



*Ministero
dell'Economia
e delle Finanze*

REGIONE
TOSCANA



*Regione
Toscana*



Anas S.p.A.



*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 IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

- II ACCORDO INTEGRATIVO -

Roma, 30 Aprile 2004

Ministero dell'Economia e delle Finanze
DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E CREDITO
SERVIZIO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO TERRITORIALE
VIA XX SETTEMBRE, 67 - 00187 ROMA

La presente copia, composta di n. ²³
fogli, è conforme all'originale esistente presso
questo ufficio.
Roma, li 10/06/2004

[Signature]



**IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE,
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,
LA REGIONE TOSCANA
L'ANAS SPA**

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto d'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 disciplinare 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 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";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n. 177, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", che attribuisce al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e affari generali le competenze in materia di reti e nodi di servizio;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 dicembre 2001, n. 1751, e relativo allegato A, con il quale la competenza in materia di Accordi di programma quadro, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, è attribuita alla Direzione generale per le trasformazioni territoriali;

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 deliberazione CIPE 09 maggio 2003 n. 17, recante "Ripartizioni delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – rifinanziamento della L. n. 208/98. Triennio 2003-2005 (Legge 27 dicembre 2002 n. 289 disposizioni per la formazione del Bilancio annuale e Pluriennale dello Stato. Legge Finanziaria 2003, art. 61)", che nell'Allegato 3 assegna alla Regione Toscana una quota pari ad Euro 61.120,00 milioni per interventi infrastrutturali da realizzare nelle suddette Aree e da inserire nelle Intese Istituzionali di Programma attraverso Accordi di Programma Quadro;

VISTA la Deliberazione del Consiglio Regionale Toscano n. 152 del 17 settembre 2003 concernente: "Delibera CIPE 17/03 – Ripartizione delle risorse per interventi nelle Aree sottoutilizzate – Triennio 2003-2005", con la quale in coerenza con quanto stabilito al punto 5, ultimo comma, della delibera CIPE 17/03, l'importo di 31.000.000,00 euro viene destinato alla copertura del fabbisogno finanziario per opere infrastrutturali da inserire nell'accordo di Programma Quadro per il settore delle Infrastrutture di Trasporto, sottoscritto il 24 maggio 2000, tra Presidenza del Consiglio dei Ministri e Regione Toscana;

VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale Toscana n. 1265 del 01 dicembre 2003 con la quale si individua, in coerenza con il punto 5 della deliberazione CIPE 17/03 quale intervento infrastrutturale di trasporto da finanziare con l'importo di 31.000.000,00 euro, la costruzione della variante alla strada regionale n. 429, dallo svincolo di Drove in Comune di Barberino Val d'Elsa (Ob. 2) all'inizio della variante di Certaldo in Comune di San Gimignano (Ob. 2);

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 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

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

VISTO il Programma triennale della viabilità nazionale 2002-2004, approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 agosto 2002 nonché l'elenco degli interventi ricadenti nell'area di inseribilità sul quale la Conferenza unificata Stato-Regioni-Città ha espresso parere favorevole il 13 giugno 2002;

VISTA il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 1998-2010 (PRIT), approvato con delibera di Consiglio regionale 22 dicembre 1999, n. 1322;

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica e la Regione Toscana, approvata dal CIPE in data 19 febbraio 1999 e sottoscritta il 03 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 APQ sottoscritto il 28 marzo 2003;

CONSIDERATO che il citato Accordo costituisce il riferimento programmatico per il periodo 2000 -2006 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana ai fini dell'attuazione coordinata di un sistema integrato di interventi funzionalmente collegati aventi una rilevanza nazionale e/o regionale;

VISTA la necessità di integrare ulteriormente quanto disposto dal citato Accordo al fine di finanziare programmi di intervento finalizzati al perseguimento della messa in sicurezza della viabilità nel territorio regionale;

VISTO il Piano degli investimenti regionali 2003 – 2007 approvato con deliberazione di Consiglio Regionale n. 35 del 27 febbraio 2002 che finanzia tra l'altro la realizzazione della variante alla SRT 429 nella tratta Castelfiorentino Empoli;

