità minore sono previsti interventi per il ripristino delle condizioni di sicurezza della navigazione nello specchio acqueo di Talamone.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere ferroviarie e stradali	Per quanto riguarda le grandi opere ferroviarie, proseguiranno i lavori per il raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini il cui completamento è previsto entro il 2019. E' prevista la definizione della verifica di assoggettabilità a VIA regionale, per la tratta Pescia – Lucca, cui farà seguito lo sviluppo della progettazione definitiva e la sua approvazione ai fini localizzativi, al fine di consentire l'espletamento delle attività negoziali per l'appalto dei lavori da parte di RFI e l'avvio degli stessi. Sarà inoltre monitorata la progettazione dell'intervento di potenziamento della linea Empoli – Siena col raddoppio della tratta fra Empoli e Granaiole, coperto con risorse statali.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.4 Ferrovie
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Grandi opere ferroviarie e stradali	Per quanto riguarda le grandi opere stradali, si prevede: <input type="checkbox"/> la conclusione del procedimento di VIA e localizzazione dei lotti 4 e 5B del Corridoio Tirrenico; <input type="checkbox"/> il monitoraggio della progettazione definitiva del primo stralcio del sistema tangenziale di Lucca ed eventuale avvio della progettazione per il lotto II; <input type="checkbox"/> la conclusione delle opere collaterali ai lavori del maxilotto 5-6-7 e 8 del tratto Grosseto-Siena della Due Mari e possibile avvio delle procedure di appalto dei lotti 4 e 9 da parte di ANAS; <input type="checkbox"/> la prosecuzione dei lavori di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A1 nelle tratte Barberino-Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa Valdarno; la conclusione dei lavori connessi e complementari della tratta Firenze Nord-Firenze Sud; l'avvio del procedimento di intesa (ex art. 81 del DPR 616/77 e DPR 383/1994) sul progetto definitivo dell'autostrada A1 tratta Incisa Valdarno – Valdarno; <input type="checkbox"/> l'avvio della progettazione esecutiva dell'ampliamento a tre corsie della tratta Firenze-Pistoia dell'Autostrada A11, a conclusione della quale sarà possibile appaltare i lavori.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.1 Autostrade 3.1.2 Strade di interesse statale

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	Proseguirà l'attuazione degli interventi di viabilità regionale la cui competenza attuativa è rimasta alle Province.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	<p>Per quanto riguarda gli interventi relativi alla viabilità regionale la cui competenza è stata trasferita alla Regione a seguito del riordino istituzionale, in coerenza con il Programma triennale dei lavori pubblici, nel 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> è previsto l'avvio dei lavori per la realizzazione della Variante alla SR 71 tratto Calbenzano Santa Mama (Variante di Santa Mama – 2° lotto); <input type="checkbox"/> verrà curata la fase di esecuzione dei lavori affidati nel 2017, per l'intervento sulla SR 70 – adeguamento curve in comune di Pelago; <input type="checkbox"/> relativamente all'intervento di variante alla SR 69 in riva destra dell'Arno, in Provincia di Firenze: per il lotto 1 verrà gestita la fase di esecuzione dei lavori, a seguito della gara d'appalto espletata nel corso del 2017, per il lotto 3 è previsto l'espletamento della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori di cui al progetto esecutivo redatto nel 2017, per il lotto 5 è previsto lo sviluppo del progetto secondo la nuova ipotesi di tracciato studiata nel corso del 2017; <input type="checkbox"/> relativamente all'intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI - II lotto, in Provincia di Firenze, verranno affidati i lavori relativi al primo stralcio, in base al progetto esecutivo redatto e approvato nel giugno 2017, oltre che redatto il progetto esecutivo del secondo stralcio; <input type="checkbox"/> proseguirà la progettazione e realizzazione degli interventi previsti nella graduatoria del Piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle strade regionali, approvato con DCR n. 29/2010 e aggiornato con DCR n. 41/2016, compatibilmente con le risorse che si renderanno disponibili; <input type="checkbox"/> prenderanno concretamente avvio, dopo la conclusione della procedura di gara nell'anno precedente, le realizzazioni degli interventi riferiti a: SGC Fi-Pi-Li intervento di ripristino frana al km 79+865, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini, Comune di Livorno; Miglioramento dell'intersezione tra la SR 206 "Pisano-Livornese" e la SP 21 "Piano della Tora" nei comuni di Collesalveti (Li) e Fauglia (Pi); SR 445 "della Garfagnana" - Adeguamento dell'intersezione con la SP 57 "della Passerella di Ponte all'Ania" in località Coreglia. 	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	<p>Per la viabilità regionale, risulta prioritario finanziare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per quanto riguarda la SR 429, il lotto 3 della variante, tratto Castelfiorentino-Certaldo, come completamento dell'itinerario in variante da Poggibonsi a Empoli; • gli interventi di variante alla SR 71 Comune di Cortona (da sud dell'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle), tratto Corsalone, tratto Subbiano Nord e nodo di Arezzo di collegamento alla E78, come completamento 	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
		<p>dell'adeguamento e messa in sicurezza dell'itinerario;</p> <ul style="list-style-type: none"> per quanto riguarda la SR 69, la variante tra Le Coste e il casello autostradale di Valdarno, come completamento degli interventi già realizzati e finanziati della variante in riva destra d'Arno; per quanto riguarda la SR 74, il lotto 4 di variante sul Fiume Fiora, come completamento dell'adeguamento e messa in sicurezza del tracciato; per quanto riguarda la SR 445, il lotto 2 della variante di Santa Chiara, il cui primo lotto è in via di ultimazione e di apertura al traffico; per quanto riguarda la SR 325 interventi di messa in sicurezza da fenomeni franosi; per quanto riguarda la SR 2 la variante al centro abitato di Staggia Senese, in Comune di Poggibonsi, così da liberare il centro storico dal traffico di attraversamento. 		
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	Restano di primaria importanza gli interventi sulla viabilità regionale programmati nell'ambito del Piano Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità regionale che non hanno ancora trovato adeguata copertura finanziaria.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	Nel 2018 si porterà inoltre a compimento il processo di revisione della classificazione delle strade avviato dal Ministero e la Regione garantirà la prosecuzione delle fasi progettuali o esecutive avviate.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	Per quanto riguarda la viabilità locale risulta prioritario finanziare gli interventi previsti dalle passate leggi finanziarie, ad oggi non ancora finanziati. Risulta inoltre da approfondire la variante al centro abitato di Collodi in Comune di Pescia ai fini di successiva progettazione.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	TPL gomma	Per quanto riguarda i programmi di cofinanziamento per l'acquisto di nuovi bus con fondi statali, il 2018 vedrà da un lato l'assegnazione delle risorse del bando 2017, di cui nel 2017 è stata definita la graduatoria, e dall'altro la predisposizione del nuovo bando avente ad oggetto gli ulteriori fondi già assegnati dal CIPE, la gestione della procedura, la nuova graduatoria, ed eventualmente le prime assegnazioni di risorse, finalizzate al cofinanziamento di circa 40 ulteriori autobus.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.1 Riforma TPL su gomma

