REGIONE TOSCANA

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Regione Toscana

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA E LA GIUNTA DELLA REGIONE TOSCANA

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

- III ACCORDO INTEGRATIVO -

Roma, 2 6 DIC. 2004 .....

REGIONE
TOSCANA

IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE,
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
E LA REGIONE TOSCANA

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

VISTA la legge 11 febbraio 1994 n.109, "Legge quadro in materia di Lavori Pubblici" e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto-legge 8 febbraio 1995, n.32, convertito dalla legge 7 aprile 1995, n.104, recante norme per l'avvio dell'intervento ordinario nelle aree depresse del territorio nazionale;

VISTI il decreto-legge 23 febbraio 1995, n.41 convertito dalla legge 22 marzo 1995, n.85, il decreto-legge 23 giugno 1995, n.244, convertito dalla legge 8 agosto 1995, n.341; il decreto-legge 23 ottobre 1996, n.548, convertito dalla legge 20 dicembre 1996, n.641, il decreto-legge 25 marzo 1997, n.67, convertito dalla legge 23 maggio 1997, n.135 e la legge 30 giugno 1998, n.208, provvedimenti tutti intesi a finanziare la realizzazione di iniziative dirette a favorire lo sviluppo sociale ed economico delle aree depresse;

VISTO l'art. 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n.662 e successive modificazioni e integrazioni, che definisce gli strumenti della programmazione negoziata;

VISTA, in particolare, la lettera c) del suddetto comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una Intesa Istituzionale di Programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di Programma Quadro deve contenere;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n.59 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti Locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa";

VISTO il decreto legge 25 marzo 1997, n.67, convertito con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, recante "disposizioni urgenti per favorire l'occupazione", con particolare riferimento all'articolo 6;

VISTA la legge 15 maggio 1997, n.127 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo";

VISTO il decreto legge 30 gennaio 1998, n.6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n.61, ed in particolare l'articolo 15, comma 4 che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n.662 e l'articolo 10, comma 5, del DPR 20 aprile 1994, n.367;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, concernente: "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti Locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59"

VISTA la legge regionale 21 aprile 1999, n. 3, concernente: "Riforma dei sistemi regionali e locali", come modificata dalla legge regionale 4 maggio 2001, n. 12, in materia di ambiente, viabilità e trasporti;

VISTO l'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n.144, in cui si prevede, tra l'altro, la costituzione di un sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) e della relativa banca dati da costituire presso il CIPE.

VISTO il decreto legislativo del 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico degli Enti Locali", e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165 contenente le norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTA la legge 28 dicembre 2001, n.448 (legge finanziaria 2002) che reca - in tabella D - un'autorizzazione di spesa complessivamente pari, nel triennio 2002-2004, a 2.796,009 milioni di euro;

VISTA la legge 10 gennaio 2003, n.3, articolo 11, recante disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione, il quale prevede che a decorrere dall'1 gennaio 2003, ai fini del monitoraggio previsto dall'art.1 della legge 17 maggio 1999 n. 144, ogni progetto di investimento pubblico, nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un "Codice unico di progetto" (CUP), demandando al CIPE il compito di disciplinarne modalità e procedure attuative;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modificazioni e integrazioni, concernente "Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spesa e contabile";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554 "Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 2 luglio 2004, n. 184, recante "Riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" che attribuisce al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali e alla Direzione generale per la programmazione e i programmi europei la promozione, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, degli Accordi tra lo Stato e le Regioni;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio 2000 concernente "Individuazione e trasferimento, ai sensi dell'art. 101, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 1998, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale, come modificato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 settembre 2001";

VISTA la delibera CIPE del 21 marzo 1997 n. 29 recante "Disciplina della programmazione negoziata";

VISTA la delibera CIPE del 15 febbraio 2000, n. 12 (banca dati investimenti pubblici: codifica che prevede l'approfondimento delle problematiche connesse all'adozione del codice identificativo degli investimenti pubblici e la formulazione di una proposta operativa;

VISTA la delibera CIPE 36 del 3 maggio 2002, "Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree depresse, Triennio 2002-2004 (Legge Finanziaria 2002)", la quale ha definito il riparto delle risorse tra Amministrazioni Centrali, Regioni del Centro Nord e Regioni del Suc destinate attraverso il rifinanziamento della Legge 208/98, alle aree depresse per il triennio 2002 – 2004.