CONSIDERATO che la suddetta variante si articola in quattro tratti funzionali dei quali uno risulta già incluso nell'Accordo sottoscritto il 24 maggio 2000 e due risultano oggetto del presente Accordo;

TENUTO CONTO che per la tratta Certaldo – Castelfiorentino, inserita nella relazione allegata alla delibera di Consiglio Regionale n. 35/2002, come "intervento attualmente non finanziabile", la Regione Toscana ipotizza di finanziarlo con le eventuali economie del Piano degli investimenti regionali;

CONSIDERATO che gli interventi previsti dal presente Accordo Integrativo si riferiscono a infrastrutture viarie di interesse regionale;

VALUTATO che la realizzazione degli interventi programmati sulla Strada Regionale n. 429 della Val d'Elsa persegue l'obiettivo di dare slancio allo sviluppo produttivo e sociale ed a soddisfare i fabbisogni del sistema economico locale, in coerenza con gli obiettivi del Programma Regionale di Sviluppo, favorendo i collegamenti in entrata ed in uscita dalla Val d'Elsa;

VISTO il livello di approfondimento progettuale maturato nello studio di fattibilità, elaborato dalla Regione Toscana; relativo all'intervento finanziato con le risorse di cui alla Delibera CIPE n. 17/03;

VISTA la nota n.789 del 30 ottobre 2003 con la quale il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti esprime parere favorevole circa il suddetto intervento in relazione ai criteri di cui ai punti 5a E 5b della Delibera CIPE n. 17/03;

CONSIDERATO che la progettazione preliminare risulta in avanzata fase di redazione e che la Regione si impegna a completare l'iter progettuale entro i termini fissati nel cronoprogramma (31 luglio 2004) delle schede di attività intervento di cui all'Allegato 2 del presente Accordo;

CONSIDERATO comunque che, in virtù dei risultati del predetto studio di fattibilità e del livello attuale di progettazione, la Regione Toscana ritiene non sussistano elementi tali da determinare, al momento dell'approvazione del progetto preliminare, sostanziali modifiche rispetto quanto già definito nello studio



di fattibilità e da inficiare le previsioni definite nei cronoprogrammi di spesa di cui all'Allegato 2 del presente Accordo;

VISTO il cronoprogramma presentato dalla Regione Toscana ai sensi di quanto disposto dalla sopracitata delibera CIPE n. 17/2003 al punto 6.1;

VISTA la delibera di Giunta Regionale n. 353 del 19 aprile 2004 che approva il presente Accordo Integrativo all'Accordo di Programma Quadro per il settore delle infrastrutture di trasporto.

**STIPULANO IL SEGUENTE
II ACCORDO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO**

ARTICOLO 1

Oggetto dell'Accordo

1. Il presente Accordo Integrativo (nel seguito Accordo) all'Accordo di Programma Quadro per il settore delle infrastrutture di trasporto concerne un'opera di particolare interesse per lo sviluppo regionale in quanto favorisce la connessione tra la Strada di Grande Comunicazione Firenze - Pisa - Livorno e il Raccordo Autostradale Firenze - Siena;
2. L'opera oggetto dell'Accordo, la variante alla SRT429", ricade nelle province di Firenze e Siena e, come illustrato nella relazione tecnica predisposta dalla Regione (Allegato 1), contribuisce a rafforzare la dotazione infrastrutturale dei sistemi economici della Val d'Elsa e dell'empolese;
3. Dal punto di vista attuativo, come specificato nell'Allegato 1, la suddetta infrastruttura si articola in quattro tratte, delle quali una già inserita nell'Accordo di programma quadro del 24 maggio 2000, due oggetto del presente Accordo e una ancora da finanziare secondo le modalità previste dalla Regione nel citato Piano degli investimenti regionali e secondo quanto indicato al successivo articolo 3 comma 2;
4. L'infrastruttura è coerente con gli obiettivi indicati dal Piano di Indirizzo Territoriale e con il Piano Integrato dei Trasporti e più in generale con il Piano Regionale di Sviluppo;
5. I visti, le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante del presente Accordo.

