



Regione Toscana

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

2020

(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 Infrastrutture per la logistica

Settore Programmazione viabilità

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

Settore Trasporto Pubblico Locale su Ferro e Marittimo – Mobilità sostenibile

Settore Trasporto Pubblico Locale su Gomma - Attività amministrative e contabili per il Trasporto Pubblico Locale

Per i dati di monitoraggio finanziario ha collaborato

Direzione Programmazione e Bilancio, Settore Controllo strategico e di gestione

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

Per i dati IRSE relativi alle emissioni di CO2, 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	13
2.1 La congiuntura economica e la domanda di mobilità	13
2.2 Il sistema logistico a sostegno dell'economia della costa toscana	15
2.3 L'accessibilità come vettore di sviluppo dei territori periferici	16
2.4 Profili di mobilità regionale durante l'emergenza sanitaria Covid-19.....	20
2.5 Impatto economico ed occupazionale dei principali interventi infrastrutturali.....	24
3. L'avanzamento delle politiche regionali: principali interventi realizzati	29
3.1. Obiettivo generale 1 - Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	30
3.1.1 Autostrade	31
3.1.2 Strade di interesse statale	37
3.1.3 Strade di interesse regionale	43
3.1.4 Ferrovie	60
3.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere.....	70
3.1.6 Indicatori	72
3.1.7 Principali delibere di attuazione.....	78
3.1.8 Monitoraggio finanziario	80
3.2. Obiettivo generale 2- Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	81
3.2.1 TPL su gomma	82
3.2.2 Servizi ferroviari.....	87
3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei	93
3.2.4 Attività ispettiva	94
3.2.5 Indicatori.....	97
3.2.6 Principali delibere di attuazione.....	106
3.2.7 Monitoraggio finanziario	108
3.3. Obiettivo generale 3 - Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	109
3.3.1 Sistema tramviario.....	109
3.3.2 Mobilità sostenibile urbana ed intermodalità	113
3.3.3 Sicurezza stradale	115
3.3.4 Sicurezza ferroviaria.....	119
3.3.5 Mobilità ciclabile	120
3.3.6 Indicatori.....	129
3.3.7 Principali delibere di attuazione.....	140
3.3.8 Monitoraggio finanziario	142
3.4. Obiettivo generale 4 - Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	143
3.4.1 Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	144
3.4.2 Porti nazionali	148
3.4.3 Porti regionali e autorità portuale regionale.....	155
3.4.4 Vie navigabili	158
3.4.5 Il sistema aeroportuale	160
3.4.6 Interporti	163
3.4.7 Indicatori.....	165
3.4.8 Principali delibere di attuazione.....	172
3.4.9 Monitoraggio finanziario	174

3.5. Obiettivo generale 5 - azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	175
3.5.1 Infomobilità	176
3.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione.....	177
3.5.3 Partecipazioni regionali	180
3.5.4 Indicatori.....	184
3.5.5 Principali delibere di attuazione.....	186
3.5.6 Monitoraggio finanziario	187
4 Monitoraggio delle risorse finanziarie del piano	188
Allegato 1 – il monitoraggio degli interventi sulla viabilità regionale al 31/12/2019.....	189
Allegato 2 – il monitoraggio del PRIIM e le priorità del DEFR 2019	206
Allegato 3 – Cartografie di sintesi	216

PREMESSA

Si rinnova l'appuntamento annuale con il report delle politiche realizzate dalla Regione Toscana in tema di mobilità, infrastrutture e trasporti, che giunge quest'anno in concomitanza con il termine della X legislatura.

Per migliorare l'accessibilità regionale e dotare la Toscana di una rete di infrastrutture moderna, efficiente e sostenibile è stato fatto molto in questi anni, con risultati importanti, anche se molto resta ancora da fare, richiedendo un impegno condiviso e comune da parte di tutti i soggetti a vario titolo coinvolti.

Per questo la Regione ha firmato nel luglio 2019 insieme ai rappresentanti delle categorie economiche e sociali della Toscana il Patto per lo sviluppo, che individua, tra i temi cruciali per il futuro della nostra regione, quello del rilancio degli investimenti pubblici - tra questi un ruolo di primo piano è rivestito dagli investimenti in infrastrutture, a cui il bilancio regionale destina importanti risorse.

E per questo la Regione, nel marzo 2020, in piena emergenza sanitaria COVID, ha voluto rafforzare gli impegni presi con le parti sociali nell'ambito del Patto per lo sviluppo per rilanciare gli investimenti pubblici quale leva fondamentale capace di sostenere il mondo del lavoro pubblico e privato e contrastare gli effetti negativi della pandemia su famiglie e imprese.

Da un lato la Regione ha rafforzato il monitoraggio e le azioni di impulso verso il Governo centrale per portare avanti le grandi opere di cui ha bisogno la Toscana ma anche tutto il Paese, al fine di sbloccare gli interventi fermi da tempo (si pensi all'Alta velocità o al corridoio tirrenico), dall'altro ha garantito la massima continuità alle attività di progettazione e realizzazione delle opere pubbliche sulla viabilità regionale, che registrano i primi risultati importanti da quanto a gennaio 2016 sono state trasferite alla Regione tali competenze: una trentina le opere avviate a gara, di queste 15 con lavori già conclusi.

Importanti risorse regionali sono state investite per la sicurezza delle strade, con un nuovo bando di sicurezza stradale, il terzo della legislatura, e con finanziamenti per la manutenzione di ponti e viadotti.

Bus e treni nuovi garantiranno un servizio di trasporto pubblico più efficiente e con un minore impatto ambientale, grazie da un lato ai vari programmi di rinnovo del parco bus portati avanti dalla Regione in questi anni in attesa dell'avvio della nuova gestione unica, e grazie dall'altro lato al nuovo contratto di servizio con Trenitalia firmato a fine 2019, che consentirà il rinnovo totale dei treni in circolazione.

Per potenziare il trasporto merci ferroviario e marittimo di particolare importanza il sistema dei raccordi ferroviari di Livorno, in parte conclusi, e in parte finanziati e da realizzare nell'ambito di impegni presi dalla Regione con RFI e con il Governo, così come gli interventi infrastrutturali sui porti di interesse nazionale cui sono stati destinati finanziamenti regionali straordinari (per non dimenticare dei porti regionali, che hanno visto realizzata a Viareggio la nuova banchina commerciale).

Sul versante del trasporto passeggeri la Toscana ha fatto importanti passi avanti in direzione di una mobilità più sostenibile e più rispettosa dell'ambiente, a cominciare dall'ambito urbano dove maggiori sono i flussi di mobilità e maggiore la congestione: i 34 milioni di passeggeri del sistema tramviario fiorentino testimoniano il successo di investire in modalità di trasporto alternative all'auto. Numerosi i progetti di mobilità sostenibile in ambito urbano finanziati dalla Regione gra-

zie alle risorse comunitarie, mentre è proseguito in ambito extraurbano lo sviluppo degli itinerari ciclabili regionali, a cominciare dalla Ciclovia dell'Arno.

In sintesi, con il Documento di monitoraggio del PRIIM 2020 la Regione consegna alla nuova legislatura un quadro che si spera possa essere utile per avviare le nuove future politiche.

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

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

Il report contiene inoltre (*allegato 1*) l'approfondimento aggiornato al 31/12/2019 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)* 2019, 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 31/12/2019 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 2020 è stato impegnato nel complesso l'84% del totale delle risorse previste dal Piano per il periodo 2014-2022 (pari a 5.205 milioni su un totale di 6.215 milioni stanziati), ed è stato liquidato l'87% delle risorse impegnate pari a 3.939 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*: realizzato il 77% dei lavori, con conclusione ipotizzata per il 2021; *Firenze Nord - Firenze Sud*: realizzato il 95% dell'opera; *Firenze Sud - Incisa Valdarno*: in corso i lavori del lotto 2a Galleria di San Donato e del primo lotto tratto Nord, da Firenze Sud – Galleria di San Donato, in corso la gara per l'aggiudicazione dei lavori del primo lotto tratto Sud e del restante lotto della Galleria di San Donato; *Incisa - Valdarno*: in corso la progettazione esecutiva Per quanto riguarda gli interventi di adeguamento a 3 corsie dell'**Autostrada Firenze - Mare A11**, a seguito della sottoscrizione della Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture potrà essere avviata la gara per aggiudicare i lavori.

Il Corridoio Tirrenico. Con l'approvazione nel febbraio 2020 del decreto milleproroghe il Governo ha creato le condizioni per l'affidamento ad ANAS dell'incarico per la realizzazione dei lotti 5b e 4 sulla base della revisione del progetto. Si è in attesa che il MIT regoli il passaggio di competenze da SAT ad ANAS in modo da procedere con la Conferenza di Servizi per l'approvazione dei progetti definitivi dei lotti.

La SGC E78 Due Mari. Sulla tratta Siena-Grosseto si è conclusa la gara per il lotto 4 (105,5 mln) di cui si prevede a breve la consegna dei lavori, mentre si sta concludendo la progettazione esecutiva del lotto 9 (oltre 161 mln). In corso la progettazione definitiva del lotto 0 del tratto Siena-Rigomagno e in fase di avvio quella del Nodo di Arezzo (San Zeno- Selci Lama).

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

La copertura finanziaria della progettazione dell'intera opera (comprensiva di un secondo stralcio dal costo previsto di 136,5 mln), è stata garantita da 5 mln di risorse statali stanziati dal Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020.

Ulteriori opere stradali ANAS. Sul raccordo autostradale Siena-Firenze ANAS ha effettuato nel corso degli ultimi anni vari interventi di manutenzione straordinaria. In fase di progettazione o di avvio della progettazione altri interventi sulle strade statali quali la variante di Rufina (comuni di Pontassieve e Rufina) ed il ponte di Vallina (comune di Bagno a Ripoli) sulla SS 67, l'opera "Città delle due rive" nei comuni di Montelupo Fiorentino e Capraia e Limite, la variante in comune di Massa 1° lotto Canalmagro-Stazione sulla SS 1.

Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca. Proseguono i lavori del primo

¹

Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Direzione Programmazione e Bilancio, aggiornati al 30 giugno 2020.

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) RFI sta completando la progettazione: è previsto il raddoppio della tratta per 23 km e interventi di adeguamento tecnologico per garantire la maggiore funzionalità dell'intera linea.

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 370 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. E' in corso la progettazione definitiva delle opere per l'intervento di raddoppio Empoli Granaiolo e di elettrificazione della linea Empoli-Siena, dal costo di 267 mln coperto con risorse statali (Contratto di Programma Stato - RFI e FSC 2014-2020).

L'Alta velocità ferroviaria. Al fine di riavviare i lavori, nel 2020 è stato sottoscritto da Regione Toscana, Ministeri interessati, RFI, Città metropolitana e Comune di Firenze un nuovo accordo procedimentale che ha rinnovato il precedente definendo gli obblighi e gli impegni di RFI e prevedendo la costituzione dell'Osservatorio ambientale. Intanto sono stati avviati i lavori per l'upgrade tecnologico del Nodo fiorentino, che aumenteranno la capacità e la sicurezza della rete.

La viabilità di interesse regionale. Dal 2001 a fine 2019 1mld e 165 mln sono stati destinati dalla Regione e dagli Enti Locali per opere di viabilità regionale: conclusi 209 interventi, di cui 194 di competenza delle province e 4 di competenza regionale. 320 i km di strade regionali adeguati a seguito degli interventi.

Mentre si avviano a conclusione le opere rimaste da realizzare a cura delle Province (6 opere, mentre 194 sono gli interventi ultimati dal 2001), la Regione prosegue le attività di progettazione e realizzazione delle opere di propria competenza acquisite dal gennaio 2016: ad oggi sono state avviate a gara 31 opere per circa 110 mln, di cui 15 opere concluse per 7,7 mln (comprehensive di interventi di risanamento acustico) e 9 opere con lavori in corso per un importo di 31 mln; 12 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.

Trasporto pubblico

Servizi di TPL su gomma. In attesa dell'affidamento del servizio al nuovo gestore unico regionale e della conclusione del contenzioso sulla gara (su cui si sono espressi nel 2019 la Corte di Giustizia Europea ed il Consiglio di confermando la correttezza della procedura regionale), per il biennio 2018-2019 il servizio è stato esercitato nell'ambito del contratto ponte firmato a dicembre 2017 tra Regione Toscana e One Scarl, il soggetto unitario che aggrega i gestori. Con il contratto ponte sono stati anticipati alcuni benefici attesi con la gara, a garanzia della qualità del servizio. Dal primo gennaio 2020 il servizio ha avuto luogo in regime di atti d'obbligo.

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; ulteriori 118 mln sono destinati dal Governo alla Regione a partire dal 2019. Grazie alle misure già avviate, sono 350 i nuovi mezzi in servizio in Toscana al dicembre 2019, mentre 447 sono previsti entro il 2020.

I servizi ferroviari regionali. Nel novembre 2019 la Regione ha sottoscritto il nuovo contratto di servizio con Trenitalia, della durata di 15 anni di cui gli ultimi 5 anni in ragione dei maggiori investimenti volti a migliorare la qualità del servizio, il confort dei mezzi e l'efficacia della manutenzione. In particolare 912,6 mln (di cui 843,8 di Trenitalia) sono destinati all'acquisto di nuovi treni, consentendo il rinnovo totale dei convogli in circolazione; il 90% dei nuovi treni sarà immesso in servizio entro il 2024.

Nel 2019 sono 235.000 i passeggeri trasportati ogni giorno, in crescita del 25% rispetto al dato 2010; con 22,4 mln di chilometri percorsi dai treni regionali toscani ed una puntualità media intorno al 94%.

Proseguono gli approfondimenti sui contenuti dell'Accordo Quadro tra Regione Toscana e RFI per lo sviluppo delle infrastrutture e della capacità ferroviaria, per la definizione degli interventi infrastrutturali propedeutici al potenziamento del servizio nel Nodo AV di Firenze, anche in vista del riavvio del cantiere.

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, per un investimento di oltre 25 mln di risorse regionali e statali FSC (Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria).

Ferrovie minori. A seguito di un nuovo avviso pubblicato nel 2019 sono stati finanziati 9 progetti per valorizzare le ferrovie minori toscane; in totale dal 2014 ad oggi sono state destinati a progettualità locali per tale finalità ben 280.000 euro. Prosegue l'attuazione del progetto TRENO, finanziato all'interno del Programma Italia Francia Marittimo 2014-2020, rivolto 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 ha svolto le attività di vigilanza e controllo sul contratto di servizio gomma oltre che sul ferro: è stato potenziato il gruppo degli ispettori regionali che hanno svolto nel corso del 2019 337 controlli sugli autobus oltre a 567 ispezioni sui treni.

La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano. Sarà riattivato il servizio di collegamento aereo tra l'isola d'Elba e la terraferma – nel gennaio 2020 si è infatti conclusa la gara che ha individuato la nuova compagnia che garantirà i voli. Prosegue d'altra parte 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 – oltre 18.000 le corse effettuate ogni anno) – da marzo 2019 è inoltre attivo un nuovo collegamento diretto tra Livorno e Gorgona.

**Piattaforma
logistica
toscana**

I raccordi ferroviari di Livorno. Per dotare il porto di Livorno di un sistema di raccordi ferroviari che potenziano il trasporto merci ferroviario e marittimo concorrendo ad attivare il corridoio Scandinavo Mediterraneo, la Regione ha finanziato la realizzazione del collegamento ferroviario diretto (scavalco ferroviario) tra Porto e Interporto, dal costo di 27 mln (di cui oltre 20 mln regionali), su cui Rfi a giugno 2020 ha avviato la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera.