VISTO in particolare il punto 7.6 della citata Delibera CIPE 36 del 3 maggio 2002, che prevede che le risorse di cui alla stessa delibera non impegnate entro il 2004, attraverso obbligazioni giuridicamente vincolanti da parte dei beneficiari finali – quali risultano dai dati forniti dalle Amministrazioni centrali e regionali destinatarie delle risorse stesse – saranno riutilizzate secondo le modalità definite nella stessa delibera;

VISTA la delibera CIPE del 2 Agosto 2002, n. 76 recante "Accordi di Programma Quadro – Modifica scheda-intervento di cui alla delibera n. 36 del 2002 ed approvazione schede di riferimento per le procedure di monitoraggio";

VISTA la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n.143, con la quale sono state disciplinate le modalità e le procedure attuative per l'attribuzione del CUP;

VISTA la delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 20 recante "Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – rifinanziamento legge 208/1998 periodo 2004-2007 (legge finanziaria 2004)";

VISTA la Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro emanata il 9 ottobre 2003 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze – Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le intese;

VISTA la Circolare del 24 settembre 2004 del Ministero dell'Economia e delle Finanze in ordine ai criteri per l'applicazione della Delibera CIPE n. 36/2002;

VISTA la delibera di Giunta regionale del 21 ottobre 2002, n. 1149, concernente: "Delibera CIPE 36/02: destinazione risorse";

VISTA la delibera di Giunta regionale del 02/12/2002 n. 1331, concernente: "Delibera CIPE 36/2002: approvazione progetti da inserire nei rispettivi Accordi programma quadro secondo la suddivisione delle risorse effettuate per settori con Delibera.G.R. n.1149/2002";

VISTO il Piano Generale dei Trasporti e della logistica, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

VISTO il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica approvato con delibera di Consiglio regionale 22 giugno 2004, n. 63;

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione Toscana. approvata dal CIPE in data 19 febbraio 1999 e sottoscritta il 3 marzo 1999;

VISTO l'Accordo di Programma Quadro per il settore delle Infrastrutture di Trasporto sottoscritto il 24 maggio 2000;

VISTO il I atto integrativo del predetto Accordo di Programma Quadro approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 250 del 17 marzo 2003 e sottoscritto il 28 marzo 2003;

VISTO il II accordo integrativo del predetto Accordo di Programma Quadro sottoscritto il 30 aprile 2004

VISTO l'intervento "Comune di Pisa - Ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli – II lotto", codice 070001A del costo complessivo di € 7.075.459,52 finanziato con il primo atto integrativo sottoscritto in data 28 marzo 2003, con il seguente Piano finanziario:

- € 5.580.000,00 risorse delibera CIPE 36/02 quota E.2
- € 1.495.459,52 risorse proprie del Comune di Pisa;

VISTA la delibera di Giunta Regionale n. 162 del 18/02/02 che destina € 1.850.981,53 al progetto "Potenziamento idroviario del Canale dei Navicelli mediante la realizzazione di nuove opere di sponda", quale parte di risorse assegnate alla Regione Toscana con Delibere CIPE 84/00 e138/00 per operazioni di riequilibrio;

CONSIDERATO che il Comune di Pisa ha ottenuto in data 16 dicembre 2002 un finanziamento per il ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli di € 5.164.570,00 con la Legge finanziaria 23/12/2000 n. 388 (Finanziaria 2001) dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTO che il Comune di Pisa ha deliberato con atto numero DNO 2449 esecutivo il 31 dicembre 2002 il seguente nuovo Piano finanziario per il progetto "Ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli – II lotto" codice 070001A ricompreso nel citato atto integrativo del 28 marzo 2003:

- € 1.850.981,53 delibere CIPE 84/00 e 138/00 (risorse destinate ad operazioni di riequilibrio)
- € 5.164.570,00 finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- € 59.907,99 risorse proprie del Comune di Pisa,

per un totale di € 7.075.459,52;

VISTO il Comitato Paritetico di Attuazione del 20 dicembre 2004.che ha preso atto del presente accordo integrativo;

VISTA la delibera di Giunta regionale n. 1290 del 13 dicembre 2004 che approva il presente Accordo Integrativo

STIPULANO IL SEGUENTE
ACCORDO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO

per il settore di infrastrutture di trasporto

Articolo 1
Oggetto dell'Accordo

1. Il presente Accordo Integrativo (di seguito denominato Accordo) all'Accordo di Programma Quadro per il settore delle infrastrutture di trasporto concerne la realizzazione del terzo lotto del progetto di ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli nel Comune di Pisa.
2. L'opera oggetto dell'Accordo riveste particolare interesse per lo sviluppo locale nelle aree depresse del territorio regionale, che, come meglio specificato e descritto nell'allegata relazione tecnica (Allegato1) predisposta dalla Regione, risulta coerente con gli obiettivi indicati dal Piano Regionale della Mobilità e della Logistica) e si inserisce nell'ambito delle azioni previste dalla programmazione di settore volta a perseguire il potenziamento e lo sviluppo del trasporto fluviale in alternativa al trasporto su gomma.
3. I visti, le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante del presente Accordo.