ARTICOLO 2

Il quadro degli interventi

1. Gli interventi dell'Accordo sono indicati nella successiva Tavola 1 e riportati nelle allegate schede (Allegato 2), redatte 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 dei suddetti interventi è pari a € 97.605.317,96.
- R
L



TAVOLA 1- PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI (DATI IN EURO)

N.	SOGGETTO ATTUATORE	CODICE	TITOLO DI INTERVENTO	COSTI
1	Provincia di Siena	00001SI	Variante SRT429 "Val d'Elsa" dallo svincolo di Drove all'inizio della circonvallazione di Certaldo.	31.000.000,00
2	Provincia di Firenze	00001FI	Variante SRT429 - Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Empoli- Castelfiorentino	66.605.317,96
TOTALE				97.605.317,96

3. L'intervento di cui al codice 00001SI è individuato dalla Regione, ai sensi del punto 5 della Delibera CIPE n. 17/03, quale intervento di rilievo strategico.

ARTICOLO 3

Quadro finanziario

1. Nella successiva Tavola 2 si riportano le fonti di copertura finanziarie e le annualità di competenza. L'articolazione delle fonti di copertura finanziaria per ciascun intervento è desumibile dalle schede intervento di cui all'Allegato 2 dell'Accordo;

TAVOLA 2 FONTI DI COPERTURA FINANZIARIA E ANNUALITA' DI COMPETENZA (DATI IN EURO)

FONTI FINANZIARIE	2004	2005	2006	2007	TOTALE
Stato Legge 208/98 - Delibera CIPE 17/03 - Quota F.3	-	31.000.000,00	-	-	31.000.000,00
Regione Toscana D.C.R. 35/2002	4.959.534,18	23.013.034,33	23.013.034,33	9.520.460,78	60.506.063,62
Provincia di Firenze Protoc. Intesa 01/10/2002	544.601,41	2.301.303,43	2.301.303,43	952.046,07	6.099.254,34
Totale	5.504.135,59	56.314.337,76	25.314.337,76	10.472.506,85	97.605.317,96

2. Fatto salvo quanto disposto dal successivo comma 3 dell'Articolo 7, le eventuali economie derivanti dall'attuazione degli interventi del presente Accordo saranno prioritariamente finalizzate a contribuire, insieme alle eventuali economie del Piano degli investimenti regionali, al finanziamento della realizzazione della quarta tratta, Certaldo - Castel Fiorentino", dell'opera oggetto del presente Accordo;

3. Una volta accertata la disponibilità finanziaria il suddetto intervento sarà incluso nel quadro attuativo dell'Accordo mediante la sottoscrizione di un ulteriore atto aggiuntivo.



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 nella scheda di intervento allegata 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;

f) rimuovere ogni ostacolo procedurale ad esso imputabile in ogni fase procedimentale di realizzazione dell'intervento e di attuazione degli impegni assunti, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza l'intervento sostitutivo del Soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo;

g) a segnalare ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni da intraprendere, la disponibilità di risorse non utilizzate ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive o di riprogrammazione revoca e/o rimodulazione dell'intervento.

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 Direttore Generale della Direzione Generale Politiche Territoriali e ambientali;

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 ricompreso nell'Accordo, attivando le risorse tecniche ed organizzative necessarie alla sua attuazione;

c) promuovere di concerto con i responsabili degli 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 della scheda-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;

f) verificare la completezza e la coerenza dei dati della scheda intervento, così come l'assenza per la stessa 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 presenza di eventuali modifiche rispetto alle previsioni effettuate nell'ultima versione monitorata;



g) curare, al primo monitoraggio dell'Accordo, l'inserimento del codice unico di progetto (CUP), 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) esercitare, avvalendosi dei servizi e delle strutture organizzative dell'Amministrazione procedente, ovvero di altre Amministrazioni pubbliche, e su conforme decisione del Comitato istituzionale di gestione, di cui alla citata Intesa Istituzionale di Programma, i poteri sostitutivi necessari alla esecuzione dell'intervento;

l) 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 10 dell'Accordo sottoscritto il 3 agosto 2001.