La Regione ha inoltre finanziato con 2,5 mln la progettazione definitiva di due ulteriori raccordi programmati (by pass di Pisa e collegamento con linea Collesalveti-Vada) su cui RFI sta portando avanti la progettazione di fattibilità tecnico-economica.

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 la Regione ha inoltre stanziato risorse per incentivi al trasporto merci su ferro rivolto alle imprese operanti nella logistica, che concorrono a finanziare la misura nazionale "Ferrobonus".

La Darsena Europa nel Porto di Livorno. La progettazione preliminare delle opere marittime da parte dell'Autorità di Sistema Portuale si è conclusa nel dicembre 2019 ed è stata trasmessa nel gennaio 2020 agli uffici regionali. Attraverso la partecipazione al Nucleo operativo per la progettazione e realizzazione della Darsena Europa promosso dalla Regione Toscana, la Regione continua a monitorare le varie fasi attuative dell'opera promuovendo tutte le azioni necessarie per la sua celere realizzazione.

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 (pubblicata a febbraio 2020 la gara per i lavori da parte dell'Autorità di Sistema Portuale), destinando inoltre 20 mln di risorse residue FSC 2007-2013 per la realizzazione di opere necessarie per attività di smantellamento, manutenzione e refitting navale (interventi collaudati a giugno 2019).

A seguito dell'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del primo lotto della Bretella di Piombino di collegamento diretto tra il Porto e il Corridoio Tirrenico (finanziato da Contratto di Programma ANAS 2016-2020), ANAS sta concludendo le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni CIPE, successivamente alle quali procederà alla progettazione esecutiva dell'opera.

Il Porto di Marina di Carrara. A gennaio 2020 è stata firmata un'integrazione all'Accordo di Programma del 2018 tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale per realizzare le opere di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara (dal costo di 33 mln, in parte finanziate con risorse regionali, in parte con risorse statali e dell'Autorità di Sistema) e su cui è in corso la progettazione definitiva da parte dell'Autorità di Sistema.

L'Autorità Portuale Regionale. Per il porto di Viareggio, per il quale nel 2019 si è conclusa la realizzazione della banchina commerciale, nel 2020 sono stati aggiudicati i lavori di un primo lotto di opere di completamento

impiantistico, servizi e arredo della banchina per un importo di 800 mila euro, mentre sono stati stanziati 250 mila euro per la redazione del progetto definitivo del nuovo sabbiodotto, che sarà avviato a conclusione del procedimento di verifica ambientale.

Per il porto di Marina di Campo si sono conclusi nel 2019 i lavori di realizzazione del muro paraonde e di adeguamento della diga foranea (1° lotto dal costo di 1,04 mln), mentre sono in corso i lavori per un secondo lotto (880 mila euro). A Porto Santo Stefano sono stati ultimati nel dicembre 2019 i lavori per un primo lotto di opere di riqualificazione del molo Garibaldi, mentre sono fase di avvio i lavori per un secondo lotto; sono infine previsti lavori di riqualificazione del porto del Giglio.

In totale sui 4 porti, dalla istituzione dell'Autorità Portuale Regionale alla fine del 2019 la Regione ha finanziato oltre 10 mln di interventi, il 76% dei quali realizzati.

Le vie navigabili. Proseguono da un lato la gestione delle porte vinciane da parte dell'Autorità Portuale Regionale nell'ambito di una convenzione con la Regione Toscana prorogata fino al 2021, dall'altro i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli. Per opere urgenti di consolidamento del ponte mobile di Calambrone la Regione ha finanziato la progettazione, conclusasi nell'aprile 2020, e la realizzazione dei lavori, che dovranno essere oggetto di uno specifico accordo con il Comune di Pisa.

Il sistema aeroportuale toscano. Nell'aprile 2019 si era concluso il procedimento di Intesa-Stato Regione in relazione al Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Firenze; tuttavia a seguito di ricorso presentato da alcuni comuni e associazioni, con sentenza del febbraio 2020 del Consiglio di Stato sono stati annullati gli atti relativi all'ampliamento. Intanto i dati del 2019 confermano la crescita dei passeggeri che transitano dallo scalo fiorentino: 2,8 mln, oltre 1 mln in più rispetto al 2010. Per l'aeroporto di Marina di Campo, è terminata la progettazione dell'intervento di deviazione del fosso della Pila, finanziato con risorse FSC 2014-2020, e a marzo 2020 è stata pubblicata la gara per aggiudicare i lavori.

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. Rilevanti i dati di frequentazione: sono oltre 34 mln nel 2019 i passeggeri sulle due linee.

Sta proseguendo intanto la progettazione dell'estensione del sistema tramviario a servizio dell'area metropolitana, oggetto di Accordo tra Regione e Comuni: è in corso la progettazione definitiva della linea 3.2 "Piazza della Libertà-Bagno a Ripoli", 7,2 km per la cui realizzazione sono stati destinati 80 mln previsti dal POR FESR 2014-2020; è stato approvato dal CIPE ad aprile 2019 il progetto preliminare della linea 4 Leopolda – Le Piagge, 6 km di linea interamente finanziata con risorse statali, mentre sono state destinate risorse regionali per la progettazione definitiva delle estensioni verso Campi Bisenzio (estensione Linea 4) e verso Sesto Fiorentino (estensione Linea 2) (oltre che per la progettazione della linea 3.2).

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 state finanziate e in parte realizzate grazie alla programmazione comunitaria-2014-2020 varie azioni degli Enti Locali per

lo sviluppo della mobilità sostenibile in ambito urbano: 3,75 mln per 2 progetti per “Azioni integrate per la mobilità”, circa 5 mln per 7 “Progetti di Innovazione Urbana” (PIU) comprendenti interventi di mobilità sostenibile, cui si potranno aggiungere ulteriori progetti grazie alle risorse della riserva di efficacia del POR FESR 2014-2020 destinate nel 2020.

A maggio 2020 è stato inoltre avviato un bando rivolto ai Comuni (1,5 mln regionali) per realizzare interventi urgenti di mobilità ciclabile e sostenibile in ambito urbano, anche in risposta agli effetti dell'emergenza sanitaria Covid-19 che ha creato una riduzione della domanda di trasporto pubblico locale.

La mobilità ciclabile. Proseguono gli interventi relativi alla realizzazione di infrastrutture ciclabili finanziati con la programmazione comunitaria del POR FESR 2014-2020: 9 interventi (per 2,81 mln) sul bando “Piste ciclabili in ambito urbano”, 4 interventi (per 4,69 mln) sull'avviso “Piste ciclabili di interesse regionale: Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica”. Sono stati finanziati inoltre nel 2019 ulteriori 10 interventi degli Enti Locali con 7,4 mln di risorse statali FSC 2014-2020 destinati alla Ciclopista dell'Arno e, in parte, alla Ciclopista Tirrenica.

Il 58% dell'itinerario regionale Sistema integrato Ciclopista dell'Arno-Sentiero della Bonifica è ad oggi realizzato o in fase di realizzazione: su circa 400 km della ciclovie, 200 sono i km ultimati, mentre 50 quelli in corso.

Utilizzo integrato bici-treno. Attraverso un secondo bando “bonus bici” avviatosi nel luglio 2019, a seguito del successo della prima edizione 2015, sono stati stanziati 50.000 euro per la concessione di voucher agli abbonati al servizio che abbiano acquistato una bici pieghevole trasportabile in treno; 445 i bonus concessi al mese di aprile 2020; la scadenza del bando è prorogata al settembre 2020.

Grazie al rinnovo del parco rotabile ferroviario sostenuto dalla Regione aumentano inoltre i treni attrezzati per il trasporto delle biciclette.

Migliorare la sicurezza stradale. A marzo 2020 la Regione ha avviato un nuovo bando per migliorare la sicurezza stradale in Toscana mettendo a disposizione 5 mln di risorse regionali per progetti degli Enti locali da presentare entro settembre. Il bando 2020 va ad aggiungersi ai tre precedenti bandi regionali, nell'ambito dei quali sono stati finanziati 138 interventi degli Enti Locali; sono state impegnate risorse per oltre 10,9 mln con un investimento totale in sicurezza stradale di quasi 23 mln. Complessivamente, dal 2004 ad oggi, la Regione Toscana ha attivato i cinque programmi attuativi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e sette bandi regionali finanziando oltre 420 interventi sulle strade della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali – ultimati 357 interventi, 64 in corso di realizzazione.

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 140.000 accessi nel 2019), il notiziario “Muoversi in Toscana info”, con aggiornamenti ogni 30 minuti 7 giorni su 7, il numero verde regionale sul trasporto pubblico locale, la App per dispositivi mobili, il Travel planner per pianificare viaggi con i mezzi pubblici, il servizio di gestione delle news.

2. LA SITUAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI IN TOSCANA

2.1 LA CONGIUNTURA ECONOMICA E LA DOMANDA DI MOBILITÀ

È difficile analizzare la congiuntura economica e sociale dell'anno appena concluso senza gettare almeno uno sguardo all'anno in corso, esaminando le prospettive che l'evoluzione della pandemia di COVID-19 determinerà nel breve e medio periodo.

Dal punto di vista macroeconomico, nel 2019 l'attività in Toscana ha pressoché ristagnato. Nell'industria il fatturato è cresciuto mentre il valore aggiunto in termini reali sarebbe rimasto sui livelli dell'anno precedente. Le esportazioni toscane hanno mostrato un consistente sviluppo, sospinte principalmente dalle vendite all'estero dei settori della moda e dei metalli preziosi. La diffusa incertezza ha negativamente condizionato l'accumulazione di capitale, frenando i nuovi investimenti. Nell'edilizia gli indicatori disponibili hanno delineato un moderato recupero dell'attività. Nel terziario si è invece registrata una sostanziale stagnazione; vi ha contribuito il rallentamento del turismo. La redditività e la liquidità si sono mantenute in media su livelli ancora elevati, contenendo la domanda di credito delle imprese. I prestiti bancari all'economia regionale hanno segnato una lieve flessione, per il più intenso calo dei prestiti al settore produttivo, diffuso tra i principali comparti ed esteso per la prima volta, nell'ultimo quinquennio, anche alle imprese di maggiori dimensioni. La qualità dei prestiti è ulteriormente migliorata, specie nella componente riferita alle imprese. Nel mercato del lavoro l'occupazione è lievemente cresciuta, in via esclusiva nella seconda parte dell'anno, sia nell'industria sia nei servizi. Nel comparto privato è salita la quota dei contratti a tempo indeterminato, favoriti principalmente dalle trasformazioni dei rapporti a termine in posizioni di lavoro permanenti per effetto delle riforme degli anni recenti (cfr. Banca d'Italia 2020).

Nel corso del 2019 le esportazioni della Toscana sono cresciute ben oltre la media italiana e delle altre principali regioni esportatrici (Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna), anche al netto dell'effetto dovuto al rafforzamento dell'oro. La performance dell'export toscano è quasi interamente dovuta alle vendite estere dei prodotti della moda della provincia di Firenze e alla ritrovata vivacità delle vendite di macchinari per impiego generale, in forte ripresa dopo le contrazioni degli anni precedenti. Altri contributi positivi sono giunti dai prodotti farmaceutici, da alcuni comparti della chimica, dalle vendite di piante e dal commercio di imbarcazioni. Segno meno invece per i prodotti dell'industria cartaria, per i mobili e, soprattutto, per la filiera del camper. Tra i mercati di destinazione, si segnala la crescita su molte economie dell'estremo oriente, soprattutto sulla Cina. In rialzo anche la domanda di alcuni paesi chiave dell'Eurozona, Francia e Germania su tutti, mentre hanno rallentato le vendite estere verso gli Stati Uniti.

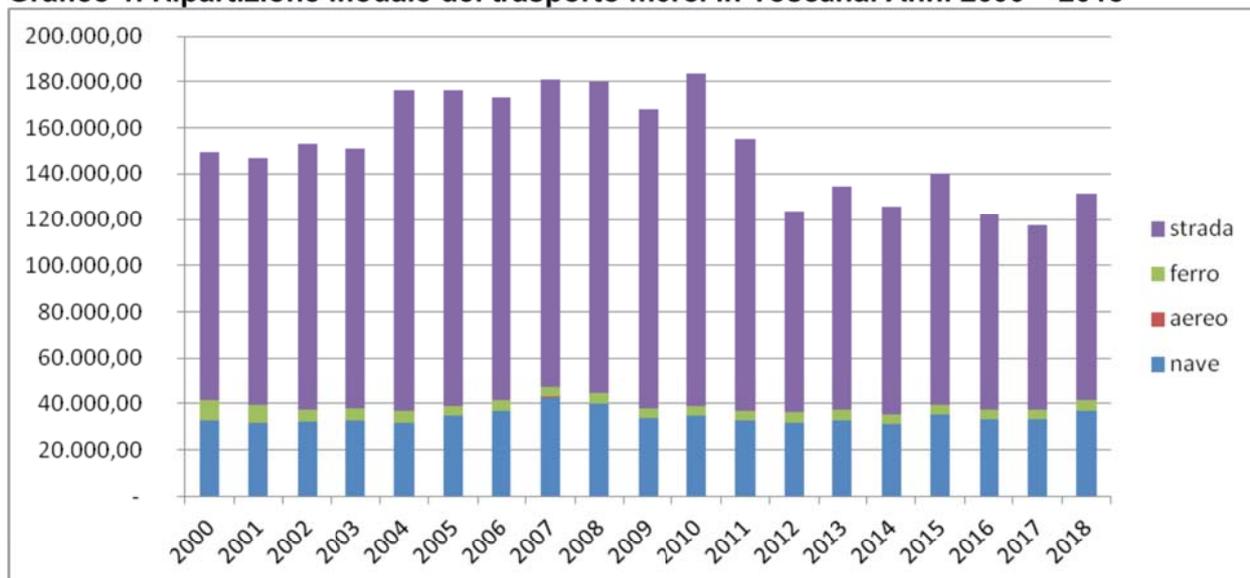
Una criticità, comune a tutte le regioni più aperte al commercio interregionale e internazionale, è rappresentata dalla lunghezza e dalla dispersione geografica delle filiere a monte nelle catene del valore presidiate. La produzione delle esportazioni richiede beni e servizi intermedi prodotti da altre regioni italiane e, soprattutto, dagli altri paesi. Questo fenomeno rende l'export delle principali regioni italiane (e della Toscana) vulnerabile a shock che colpiscono i paesi e le regioni chiave nelle proprie filiere a monte, come recentemente mostrato dalla diffusione dell'epidemia di Covid-19.

L'emergenza Covid-19 si è infatti manifestata nella dinamica delle esportazioni della Toscana e delle altre regioni italiane già nel corso dei primi tre mesi del 2020. Le vendite estere dell'Italia si sono infatti contratte, su base tendenziale, dell'1,9%, ma le principali regioni esportatrici – Lombardia (-3,0%) e Veneto (-3,2%) su tutte – hanno visto l'export ridursi a una velocità maggiore. Se la Toscana si è caratterizzata per una certa stabilità rispetto allo stesso periodo del 2019 (0,3%), ciò è dovuto alla dinamica del prezzo dell'oro, che ha continuato a salire nel corso dei primi tre mesi dell'anno. Al netto delle vendite estere di metalli preziosi e di prodotti

della raffinazione petrolifera, infatti, l'export della Toscana si è ridotto nel primo trimestre del 2020 del 5,7%

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 leggera ripresa dopo un triennio di calo consecutivo e quello marittimo attestarsi sui livelli degli anni precedenti. Tale situazione appare riconducibile sia alla ripresa (pre-covid) della domanda interna (soprattutto per il trasporto stradale) che alla dinamica sul fronte delle esportazioni (trasporto marittimo).