Articolo 2
Il quadro degli interventi

1. L'intervento dell'Accordo è elencato nella successiva Tavola 1 ed opportunamente descritto nell'allegata scheda (Allegato 2), redatta ai sensi della delibera del CIPE n. 76 del 26 agosto 2002 sulla gestione degli interventi tramite applicazione informatica e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro citata in premessa;
2. Il costo complessivo del suddetto intervento è pari a € 5.580.000,00.

TAVOLA 1– PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI (DATI IN EURO)

codice	Titolo intervento	Costo
1	Comune di Pisa - Ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli – III lotto	5 580 000,00
Totale		5 580 000,00

Articolo 3

Quadro finanziario degli interventi

1. Il quadro complessivo delle risorse finanziarie per l'attuazione dell'intervento di cui all'articolo 2 è dettagliato nell'allegata scheda (Allegato 2);
2. La successiva Tavola 2 riepiloga l'ammontare di risorse per fonti di finanziamento.

TAVOLA 2 FONTI DI COPERTURA FINANZIARIA (DATI IN EURO)

FONTI FINANZIARIE	TOTALE
Delibera CIPE n. 36/2002 – quota E.2	5.580.000,00

3. Le risorse indicate nella tavola 2 pari a euro 5.580.000 a valere sulla Delibera CIPE 36/2002 già stanziate nel protocollo aggiuntivo per il settore delle infrastrutture di trasporto sottoscritto il 28 marzo 2003 per il cofinanziamento dell'intervento codice 070001A "Ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale Navicelli – II lotto", successivamente liberatesi per la modifica del piano finanziario del citato intervento codice 070001A approvato dal Comune di Pisa (atto numero DNO 2449 esecutivo il 31 dicembre 2002) così come riportato in premessa, sono assegnate all'intervento codice n. 1 del presente accordo.

Articolo 4

Impegni dei soggetti sottoscrittori

1. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Accordo si impegna, nello svolgimento dell'attività di propria competenza a:

a) rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede di intervento allegate al presente Accordo (Allegato 2);

b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso in particolare agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla normativa vigente;

c) procedere periodicamente alla verifica dell'Accordo, sulla base delle relazioni di monitoraggio e proporre, se necessario, iniziative correttive, per il tramite del Soggetto Responsabile dell'Accordo, al Comitato paritetico di attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma;

d) fornire al Soggetto Responsabile tutte le informazioni e il supporto necessari per l'adeguato e tempestivo svolgimento delle attività pianificate nel presente Accordo ed in particolare per l'espletamento delle funzioni di monitoraggio dell'attuazione;

e) attivare e utilizzare a pieno e in tempi rapidi, secondo quanto previsto dai rispettivi ordinamenti, tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;

f) rimuovere ogni ostacolo procedurale ad esso imputabile in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi e di attuazione degli impegni assunti;

g) segnalare ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione degli interventi e la proposta delle relative azioni da intraprendere.

Articolo 5

Soggetto responsabile dell'Accordo

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo le parti individuano quale soggetto responsabile il dott. Roberto Forzieri.

2. Il Soggetto responsabile ha il compito di:

a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;

b) governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo, attivando le risorse tecniche ed organizzative necessarie alla sua attuazione;

c) promuovere di concerto con i responsabili dei singoli interventi le iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo;

d) garantire il monitoraggio semestrale sullo stato di attuazione dell'Accordo, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella Circolare sul monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro citata in premessa;

e) assicurare, nel corso dei monitoraggi semestrali, il completo inserimento dei dati delle schede-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;

f) verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'Applicativo Intese, e comunicare al Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese del Ministero Economia e Finanze (di seguito SPSTI) la lista degli eventuali interventi che presentano modifiche rispetto alle previsioni effettuate nell'ultima versione monitorata;