ARTICOLO 6

Soggetto Responsabile degli interventi

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 nella scheda allegata (Allegato 2), che, ad integrazione delle funzioni previste dall'art.8 del DPR 21 dicembre 1999, n. 554, ha il compito di:

a) porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione degli interventi 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 della scheda 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 frappongono alla realizzazione degli interventi 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 degli interventi, atti amministrativi di impegno delle risorse finanziarie, ogni altra documentazione attinente agli interventi.

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 di trasporto sottoscritto il 24 maggio 2000;

2. L'Accordo ha durata sino a dicembre 2009;



3. Alla riprogrammazione delle economie riprogrammabili, ai sensi della vigente normativa, derivanti dall'attuazione degli interventi individuati nel presente Accordo e opportunamente accertate dal soggetto responsabile dell'accordo in sede di monitoraggio semestrale, si provvede per concorde volontà dei soggetti sottoscrittori ovvero in conformità alla procedura di riprogrammazione prevista dalla citata Intesa Istituzionale di Programma

4. 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 del 24 maggio 2000.

Roma, 30 aprile 2004

Per il Ministero dell'Economia e delle Finanze

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

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Luciano NOVELLA, Direttore Generale Direzione generale per le trasformazioni territoriali - Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali

Per la Regione Toscana

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

Per l'ANAS S.p.A.

Per Ing. Francesco SABATO, Direttore Generale



REGIONE
TOSCANA



*Ministero
dell'Economia
e delle Finanze*

*Regione
Toscana*

Anas S.p.A.

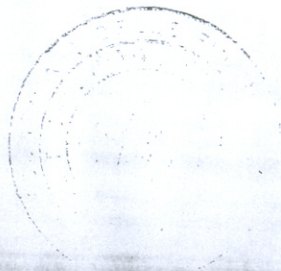
*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*

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

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - II ACCORDO INTEGRATIVO -

ALLEGATO 1

Roma, 30 Aprile 2004





1. IL CONTESTO TERRITORIALE

L'ambito territoriale attraversato dalla infrastruttura stradale regionale n.429 della Val d'Elsa interessa i seguenti tre Sistemi Economici Locali (SEL):

Sel 19 Alta Val d'Elsa

Superficie	648,81 km ²
Popolazione	59.818
Valore aggiunto	1.986 mld

Sel 10.2 Circondario di Empoli Quadrante valdelsano

Superficie	329,75 km ²
Popolazione	40.587
Valore aggiunto	1.203 mld

Sel 10.1 Circondario di Empoli Quadrante empoiese

Superficie	405,78 km ²
Popolazione	114.307
Valore aggiunto	3.774 mld

Tutti i comuni della Val d'Elsa condividono un passato saldamente legato alle vicende delle due principali potenze di Siena e Firenze.

L'importanza di detti comuni non si limitava al fatto di essere interposti fra i domini delle due città ma soprattutto alla presenza nei loro territori delle principali arterie di comunicazione del tempo (la via Francigena e la Cassia) che ebbero grandissima influenza nelle vicende economiche dell'area.

Le produzioni del territorio, in origine basate sull'agricoltura (viti, olivi, cereali e gelsi) e sull'allevamento, raggiungevano, attraverso il mercato di Poggibonsi, un'area particolarmente vasta. A partire dal secondo dopoguerra l'area è stata caratterizzata da un fortissimo sviluppo della piccola e media impresa nei settori della meccanica, dei mobili, del vetro e cristallo e nel settore alimentare. Continua a rivestire una certa importanza l'agricoltura che alle attività di produzione di vino ed olio ha affiancato l'offerta di un'ospitalità di tipo agriturismo. In particolare la Val d'Elsa ha una forte produzione nel settore del vetro.

Dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, nel territorio passano sia la superstrada Firenze Siena, che la statale n°2 Cassia. Nel caso di quest'ultima tuttavia i livelli di congestione dovuti al passaggio all'interno di molti centri abitati ne limitano le reali possibilità di utilizzo. I trasporti ferroviari, al contrario, appaiono piuttosto penalizzati. L'area è servita soltanto dalla linea che collega Siena con Empoli e Firenze: un percorso non elettrificato, a binario unico che peraltro non presenta un'elevata frequenza di convogli.