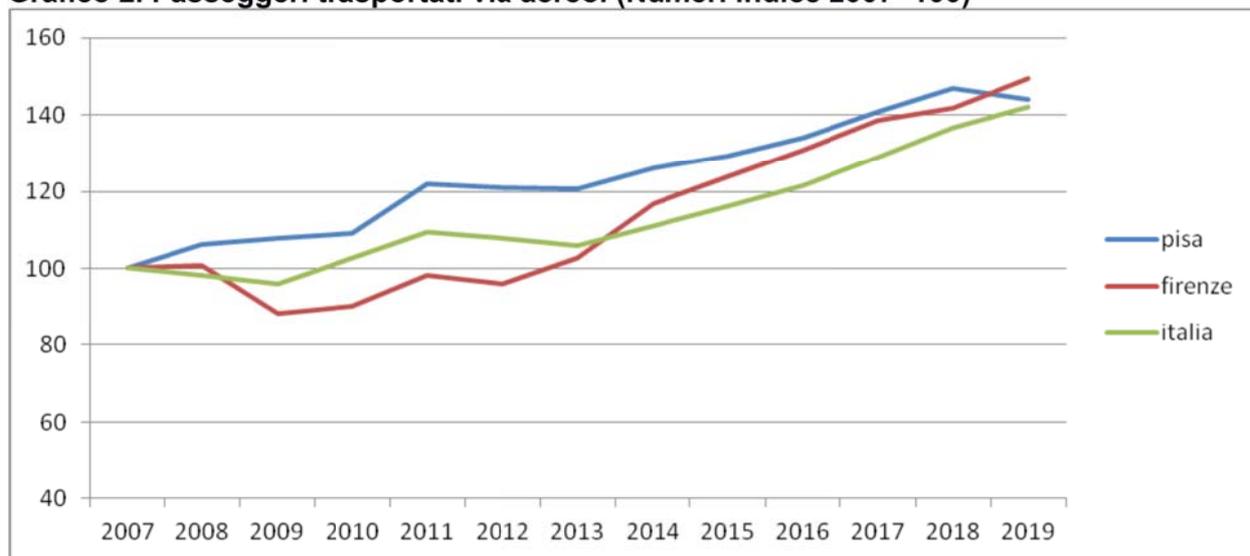
Grafico 1. Ripartizione modale del trasporto merci in Toscana. Anni 2000 – 2018



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 evidenzia nel 2018 una crescita significativa dei passeggeri nell'Aeroporto di Firenze-Peretola a fronte di un lieve calo in quello di Pisa.

Grafico 2. Passeggeri trasportati via aereo. (Numeri indice 2007=100)



Fonte: ENAC

2.2 IL SISTEMA LOGISTICO A SOSTEGNO DELL'ECONOMIA DELLA COSTA TOSCANA

La lunga fase recessiva vissuta dall'economia toscana ha di nuovo accentuato le disparità territoriali invertendo una tendenza verso la convergenza che aveva caratterizzato gli anni precedenti la grande crisi. In particolare, negli anni che vanno dal 2008 ad oggi, mentre le aree della Toscana centrale hanno reagito efficacemente alla crisi, mostrando una maggiore tenuta negli anni più difficili ed una più rapida crescita in quelli di ripresa, i sistemi locali della costa hanno invece evidenziato maggiori difficoltà con cadute del PIL ben più consistenti. L'esito finale è che questi ultimi sistemi presentano, oggi, tassi di occupazione che stanno ben al di sotto della media regionale. In particolare nelle aree di Massa Carrara, Piombino, Livorno la crisi industriale registrata negli ultimi anni ha assunto caratteri di tale complessità -tanto sul piano industriale in senso stretto quanto sul piano economico sociale -da rendere necessario il mantenimento di un forte impegno in termini di politiche pubbliche di intervento a fronte di una flessione quantitativa della domanda di lavoro proveniente dal sistema delle imprese.

L'economia della costa toscana ha infatti mostrato, fin dal periodo del decollo industriale, caratteristiche peculiari rispetto al modello dominante, caratterizzandosi per una dimensione media d'impresa maggiore che nel resto della Toscana e una specializzazione in settori *capital-intensive* e *land-intensive*, quali quelli dell'industria pesante, che hanno un minor impatto positivo sulla domanda di lavoro rispetto alla media dei settori economici. Le specializzazioni delle imprese industriali di questo territorio sono, oggi, caratterizzate da una minore competitività, in termini di redditività o di costi per addetto, e ciò ha portato a situazioni di crisi, anche grave, per molte delle realtà produttive. Si tratta di un fenomeno che ha riguardato molte aree della Toscana costiera, caratterizzata da situazioni di profonda sofferenza nel proprio tessuto economico e sociale, in particolare:

- una maggiore debolezza strutturale, evidenziata da tutti gli indicatori più importanti (PIL, produttività del lavoro, tasso di attività, tasso di occupazione) i quali indicano una maggiore difficoltà di questa area rispetto all'area metropolitana della Toscana Centrale, a cui si accompagna anche una capacità di esportare delle imprese della costa assai più ridotta e concentrata su poche voci;
- una struttura produttiva che rispetto la resto della regione, ed in particolare rispetto alla Toscana Centrale, esprime un maggiore orientamento verso le attività di servizio (trasporti, altre attività per il turismo, ecc.); la presenza della manifattura è assai più contenuta con una prevalenza nei settori dell'industria pesante (chimica, raffineria petrolifera, siderurgia) che presentano una dotazione di capitale per addetto ben più alta di quella del resto della regione. Si rileva inoltre come siano soprattutto i consumi, ed in particolare quelli turistici, a fornire un significativo sostegno all'economia dell'area.

L'area della costa tuttavia può contare sulle potenzialità di alcuni settori produttivi che, anche in prospettiva, sembrano in grado di dare un importante contributo non solo allo sviluppo dell'area, ma all'intera economia regionale. Un efficiente sistema logistico risulta una necessaria leva di recupero di competitività per l'intero sistema produttivo regionale e per la riduzione dei divari di sviluppo fra le macro aree che caratterizzano la regione, come le aree della Toscana centrale, le aree della costa e le aree interne regionali.

Il recupero di parte delle potenzialità dell'area dipende inoltre, oltre che da importanti investimenti infrastrutturali, dalla capacità di promuovere relazioni cooperative in grado di valorizzare il ruolo dell'area urbana costiera come punto di offerta di funzioni ad elevata specializzazione per un ampio bacino territoriale, a partire dai mercati locali (distretti manifatturieri storici come Valdera, Valdarno inferiore, distretto cartario lucchese, ma anche la "filiera" del turismo nelle città d'arte) per estendersi a quelli sovralocali. All'interno di questo

quadro, la realizzazione del progetto di potenziamento del sistema logistico assume una doppia valenza: una locale e anticiclica, di sostegno all'occupazione e di rilancio della competitività territoriale nel breve/medio periodo. Una seconda valenza ha invece un orizzonte più lungo ed una scala territoriale più ampia, che passa attraverso l'efficienza del sistema logistico regionale, la capacità di innovazione nei processi logistici da parte delle attività connesse, l'inserimento nella rete del commercio mondiale delle imprese del territorio. Tuttavia, gli investimenti pubblici, in particolar modo quelli infrastrutturali di grandi dimensioni, appaiono in Italia generalmente afflitti da elevati e sistematici ritardi nelle procedure di avvio dei lavori e nella esecuzione e da altrettanto frequenti aumenti dei costi. Tempi troppo lunghi e costi troppo alti portano a rallentare l'effetto anticiclico e rendono spesso inefficace – perché tardiva – la risposta alle richieste del territorio. In un periodo di forte incertezza nelle prospettive come quello attuale, è necessario accorciare il più possibile tale distanza, rendendo subito operativi gli investimenti disponibili, coordinando i diversi attori della pianificazione infrastrutturale affinché il sistema sia in grado di massimizzare l'impatto delle opere evitando elementi di conflittualità o disallineamenti temporali negli interventi

In questo senso potrebbe giocare un ruolo propulsivo decisivo l'istituzione sul territorio regionale di una Zona Logistica Semplificata (come previsto dalla legge 205/2017), diretta a favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali. Previste in un primo momento come versione "soft" per le regioni del nord delle Zone economiche speciali (ZES), zone franche a burocrazia zero per l'attrazione di investimenti, in cui le imprese avrebbero potuto beneficiare di alcune procedure semplificate già concesse alle Zone Economiche Speciali, con la legge di Bilancio 2020, viene invece modificato il regime delle zone ZLS prevedendo l'istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. In particolare, potranno fruire in determinate condizioni (porto di importanza europea così come definito dal Regolamento TEN-T; aree ammissibili alle deroghe alla normativa che vieta gli aiuti di Stato) in relazione agli investimenti effettuati, del riconoscimento del credito d'imposta commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro.

All'interno delle aree interessate dalla ZLS sono previsti numerosi interventi di natura infrastrutturale volti a integrare ed efficientare la piattaforma logistica della Toscana, a supporto dei flussi merci in uscita e in entrata che interessano una regione fortemente inserita nella rete degli scambi internazionali come la nostra. 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. I maggiori livelli di accessibilità garantiti dagli interventi infrastrutturali e gli incentivi previsti all'interno della ZLS dovrebbero inoltre funzionare da catalizzatori di ulteriori investimenti privati nelle aree della costa.

2.3 L'ACCESSIBILITÀ COME VETTORE DEI SVILUPPO DEI TERRITORI PERIFERICI

L'accessibilità dei territori gioca un ruolo cruciale nel garantire qualità della vita, accesso ai servizi essenziali e opportunità di sviluppo economico. Molte delle disparità economiche e sociali che si possono rilevare tra i diversi territori che compongono il mosaico regionale possono essere ricondotte almeno in parte al diverso grado con cui questi sono in grado di interagire fra di loro in termini di flussi di scambio (sia materiali che immateriali), potendo così sfruttare in modo pieno il potenziale fornito dalle specializzazioni e dalle specificità locali.

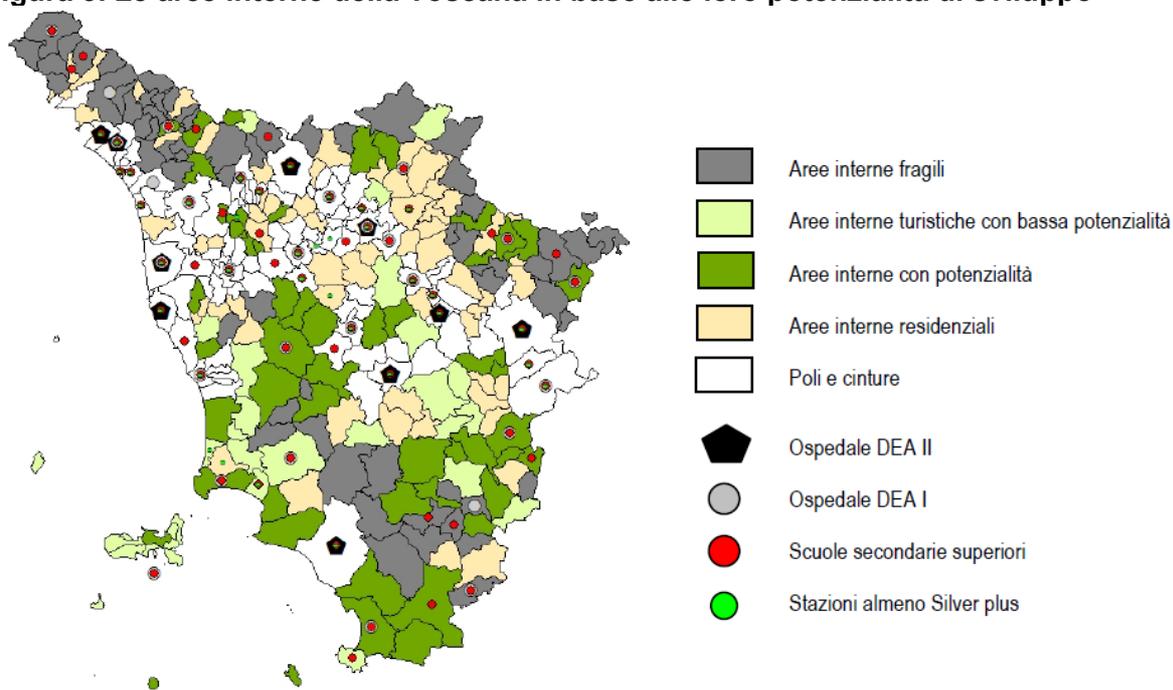
Volendo realizzare una sintetica tassonomia del modo in cui il grado di connessione dei territori influisce sul loro potenziale di sviluppo socio-economico, potremmo raggruppare le possibili fattispecie di questo fenomeno a tre diversi meccanismi di trasmissione:

- 1) il ruolo giocato dall'accessibilità "attiva", ovvero dalla misura della facilità con cui i soggetti (famiglie, imprese) che si trovano in una zona possono raggiungere le diverse funzioni (produttive, commerciali, sociali) presenti nei diversi punti del territorio, che determina in ultima analisi l'equo accesso ai servizi di base da parte dei diversi territori.
- 2) il potenziale connesso all'accessibilità "passiva", che misura invece la facilità con cui le funzioni presenti in una zona possono essere raggiunte da utenti localizzati in punti diversi del territorio ed è prevalentemente legata allo sviluppo determinato dalla presenza di flussi turistici
- 3) infine, il tema dell'accessibilità "relazionale", che misura l'intensità di interazione e di interscambio fra i diversi territori sia in termini sociali che economici, ovvero la prossimità e l'interconnessione dei sistemi produttivi locali e contribuisce alla loro integrazione socioeconomica.

Per quanto riguarda il primo ambito (accessibilità attiva), la Strategia Nazionale Aree Interne, elaborata nell'ambito del periodo di programmazione dei fondi strutturali europei 2014-2020 come articolazione territoriale della strategia di sviluppo e coesione, introduce una metodologia nuova di individuazione delle aree oggetto di intervento, che rilevano in quanto distanti dai servizi essenziali, ma non necessariamente coincidono con aree a declino demografico e economico.

La mappatura prende avvio dall'individuazione dei centri urbani che offrono un pacchetto di servizi essenziali (istruzione, sanità, trasporti). All'individuazione dei centri fa seguito la classificazione dei restanti comuni in 4 fasce di accessibilità: a) aree di cintura (entro 20' dal polo) b) aree intermedie (tra 20' e 40'), c) aree periferiche (tra 40' e 75') e d) aree ultra-periferiche (oltre 75'). La strategia riconosce al tema dell'accessibilità ai servizi un elemento fondamentale nello sviluppo socioeconomico e nell'equità territoriale. L'obiettivo fondamentale della strategia è quello di "liberarne" il potenziale di sviluppo (o di attivarne il capitale latente), agendo su due canali distinti, dell'offerta dei servizi essenziali alla popolazione, considerati quali precondizioni dello sviluppo e della promozione di percorsi di sviluppo locale, centrati sulla valorizzazione delle risorse specifiche dei luoghi.