g) curare, al primo monitoraggio dell'Accordo, l'inserimento del codice unico di progetto (CUP) per ciascuna delle schede intervento implementate nell'Applicativo Intese, ove non già inserito, e, a tal fine, richiederne, in tempi utili, l'attribuzione, direttamente o per il tramite di idoneo soggetto pubblico abilitato (cosiddetto concentratore);

h) inviare al SPSTI entro il 28 Febbraio e il 30 Settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'Accordo, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa;

i) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempienza, al soggetto che ne è responsabile, un congruo termine per provvedere;

j) segnalare, decorso inutilmente il predetto termine, l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione, il quale provvede con le modalità previste dalla citata Intesa Istituzionale di Programma;

k) provvedere, mediante attività di conciliazione, a dirimere tutte le controversie che insorgono tra i soggetti partecipanti all'Accordo. Nel caso di mancata composizione, le controversie sono definite secondo le modalità previste dall'articolo 9 dell'accordo sottoscritto il 24 maggio 2000.

Articolo 6

Soggetto responsabile della realizzazione del singolo intervento

1. Ai fini della realizzazione di tutte le fasi degli interventi oggetto del presente Accordo e del relativo monitoraggio, le parti individuano, quale soggetto responsabile dei singoli interventi, il responsabile del procedimento, indicato nelle schede allegate (Allegato 2), che, ad integrazione delle funzioni previste dall'art.8 del DPR 21dicembre 1999, n. 554, ha il compito di

a) porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;

b) verificare l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto l'Accordo e segnalare al Soggetto responsabile dell'Accordo gli eventuali ritardi ed ostacoli tecnico-amministrativi che ne impediscono l'attuazione;

c) raccogliere ed immettere nell'applicativo Intese, secondo le indicazioni del Soggetto responsabile dell'Accordo e in ottemperanza a quanto disposto dalla citata Circolare sul monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro, i dati delle schede intervento, rispondendo della loro veridicità;

d) trasmettere al Soggetto responsabile ogni informazione che questi richieda circa i risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, le cause degli eventuali ostacoli che si frappongano alla realizzazione dell'intervento e le relative azioni correttive poste in essere;

e) rendere disponibile al Soggetto Responsabile, su sua richiesta, elaborati progettuali, atti amministrativi di impegno alla realizzazione dell'intervento, atti amministrativi di impegno delle risorse finanziarie, ogni altra documentazione attinente l'intervento.

Articolo 7

Disposizioni finali

1. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori e forma parte integrante e sostanziale dell'Accordo di Programma Quadro per il settore infrastrutture viarie sottoscritto il 24 maggio 2000;

2. Per quanto non espressamente previsto dal presente Accordo, si rinvia all'osservanza di tutte le clausole e prescrizioni riportate nel citato Accordo di Programma Quadro.

Roma, 28 DIC. 2004

Per il Ministero dell'Economia e delle Finanze

Dott. Paolo Emilio SIGNORINI, Direttore Generale Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese- Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ing. Pietroantonio Isola, Direttore della Direzione per la programmazione e i programmi europei – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali

Per la Regione Toscana

Dott. Roberto FORZIERI, Direttore Generale della Direzione Generale delle Politiche Territoriali e Ambientali

REGIONE TOSCANA

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Regione Toscana

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA E LA GIUNTA DELLA REGIONE TOSCANA

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER IL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

- III ACCORDO INTEGRATIVO -

Allegato 1

28 DIC. 2004

Roma,.....

1. Premessa

La costruzione della storica via di navigazione "Canale dei Navicelli" ebbe inizio nel 1560 per volere di Cosimo de' Medici, I Granduca di Toscana, al fine di rivitalizzare i commerci e l'economia della città di Pisa, decaduta dopo le sconfitte subite dai fiorentini, attraverso un collegamento diretto con il fiorente porto di Livorno.

L'importanza della via d'acqua è storicamente provata dai numerosi traffici mercantili, sempre più intensi fino all'inizio della seconda guerra mondiale. Negli anni '30 e '40 di questo secolo fu ristrutturata e migliorata come percorso per opera dei tecnici del Genio Civile, ma fu purtroppo privata, a causa delle distruzioni dell'ultima guerra, del suo storico (1781) collegamento al fiume Arno (Incile) e conobbe un periodo di relativo abbandono.