Il saldo commerciale dell'Alta Val d'Elsa risulta positivo grazie, soprattutto, ad un elevato livello di esportazione verso aree al di fuori della Toscana. In particolare l'analisi per settori del saldo mostra l'importanza di un settore industriale nel quale le esportazioni, tanto verso l'interno che verso l'esterno della Regione, superano ampiamente il livello delle importazioni.

Per quanto riguarda la Bassa Val d'Elsa è sviluppata una forte vocazione produttiva specializzata nei settori pelle-cuoio-calzature e quello del settore del legno e mobile.

La dotazione infrastrutturale, specialmente nella bassa Val D'Elsa è di livello appena discreto, specialmente dal punto di vista delle infrastrutture viarie. La SRT429 che collega Empoli a Siena



attraverso Castelfiorentino e Certaldo presenta livelli di congestione dovuti all'attraversamento di centri abitati ne limitano la funzionalità; il resto dei collegamenti, specie sulla direzione est-ovest, è garantito dalla superstrada Firenze-Pisa-Livorno che attraversa il limitrofo Sel di Empoli e non è direttamente accessibile dal sistema. Più difficoltoso il trasporto ferroviario, caratterizzato da lunghi tempi di percorrenza.

La zona è caratterizzata da una quota rilevante di individui costretti a recarsi giornalmente fuori dal Sel per motivi di lavoro; degna di nota anche la capacità attrattiva esercitata dall'Area urbana fiorentina.

Nella Val d'Elsa importante come detto è il comparto delle industrie che si compone di un insieme eterogeneo di attività.

Al pari della vicina Area urbana empoiese, la Bassa Val d'Elsa è caratterizzata da un'ampia base economica di tipo industriale, com'è dimostrato dall'ingente saldo positivo fatto registrare nel settore secondario e, più specificatamente, nei rapporti verso l'esterno della Regione.

La Bassa Val d'Elsa, affiancando ad una importante base economica manifatturiera un contributo crescente da parte del turismo, presenta le caratteristiche tipiche dei sistemi "turistico industriali". Questo tipo di sistemi accanto alla trasmissione verso le altre parti della Toscana dell'attivazione economica derivante dalla domanda esterna alla Regione beneficiano, via consumi dei turisti, del trasferimento di redditi prodotti altrove.

Il sistema empoiese, per quanto concerne la situazione socio-economica, presenta i tratti tipici delle aree di piccola e media impresa toscana. Il forte sviluppo industriale del Sel e la sua pervasività nella struttura socio-culturale della comunità attraverso un sistema di piccola impresa estremamente diffusa è chiaramente evidenziato dai seguenti indicatori. L'indice relativo all'occupazione, appare leggermente superiore (1991: 1,07) alla media regionale, la quota di giovani disoccupati è inferiore al valore medio toscano (0,80) ed il livello di conflitto scuola-lavoro è decisamente elevato (1,39). Il precoce ingresso nel mondo del lavoro spiega poi il basso livello dell'indice di istruzione (0,74). La leggera crescita di quest'ultimo nel corso del decennio 1981-1991, unitamente alla quota di giovani disoccupati mostra come l'area empoiese stia attraversando alcuni mutamenti rispetto al passato in direzione di una maggior terziarizzazione e di una sua sempre più evidente trasformazione in realtà urbana di importanza regionale.

Dall'analisi delle caratteristiche più strettamente economiche del sistema emergono alcuni dati relativi al recente passato che evidenziano la specializzazione nei diversi settori della struttura produttiva locale.