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	TPL gomma	La qualificazione del TPL su gomma avverrà inoltre attraverso il completamento della bigliettazione elettronica per tutti gli autobus urbani delle maggiori città, in aggiunta a Prato e Pisa già operative e attraverso il completamento della dotazione di tutta la flotta bus delle principali aziende TPL operanti in Toscana con il sistema di rilevamento in tempo reale, che permetterà di informare gli utenti sui tempi di attesa a tutte le fermate della rete regionale.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.1 Riforma TPL su gomma
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	TPL gomma	Nelle more del contenzioso in atto (con particolare riferimento alle ordinanze del CDS del 29 maggio 2017 che hanno rimesso il giudizio alla Corte di giustizia della UE), la Regione Toscana ha verificato nel 2017 con gli Enti Locali e le società di gestione dei servizi di TPL su gomma in Toscana la percorribilità dell'ipotesi di affidamento diretto da parte della Regione Toscana di un contratto per la gestione dei servizi agli attuali gestori per un periodo limitato di due anni; in caso di esito positivo il 2018 sarà il primo anno di gestione di tale affidamento, in stretto collegamento con gli Enti Locali e con le esigenze di attualizzazione dei servizi da parte dei territori.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.1 Riforma TPL su gomma
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	TPL ferro	Nel corso del 2018 proseguirà l'attività di gestione e di verifica periodica del livello dei servizi e della tenuta economico-finanziaria dei contratti di servizio ferroviario; in particolare, con riferimento al contratto di servizio con TFT per la gestione dei servizi ferroviari sulla linea di proprietà regionale Arezzo-Stia, si esplorerà il nuovo servizio diretto Stia-Firenze; con riferimento al contratto di servizio con Trenitalia, verrà avviata la fase di predisposizione del nuovo contratto della durata di 15 anni (fino al 2032), che comprenderà consistenti investimenti di materiale rotabile. Con riferimento all'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale (LFI) sono previsti interventi per la sicurezza della linea finanziati con fondi FSC, correlati all'attuazione della Convenzione tra Regione Toscana, MIT e LFI.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	TPL ferro	Nell'ambito della strategia di valorizzazione delle ferrovie minori, proseguita nel 2017 con interventi sulla linea Arezzo-Sinalunga e sulla Porrettana (quest'ultima oggetto di un Protocollo con la Regione Emilia Romagna), sono programmate attività sulle restanti linee (Lucca-Aulla, Siena-Grosseto, Siena-Chiusi, Cecina-Saline, Arezzo-Stia). Nel corso del 2018 ulteriori attività saranno realizzate nell'ambito di uno specifico Progetto T.R.E.N.O. finanziato dalla nuova programmazione comunitaria Interreg Italia Francia "Marittimo" 2014-2020.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	Con riferimento alla progettazione e alla realizzazione della Darsena Europa nel Porto di Livorno, prevista dal Piano Regolatore Portuale, proseguiranno le attività di monitoraggio delle varie fasi di attuazione dell'intervento coordinate dal Nucleo operativo, sulla base dell'Accordo di programma per il rilancio competitivo dell'area costiera.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	Per quanto riguarda il porto di Piombino sarà fornito il supporto regionale alla ulteriore fase di attuazione del Piano Regolatore Portuale vigente, con particolare riferimento alla definizione e sottoscrizione dell'Accordo di programma previsto dalla l.r. n. 82/2015.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	Con riferimento alla Bretella di collegamento dal Corridoio Tirrenico al Porto di Piombino, finanziata con risorse statali, nel 2018 si prevede la progettazione esecutiva da parte di ANAS del 1° tratto Montegemoli - Gagno della SR 398 e l'avvio delle procedure di gara.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	E' prevista la definizione e attuazione del Progetto Waterfront, finalizzato alla realizzazione degli interventi concernenti il miglioramento funzionale e ambientale dell'interfaccia porto città di Marina di Carrara, e attualmente approvato a livello di progettazione preliminare. Uno specifico accordo stipulato tra Regione Toscana e Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale sarà volto a disciplinare le modalità di erogazione delle risorse regionali stanziati come contributo straordinario ai sensi della l.r. 67/2016 e a garantire il corretto svolgimento delle fasi di attuazione dell'intervento.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.2 Porti nazionali
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	A seguito della sottoscrizione di uno specifico accordo tra MIT, Regione Toscana, RFI, AdSP Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A.Vespucci, del novembre 2017, nel 2018 saranno avviate da RFI le attività di progettazione esecutiva e realizzazione del raccordo ferroviario tra il Porto e l'Interporto di Livorno e i progetti di fattibilità tecnico-economica sia del collegamento tra Interporto e linea Collesalveti-Vada che del by-pass per il collegamento della Collesalveti-Vada con la linea Pisa-Firenze.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	Nel 2018 potranno essere avviati, previo espletamento delle procedure approvative, ulteriori interventi per l'implementazione del trasporto merci su ferro, nell'ambito del Porto di Piombino e per il nuovo scalo merci di Castelnuovo di Garfagnana.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali 3.4.2 Porti nazionali
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti regionali e vie navigabili	Nel corso del 2018 l'Autorità Portuale Regionale proseguirà la realizzazione della banchina commerciale e l'escavo dell'imboccatura al porto di Viareggio, già avviati nel 2017. Saranno inoltre completati i lavori di adeguamento della diga foranea al porto di Marina di Campo 1° lotto e saranno avviati i lavori del 2° lotto. Infine saranno effettuati i lavori relativi al progetto di riqualificazione del Molo Garibaldi a Porto Santo Stefano (1° lotto).	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti regionali e vie navigabili	Per quanto riguarda le vie navigabili, nel corso del 2018 saranno avviati i lavori per il consolidamento spondale del Canale dei Navicelli, lotti 8 e 9. L'Autorità Portuale Regionale proseguirà le attività di manutenzione del Canale Burlamacca ai fini della navigabilità nonché la gestione delle porte vinciane nel tratto livornese del Canale dei Navicelli. Inoltre risultano prioritari interventi finalizzati ad aumentare la capacità operativa del Canale di Navicelli.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.4 Vie navigabili
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Sistema aeroportuale	Per quanto riguarda l'Aeroporto A. Vespucci di Firenze, nel corso del 2018 potranno essere attivati i lavori di realizzazione del Piazzale Ovest per Aeromobili, a seguito dell'approvazione del progetto di bonifica e messa in sicurezza dell'area su cui sarà realizzato il piazzale stesso.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Sistema aeroportuale	A seguito dell'avvio nel 2017, nel corso del 2018 potranno inoltre proseguire gli interventi di adeguamento infrastrutturale presso l'aeroporto Teseo Tesi di Marina di Campo (Elba).	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	3.4.5 Il sistema aeroportuale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Mobilità sostenibile	Individuazione mediante apposito avviso di manifestazione d'interesse degli interventi finalizzati al potenziamento della mobilità urbana sostenibile e all'intermodalità oggetto di finanziamento nell'ambito del POR FESR 2014-2020.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.3 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Mobilità sostenibile	Nel 2018 si avvieranno gli interventi di mobilità sostenibile finanziati nell'ambito del programma regionale POR FESR 2014-2020 con particolare riferimento alle linee di azioni 4.6.1 sub b) "Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: azioni integrate per la mobilità" e 4.6.4 sub a) "Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: incremento mobilità dolce-piste Ciclopedonali" (quest'ultima destinata sia a interventi finalizzati al completamento della ciclopista dell'Arno che a interventi di carattere più prettamente urbano).	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.2 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità

DEFR 2018 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale			PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi	Paragrafo Documento di monitoraggio
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Mobilità sostenibile	Per quanto riguarda le ciclovie di interesse regionale prosegue l'attuazione di interventi inerenti la Ciclopista dell'Arno finanziati sia con risorse europee (di cui sopra) che con risorse regionali; nel 2018 è previsto il completamento di alcuni tratti funzionali che potranno già essere percorsi. Relativamente alla ciclovìa Verona/Firenze inserita fra le ciclovie di interesse nazionale, oltre che regionale, verrà conclusa la progettazione di fattibilità tecnico-economica coordinata dalla Regione Emilia Romagna in qualità di capofila e conseguentemente verranno individuati i lotti prioritari di finanziamento. Relativamente alla ciclovìa Tirrenica, inserita fra le ciclovie di interesse nazionale, oltre che regionale, si darà attuazione a quanto definito nel Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana, Regione Liguria e Regione Lazio, continueranno le attività di concertazione con i Comuni propedeutiche alla progettazione di fattibilità tecnico-economica e saranno realizzate le attività previste dal progetto INTENSE del PC Interreg Italia – Francia "Marittimo" 2014 – 2020.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Sicurezza stradale e infomobilità	Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel 2018 saranno realizzati gli interventi finanziati nell'ambito del bando 2017, mentre potrà essere avviato un nuovo bando sulla base delle risorse di bilancio che verranno stanziare. Sulla base delle disponibilità finanziarie, sarà data continuità al Progetto SIRSS di rilevazione degli incidenti stradali sul territorio regionale.	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.3 Sicurezza stradale
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Sicurezza stradale e infomobilità	Nel 2018 saranno ulteriormente sviluppati gli interventi per l'infomobilità, in continuità con quanto realizzato nell'anno precedente, con particolare riferimento all'Osservatorio Regionale Mobilità e Trasporti anche ai fini della gestione dei contratti di servizio TPL, al servizio Contact Center – Numero Verde e, in collaborazione con Fondazione Sistema Toscana, al portale regionale "Muoversi in Toscana" ed ai canali social Facebook, Twitter, Telegram.	5. Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	3.5.1 Infomobilità

ALLEGATO 3 – CARTOGRAFIE DI SINTESI

Il presente allegato contiene l'aggiornamento al 31/12/2018 delle cartografie tematiche dei principali interventi infrastrutturali di competenza della Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto pubblico locale della Regione Toscana programmati nell'ambito del PRIIM (integrati per la parte di viabilità locale e integrata programmata invece attraverso leggi finanziarie), consentendo una lettura rapida e immediata degli interventi presenti in Toscana descritti nel dettaglio nei precedenti capitoli.

Sono inoltre presenti, come novità rispetto al precedente documento di monitoraggio, due focus specifici, uno relativo al passaggio di competenze tra ANAS e Regione Toscana avvenuto nel 2018 e uno specifico focus territoriale relativo agli interventi sulla piana fiorentina aggiornato a maggio 2019. Di seguito l'elenco dettagliato degli allegati cartografici:

- 1. PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA**
- 2. PRINCIPALI INTERVENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE IN TOSCANA**
- 3. INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE** (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)
- 4. INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE STATALE** (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)
- 5. INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE** (programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M. – con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)
- 6. INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE** (programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M. - con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)
- 7. INTERVENTI SULLA VIABILITA' LOCALE E/O SULLA VIABILITA' LOCALE INTEGRATA PROGRAMMATI CON LEGGI FINANZIARIE** (con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2012 in poi)
- 8. INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE** (programmati con programmi attuativi statali del PNSS - a partire dal 2004 – e con bandi regionali - a partire dal 2007)
- 9. INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI DI INTERESSE REGIONALE** (programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)
- COMPENSIVI DI INTERVENTI IN AMBITO URBANO RICADENTI IN ITINERARI REGIONALI**
- 10. INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI IN AMBITO URBANO** (programmati con il P.R.I.I.M. e con atti successivi di programmazione ad esso coerenti) **COMPENSIVI DI QUELLI FINANZIATI NELL'AMBITO DEGLI STRUMENTI DI SICUREZZA STRADALE**
- 11. VIABILITA' DI INTERESSE STATALE E REGIONALE: Passaggio di competenze RT-Anas** avvenuto il 15 novembre 2018
- 12. STATO DI ATTUAZIONE INTERVENTI - focus sulla Piana Fiorentina** (agg. maggio 2019) – carta in scala 1:20.000 scaricabile insieme a tutta la documentazione dal link seguente: <http://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-del-priim>



PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA



Legenda

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

- Autostrade
- Strade di interesse statale
- Strade regionali e risanamento acustico di competenza RT
- Strade regionali e risanamento acustico di competenza altri soggetti
- Ferrovie

RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- ferrovie in esercizio
- province
- centri abitati

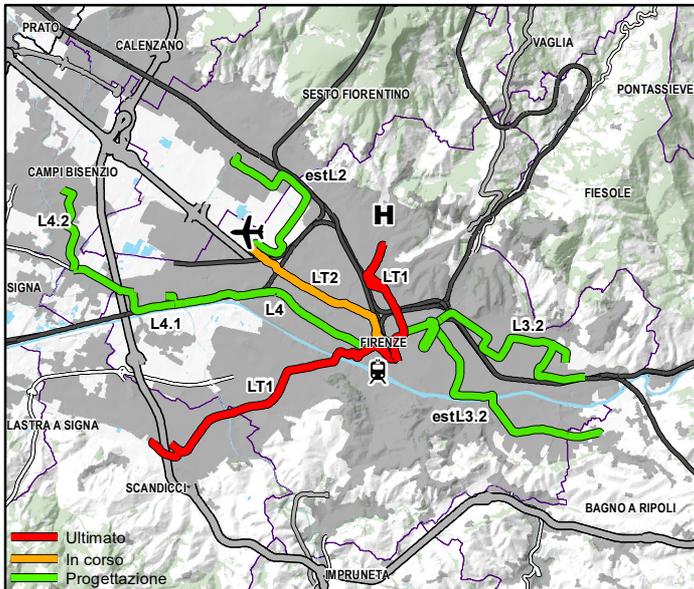




PRINCIPALI INTERVENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE IN TOSCANA