L'importanza potenziale del Canale, Demanio Pubblico dello Stato in gestione al Comune di Pisa, è stata però sempre riconosciuta sia dalle Amministrazioni succedutesi, sia dalla cantieristica locale, che vede nella risistemazione del Canale la possibilità di nuovi e proficui insediamenti presso l'attuale darsena e di uno sviluppo industriale indotto ad essi connesso. In particolare poi la prospettiva di riapertura del passaggio in Arno consentirebbe a molte imbarcazioni un'agevole risalita, dalla foce, dove attualmente si concentrano le attività di rimessaggio, alle darsene del canale. Risulta inoltre innegabile, e documentato da una serie di studi sulle potenzialità dell'area, che il transito stesso delle imbarcazioni e le attività di costruzione e rimessaggio ridarebbero vita a tutta l'area di Porta a Mare stimolando ulteriori sviluppi commerciali e residenziali in zona.

Col passare degli anni le condizioni delle sponde del canale andavano sempre più peggiorando, data la inadeguatezza e vetustà delle difese che le presidiavano, fino a richiedere continui interventi di ripristino e consolidamento non sempre organici e duraturi.

Oggi per il consolidamento delle sponde, importante ai fini del mantenimento di agevoli e sicure condizioni di transito per le imbarcazioni, per lo sviluppo della cantieristica pisana, nonché per il recupero industriale dell'area di Porta a Mare, si dispongono di esperienze storiche della "Navicelli S.p.A." e di un modello di rinforzo tipo, a mezzo di palandole di acciaio, già sperimentato in alcune occasioni allorché si è intervenuti con urgenza nei brevi tratti di sponda più bisognosi di intervento.

L'estensione di tale tipologia di difesa a tutti i tratti critici del canale, sia pur rielaborata nei particolari esecutivi ed integrata con altre opere quali la sistemazione delle scarpate e delle vie alzaie talvolta interrotte, consentirebbe di assicurare definitivamente per numerosi anni la

navigabilità senza incorrere in frequenti disservizi per la scarsa tenuta delle sponde nei confronti del moto ondoso generato dal transito delle moderne imbarcazioni.

Il canale navigabile di II^ classe Pisa – Livorno ha inizio dal bacino di evoluzione del porto di Livorno e si snoda, nella piena agibilità, fino all'area portuale della darsena di Pisa. Il tracciato planimetrico è costituito da lunghi rettifili raccordati con ampie curve per una lunghezza complessiva di circa 16 Km.

Nell'area portuale interna della darsena di Pisa il canale dispone di circa 700 m di banchinamenti attrezzati per l'attracco delle imbarcazioni; altri banchinamenti, della lunghezza di circa 100 m su ciascuna riva, si trovano a valle del ponte mobile in località "Tombolo". Una banchina della lunghezza di circa 180 m in riva destra è a servizio esclusivo della base di Camp-Darby.

La sezione trasversale dell'idrovia, così come originariamente concepita e conservata nei tratti in buone condizioni, presenta un profilo d'alveo con tratto centrale della larghezza di 20 m a profondità costante di -3 m rispetto al l.m.m. e due tratti laterali simmetrici a sviluppo pressoché parabolico di risalita verso le sponde, per una larghezza complessiva di 31,60 m a pelo d'acqua.

2. Il Quadro Programmatico di Riferimento

Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica costituisce l'atto di programmazione del sistema infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico ai sensi dell'art. 13, comma 2, del Piano di Indirizzo Territoriale approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 12 del 25.01.2000.

Gli ulteriori, principali, riferimenti programmatici sono rappresentati: dal Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" pubblicato nel settembre 2001 dalla Commissione delle Comunità Europee, dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14.03.2001, dal Programma Regionale di Sviluppo 2001-2005.

2.1 Breve descrizione del settore interessato, delle risorse presenti, dei punti di forza e dei punti di debolezza del territorio

Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica della Toscana ha posto la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti regionali fra gli obiettivi strategici da perseguire. Come affermato dal Piano, questo significa che i sistemi e le infrastrutture di trasporto dovranno minimizzare l'incidenza sul consumo di risorse naturali – energia ed ecosistemi – e sulla salute dei cittadini, sia attraverso una modifica della ripartizione modale, sia con la promozione di tecnologie innovative.

La rete di vie navigabili, costituita dal canale Burlamacca e soprattutto dal canale dei Navicelli e dalla possibile utilizzazione dello Scolmatore d'Arno con origine a Pontedera completa il quadro dell'offerta di infrastrutture per il trasporto per via d'acqua con interessanti opportunità di integrazione nell'ambito di un distretto logistico costiero.