Gli indici di specializzazione confermano la natura fortemente industriale dell'area. La moda è il settore decisamente più importante e mostra un livello di specializzazione più che doppio rispetto alla media regionale. Di rilievo anche il peso delle altre industrie (minerali non metalliferi, chimica, alimentare), comparto che mostra però una certa flessione nel decennio considerato. Di segno positivo invece la dinamica fatta registrare nello stesso periodo dalla meccanica e dalle costruzioni, settore quest'ultimo che ha assunto un peso rilevante in seno all'economia locale. Da rimarcare anche la crescita servizi in generale ed in particolare degli altri servizi (nei quali figurano anche i servizi alle imprese), a riprova di quel fenomeno evolutivo in senso terziario dell'area accennato in precedenza. L'agricoltura, pur in forte contrazione, mantiene un'importanza rilevante nell'area.

Di buon livello la dotazione infrastrutturale del Sel, tagliato longitudinalmente dalla superstrada Firenze-Pisa-Livorno e dalla linea ferroviaria che collega Firenze con le città della costa. Una fitta rete di strade minori garantisce poi una buona mobilità intrasistemica.

2. GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Il Piano di Indirizzo Territoriale (approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 12 del 25 gennaio 2000) rappresenta l'atto di programmazione con il quale la Regione, in attuazione della L.R. 5/95 "Norme per il governo del territorio" ed in conformità con le indicazioni del Programma Regionale di Sviluppo, stabilisce gli orientamenti per la identificazione dei sistemi territoriali, indirizza a fini di coordinamento la programmazione e la pianificazione degli Enti Locali e definisce gli obiettivi operativi della propria politica territoriale.



Sempre la L.R. 5/95 definisce i criteri generali cui Regione, Province e Comuni devono tenersi nel governo del territorio: le prescrizioni del PIT devono essere recepite nei Piani Territoriali di Coordinamento provinciali, con i quali atti di programmazione le province raccordano e coordinano le politiche territoriali regionali con la pianificazione urbanistica comunale.

Per quanto riguarda le Infrastrutture lineari, all' art. 35, il PIT individua e classifica la rete stradale: in particolare la SRT 429 della Val d'Elsa viene definita come "Direttrice primaria di interesse regionale" (con tipologia riconducibile alla strada extraurbana secondaria a norma del Nuovo codice della Strada); l'itinerario individuato come direttrice primaria è da Ponte ad Elsa (innesto S.G.C. Firenze - Pisa - Livorno) a Poggibonsi (innesto Firenze - Siena loc. Drove). Le direttrici primarie costituiscono integrazione alle "Grandi direttrici nazionali e regionali (con tipologia non inferiore a Strada Extraurbana Principale). Nel sistema delineato la SRT 429 costituisce pertanto a scala regionale, la connessione tra la Strada di Grande Comunicazione Firenze - Pisa - Livorno e il Raccordo Autostradale Firenze - Siena, arterie con valenza assegnata dal PIT di Grandi Direttrici.

Per la SRT 429, quale direttrice primaria, le "Azioni Programmatiche e Priorità", consistono "in interventi per la messa in sicurezza dell'infrastruttura con l'eliminazione degli attraversamenti dei centri abitati e per la riqualificazione della rete di grande comunicazione, con particolare attenzione al collegamento con la S.G.C. FI-PI-LI ed il raccordo autostradale Firenze- Siena".

Riguardo alla necessità di intervenire sull'attuale stato di inadeguatezza della SRT 429, l'art. 17 del PIT ricorda che sono "Invarianti strutturali della rete delle infrastrutture per la mobilità": Sono da considerarsi invarianti strutturali della risorsa "rete delle infrastrutture" le funzioni necessarie ad assicurare il raggiungimento di adeguati livelli di servizio per il sistema e per ciascuna componente della rete stradale; garantendo, per le diverse articolazioni in cui il PIT suddivide tale tipologia di risorsa, adeguati livelli di scorrimento su tutte le diverse tipologie di rete individuate dal PIT attraverso le seguenti azioni:

- rendere sempre più interconnessa la rete infrastrutturale in modo da migliorarne l'accessibilità complessiva ai sistemi territoriali di programma, ai sistemi territoriali locali ed alle infrastrutture puntuali;
- rendere sempre più compatibile la rete delle infrastrutture rispetto ai diversi ambiti territoriali attraversati, individuando criteri progettuali e realizzativi finalizzati a migliorare l'inserimento paesaggistico ed ambientale a salvaguardare gli assetti degli ecosistemi.