FOCUS SISTEMA TRAMVIARIO FIORENTINO (al 31-12-2018)



Legenda

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

- Sistema tramviario fiorentino (POR CreO FESR 2007-13 e POR FESR 2014-20)
- People Mover (POR CreO FESR 2007-13)
- Ciclovie di interesse regionale
- - - Ciclovie di interesse regionale con tracciato da definire
- Mobilità ciclabile urbana (POR FESR 2014-20 e bandi regionali)
- Mobilità ciclabile urbana (Bandi regionali sicurezza stradale)
- Mobilità ciclabile urbana (Piano Nazionale Sicurezza Stradale)

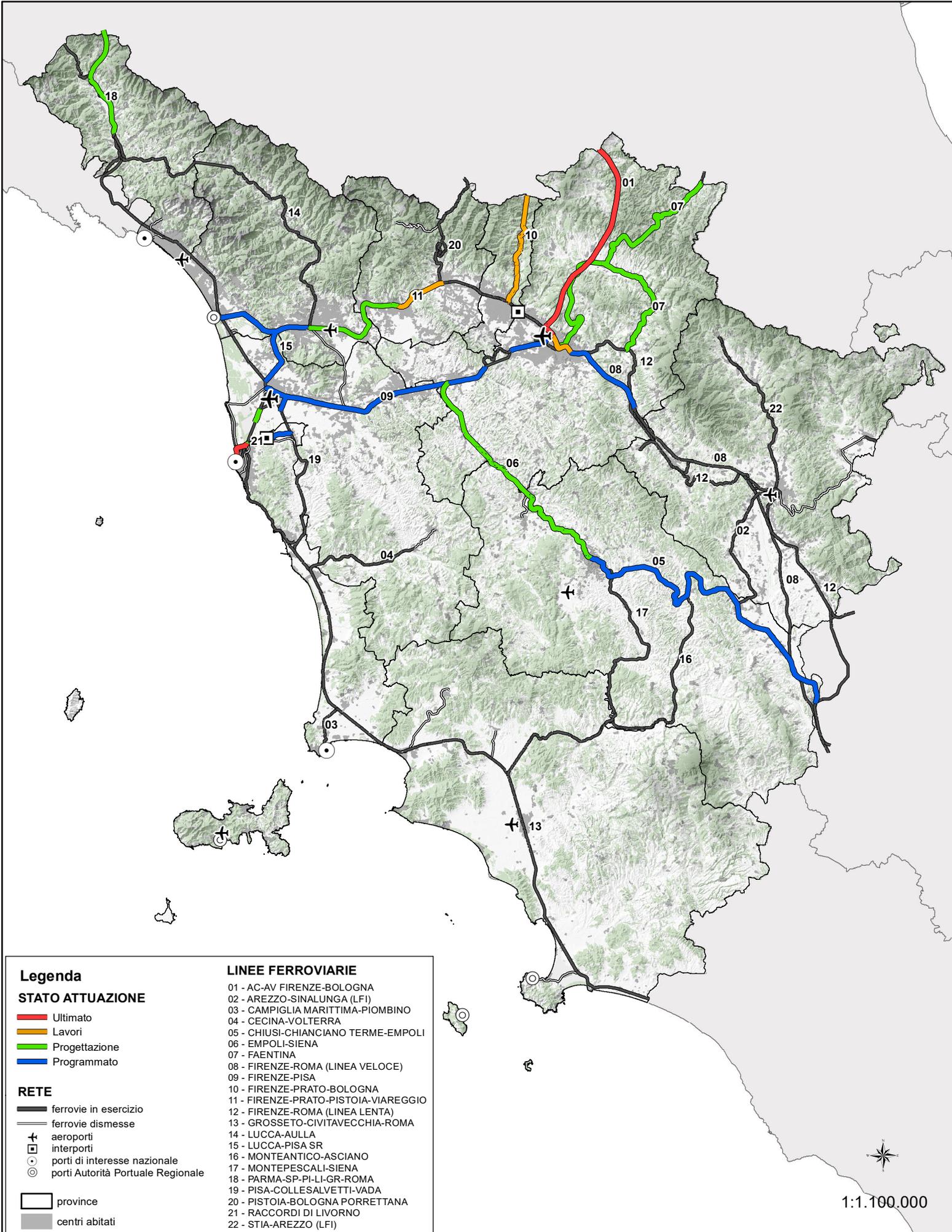
RETE FERROVIARIA

- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- province
- centri abitati



INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)



Legenda

STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Progettazione
- Programmato

RETE

- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- + aeroporti
- interporti
- porti di interesse nazionale
- porti Autorità Portuale Regionale
- province
- centri abitati