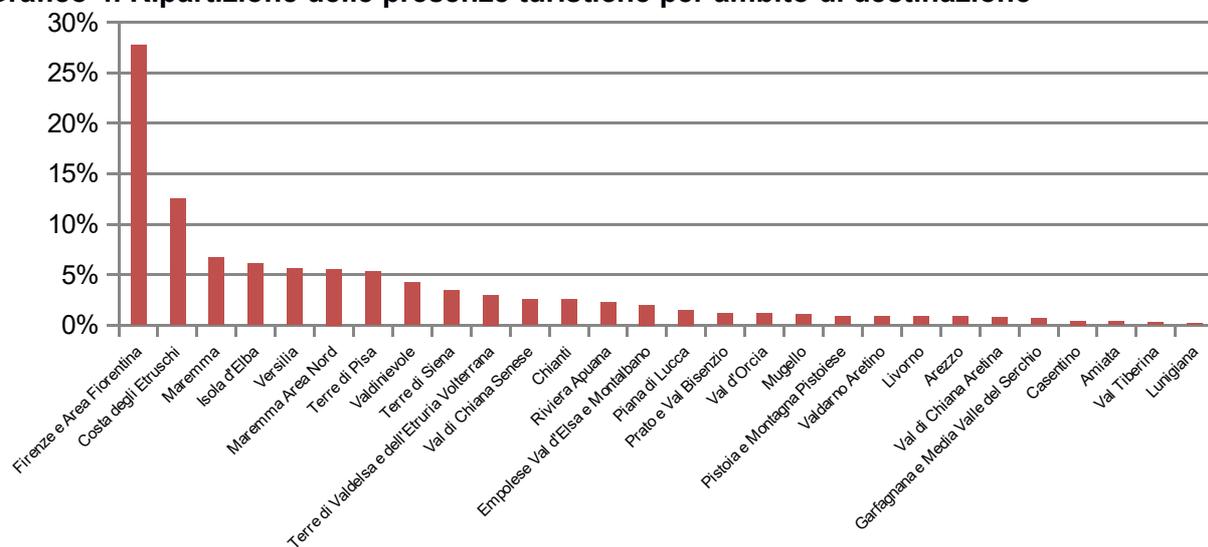
Figura 3. Le aree interne della Toscana in base alle loro potenzialità di sviluppo



Fonte: elaborazioni IRPET

La seconda prospettiva sul legame tra accessibilità e sviluppo guarda invece alla raggiungibilità dei territori (accessibilità passiva) ed è connessa in particolare alla loro capacità di intercettare i flussi turistici. Come motore di sviluppo economico, il turismo in Toscana contribuisce al PIL regionale per circa l'11% (in maniera diretta, indiretta e indotta). Tuttavia, la domanda turistica in Toscana si distribuisce in maniera fortemente polarizzata, con conseguenze negative in termini di sostenibilità del sistema e opportunità territoriali.

Grafico 4. Ripartizione delle presenze turistiche per ambito di destinazione



Fonte: Elaborazioni IRPET

Tale squilibrio dipende anche da un possibile mismatch fra attrattività potenziale dei territori e loro accessibilità. Se si guarda all'evoluzione temporale della domanda e dell'offerta turistica nelle aree interne lungo gli ultimi due decenni (1997-2017), si osserva che il primo periodo (1997-2007) è caratterizzato da un movimento di convergenza delle aree interne meno sviluppate innanzitutto dal punto di vista dell'offerta. Questo movimento è la conseguenza della maggior crescita delle presenze che si registra nei territori rurali della Toscana a partire dai primi anni '90 e che corrisponde alla prima diffusione del turismo esperienziale e allo sviluppo dell'agriturismo. Tra le aree interne le presenze sono cresciute proporzionalmente di più in quelle a minor sviluppo turistico. Questo movimento di convergenza rallenta decisamente nel decennio successivo 2007-2017: la grande crisi ha avuto un effetto fortemente "disegualizzante" ed ha toccato in modo particolare le aree interne rispetto alle aree urbane e ai grandi centri d'arte che presentano una qualità ricettiva ed una connessione fisica e virtuale che li ha favoriti nel contesto della globalizzazione. In particolare sono le aree interne più marginali, meno dotate in termini di endowment, meno connesse dal punto di vista infrastrutturale, più caratterizzate dai segmenti low cost e maturi della ricettività, ad essere risultate meno resilienti alla crisi. Il rischio è dunque quello dell'interruzione di un meccanismo di crescita e dello scivolamento nella trappola del sottosviluppo, dove alla necessità di rinnovare un patrimonio ricettivo ed infrastrutturale insufficiente non corrisponde la capacità di farlo mancando la remuneratività degli investimenti. Per invertire questa tendenza emerge la necessità innanzitutto di far sì che queste nuove destinazioni stiano "in rete" rispetto alle altre adiacenti più sviluppate. Questo è possibile attraverso una pianificazione degli investimenti che adotti una logica di livello di ambito turistico omogeneo. Potenziare il motore di crescita rappresentato dal turismo nelle aree interne, adeguando l'offerta ricettiva e i servizi e migliorando l'accessibilità dei territori rappresenta dunque la sfida dei prossimi anni.

Infine, la terza ottica di analisi (accessibilità relazionale) guarda al posizionamento di ciascun territorio sia in termini di relazioni economiche che in termini di dotazioni territoriali (demografia,

capitale umano, infrastrutture e accessibilità, sistema produttivo e servizi pubblici locali), in modo da delineare in che misura eventuali politiche di sostegno al sistema economico possano attivare in modo asimmetrico i sistemi economici locali, a possibile scapito della coesione intraregionale.

Detta in altri termini, la capacità di ciascun territorio di intercettare i potenziali benefici che derivano dalle politiche pubbliche di sostegno ai processi produttivi sono determinati da due fattori: la presenza di determinati settori chiave sul territorio (che sono destinatari diretti delle politiche, ad esempio quelle di sostegno all'innovazione) e la presenza di dotazioni territoriali (fra cui anche il capitale infrastrutturale e il livello di accessibilità) che favoriscono un'attivazione di tipo indiretto, attraverso appunto il sistema di relazioni socioeconomiche fra i diversi territori regionali. Da questa doppia classificazione è possibile ricavare una tassonomia dei territori toscani che delinea possibili scenari di intervento volti a favorire una maggiore convergenza dei sentieri di sviluppo locali.

Tabella 5. Territorial proofing dei Sistemi Locali del Lavoro della Toscana

Potenziale di attivazione diretta	Potenziale di attivazione indiretta	Dotazioni territoriali dei SLL		
		Buone	Medie	Scarse
Molte parti dell'industria locale	Rilevante	Firenze, Pisa, Prato, Livorno, Lucca, Pistoia, S. Miniato, Empoli, Arezzo, Montecatini T., Siena	Grosseto, Pontedera, Cortona, Montevarchi, Poggibonsi, Borgo S.L., Sinalunga, Sansepolcro	
Alcune parti dell'industria locale	Rilevante	Carrara, Viareggio	Castelfiorentino, Follonica, Castagneto C.	Barga, S. Marcello, Piancastagnaio, Firenzuola
	Poco rilevante	Massa		Bibbiena
Ai pochi ambiti in cui si concentra l'industria locale	Rilevante		Rosignano M., Pietrasanta	Manciano, Castelnuovo G., Pomarance, Pitigliano, Marciana M.
	Poco rilevante			Volterra, Aulla, Monte Argentario
Poco rilevante	Rilevante		Piombino, Montepulciano	Montalcino
	Poco rilevante	Cecina	Chiusi, Castel del Piano	Orbetello, Pontremoli, Portoferraio

Fonte: Elaborazioni IRPET

In questo schema di analisi l'accessibilità gioca un duplice ruolo: un primo come elemento di attrattività di investimenti produttivi e di fattore di localizzazione di settori strategici, un secondo come elemento di facilitazione delle relazioni territoriali e quindi dei processi di attivazione indiretta.

In definitiva, volendo intervenire attraverso il sistema dell'accessibilità a sostegno dei processi di convergenza economica regionale, le politiche pubbliche possono essere indirizzate sia dal lato

delle infrastrutture (vedi par 2.5) che dal lato della fornitura dei servizi: il trasporto pubblico locale contribuisce alla riduzione della marginalità territoriale, anche se in anni recenti la contrazione delle risorse pubbliche disponibili ha reso necessaria l'ottimizzazione dell'offerta, cominciando talvolta proprio da quelle aree dove la sostenibilità economica del servizio è minore in virtù della minore densità insediativa e dei minori flussi di mobilità. Nelle aree periferiche l'offerta di trasporto pubblico deve quindi trovare con maggiore frequenza il modo di adattarsi in maniera flessibile alle necessità della domanda integrando le diverse soluzioni esistenti: il settore dei trasporti si trova inoltre in una fase di evoluzione sia tecnologica che organizzativa (sharing mobility, utilizzo dei big data, potenziamento dei sistemi di infomobilità). Il trasporto pubblico di tipo tradizionale non è quindi necessariamente destinato a ridursi nelle aree periferiche ma ad affiancarsi a soluzioni innovative ed economicamente più sostenibili. Un ruolo fondamentale per il successo della transizione è rivestito dal coordinamento fra attori pubblici e privati in un'ottica di servizio integrato e dalla regolamentazione del settore, che dovrà accompagnare l'evoluzione tecnologica ed organizzativa garantendo equità nelle condizioni di accesso al servizio.

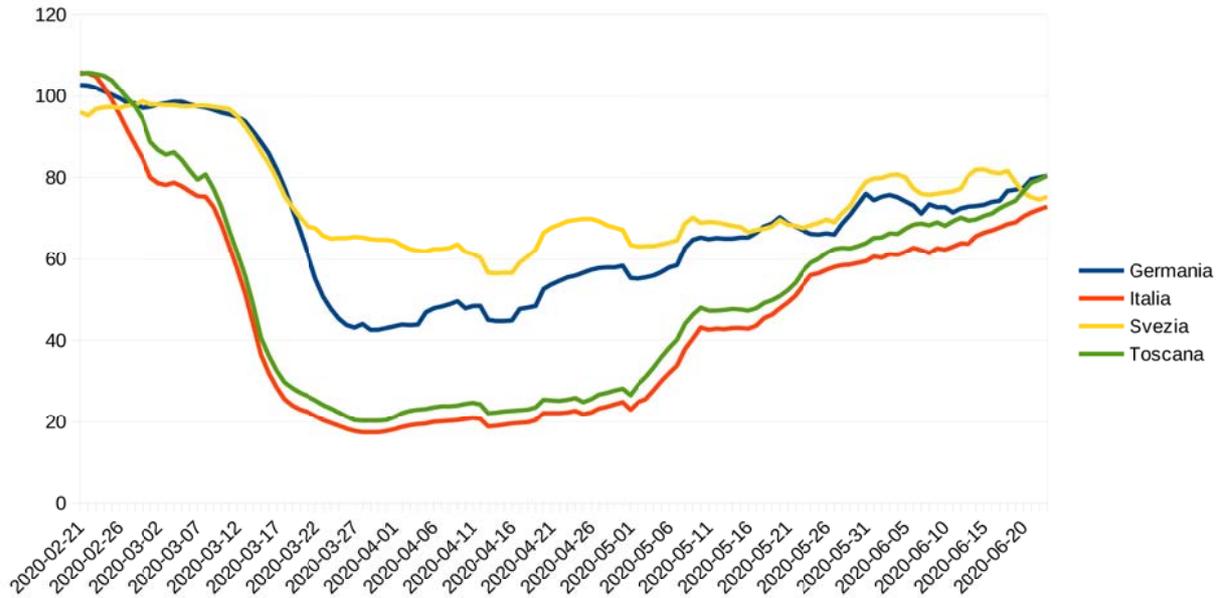
2.4 PROFILI DI MOBILITÀ REGIONALE DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA COVID-19

L'impatto sulla mobilità dell'emergenza sanitaria legata alla pandemia di coronavirus dei primi mesi del 2020 è con tutta probabilità destinato a durare anche aldilà del termine dei provvedimenti emergenziali.

Grazie ai dati in tempo reale forniti da google maps (<https://www.google.com/covid19/mobility/>²) è possibile iniziare a delineare alcune prime considerazioni. In termini di riduzione degli spostamenti, il dato della Toscana è sostanzialmente allineato al dato nazionale (aldilà di un lieve ritardo dovuto all'anticipazione di alcuni provvedimenti nelle regioni del nord rispetto al resto del paese nei primissimi giorni di lockdown) e, alla fine del mese di giugno 2020, inferiore del 20% rispetto all'ordinario tasso di mobilità pre-COVID.

Grafico 6. Tasso di frequentazione nei nodi di trasporto, confronto internazionale. (Media mobile su 7 giorni, baseline=100)

² Ogni set di dati del Rapporto sugli spostamenti della comunità è suddiviso per località e mette in evidenza la variazione percentuale delle visite di luoghi quali negozi di alimentari e parchi all'interno di un'area geografica.

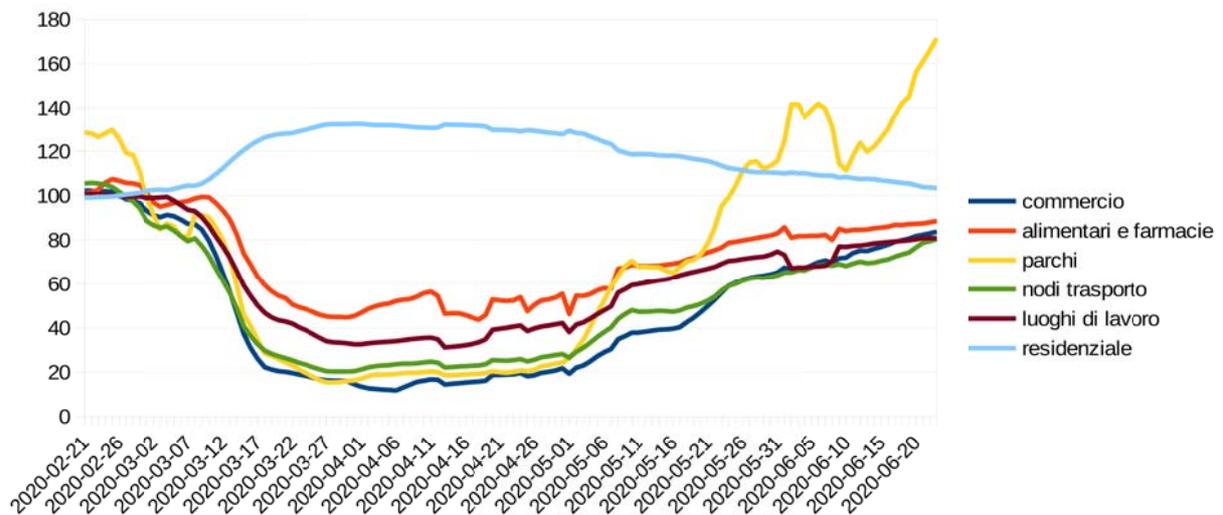


Fonte: Google

In termini di strategia di contenimento, il dato italiano si scosta significativamente dal confronto con i paesi che hanno adottato misure meno rigide di limitazione degli spostamenti come Germania e soprattutto, Svezia. Dal termine del lockdown vero e proprio, con l'inizio della fase 2 attorno agli inizi di maggio, i dati mostrano una netta convergenza fino a tornare ad allinearsi alla fine del periodo di osservazione.

Per quanto riguarda le diverse tipologie di luogo, la riduzione più significativa durante il periodo di lockdown più rigido ha riguardato come ci si potrebbe attendere i luoghi del *leisure* (centri commerciali e ricreativi, parchi, nodi del trasporto), mentre una riduzione inferiore ha interessato i luoghi di commercializzazione di beni essenziali (alimentari e farmacie) e i luoghi di lavoro. Dall'inizio della fase 2 riprende la presenza nei parchi con un tasso molto rapido che vede un utilizzo superiore alla media di riferimento nel mese di giugno (anche per motivi legati alla stagionalità).