Lo sviluppo della navigazione interna e fluvio-marittima è in grado di produrre la valorizzazione di potenziali benefici, sia sotto il profilo di contenimento dei costi di trasporto delle merci, sia sotto il profilo della riduzione degli impatti ambientali.

Dal punto di vista strategico la crescente affermazione della logistica integrata e le potenzialità del trasporto plurimodale sottolineano il ruolo fondamentale assunto dagli scali fluvio-marittimi, sia come anelli della catena intermodale sia come centri logistici in grado di offrire servizi e produrre valore aggiunto.

Il trasporto fluviale, sia pure in particolari contesti e localizzazioni territoriali, anche sulla breve percorrenza può rappresentare una alternativa conveniente alla modalità stradale.

L'attenzione del Piano Regionale è in quest'ottica concentrata in particolare sul Canale dei Navicelli.

Nel corso della prima metà degli anni novanta il sistema produttivo pisano fa registrare una sostanziale crescita occupazionale. I principali punti di forza della struttura produttiva provinciale vanno identificati nell'industria conciaria che, in una fase di profonda riorganizzazione strutturale, riesce limitare le perdite occupazionali. . Altri punti di forza della struttura produttiva provinciale vanno identificati nella tenuta degli altri comparti principali del settore manifatturiero (metallurgia e meccanica), nella crescita delle attività dei servizi, nell'alto tasso di attività del mercato del lavoro, nella favorevole dislocazione geografica e nella presenza di infrastrutture per il trasporto (quali l'Aeroporto di Pisa) di primaria importanza per lo sviluppo dell'area.

Il punti di debolezza sono invece legati alla difficoltà di alcuni comparti tradizionali della manifattura (tessile-abbigliamento, lavorazione dei minerali non metalliferi,mezzi di trasporto), dall'eccessiva monosettorialità di importanti sistemi locali (S. Croce sull'Arno), dai problemi ambientali connessi allo svolgimento di alcune attività produttive (concia).

2.2 Il Quadro Normativo

L'esercizio delle funzioni amministrative trasferite alle Regioni con l'art. 87 in relazione all'art. 88 e 89 e con l'art. 97 del DPR 24-7-77 n. 616 in materia di vie d'acqua navigabili ed attività riguardanti la navigazione interna su dette vie, è stato delegato al comune di Pisa per

quanto concerne il canale navigabile Pisa – Livorno con legge regionale 22 maggio 1982, n. 37. L'esercizio di tali funzioni è stato in seguito trasferito al Comune di Pisa con legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88.

2.3 Le strategie e strumenti di attuazione

Il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica si pone, tra l'altro, l'obiettivo di assicurare una mobilità di persone e merci ambientalmente sostenibile mediante:

- il riequilibrio e l'integrazione dei vari modi di trasporto.
- l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture e l'eliminazione delle strozzature;
- la promozione dell'innovazione tecnologica.

2.3.1 Le strategie e le priorità di sviluppo del settore

Il Canale dei Navicelli è nato come infrastruttura di collegamento tra il Porto di Livorno e la Darsena Pisana.

Sulla Darsena Pisana si sono attestate numerose attività produttive: le più importanti sono le prestigiose aziende cantieristiche che ricercano ulteriori spazi di espansione rispetto alle sedi ubicate nel retroterra del porto di Viareggio.

Il potenziamento del Canale come via di comunicazione, è collegato strategicamente allo sviluppo di un programma integrato di intervento, le cui componenti sono costituite da progetti di interesse infrastrutturale, produttivo, ambientale.

2.3.2 I principali strumenti di attuazione

Programmazione comunitaria

Il Docup Toscana 2000/2006 è il documento unico di programmazione attraverso il quale la Regione Toscana utilizza i fondi europei per lo sviluppo del tessuto economico e produttivo.

Con il piano 2000-2006 l'Unione Europea ha assegnato alla Toscana oltre un miliardo di Euro. Questi finanziamenti sono destinati ai progetti di rilancio e sviluppo delle zone industriali in fase di riconversione, delle zone rurali in declino e delle aree urbane in difficoltà.

In particolare la Misura 2.3 "Infrastrutture di Trasporto" ha come obiettivo la dotazione dei principali centri di traffico della Toscana delle strutture idonee alla razionalizzazione e all'incremento sia del trasporto merci (in funzione dell'obiettivo di favorire lo sviluppo produttivo delle imprese) che

passeggeri (al fine di favorire lo sviluppo turistico), in un'ottica di riequilibrio modale che privilegi le modalità alternative al trasporto su gomma.