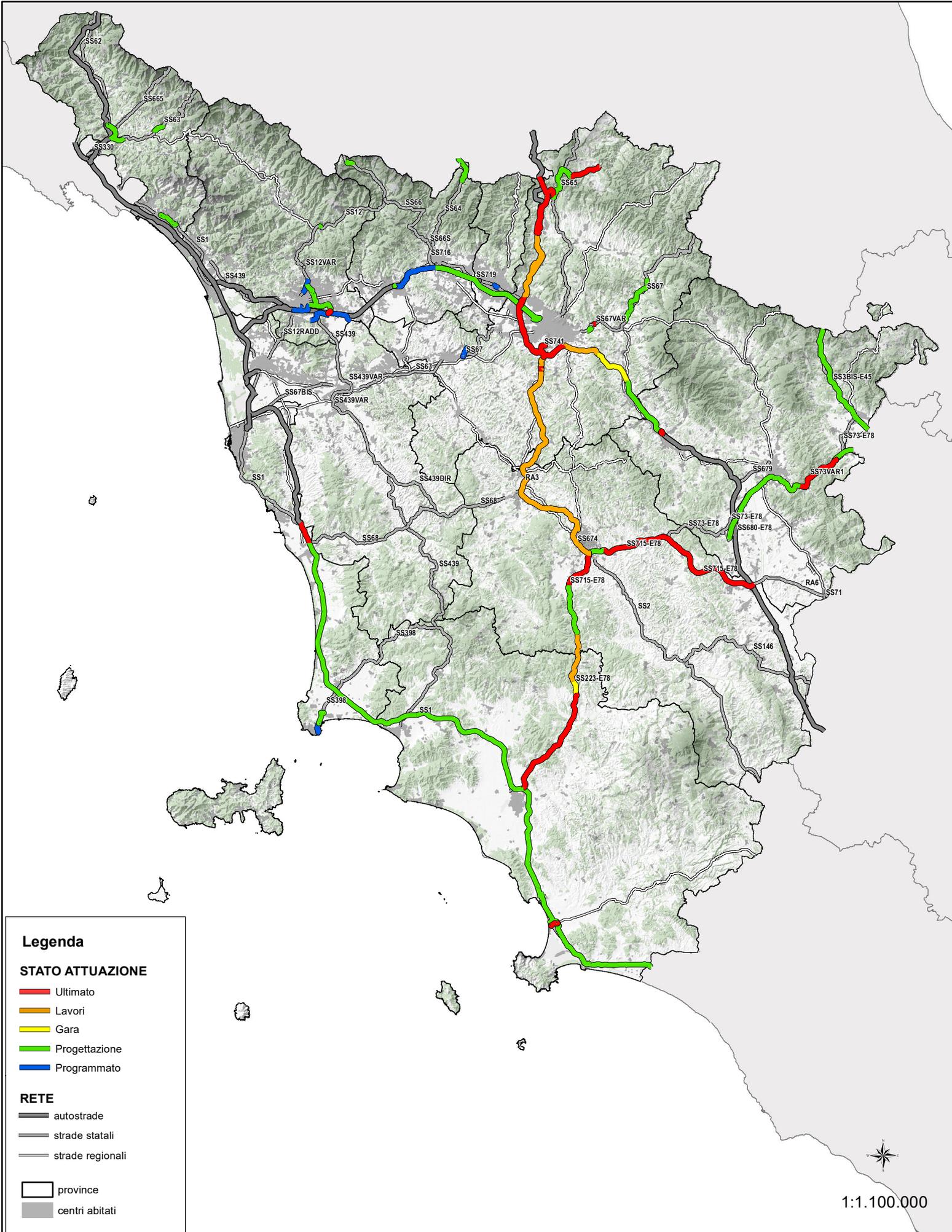
LINEE FERROVIARIE

- 01 - AC-AV FIRENZE-BOLOGNA
- 02 - AREZZO-SINALUNGA (LFI)
- 03 - CAMPILIA MARITTIMA-PIOMBINO
- 04 - CECINA-VOLTERRA
- 05 - CHIUSI-CHIANCIANO TERME-EMPOLI
- 06 - EMPOLI-SIENA
- 07 - FAENTINA
- 08 - FIRENZE-ROMA (LINEA VELOCE)
- 09 - FIRENZE-PISA
- 10 - FIRENZE-PRATO-BOLOGNA
- 11 - FIRENZE-PRATO-PISTOIA-VIAREGGIO
- 12 - FIRENZE-ROMA (LINEA LENTA)
- 13 - GROSSETO-CIVITAVECCHIA-ROMA
- 14 - LUCCA-AULLA
- 15 - LUCCA-PISA SR
- 16 - MONTEANTICO-ASCIANO
- 17 - MONTEPESCALI-SIENA
- 18 - PARMA-SP-PI-LI-GR-ROMA
- 19 - PISA-COLLESALVETTI-VADA
- 20 - PISTOIA-BOLOGNA PORRETTANA
- 21 - RACCORDI DI LIVORNO
- 22 - STIA-AREZZO (LFI)



INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE STATALE

(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)



Legenda

STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Gara
- Progettazione
- Programmato

RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali

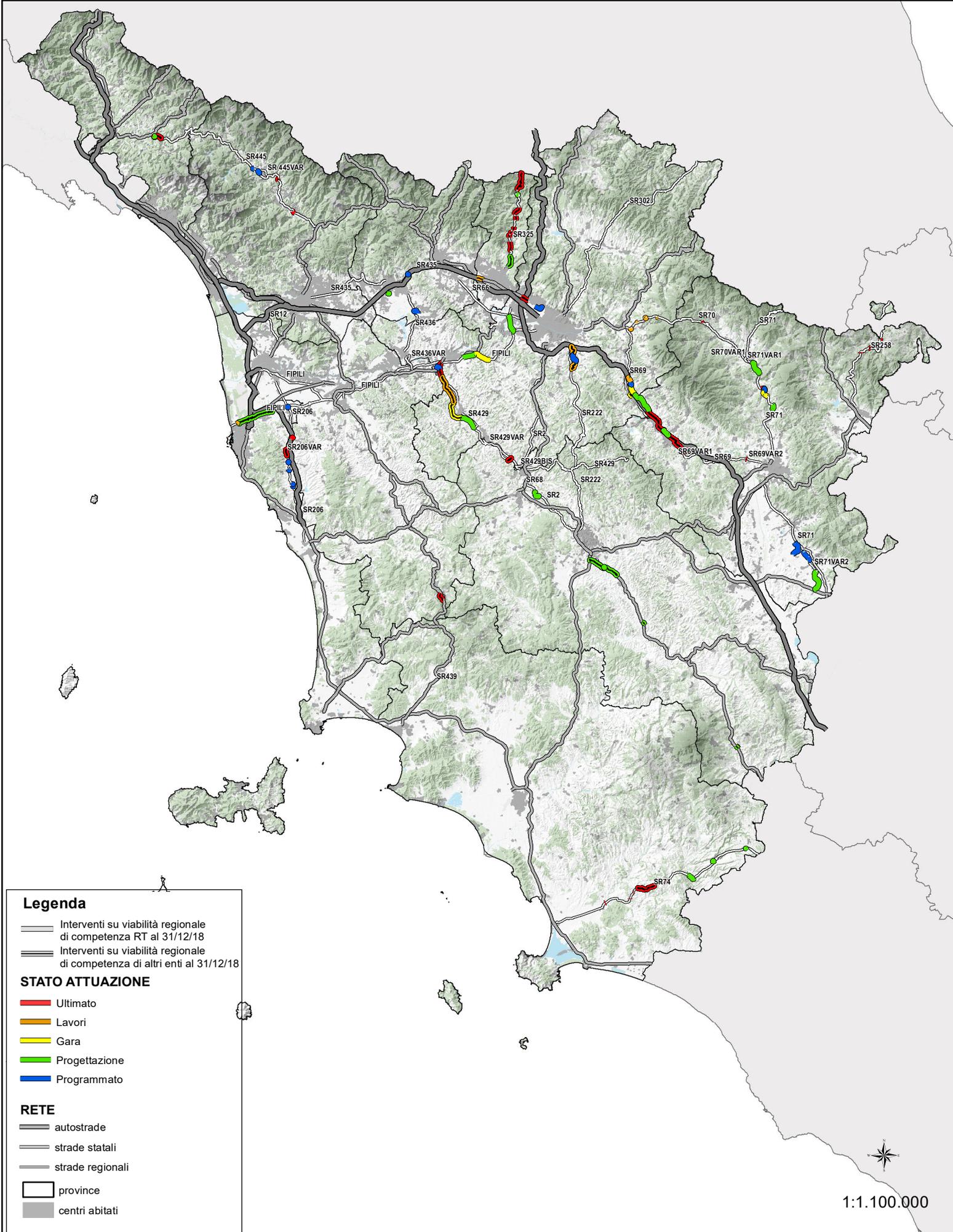
- province
- centri abitati





INTERVENTI SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE

(programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M. - con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)