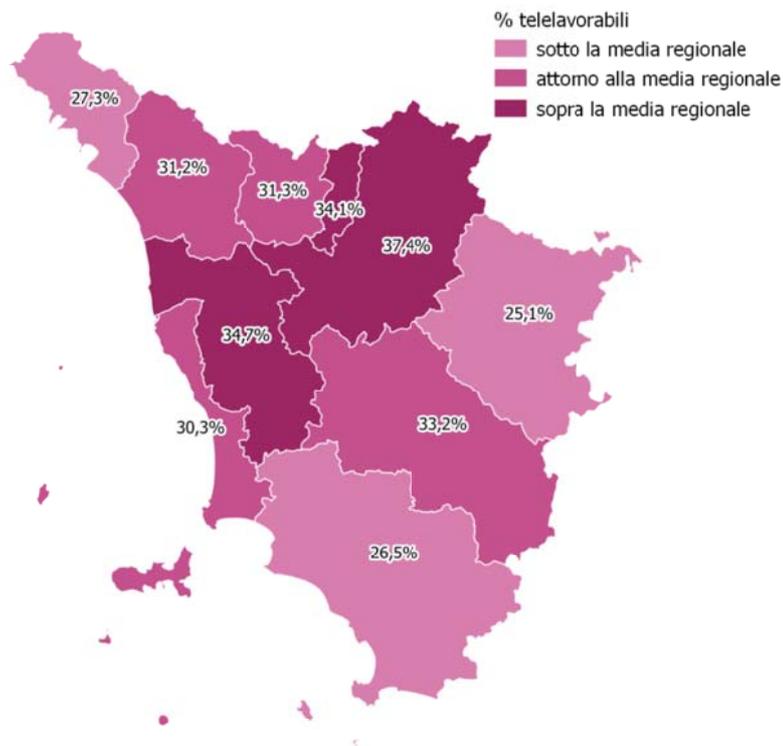
Grafico 6. Tasso di frequentazione in Toscana per tipologia di luogo. (Media mobile su 7 giorni, baseline=100)



Fonte: Google

Il ricorso allo smart working ha interessato tutto il territorio regionale, anche se dall'esame della "telelavorabilità" potenziale misurata in base alla tipologia di mansione svolta, appare probabile un maggiore ricorso a questo strumento nelle aree centrali della Toscana che vedono una maggiore incidenza di attività legate alla pubblica amministrazione e alle professioni intellettuali che più si prestano ad essere effettuate da remoto³.

Immagine 7. Incidenza degli occupati in professioni telelavorabili per provincia di residenza



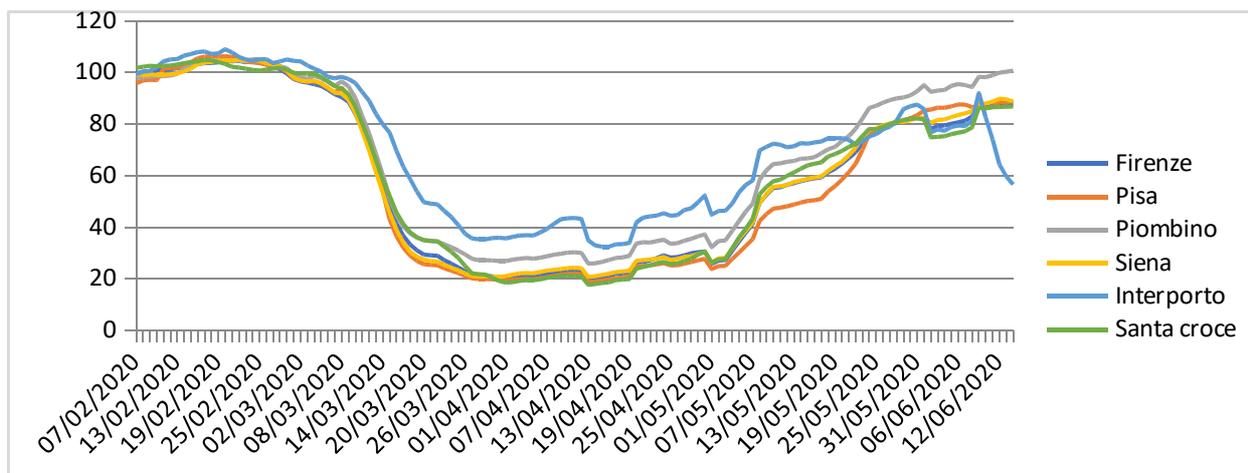
Fonte: Elaborazioni IRPET

Guardando più in dettaglio ai flussi interni, è possibile guardare all'andamento della mobilità nelle diverse aree della regione utilizzando i dati delle postazioni di monitoraggio del traffico regionale e sulla SGC FI-PI-LI. Per dare conto della possibile eterogeneità territoriale, sono state selezionate alcune specifiche centraline di rilevazione: all'altezza di Firenze e Pisa per la SGC FI-PI-LI per i flussi nei pressi delle aree urbane, agli svincoli di Santa Croce e di Interporto sempre della SGC FI-PI-LI per i flussi relativi ai distretti manifatturieri e alla movimentazione merci, alla SR2 nei pressi di Siena e di Piombino per i flussi nella toscana del Sud a minore densità insediativa.

Ne emerge un andamento molto simile durante il lockdown per le realtà urbane (Pisa, Siena, Firenze) indipendentemente dalla loro collocazione geografica, mentre le realtà dove probabilmente pesa di più la componente relativa al traffico pesante (Santa Croce con il distretto manifatturiero, l'interporto per il traffico internazionale legato alle attività della logistica portuale e l'area di Piombino che vede la presenza anche di rilevante produzione agroalimentare) evidenziano riduzioni inferiori nella parte centrale che tendono a riallinearsi verso la fine del periodo di osservazione.

³

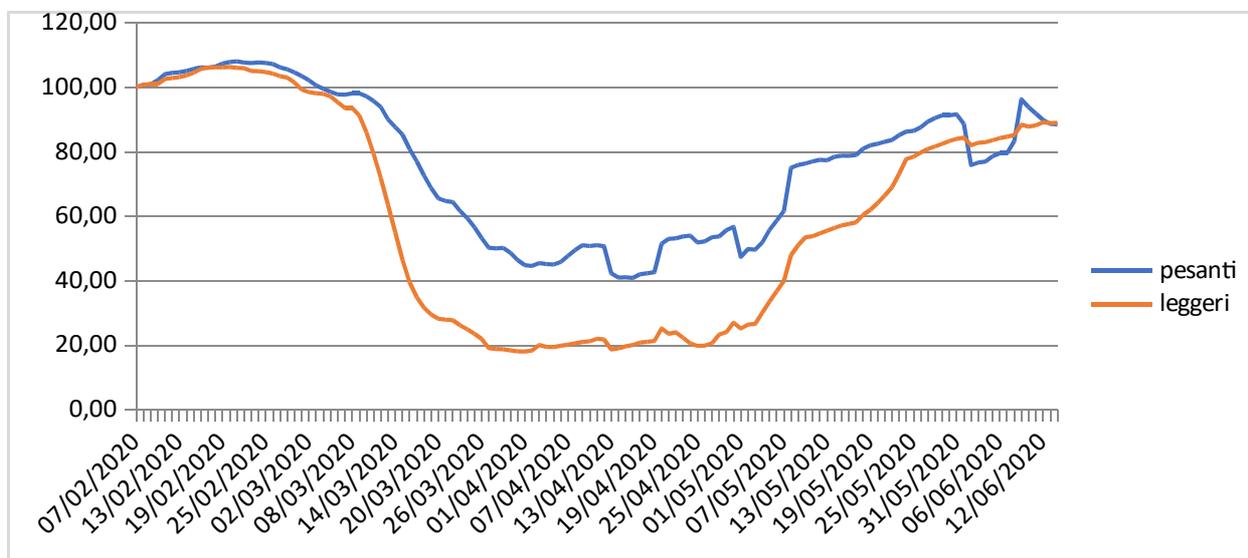
Grafico 8. Andamento della mobilità su strada all'interno della regione. Numeri indice su media mobile settimanale, febbraio – giugno 2020



Fonte: Elaborazioni IRPET su dai RT

La minore caduta del traffico pesante rispetto a quello leggero è confermata dall'analisi (in aggregato per tutte le postazioni di rilevazione) disaggregata per tipologia di veicolo. A fronte di una caduta del traffico leggero, nel periodo centrale del lockdown, pari a circa l'80% del traffico medio registrato nel periodo pre-COVID, il traffico pesante si è risotto solo del 50% circa, sia per garantire le filiere legate alla produzione di beni essenziali che per l'aumentata attività della logistica delle consegne a domicilio.

Grafico 9. Andamento della mobilità per tipologia di veicolo in Toscana. Numeri indice su media mobile settimanale, febbraio – giugno 2020



Fonte: Elaborazioni IRPET su dai RT

Alla fine di giugno i livelli sia di traffico merci che passeggeri sono tornati a riallinearsi a livelli intorno al 90% del livello medio pre-COVID. Rimane una forte incertezza sui possibili impatti di

lungo periodo in termini di modifica dei comportamenti individuali di mobilità (ad esempio, una possibile minore inclinazione all'utilizzo del mezzo pubblico perché percepito meno sicuro, o una riduzione permanente del pendolarismo a causa di una maggiore adozione dello smart working da parte delle imprese).

2.5 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, elemento indispensabile volto ad operare in direzione di una ripresa economica è senz'altro 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 31/12/2019 (Importi in milioni di euro)

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Variante di valico A1	Stradale	1.252,57	45,42	1.297,99	96,50%		Monitoraggio al 31/12/2019
Terza corsia A1	Stradale	1.631,36	702,78	2.334,14	69,89%		Monitoraggio al 31/12/2019 per la tratta Barberino di Mugello – Incisa.
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 mln, mentre per il lotto 5A, ad oggi approvato dal CIPE ricadente nel territorio di Capalbio, è ipotizzato un costo di 182 mln. Inoltre sono previste opere di manutenzione straordinaria sui lotti 2 e 3, esistenti della Variante Aurelia, per un costo di 180 mln. Realizzato e funzionale il primo lotto Rosignano – San Pietro in Palazzi costo 50 mln. I precedenti importi riferiti al Costo totale di 1,500 mln di cui 210 mln realizzati si riferivano alle stime della tratta Toscana – Lazio. La diminuzione di costo evidenziata è inoltre dovuta alla rivisitazione del

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							progetto da parte di SAT in funzione a quanto disposto con protocollo maggio 2015.
Grosseto - Fano	Stradale	479,10	982,99	1.462,09	32,77%		Non considerati lotti già conclusi e in funzione al 2014 – Monitoraggio al 31/12/2019
Assi di Lucca	Stradale	0	270,00	270	0,00%	17	Costituito da 2 stralci funzionali, di cui: - 1° stralcio da 111 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- Romagna: 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 Fabbiana (Montelupo Fiorentino) e la SP 106 in località La Fonte (Capraia e Limite)	Stradale	0	29,32	29,32	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 3,5 mln reperire tra Provincia e Comuni.
Bretella di Piombino (collegamento diretto tra il Porto e la SS 398: tratto Gagno – Montegemoli)	Stradale	0	58,93	58,93	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	848	260	1108	76,53%	801	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 42 mln su un costo di 47mln)
Raddoppio PT-LU	Ferroviario	141,50	345,50	487	29,06%	216,10	Tratta Montecatini-Lucca: Progettazione definitiva ultimata. Investimento complessivo rideterminato in 431,1 mln. (250 mln. per la linea Pistoia – Montecatini e 181,1 mln. per gli interventi fra Montecatini e Lucca, ridotti di 18,9 mln. in conseguenza del mancato raddoppio tra Montecatini Terme e Pescia), di cui 216,1 mln. finanziati dalla Toscana, in cui parte con mutuo con rate annuali dell'importo di 12,5 meuro a partire dall'effettivo inizio lavori della tratta Montecatini-Lucca. Mutuo rimodulato con legge di stabilità 2020 (dal 2021 al 2040) L'importo complessivo dell'intervento è stato rideterminato pari a 487 mln nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di programma 2018/2019 in corso di definizione.
Alta Velocità FI	Ferroviario	822,04	789,96	1.612,00	51,00%		Monitoraggio al 31/12/2019
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

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
Raccordi ferroviari porto LI - Interporto	Ferroviario	0	27,00	27,00	0,00%	20,2	Meuro a carico di R.F.I. S.p.A. Costo aggiornato a seguito di progettazione definitiva approvata con intesa Stato-Regione del 22 maggio 2019. Risorse regionali 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 Granaiole ed elettrificazione	Ferroviario	0	267	267	0,00%		Intervento inserito nel "Contratto di Programma Stato - RFI 2017-2021 / aggiornamento 2018-2019" con iter di approvazione in corso di ultimazione, comprendente il raddoppio della tratta Empoli - Granaiole (167 mln) e l'elettrificazione dell'intera linea Empoli - Siena (100 mln), con quadro finanziario complessivo pari a 267,00 mln, incrementato di 90,00 mln rispetto al CdP 2017-2021, per maggiori costi emersi nel corso della progettazione definitiva. Il finanziamento è ripartito in 85 mln di fondi FSC e 182 mln a carico del MEF.
Tramvia linee 2 e 3.1	mobilità sostenibile	342,4	47,5	390	87,8%	50	Costo totale delle linee 1, 2 e 3 pari a 616.130.648,00 (investimento ammesso ai fini del contributo del POR pari ad 180.276.577,00). Realizzato al 31/12/2019: - per lavori (SAL 72) = € 324.974.312,97 - per ingegneria (SAL 74) = € 17.452.890,26
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 profettazione 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	mobilità sostenibile	9,63	59,16	68,80	2,57%	50,24	Di seguito l'elenco delle azioni con l'indicazione fra parentesi del cofinanziamento regionale: - Ciclopista Arno (7,09 mln di risorse RT totali accordo EELL 2014 + accordi integrativi) - Bando Urbano (2mln bando 2014) - POR FESR 4.6.1 b comprensivo di aree interne Garfagnana (3,75 ml + 0.415 ml) - POR FESR 4.6.4 a PR1 (4,97 mln) - POR FESR 4.6.4 a PR2 (2,81 mln) - Bando urbano (2,0 mln) - PNSS 2017 e 2018 (3.27 mln) - Ciclovia Tirrenica (3,43 comprensivi di Intense, Castiglione della Pescaia, Ponte Ombrone) - Ciclovia Tirrenica, fondo MIT per la progettazione di FTE (1,2 ml euro) - Ciclovia Tirrenica, quota per 1° lotto di opere prioritarie stabilita da DGR 1298/2019 (5,37 ml fondi MIT non ancora a bilancio) - FSC 2014-2020 (7,75 risorse statali+ quota regionale). - - Ciclovia del Sole lotto prioritario (4,23 mln fondi MIT - quota concordata fra le Regioni non ancora a bilancio) - Fondi Legge di stabilità regionale (0,17 mln Minucciano) - Manutenzione Ciclovie fondi assegnati (0,12 mln) - Manutenzione Ciclovie, fondi stanziati ma non ancora assegnati (0,55 mln) - Fondi d'investimento per mobilità ciclabile stanziati ma non ancora assegnati (3,11 mln)
Progetti Integrati Urbani	mobilità sostenibile	3,51	2,53	6,04	58,11%	4,35	-PIU Cecina: ALLENAMENTO...UNA CITTA' PER TUTTI" del Comune di Cecina (971.329,75 euro) -PIU Rosignano: PIU WAYS PER UNA ROSIGNANO PIU INCLUSIVA" del Comune di Rosignano (942.790,11 euro) -PIU "Quartier Social Sant'Anna" del Comune di Lucca (2.373.682,05 euro) -PIU Pisa: 4 (i) passi nel futuro" del Comune di Pisa (1.300.688,80 euro)

Intervento	Tipo	realizzato	da realizzare	costo totale	% realizzato	risorse RT	Note
							"M+M Progetto di Innovazione Urbana Montemurlo PIU Montale" del Comune di Montemurlo (159.500,00 euro) "PIU Altavaldelsa: Città + Città = Creatività inclusiva e sostenibile" del Comune di Colle Val d'Elsa (292.270,89 euro)
Darsena Europa (Porto Livorno)	Portuale	0	667,00	667	0,00%	200	Quadro finanziario aggiornato a luglio 2017. Progetto preliminare delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa (secondo le nuove fasi attuative del PRP, approvate con provvedimento dell'Autorità di Sistema Portuale dell'ottobre 2017), consegnato a dicembre 2019. 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	22,7	22,7	0,00%	18,196	Area di business per la logistica industriale (LR82/2015) Cofinanziamento tra Regione (13,307 mln FSC 2007-13) 4.549 mln). Quadro finanziario da DGR721/2019.
PRP Piombino – Piattaforma smantellamento, manutenzione e refitting navale (Del.CIPE46/2014)	Portuale	18,888	0,00	18,888	100,00%	15,11	Piattaforma dedicata alle attività di smantellamento, manutenzione e refitting navale (Del.CIPE46/2014) per un importo fino ad euro 20 mln (Convenzione di dicembre 2018 per utilizzo risorse CIPE). Importo a consuntivo: Euro 18,888 mln
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.
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	8,33	2,61	10,94	76,14%	10,94	Fonte: Regione Toscana e Programma triennale Opere Pubbliche 2019/2021 della APR
Masterplan Peretola	Aeroportuale	-	334,00	334,00	0,0%		Al 31 dicembre 2019 risulta pendente presso il Consiglio di Stato il ricorso di Regione Toscana sulla Setenza TAR che annulla il decreto VIA del Ministero dell'ambiente sul 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 del MIT 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		5.860,79	7.092,91	12.953,70	45,24%	1.612,68	

Fonte dati: Regione Toscana, IRPET.