Ed inoltre (art.14): "I piani territoriali di coordinamento provinciali e i piani strutturali comunali, per le invarianti strutturali definite dal PIT individuano, ciascuno alla scala di competenza, l'insieme delle risorse territoriali necessarie ad assumere le funzioni e le prestazioni richieste e ne assicurano la tutela e la valorizzazione attraverso l'attuazione delle azioni indicate dal PIT stesso".

Relativamente alle caratteristiche del territorio attraversato dal tracciato del progetto di variante alla SRT 429, si ricorda l'art.16 "Invarianti strutturali per il territorio rurale" ove, parimenti all' invariante infrastruttura stradale, vengono delineate le funzioni necessarie ad assicurare la salvaguardia delle risorse naturali, la loro riproducibilità, e degli elementi che costituiscono il paesaggio.

Una delle prestazioni da garantire nell'inserimento dell'infrastruttura è pertanto "l'individuazione di specifici assetti territoriali di riferimento, insediativi e di struttura del paesaggio rurale, che siano coerenti con le trasformazioni territoriali e con quelle indotte dal settore produttivo agricolo e che garantiscano il mantenimento o l'incremento della qualità del paesaggio stesso e delle sue componenti fisiche, intese come rappresentazione dell'equilibrio tra la presenza umana e gli ecosistemi".

Il progetto di variante alla SRT 429, potenziamento dell'attuale infrastruttura risulta quindi pienamente compatibile con il PIT laddove si definiscono le "Azioni Programmatiche e Priorità", consistenti "in interventi per la messa in sicurezza dell'infrastruttura con l'eliminazione degli attraversamenti dei centri abitati (in questo caso le aree industriali presenti) e per la riqualificazione della rete di grande comunicazione"; inoltre gli obiettivi progettuali recepiscono le prescrizioni rivolte all'assetto del territorio rurale, nel quale la nuova opera si colloca.

L'area di studio dell'intervento è ripartita nelle Province di Firenze e Siena; i Piani territoriali di coordinamento delle due Province interessate, entrambi vigenti, recepiscono a loro volta le indicazioni del PIT, prevedendo l'adeguamento in variante della infrastruttura.



3. GLI INTERVENTI PROMOSSI NELL'APQ.

Obiettivo dell'intervento in esame è quindi il completamento del nuovo disegno infrastrutturale della SRT 429 ottenuto appunto con la realizzazione del tratto in variante tra lo svincolo di Drove e quello di Certaldo e gli altri tratti.

I benefici che saranno ottenuti a completamento della nuova infrastruttura nell'ambito territoriale interessato si possono quindi riassumere in:

- alleggerimento del traffico sulla attuale SRT 429
- differenziazione del traffico pesante dal leggero
- migliore accessibilità alle aree industriali
- diminuzione delle cause di incidentalità
- standard geometrici adeguati alle condizioni di sicurezza
- livelli di servizio adeguati alla richiesta di mobilità

La variante alla SRT 429 andrà a costituire il completamento di un collegamento veloce tra la superstrada Firenze Siena e la S.G.C. FI-PI-LI, servendo i centri abitati e le aree industriali poste sull'attuale SRT 429 tramite le intersezioni presenti all'inizio e alla fine del tracciato in esame ed in corrispondenza dei due collegamenti previsti per Zambra e Tinaia.

Il suo ruolo nel quadro della mobilità della Valdelsa sarà di assorbire i flussi di attraversamento convogliandoli sul nuovo tracciato e destinando all'attuale SRT 429 il compito di smistamento dei traffici locali e di accesso in sicurezza alle numerose aree industriali.

Gli interventi sulla strada regionale 429 sono articolati nelle seguenti tratte:

- a) Poggibonsi (Drove) – Certaldo (finanziato con fondi CIPE);
- b) Castelfiorentino – Empoli
- c) Variante all'abitato di Certaldo;
- d) Certaldo - Castelfiorentino;

Gli interventi compresi nell'Accordo sono quelli relativi ai precedenti punti a) e b).