Legenda

- Interventi su viabilità regionale di competenza RT al 31/12/18
- Interventi su viabilità regionale di competenza di altri enti al 31/12/18

STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Gara
- Progettazione
- Programmato

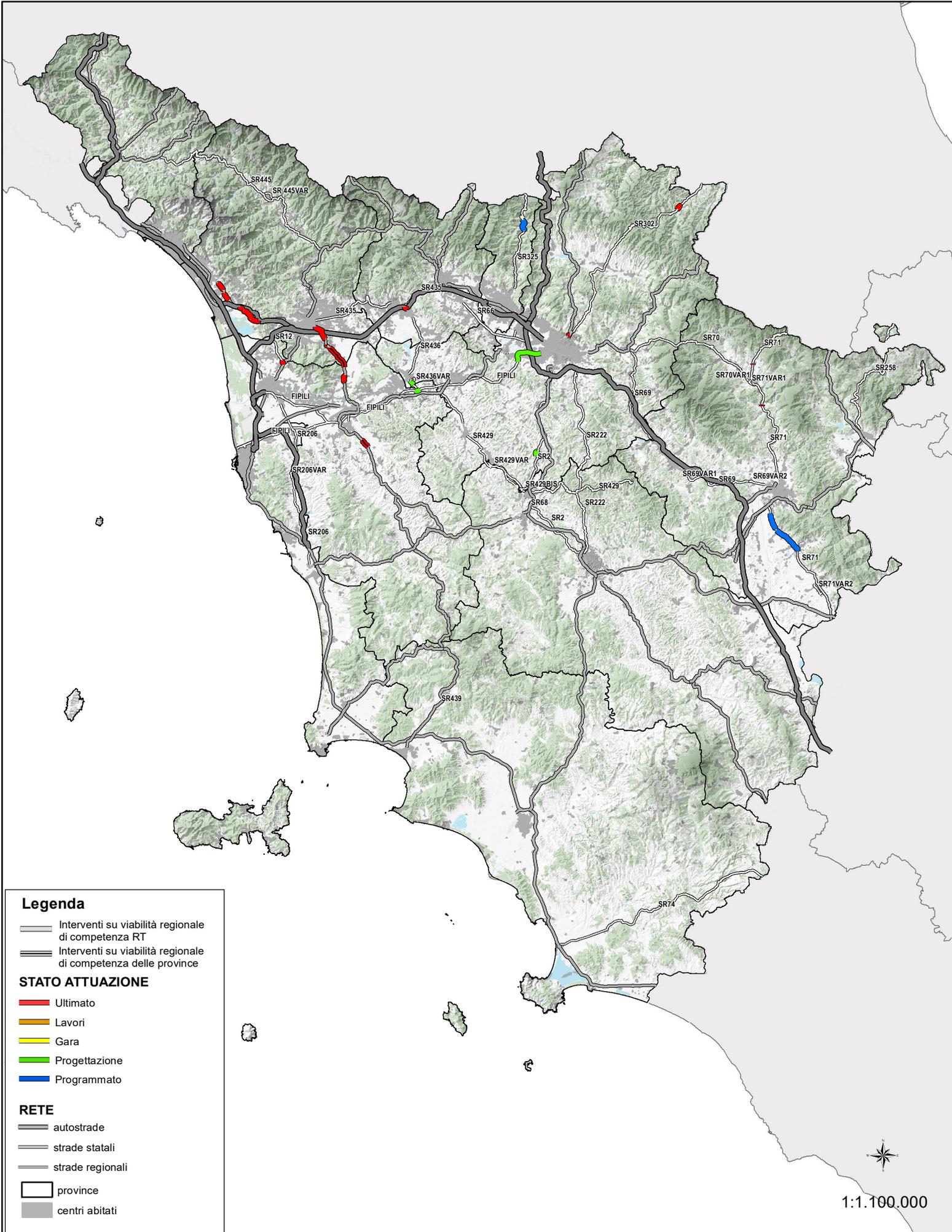
RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- centri abitati



INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO SULLA VIABILITA' DI INTERESSE REGIONALE

(programmati con il Programma Pluriennale degli Investimenti 2001 e con il P.R.I.I.M. -
con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2014 in poi)



Legenda

- Interventi su viabilità regionale di competenza RT
- Interventi su viabilità regionale di competenza delle province

STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Lavori
- Gara
- Progettazione
- Programmato

RETE

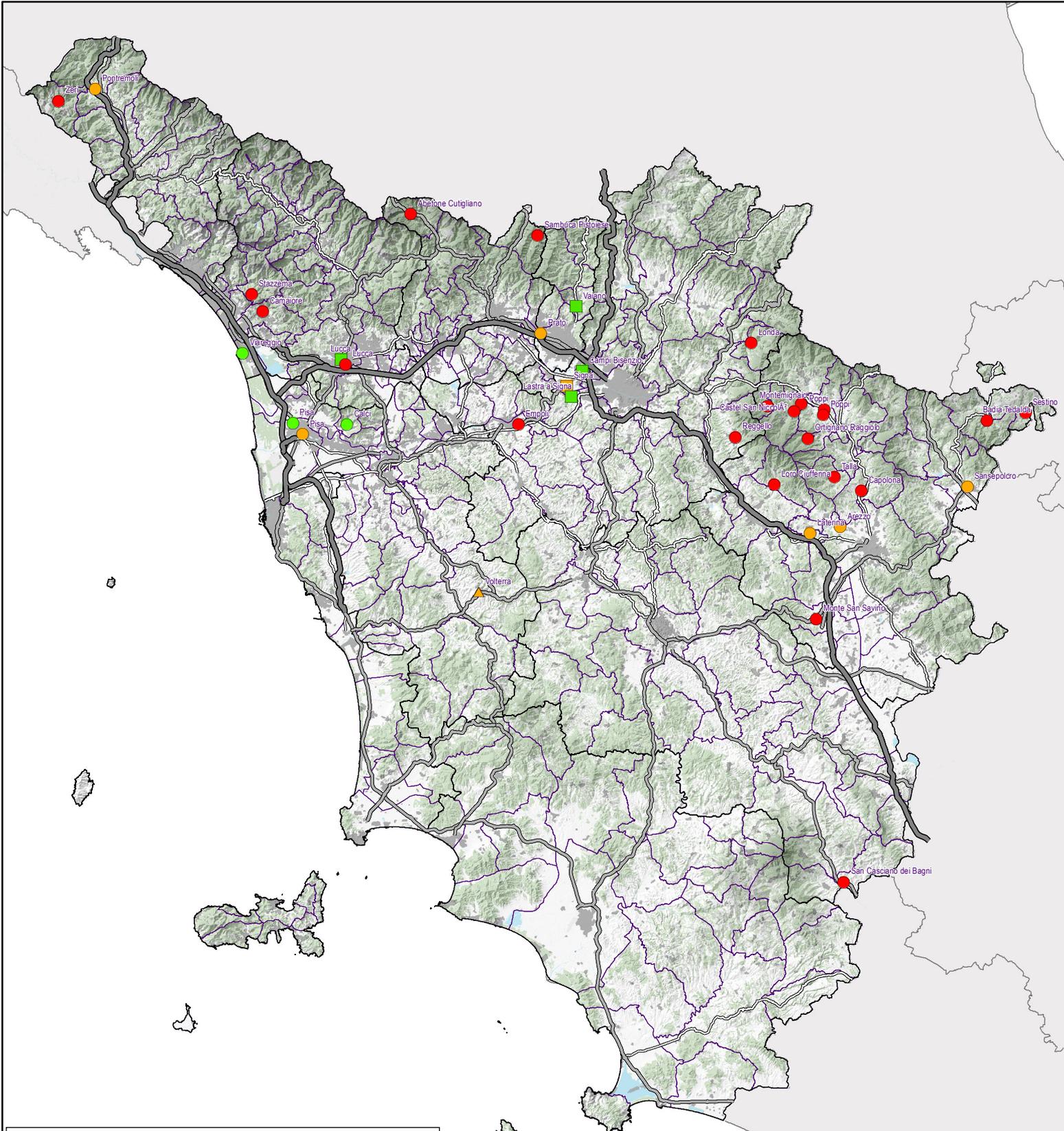
- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- centri abitati