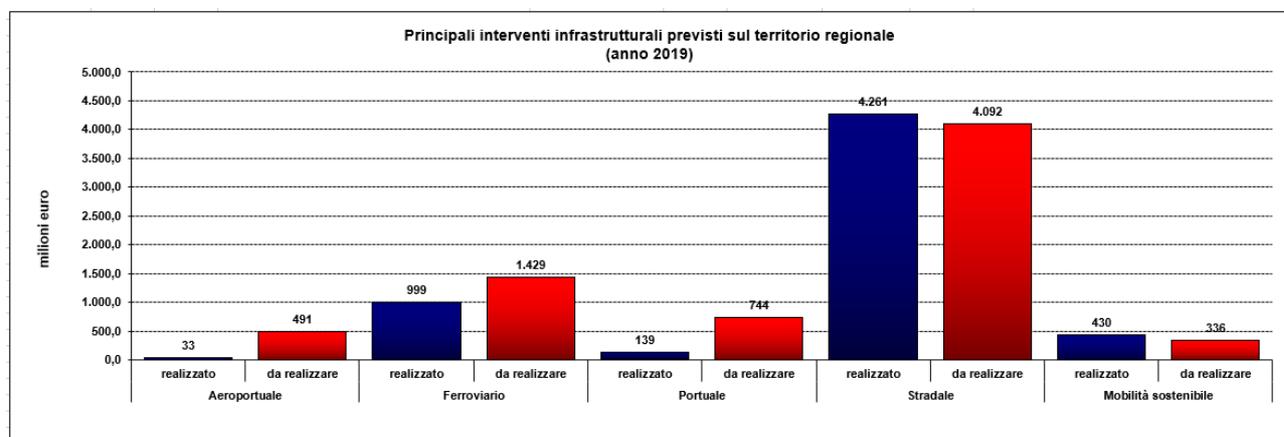
Gli interventi considerati hanno un orizzonte temporale eterogeneo; alcuni si trovano in fase di realizzazione ma i tempi della loro conclusione sono resi incerti da problematiche legate alle modalità di esecuzione (come gli interventi su A1 e sul nodo fiorentino dell'AV), altri hanno da tempo completato 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 miliardi di euro nell'orizzonte temporale 2020 - 2030, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (58%). Sul versante dell'occupazione, gli interventi attiveranno circa 70 mila unità di lavoro dipendenti e 50 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 2020 - 2030 (Milioni di euro e Unità Lavoro Annue)

Conto risorse impieghi	Ferroviario Portuale+				Aeroportuale	TOTALE	TOT./ anno
	Stradale	+ urbano	Fluviale				
PIL	3.463	2.057	439		292	6.247	568
Unità di lavoro dipendenti	39.725	22.391	4.862		4.089	70.877	6.443
Unità di lavoro autonome	27.794	15.265	3.335		4.916	50.582	4.598

Principali interventi infrastrutturali previsti sul territorio regionale e relativo avanzamento finanziario al 31/12/2019, 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 2019 ed alla prima metà del 2020, 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 2019 e nei primi mesi del 2020 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 2020.

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

Dal 2015 i 21 km del tratto toscano della Variante di Valico dell'autostrada A1 sono percorribili in tutta la loro estensione in entrambe le direzioni. La principale opera collaterale riguarda la Bretella per Firenzuola che si estende per 13,4 km tra il nuovo casello Firenzuola - Mugello in località Poggiolino, 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 (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 10 giugno 2019 ha emanato il Decreto Direttoriale che sancisce l'Intesa Stato Regione Toscana). Allo stato attuale è in fase di ultimazione la progettazione esecutiva il cui costo è stimato di 41,6 mln.



Bretella di Firenzuola – lotto 14



Bretella di Firenzuola – lotto 15-16-17

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 1298 milioni di euro di cui circa 1253 mln quelli realizzati (oltre il 96%).

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

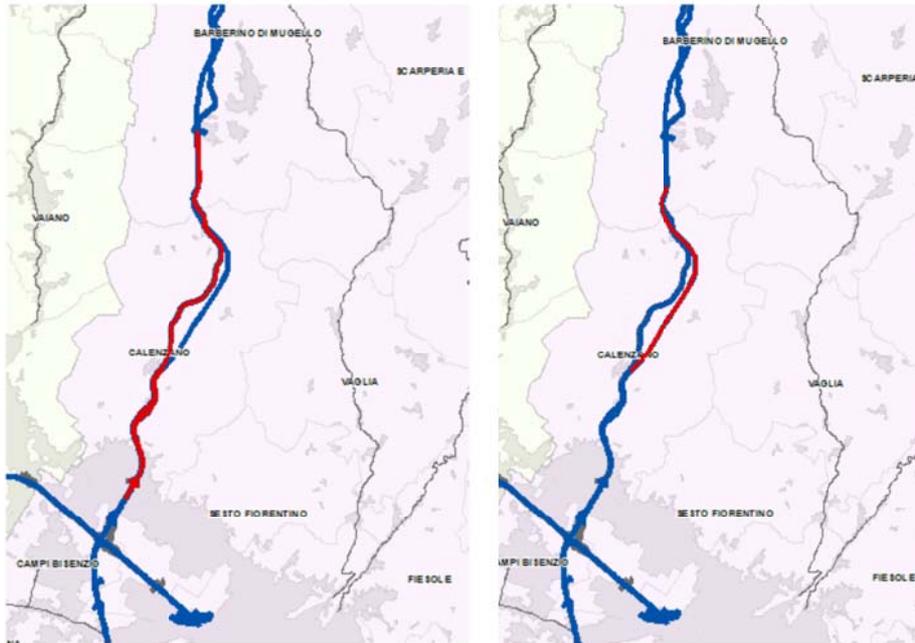
Il potenziamento della **Terza corsia dell'autostrada A1 da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno** prevede un costo complessivo pari a 2334 milioni di euro di cui circa 1631 mln quelli realizzati (70%).

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.



Lotto 1

Lotto 2

La conclusione di tutti i lavori è prevista per l'anno 2021. L'importo complessivo dei lavori ammonta a circa 908,8 milioni di euro di cui circa 700 mln quelli realizzati (77%).

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 oltre il 95% dell'opera, con un importo complessivo dei lavori pari a circa 851 milioni di euro di cui 812 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 la pista ciclabile in località Bottai, il parcheggio di Certosa ed il parcheggio di Osmannoro, Autostrade ha presentato i progetti al Comitato Tecnico di Garanzia (CTG) informando che sta per trasmetterli al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per essere approvati in conferenza di servizi.

Per il tratto Firenze Nord - Firenze Sud è attivo il Comitato Tecnico di Garanzia, 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 119 mln quelli realizzati allo stato attuale (20,72%). 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 fase di conclusione 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 lavorazioni sul lotto 2°, mentre sono in fase di conclusione le procedure per l'aggiudicazione dei lavori per il lotto 2B e per il lotto Sud.



Lotto 1 nord



Lotto 2



Lotto 1 sud

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. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Direttoriale del 4 febbraio 2020 ha accertato l'Intesa Stato – Regione Toscana con l'approvazione del progetto definitivo. E' attualmente in corso la progettazione esecutiva.

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. Sono in corso di conclusione 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 501 mln per la tratta Firenze – Pistoia, comprensivo dell'adeguamento del progetto alle prescrizioni dettate in sede di approvazione, con tempi di esecuzione previsti in 36 mesi dalla data di consegna. Sull'ipotesi di un futuro adeguamento della tratta Pistoia – Montecatini è ipotizzabile un costo di circa 450 milioni.

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 corso l'istruttoria per la sottoscrizione della 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 2021.

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)



Lotto 2



Lotto 3



Lotto 5A

mentre sono stati rinviati ad una approvazione successiva i lotti:

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



Lotto 4



Lotto 5B



Lotto 7

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 mln. 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.

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.

Il 13 febbraio 2020, con l'approvazione del cosiddetto "decreto milleproroghe", il Governo ha creato le condizioni per l'affidamento ad Anas dell'incarico per la realizzazione dei lotti da costruire. Occorre quindi definire il passaggio di competenze da parte del MIT da Sat ad Anas affinché si possa procedere con la Conferenza di Servizi per l'approvazione dei progetti definitivi dei lotti 5b e 4, sulla base delle soluzioni ipotizzate da Anas.

La Regione Toscana dal canto suo continua ad adoperarsi verso tutti i soggetti interessati al fine di riavviare l'iter di realizzazione dell'opera.

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:

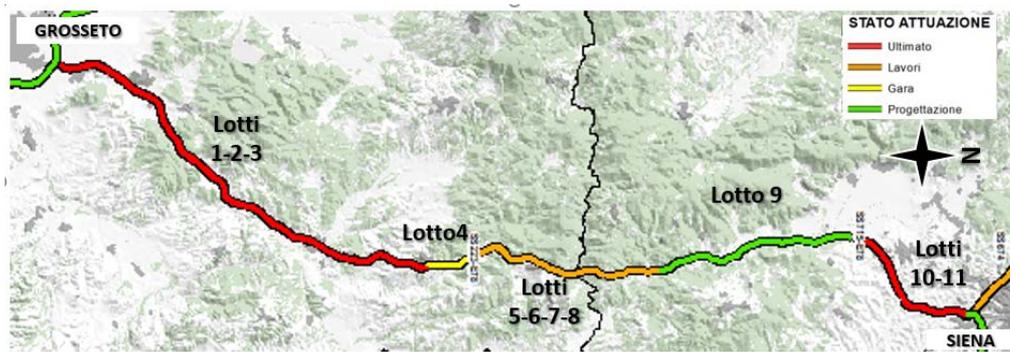
Tratto 1: Grosseto – Siena: 11 lotti di cui 9 in esercizio, 1 con gara affidata e 1 con progetto approvato dal CIPE. Sono percorribili 48 Km su 63.

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, tra cui la messa in sicurezza della vecchia galleria Casal di Pari con conclusione prevista per metà anno 2021.

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.

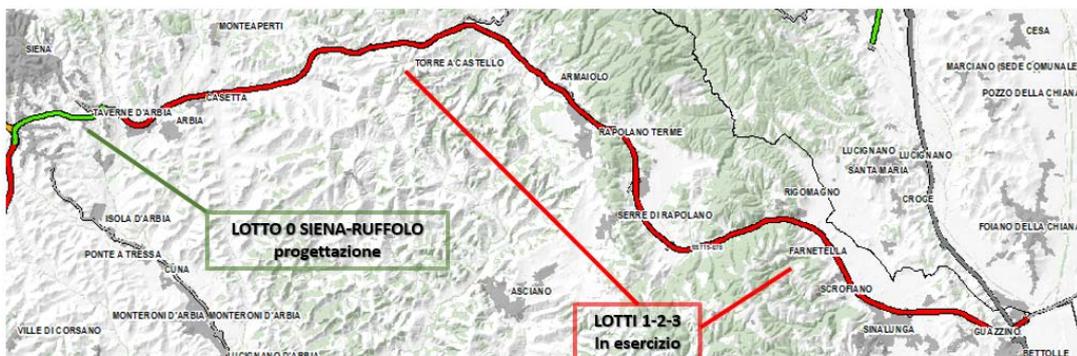
In particolare per il lotto 4 (105,5 mln) si è conclusa la gara di appalto; è stata individuata la ditta ed a breve verranno consegnati i lavori. Il progetto prevede la costruzione di una nuova carreggiata in affiancamento all'esistente e comprende 8 viadotti, per poco meno di 3 km. La durata dei lavori 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 dal CIPE il 24 luglio 2019 ed è in fase di conclusione progettazione esecutiva. Entro il 31 dicembre 2020 si procederà all'avvio della gara di appalto.



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 predisponendo 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 Bettolle - Monte San Savino, e il tratto di viabilità esistente Monte San Savino - S. Zeno che dovrà essere oggetto di adeguamento con la realizzazione di opere per la messa in sicurezza.



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

Si è conclusa da parte di ANAS l'assegnazione delle progettazioni definitive del Nodo di Arezzo (San Zeno – Palazzo del Pero), per un costo complessivo delle opere di circa 500 mln, con il fine di dare avvio alla Conferenza di Servizi per l'acquisizione di tutti i pareri e le autorizzazioni. 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).



Tratto 4: Nodo di Arezzo - Selci Lama (E45)

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 111 mln comprendente gli interventi prioritari per migliorare i collegamenti con la valle del Serchio e con il nuovo ospedale di Lucca. Risulta finanziato per 84 milioni di euro con fondi previsti nel Contratto di Programma 2016/2020 e fondi regionali (per 17 mln). Gli ulteriori 27 mln sono stati inseriti nel Fondo Infrastrutture 2018, previsto per il prossimo aggiornamento del Contratto di Programma con il Ministero delle Infrastrutture.

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. Attualmente sono in corso le istruttorie e la valutazione da parte del MIT per redigere la relazione da trasmettere al CIPE affinché si esprima in merito.

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, con in programma altri interventi per i prossimi anni. Le opere previste consistono in un risanamento della sovrastruttura stradale con realizzazione

di tappeto di usura di tipo drenante in tratti saltuari, nella riattivazione delle condizioni di sicurezza stradale mediante il ripristino dei giunti di dilatazione delle opere d'arte, nell'impermeabilizzazione di impalcati, nella realizzazione di opere di regimazione idraulica di piattaforma e di interventi vari sui ponti, viadotti e cavalcavia. Inoltre è previsto il potenziamento del sistema di video sorveglianza e messaggistica all'utenza veicolare, con installazione di telecamere e pannelli a messaggio variabile.