Al fine di perseguire questo obiettivo sono previste opere per la realizzazione ed il completamento di infrastrutture portuali, intermodali e di navigazione interna. In particolare si prevede, tra l'altro, lo sviluppo della navigazione interna attraverso il progetto di sviluppo del Canale dei Navicelli.

Programmazione nazionale

Con deliberazioni CIPE n. 84/2000, 138/2000 e 36/2002 sono state assegnate alla Regione Toscana risorse da destinare ad interventi infrastrutturali. La Giunta Regionale ha deciso di assegnare (tra i vari interventi) anche al Comune di Pisa per investimenti necessari a potenziare i collegamenti per via d'acqua tra le zone produttive ubicate sulla darsena Pisana ed il Porto di Livorno.

Programmazione regionale

Sono previste annualmente risorse regionali da destinare al Comune di Pisa per l'esercizio delle funzioni trasferite.

Inoltre con l'Accordo fra i Soggetti Pubblici del Patto Territoriale della Provincia di Pisa la Giunta regionale si è impegnata a garantire al Comune di Pisa, nel periodo 1999-2008 Euro 258.228,45 annui per opere di consolidamento delle sponde del Canale dei Navicelli.

3. L'Accordo di Programma Quadro

L'Accordo di Programma Quadro per le Infrastrutture di Trasporto costituisce, con le necessarie interrelazioni con il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, il principale atto di riferimento per la programmazione operativa delle infrastrutture di trasporto.

3.1 Obiettivi generali e specifici dell'APQ

Con l'Accordo vengono affrontate le questioni relative alla pianificazione e al governo della mobilità in un'ottica di sistema, considerando in maniera integrata le tematiche relative alle infrastrutture di trasporto, dando un rilievo particolare alle esigenze di recupero del deficit infrastrutturale che caratterizza la Regione Toscana.

Gli interventi, dei quali è prevista la realizzazione, sono coerenti con i documenti di pianificazione e programmazione a livello nazionale e regionale: Il Piano Generale dei Trasporti vigente e i documenti preliminari relativi al suo aggiornamento, il Piano di Indirizzo Territoriale, il Programma Regionale di Sviluppo e il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica.

Il progetto complessivo di sviluppo economico – produttivo sostenuto dagli investimenti di potenziamento infrastrutturale in questione, è considerato dalla Regione particolarmente significativo per la positiva ricaduta ambientale, dal momento che lo sviluppo del trasporto marittimo rientra nelle politiche di decongestionamento del traffico su gomma, che rappresenta una criticità negativa.

Oltre ai positivi impatti ambientali (particolarmente significativi anche per il fatto che il Canale dei Navicelli dovrebbe alleggerire il traffico merci di un'area prossima al Parco Nazionale di Migliarino – S. Rossore), il potenziamento dell'infrastruttura consentirà lo sviluppo delle attività produttive nelle aree prossime al Canale, che, una volta urbanizzate, consentiranno lo sviluppo di aziende e di attività produttive (tipo cantierismo navale) con una positiva ricaduta sull'economia toscana.

4. Gli interventi programmati

L'Accordo prevede la realizzazione del terzo lotto del progetto di ripristino e consolidamento statico delle sponde dal Canale dei Navicelli nel Comune di Pisa.

Il progetto "Ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli" prevede il ripristino delle difese di sponda nei punti dove siano ormai venute a mancare od in cui versino in condizioni di accentuato degrado, rendendole compatibili con il previsto approfondimento dell'alveo da 3 a 3,5 m nella parte centrale del Canale, necessario al potenziamento dei traffici commerciali. È previsto inoltre un intervento di ricostruzione delle vie alzaie nei tratti franati o in dissesto.

Gli interventi relativi al primo lotto hanno già realizzato una quota parte del progetto complessivo, limitandosi alla risistemazione delle sponde nei tratti che presentano maggior pericolo di esondazione verso terreni limitrofi od in cui le erosioni evolvono più velocemente.

Nel secondo lotto, che è stato inserito nel I atto integrativo dell'APQ per il settore delle Infrastrutture di trasporto firmato il 28 marzo 2003, il criterio di scelta dei tratti di intervento è stato quello di dare più continuità possibile alle vie alzaie e favorire, oltre ai futuri interventi di consolidamento del tratto terminale del canale, oggi inaccessibile da terra, la agevole percorribilità con i mezzi di servizio e manutenzione, nonché le condizioni ottimali per l'approfondimento dell'alveo da 3 a 3,5 m.