INTERVENTI SULLA VIABILITA' LOCALE E/O SULLA VIABILITA' LOCALE INTEGRATA PROGRAMMATI CON LEGGI FINANZIARIE

(con aggiornamento per interventi attivi/ultimati dal 2012 in poi)



Legenda

STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- Gara/Lavori
- Progettazione

TIPO INTERVENTO

- Viabilità locale integrata
- Viabilità locale
- Sicurezza stradale

RETE

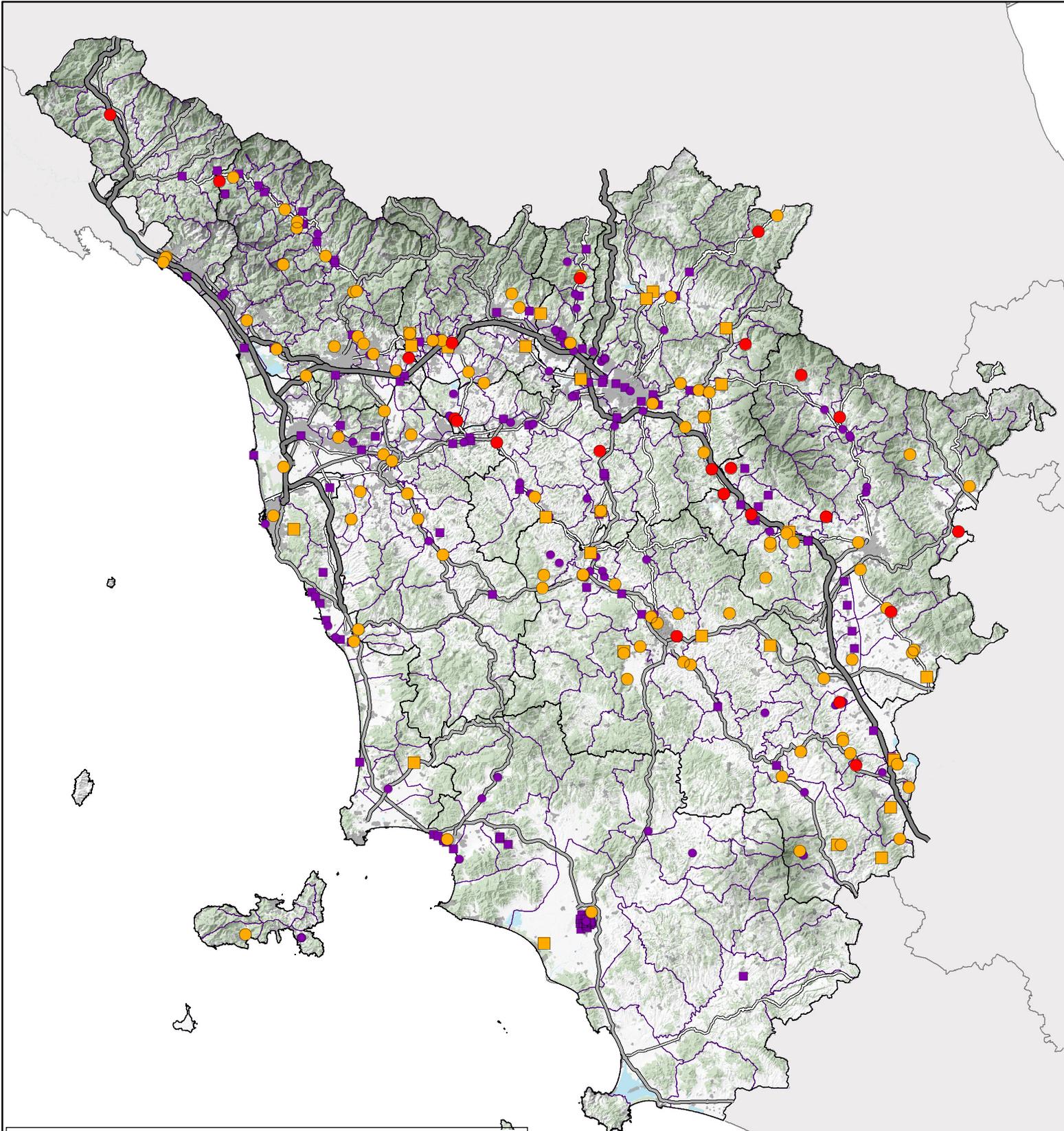
- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- comuni
- centri abitati





INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE

(programmati con programmi attuativi statali del PNSS - a partire dal 2004 – e con bandi regionali - a partire dal 2007)



Legenda

STATO ATTUAZIONE

- ULTIMATI programmazione dal 2014 in poi
- ULTIMATI programmazione prima del 2014
- IN CORSO

RETE

- autostrade
- strade statali
- strade regionali
- province
- comuni
- centri abitati