SS 67 TOSCO-ROMAGNOLA: VARIANTE DI RUFINA LOTTI 2A E 2B

L'intervento è inserito nel contratto di programma ANAS 2016 – 2020 per un investimento di 75,23 mln. È costituito dallo stralcio di alcuni lotti del progetto di riqualificazione del tratto di SS 67 compreso tra le località di San Francesco in comune di Pelago e l'abitato di Dicomano. Il tratto in oggetto lotti 2A e 2B costituisce la variante dell'attuale tracciato della SS 67 in corrispondenza dell'abitato di Rufina. Il tracciato di progetto è di lunghezza pari a 3 km, si sviluppa interamente in variante sulla riva destra del fiume Sieve ed interessa il territorio comunale di Pontassieve. Le principali opere d'arte sono una galleria artificiale per circa 900 m e alcuni viadotti per complessivi 400 m. ANAS sta assegnando l'incarico per alcune indagini e per la progettazione definitiva.

SS 67 TOSCO-ROMAGNOLA: PONTE DI VALLINA

L'opera, dal costo di circa 54 mln, è inserita nel Piano pluriennale investimenti di ANAS 2016-2020, con una quota di cofinanziamento da parte di Autostrade nell'ambito dei lavori della terza corsia Firenze Sud- Incisa. E' in corso la progettazione; la Regione ha espresso parere positivo nell'ambito del procedimento di VIA, su cui la Soprintendenza ha promosso ricorso al TAR per annullare l'atto regionale, ricorso respinto tuttavia dal TAR.

INTERVENTO CITTÀ DELLE DUE RIVE

L'intervento consiste nella realizzazione di uno svincolo sulla SS 67 in loc. Fibbiana (Montelupo Fiorentino) e di un tratto di 600 m della bretella di collegamento alla SP 106 in località La Fonte (Capraia e Limite). La bretella prevede la realizzazione di un nuovo ponte per lo scavalco del fiume Arno, di luce pari a 300 m e l'attestazione della nuova viabilità sulla SP 106.

L'opera è inserita nel contratto di programma ANAS 2015 per 0,6 mln. Ulteriori risorse sono state assegnate con Delibera CIPE 57/2016 (Utilizzazione risorse derivanti dalle sanzioni già operate sul Fondo di Sviluppo e Coesione 2007-2013) per 8,53 mln, dal Fondo Unico ANAS per 5,33 mln e da FSC2014-20 per 3,54 per un totale di 18 mln complessivi.

Per garantire la piena copertura del costo, che ha subito un aumento da 18 mln iniziali a circa 25 mln a seguito progettazione, la Regione Toscana ha stanziato 3,5 mln per il 2021 con il bilancio di previsione 2019-21; ulteriori risorse per 3,5 mln sono da reperire tra Provincia e Comuni interessati. Su richiesta di ANAS è stato attivato dal MIT a gennaio 2020 il procedimento di Intesa Stato-Regione. La Regione è in attesa dei pareri degli Enti Locali territorialmente competenti.

SS1 - VARIANTE IN COMUNE DI MASSA 1° LOTTO (CANALMAGRO - STAZIONE)

Si tratta di una variante alla SS 1 Aurelia al centro abitato del Comune di Massa per un miglioramento funzionale degli accessi alla città Est e per rendere più sicuro e funzionale il passaggio della SS 1 Aurelia. Nel 2011 è stata sottoscritta una convenzione tra ANAS, Regione Toscana, Provincia di Massa e Comune di Massa per lo sviluppo della progettazione a cura del Comune di Massa e il contributo della Regione Toscana. La sezione stradale è di categoria C1. Nel mese di marzo 2014 il progetto preliminare redatto dalla Provincia di Massa è stato trasmesso all'ANAS. L'intervento è finanziato con 22 mln di fondi FSC 2014-2020 con soggetto

attuatore ANAS. La Giunta Regionale ha approvato lo schema di convenzione tra ANAS, Regione Toscana e Comune di Massa per regolare i rapporti per la realizzazione del primo lotto dell'intervento per un tratto di circa 1 km e mezzo. E' in corso la progettazione definitiva dell'opera e l'avvio dei lavori è previsto nel 2021 per concludersi nel 2023.

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. ANAS ha definito il progetto per la realizzazione di opere necessarie per la riapertura della strada 3 bis, quale collegamento alternativo alla E45 nel caso di chiusura provvisoria di quest'ultima.

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 43,30 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 ed del relativo studio di impatto ambientale è previsto da ANAS entro il 2020. 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 2019 sono stati destinati 1165 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 975 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 190 milioni di euro. Gli interventi con lavori conclusi sono 209 (194 di competenza delle Province e 15 della Regione), di cui 4 regionali ultimati nel corso del 2019.

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 ed i lavori 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 31 opere per circa 110 mln, di cui:

- 9 opere con lavori avviati per 31 mln (di cui 2 di risanamento acustico)
- 15 opere con lavori conclusi per 7,7 mln (di cui 12 di risanamento acustico anni 2016, 2017, 2018 e 2019).

Gli interventi con progettazione in corso o conclusa sono 12, compresi quelli programmati con risorse FSC e 2 interventi di risanamento acustico, per un costo di circa 83 mln.

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 6 opere, per un costo di quasi 50 mln, di cui 23 mln di finanziamento regionale;
- 31 sono gli interventi con lavori ultimati dal 2016 ad oggi, per un costo di quasi 190 mln.

Nella tabella seguente si riporta il riepilogo attuativo di tutti gli interventi, sul territorio di ciascuna Provincia, aggiornato al dicembre 2019, 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	6	73.990	73.990	4	19.048
FIRENZE (CMF)	3	21.538	46.312	11	82.289	82.289	4	21.123
GROSSETO	1	370	370	2	8.000	8.000	0	0
LIVORNO	0	0	0	1	2.370	3.370	3	3.560
LUCCA	0	0	0	0	0	0	1	1.000
MASSA CARRARA	0	0	0	1	5.500	5.500	0	0
PISA	0	0	0	2	915	915	0	0
PISTOIA	0	0	0	1	3.000	3.000	3	5.280
PRATO	2	1.380	2.756	1	2.710	2.710	0	0
SIENA	0	0	0	3	8.161	8.161	0	0
TOTALE	6	23.288	49.437	28****	186.935	187.935	16	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 31/12/2019 (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

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 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 (con lavori 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.

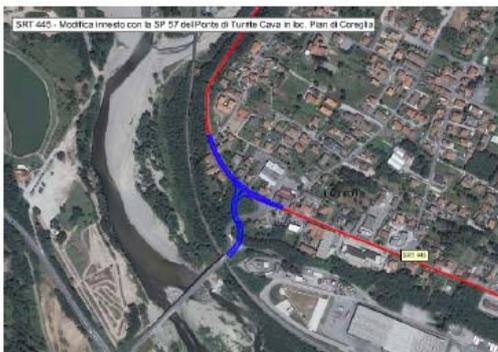
La normativa regionale in materia di viabilità, con particolare riferimento alla LR 88/98, è stata aggiornata con l'approvazione della LR 18/2016 e del Regolamento DPGR 62/R/2016.

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.

Nell'ambito dell'emergenza sanitaria Coronavirus creatasi a inizio 2020, la Regione si è impegnata sin da subito nel garantire la massima continuità alla prosecuzione delle attività di realizzazione delle opere pubbliche, anche alla luce dell'importanza degli investimenti pubblici come fattore di ripartenza per l'economia e per il lavoro. In particolare è stato garantito, nonostante le difficoltà dovute alla situazione di contesto, il proseguimento dei procedimenti relativi a progetti e contratti di opere di viabilità regionale, con l'utilizzo dei vari strumenti possibili per consentire la regolare prosecuzione degli iter (videoconferenze, firma digitale, etc), e con proposte avanzate al Governo per la semplificazione e l'accelerazione delle procedure per l'appalto delle opere.

A giugno 2020, oltre agli interventi di risanamento acustico, risultano **ultimati** i lavori dei seguenti interventi 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



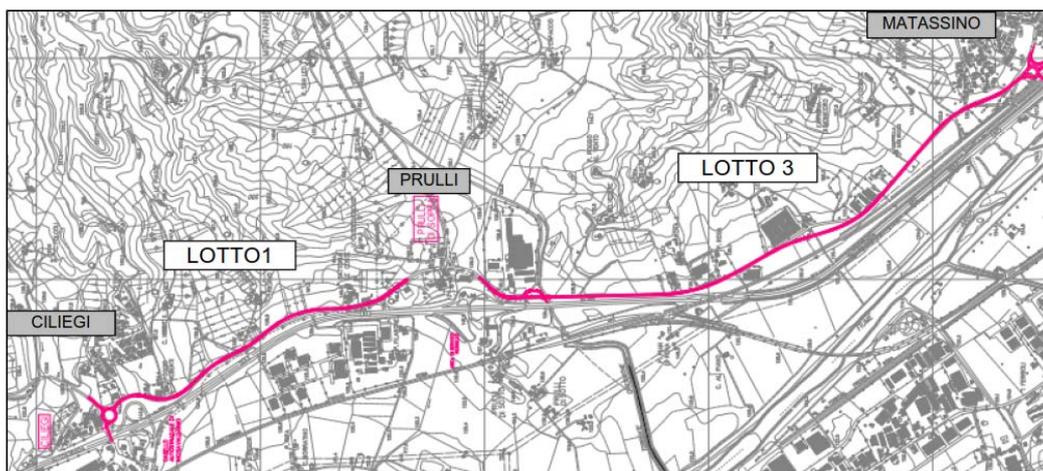
- l'intervento sulla **SR 70 DELLA CONSUMA** – adeguamento curve in comune di **Pelago** (1,55 mln regionali); l'intervento consiste nel miglioramento della geometria dei tornanti in località "Camperiti" (al km 1+200) e in località "Fonte al Cerro" (al km 6+700), nonché nella realizzazione di due piazzole di sosta in località Babbiano e in località Le Cupole. I lavori principali sono stati ultimati ad aprile 2019 e le operazioni di collaudo si sono concluse nel mese di febbraio 2020.



SR 70 adeguamento curve in Comune di Pelago

Per quanto riguarda le opere **in corso o con gara avviata**, tra gli interventi finanziariamente più rilevanti attuati nel corso del 2019 e fino alla metà del 2020 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 tutt'ora in corso di realizzazione, mentre per il lotto 3 (6 mln) a seguito dello svolgimento della procedura aperta di gara, a giugno 2020 è avvenuta la consegna dei lavori.
Per i lotti rimanenti si dà conto più avanti negli elenchi dedicati agli interventi in progettazione.



SR 69 variante in riva destra d'Arno in Provincia di Firenze

- l'intervento di ripristino frana al km 79+865 della **SGC Fi-Pi-Li, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini**, Comune di Livorno (3,37 mln di cui 2,37 regionali). Nel mese di dicembre 2018 sono stati consegnati i lavori; nel mese di giugno 2020 è stata aperta al traffico di via Quaglierini. Grazie a questo intervento il collegamento veicolare sarà più fluido con il porto di Livorno, soprattutto per i mezzi pesanti.



SGC Fi-Pi-Li, in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini

- 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. Questo intervento si pone in continuità con le varianti di Bibbiena, Santa Mama e Calbenzano e, insieme alle varianti di Corsalonne e di Subbiano, contribuirà a modernizzare la viabilità di fondovalle del Casentino migliorando la sicurezza degli utenti della strada e anche i tempi di percorrenza. I lavori sono stati consegnati il 25/07/2019 e sono tutt'ora in corso.



- Adeguamento e messa in sicurezza della **SGC FI-PI-LI - Il 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 e sono in corso di svolgimento le operazioni di gara.



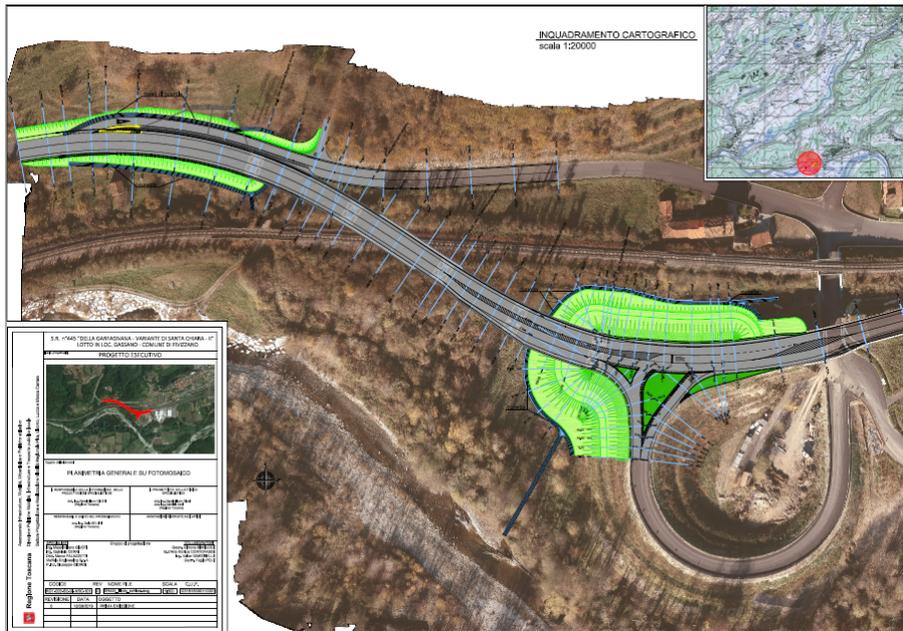
Adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI - II lotto

- **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 e a giugno 2020 consegnati i lavori.
- **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). che collegherà la rotatoria lungo via Volterrana a Certaldo. Sono in corso le procedure di gara con previsione di avvio lavori nel 2021. Col completamento della Variante alla 429, la Toscana verrà dotata di un raccordo moderno e sicuro tra la SGC Fi-Pi-Li e il raccordo autostradale Siena-Firenze.

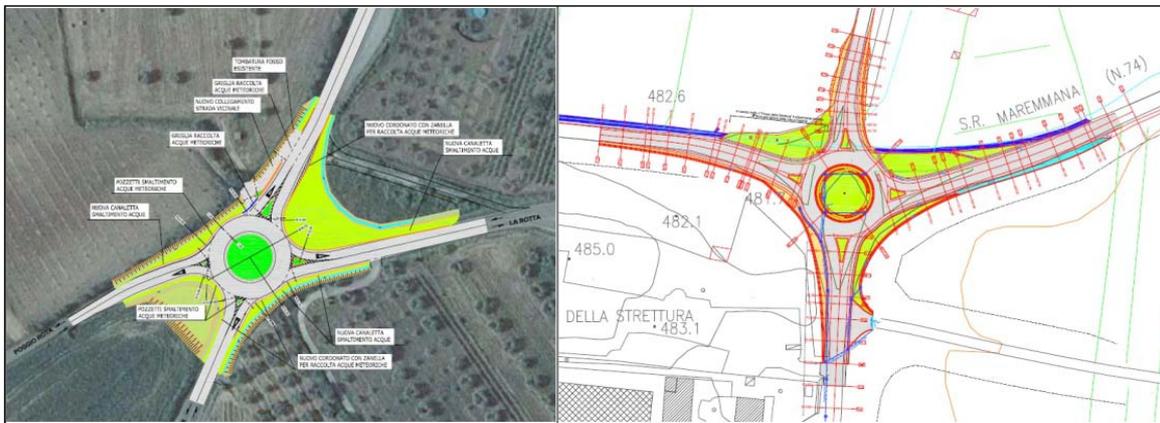


Lotto 3 della variante alla SRT 429 – tratto Castelfiorentino – Certaldo

- **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). I lavori consentiranno di completare la variante alla SR 445 nell'abitato di Gassano: il collegamento unirà il primo lotto della variante aperta al transito nel dicembre 2017 ad ovest dell'abitato, dopo il superamento della linea ferroviaria Lucca-Aulla. In particolare il nuovo tratto prevede la costruzione un viadotto di circa 180 metri in struttura mista acciaio-calcestruzzo. Il tracciato stradale avrà lunghezza complessiva di 500 metri con parti terminali in rilevato in modo da consentire l'innesto alle viabilità esistenti. Le opere prevedono inoltre la riorganizzazione degli svincoli di accesso ed uscita all'abitato di Gassano. A dicembre 2019 è stata pubblicata la procedura aperta per l'affidamento dei lavori; la procedura è in corso.