Il II lotto è in fase di realizzazione ed è prevista l'ultimazione dei lavori a marzo 2005.

Nel dicembre 2003 il Comune di Pisa ha approvato il progetto esecutivo del III lotto. Anche il III lotto, che è finanziato con il presente Accordo, prevede, sia pure distribuiti su tratti del Canale diversi da quelli dei due lotti precedenti, la stessa tipologia di interventi e lo stesso criterio di priorità nei confronti dei tratti più degradati.

4.1 Il processo di selezione degli interventi

Come precedentemente evidenziato il processo di selezione degli interventi ha tenuto di conto dei principi di coerenza con il Piano Regionale della Mobilità e della Logistica e in particolare di quelle componenti ambientali ed economiche delle politiche nazionali e comunitarie che privilegiano il trasporto marittimo rispetto a quello su gomma.

Tra i vari interventi possibili, inoltre,è stata data priorità a quelle opere necessarie per fornire risposte urgenti ed efficaci a quei settori dell'economia regionale specializzati nel settore cantieristico, rispetto ai quali esiste una forte richiesta di sviluppo del mercato.

4.2 Schede descrittive degli interventi

4.2.1. Ripristino e consolidamento statico delle sponde del Canale dei Navicelli, terzo lotto.

DATI IDENTIFICATIVI

Codice Scheda Intervento	070001
Settore d'Intervento	0104042 – Infrastrutture di trasporto – Marittime, Lacuali e Fluviali – Idrovie e Opere Fluviali
Tipo d'intervento	0303 – Appalto di opere pubbliche – Recupero
Soggetto Proponente	Comune di Pisa
Soggetto Percettore	Regione Toscana
Soggetto Attuatore	Comune di Pisa
Responsabile Intervento	ing. Riccardo Barsotti, Comune di Pisa, Piazza XX settembre, 56126 Pisa

PROGETTAZIONE

Definitiva	Inizio fase	1/1/2003
	Fine fase	1/11/2003
	Approvazione [1]	10/12/2003
Esecutiva	Inizio fase	16/12/2003
	Fine fase	16/12/2003
	Approvazione [2]	16/12/2003

Soggetto competente: Comune di Pisa.

[1] Approvazione del progetto definitivo dei lavori di consolidamento delle sponde dissestate del Canale dei Navicelli con deliberazione della Giunta Comunale di Pisa n. 145 del 10/12/2003.

(2) Approvazione del progetto esecutivo dei lavori di ripristino e consolidamento delle sponde del Canale dei Navicelli con determinazione del Servizio Nuove Opere del Comune di Pisa n. DNO 2173 del 16/12/2003, esecutiva il 31/12/2003.

REALIZZAZIONE

Aggiudicazione e appalto lavori	Inizio fase	30/12/2004 .
	Fine fase	31/01/2005
Esecuzione lavori	Inizio fase	01/02/2005
	Fine fase	30/09/2006
Collaudo	Inizio fase	01/10/2006
	Fine fase	31/03/2007

PIANO ECONOMICO

Anno 2005	4.100.000,00 euro
Anno 2006	1.480.000,00 euro
Costo complessivo	5.580.000,00 euro

Finanziamento dell'opera: fondo di 5.580.000,00 euro, stanziato dalla delibera CIPE 36/02.

DESCRIZIONE

Il terzo lotto dei lavori di consolidamento delle sponde del Canale dei Navicelli consente la messa in sicurezza dei tratti di sponda in dissesto, e completa in modo definitivo il complesso d'interventi in parte già realizzati nei due lotti precedenti. La sua esecuzione, indispensabile per permettere la navigazione sul canale con il necessario grado di sicurezza, rende inoltre possibile il previsto futuro approfondimento dell'alveo da 3 m a 3,5 m, necessario per consentire il potenziamento del traffico commerciale su questa via d'acqua.

Anche questo terzo lotto è composto da interventi e lavorazioni del tutto omogenei a quelli eseguiti nei lotti precedenti sia in termini di localizzazione, sia in termini di tipologia ed esecuzione dei lavori. Così come già fatto nei due precedenti lotti, il ripristino delle difese di sponda sarà effettuato attraverso l'infissione di palancole metalliche. Dopo l'infissione, alla loro sommità sarà realizzato un cordolo di calcestruzzo armato; a monte delle palancole, saranno quindi eseguiti i rinterri atti a ripristinare la sagoma originaria del canale e la funzionalità delle vie alzaie.