PROGRAMMI ATTUATIVI

- Statali:
 - 1 PNSS 2004
 - 2 PNSS 2005
 - 3 PNSS 2010
 - 4-5 PNSS 2012
- Bandi regionali:
 - DGR1357/2016
 - DGR563/2014
 - DGR274/2013
 - DGR1056/2010
 - DGR463/2007





INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI DI INTERESSE REGIONALE

(programmati con il P.R.I.I.M. e con successivi atti di programmazione ad esso coerenti)

COMPRESIVI DI INTERVENTI IN AMBITO URBANO RICADENTI IN ITINERARI REGIONALI



Legenda

TIPO INTERVENTO

- Interventi su piste ciclabili di interesse regionale
- Interventi su piste ciclabili di interesse regionale (finanziamento RT - Dir.PMIT)
- Interventi in ambito urbano ricadenti su itinerari regionali (finanziamento RT - Dir.PMIT)
- Corridoi ciclabili di interesse regionale con tracciato da definire

STATO ATTUAZIONE

- Ultimato
- In corso
- Progettazione
- Programmato
- Esistente (precedente al 2014)
- Percorribile

RETE FERROVIARIA

- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- province
- centri abitati

RETE REGIONALE MOBILITA' CICLABILE

- CR-01 Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica
- CR-02 Ciclopista Tirrenica
- CR-03 Ciclovía del Sole (tratto Verona - Firenze)
- CR-04 Tracciato ciclabile della Via Francigena
- CR-05 Ciclopista Tiberina
- CR-06 Collegamento tra itinerario FI-BO e Via Francigena
- CR-07 Collegamento tra Ciclopista dell'Arno e Ciclopista Tirrenica
- CR-08 Itinerario ciclabile GR-SI-AR



INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI IN AMBITO URBANO

(programmati con il P.R.I.I.M. e con atti successivi di programmazione ad esso coerenti)

COMPENSIVI DI QUELLI FINANZIATI NELL'AMBITO DEGLI STRUMENTI DI SICUREZZA STRADALE



Legenda

STRUMENTO ATTUAZIONE

- POR FESR 2014-20 – Azioni Integrate per la mobilità
- POR FESR 2014-20 – Piste ciclabili in ambito urbano
- POR FESR 2014-20 – Progetti di Innovazione Urbana (PIU)
- Bando regionale urbano (DGR 174/2014)
- Leggi Finanziarie (LR73/2018)
- Bandi regionali sicurezza stradale - DGR (programmazione dal 2014 in poi)
- Bandi regionali sicurezza stradale - DGR (programmazione precedente al 2014)
- Piano Nazionale Sicurezza Stradale - PNSS (programmazione precedente al 2014)

RETE

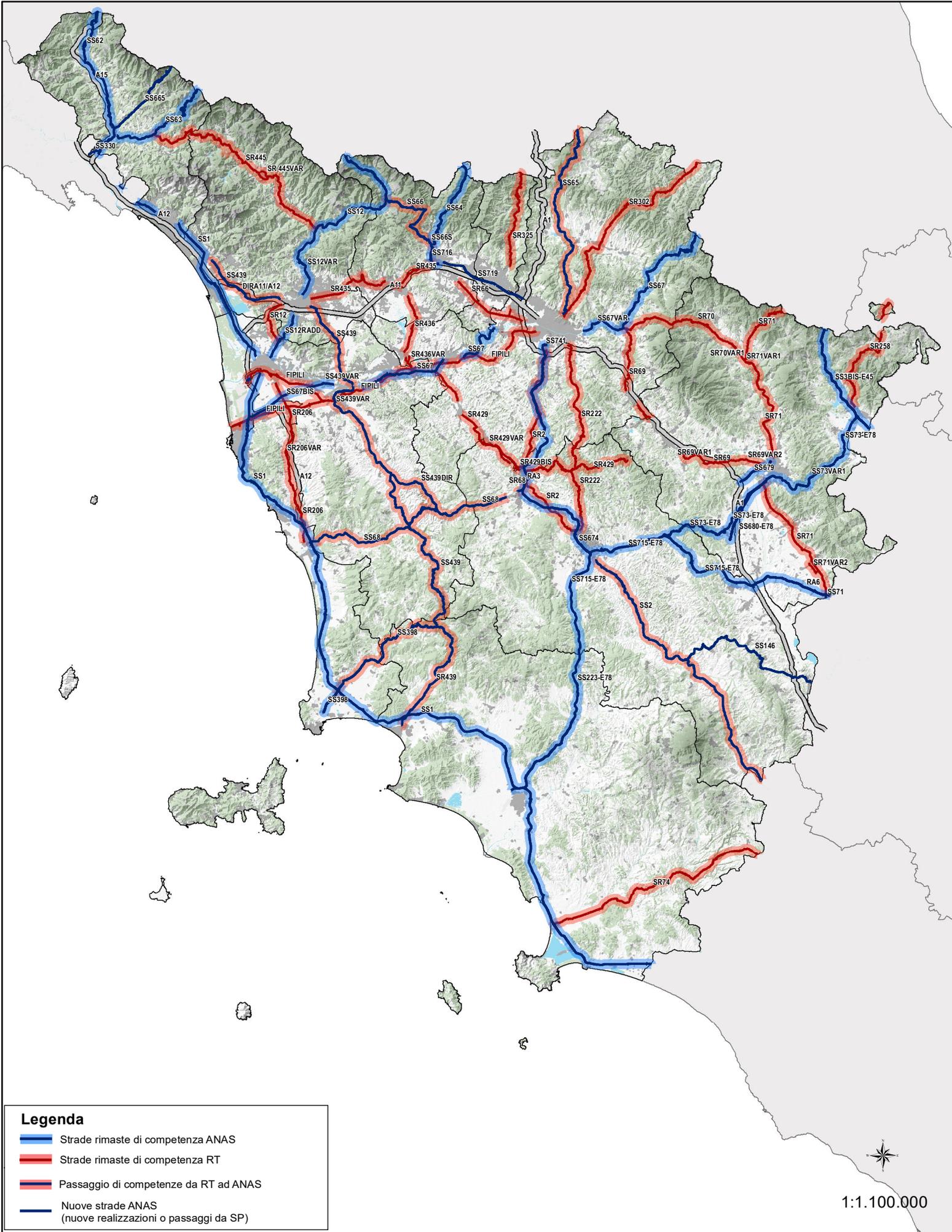
- | | |
|---|--|
| Ciclovie di interesse regionale | comuni |
| Ciclovie di interesse regionale con tracciato da definire | province |
| ferrovie in esercizio | centri abitati |
| ferrovie dismesse | |





VIABILITA' DI INTERESSE STATALE E REGIONALE

Passaggio di competenze RT-Anas avvenuto il 15 novembre 2018



Legenda

- Strade rimaste di competenza ANAS
- Strade rimaste di competenza RT
- Passaggio di competenze da RT ad ANAS
- Nuove strade ANAS (nuove realizzazioni o passaggi da SP)