Con la realizzazione di detti interventi l'infrastruttura assumerà un rilievo fondamentale per il collegamento delle aree della Val d'Elsa con quelle di Empoli - Pisa - Lucca - Livorno e con le principali direttrici nazionali, nonché per il collegamento trasversale tra la dorsale tirrenica e quella adriatica.

In particolare, tenuto conto dei lavori di adeguamento a quattro corsie che si concluderanno entro il 2004 sul raccordo Siena – Bettolle, con la realizzazione dell'opera in oggetto si verrà a creare un collegamento tra l'autostrada A1 (uscita Valdichiana), passando per Siena ed Empoli, con l'area della piana di Pisa – Lucca – Livorno, senza interessare l'area Fiorentina già fortemente congestionata, prevedendo anche un forte impulso all'economia dei comuni limitrofi in obiettivo 2 di Castellina in Chianti, San Miniato e Montespertoli.

La tratta Poggibonsi (Drove) – Certaldo

Per tale tratta esiste già uno studio di fattibilità molto dettagliato, ed è in fase di conclusione la progettazione preliminare. Il costo complessivo dell'intervento ammonta a 31 milioni di euro, finanziata dalle risorse CIPE di cui alla Delibera n. 17/03.

L'intervento consiste nella realizzazione di una strada extraurbana (per un totale di circa 11 KM) che attraversa i comuni della Val d'Elsa congiungendo i comuni di Barberino Val d'Elsa e San Gimignano. Come descritto nei precedenti paragrafi tale tratta, oltre a consentire il potenziamento dell'intera infrastruttura, rafforza la dotazione infrastrutturale dell'intero comprensorio della Val d'Elsa.

Il tracciato in variante si rende necessario in quanto l'attuale sede della SRT 429 appare del tutto inadeguata a sostenere il suo ruolo nel quadro della mobilità regionale: in particolare nel tratto Certaldo – Poggibonsi la formazione delle aree industriali delle Grillaie, di Zambra, di Lupicata ecc. a ridosso del



sedime stradale, con la conseguente attrazione di traffico pesante, rendono l'attuale infrastruttura insufficiente nelle misure geometriche. I numerosi accessi alle attività inducono problemi di innesto, la ristretta larghezza della carreggiata e la mancanza di adeguati spazi di sosta determinano una difficile relazione tra il traffico dei mezzi pesanti e quello automobilistico, a netto svantaggio di quest'ultimo. Il decadimento delle prestazioni della SRT 429 di fronte alle nuove realtà territoriali (aree industriali, artigianali) e all'aumentato volume di traffico è uno dei principali motivi, insieme alle motivazioni che si deducono dall'analisi dei dati riguardanti l'incidentalità nel tratto in esame, del complessivo intervento di variante alla attuale infrastruttura.

La tratta Castelfiorentino - Empoli

L'opera è finanziata con il Piano investimenti regionale negli anni 2003-2007, approvato con deliberazione di Consiglio Regionale n. 35 del 27 febbraio 2002 per € 60.506.063,62 da parte della Regione Toscana e € 6.099.254,34 da parte della Provincia di Firenze; detti finanziamenti sono comprensivi di quanto necessario per le spese di progettazione. L'inizio lavori è previsto per il mese di ottobre 2004 e la conclusione nel 2007.

L'opera attraversa il circondario empoiese e congiunge i comuni di Castelfiorentino ed Empoli.

Variante all'abitato di Certaldo

L'opera è inserita nell'ApQ firmato il 24 maggio 2000 con la scheda intervento n. 010020 sono stati aggiudicati dall'ANAS il 15 marzo 2002 con un costo di € 92.962.241,84; attualmente sono in corso e si prevede la loro conclusione nel 2007.

Tratta Certaldo - Castelfiorentino,

Pari a circa km. 3,5, al momento non ha copertura finanziaria. E' stata ipotizzata la copertura finanziaria con le eventuali economie del Piano investimenti regionali e con le economie derivanti dall'attuazione degli interventi oggetto del presente Accordo.



Handwritten signature and the number 4.