- 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” con manifestazione di interesse avviata a febbraio 2020 ed è in corso la procedura negoziata con scadenza per la presentazione delle offerte a luglio 2020.

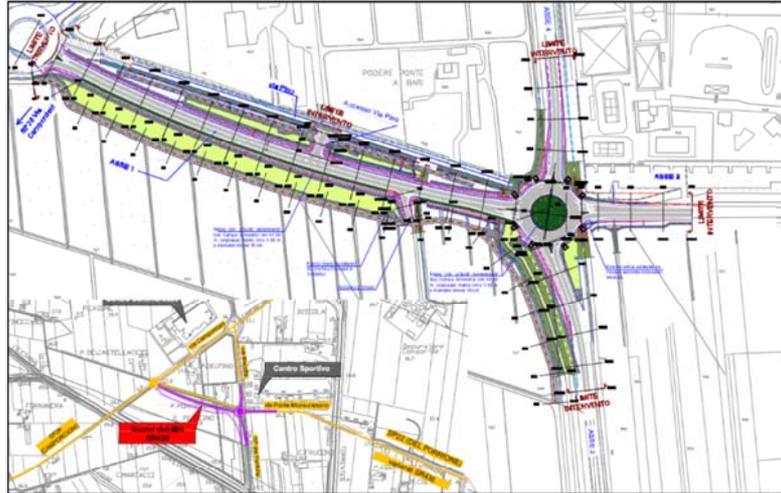


- SRT 2 CASSIA** - Realizzazione di rotonda in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia (costo circa 1,16 mln, finanziato con FSC 2014-2020). La procedura di affidamento dei lavori, che prevede la fase della manifestazione d'interesse, è stata avviata a gennaio 2020. É in corso la procedura negoziata, con scadenza per la presentazione delle offerte a giugno 2020.



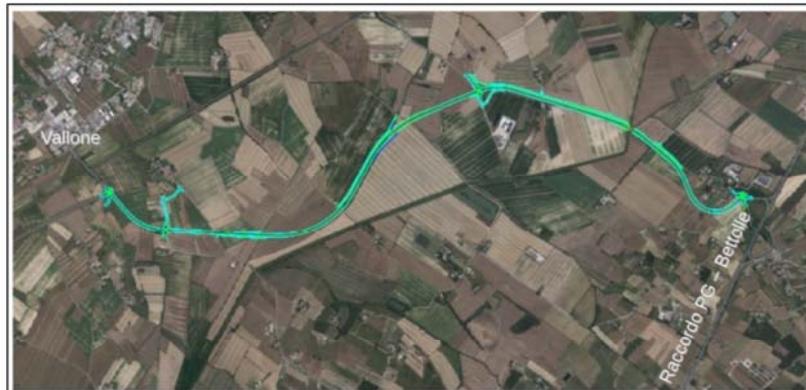
SRT 2 - Realizzazione di rotonda in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia

- **SR 436 della Francesca** - Lotto 3 della variante fra la località Pazzera e la SP Camporcioni (costo 3 mln, finanziato con FSC 2014-2020) – Nel mese di luglio 2019 è stato approvato il progetto esecutivo ed indetta la gara d'appalto conclusa nel mese di dicembre con l'aggiudicazione definitiva non efficace, a seguito dell'esito positivo dei controlli previsti dalla normativa vigente in materia di appalti, i lavori sono stati aggiudicati definitivamente nel mese di febbraio 2020, il contratto d'appalto è stato sottoscritto ad aprile, con consegna dei lavori prevista a luglio.



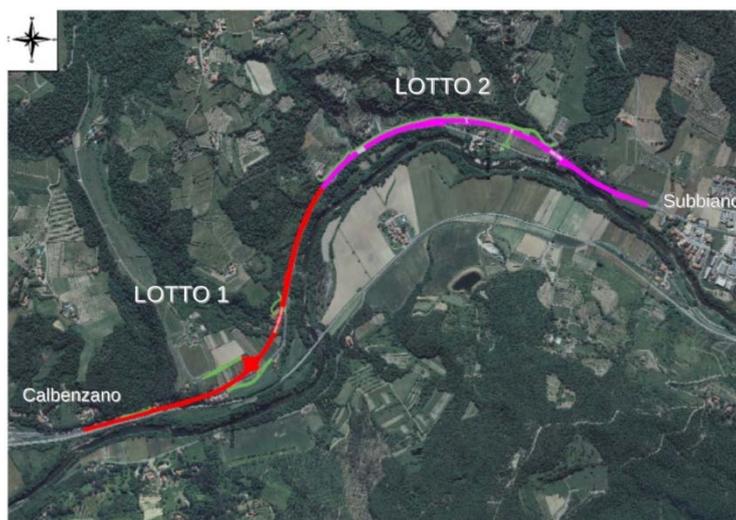
Lotto 3 della variante alla SR 436 fra la località Pazzera e la SP Camporcioni

- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA** - Variante alla SR 71 in Comune di Cortona – Si tratta di una variante che collega l'abitato di Camucia allo svincolo con la Perugia-Bettolle (costo 15,5 mln - finanziamento FSC 2014-2020 di 13,00 milioni, FSC 2000-2006 di 0,319 e 2,18 milioni di risorse regionali). Il progetto esecutivo è stato approvato nel mese di febbraio 2020. E' in corso lo svolgimento della gara d'appalto.



Variante alla SR 71 in Comune di Cortona

- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA** - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano -1° lotto (costo 12,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020). A fine giugno 2020 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori entrando dunque nella fase operativa per la realizzazione di un tracciato breve ma molto importante per la sicurezza dell'arteria di fondovalle casentinese. L'intervento consente il proseguimento dall'Alto Casentino verso Subbiano della variante di Calbenzano: 3 km di variante suddivisi in 2 lotti (il secondo in fase di progettazione come riportato di seguito), per rendere più fluida e sicuro la viabilità in quel tratto e su tutta la 71.



Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano

- 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, Arezzo e Grosseto con riferimento al 4°, 5°, 6°, 7° e 8° 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. Si tratta di interventi localizzati lungo la SR 71 Umbro Casentinese Romagnola, in località Castiglion Fiorentino e in località Il Matto, Policiano (AR). Alcuni 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"). A luglio 2019 sono stati programmati per il triennio 2019-2021, per circa 7 mln, alcuni nuovi interventi attualmente in corso (sulla SR 436 a San Pierino, Fucecchio e sulla SR 2 a Tavarnelle Val di Pesa, per 480 mila euro, per i quali nel mese di marzo 2020 è stata decretata l'aggiudicazione definitiva efficace, ad aprile è stato sottoscritto il contratto d'appalto e i lavori sono stati consegnati nel mese di maggio) o ultimati nello stesso anno (sulla SR 74 nel Comune di Manciano per 255 mila euro). Degli interventi in progettazione si dà conto nel testo successivo.

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

- **Interventi di risanamento acustico** – degli interventi programmati per il triennio 2019-2021 per circa 7 mln, sono in progettazione quelli localizzati sulla SGC FI.PI.LI. nel Comune di San Miniato (715 mila euro) e sulla SGC FI-PI-LI nel Comune di Scandicci (5,6 mln).
- **SR 69 DI VAL D'ARNO - Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 4** (3,36 mln regionali).
- **SR 69 DI VAL D'ARNO - Variante in riva destra dell'Arno LOTTO 5** (18,5 mln regionali).
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena** (costo 21,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020). Appena sarà terminato l'iter per l'assegnazione della rimodulazione dei fondi FSC, si passerà all'approvazione del progetto esecutivo e all'indizione della gara.
- **SR 71 UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA - Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano 2° lotto** (costo 11,5 mln, finanziato con FSC 2014-2020 per 9 mln e

risorse regionali per 2,5 mln). Appena sarà terminato l'iter per l'assegnazione della rimodulazione dei fondi FSC, si passerà all'approvazione del progetto esecutivo e all'indizione della gara.

- **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). L'intervento è in fase di progettazione. Accordo di programma firmato ad aprile 2019; inizio lavori previsto nel 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 II "Ponte sul Fiume Fiora" con avvio della procedura di VIA pubblicato a dicembre 2019.
- **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); è stato redatto il progetto definitivo ed a novembre 2019 è stata indetta la conferenza dei servizi decisoria.
- **SRT 2 CASSIA - Variante all'abitato di Staggia lotto 1+lotto 2** (costo 7 mln finanziato con FSC 2014-2020). A luglio 2019 è stata avviata la verifica di assoggettabilità a VIA ed il procedimento si è concluso a febbraio 2020. E' in corso la progettazione definitiva dei due lotti, ed in particolare per il primo lotto nel mese di maggio è stata avviata la conferenza dei servizi e la verifica sul progetto definitivo.
- **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. A gennaio 2020 è stata presentata istanza di VIA.
- E' in corso la progettazione relativa allo **svincolo della SGC FI.PI.LI in località Montopoli**

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).

Si segnalano i seguenti interventi con lavori **ultimati** di competenza delle Province

- la **SR 429 VAL D'ELSA tratto Empoli -Castelfiorentino, lotto 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 principali sono terminati a giugno 2019 ed a luglio 2019 è stata inaugurata l'opera. Grazie alla realizzazione del lotto 5 sarà notevolmente ridotto il traffico nelle frazioni di Sant'Andrea, Fontanella e Molin Nuovo, con evidente miglioramento della sicurezza e della qualità della vita. Sono stati inoltre eliminati gli incroci a raso con molte strade secondarie e passi carrabili, per ridurre il rischio di incidenti. Infine i tempi di percorrenza saranno

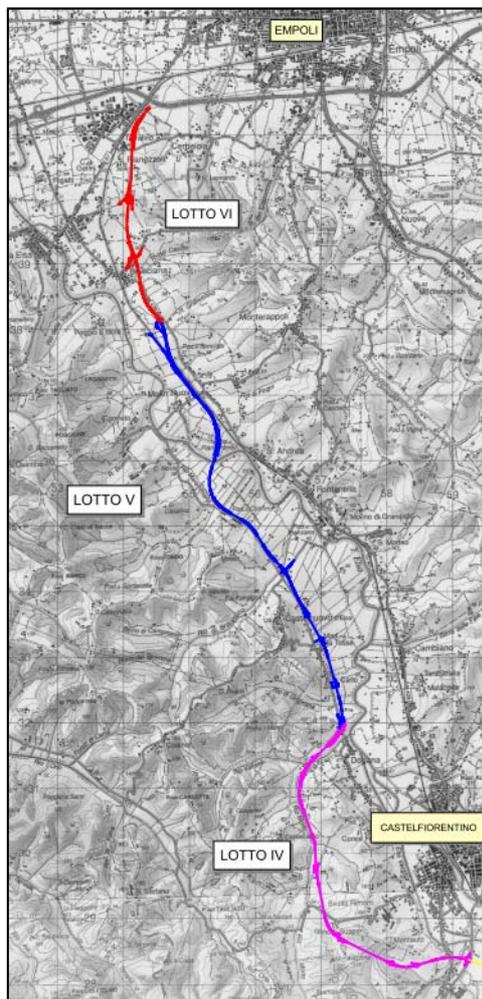
notevolmente ridotti, tenendo anche conto dell'eliminazione dei tre passaggi a livello lungo la linea ferroviaria Empoli- Chiusi.

- Sulla **SR 429 VAL D'ELSA tratto Empoli-Castelfiorentino**, intervento commissariato, sono stati inoltre ultimati nel 2019 tutti gli interventi della fase 1 relativi Opere di completamento propedeutiche al collaudo o urgenti per un costo di 5,67 mln di fondi regionali.

A dicembre 2019 è stato inaugurato il tratto della **Mezzana - Perfetti Ricasoli Lotto 5B** da via S. Allende nel Comune di Campi Bisenzio e via F. Parri nel Comune di Sesto Fiorentino. L'intervento è stato realizzato in due stralci; i lavori relativi al tracciato stradale, finanziati per 7,7 mln di cui 2,7 di risorse regionali, sono stati ultimati a dicembre del 2016 e collaudati nel 2017. L'intera opera è stata resa funzionale con la realizzazione del cavalcavia sull'autostrada A1, lungo circa 160m., progettato e finanziato da Autostrade nell'ambito dei lavori della terza corsia autostradale, ed ultimato nel 2019.

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 metri. 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. Inoltre renderà più fluido il traffico, consentirà la moderazione della velocità e l'aumento dell'accessibilità ai sistemi paesaggistici collinari. A dicembre 2019 la Regione ha preso atto che, a seguito della risoluzione del contratto precedente e dell'aggiornamento del progetto alle nuove normative ed ai nuovi prezzi, deve essere bandita una nuova gara d'appalto; viene data attuazione al primo lotto con lo stanziamento di ulteriori 876 mila euro di risorse regionali. Attualmente è in corso l'aggiornamento del progetto alle nuove normative ed ai nuovi prezzi e la predisposizione della gara d'appalto.



- **la SR 429 VAL D'ELSA tratto Empoli-Castelfiorentino, lotto 4:** intervento commissariato. Per il lotto 4 i lavori sono iniziati a settembre 2019 e sono attualmente in corso. 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. I lotti 5 e 6 sono stati aperti al traffico rispettivamente nel luglio 2019 e 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). I lavori sono stati consegnati a fine ottobre 2019 e sono attualmente in corso

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.FIPILI 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 nel 2017, ai sensi della LR 67/2016, aveva già finanziato le progettazioni di questi interventi, con la sottoscrizione di specifici Accordi. Il Comune di Lastra a Signa ha concluso nel 2019 la progettazione del primo lotto; il Comune di Signa a maggio 2020 ha

concluso i lavori principali del 3° lotto - 1° stralcio; il Comune di Campi Bisenzio concluderà la progettazione esecutiva a settembre 2020.

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 17,52 mln finanziato per 14,45 mln nell'ambito della riprogrammazione del Piano Operativo Infrastrutture del FSC 2014-2020 e per 0,55 mln con risorse regionali, 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 30,8 mln circa (costo complessivo delle opere pari a circa 37,5 mln), dei quali sono stati sottoscritti accordi per complessivi 26,4 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 conclusi.

Nel 2016:

- Progettazione della viabilità nord di Pisa: A luglio 2016 è stato sottoscritto specifico Accordo con la Provincia di Pisa per la Progettazione definitiva della Viabilità Nord di Pisa - tratta Madonna dell'Acqua - Cisanello, in prossimità del Polo Ospedaliero Viabilità a Nord di Pisa con lo stanziamento di 1,0 mln; con LR 81/2019 sono state stanziante 800 mila euro per la progettazione esecutiva. Nel 2018 sono state stanziare risorse per 13,8 mln a valere sul FSC 2014-2020 - Piano Operativo Infrastrutture (Del. CIPE 54/2016 approvato con nota n.214 del 23/01/2018) per la realizzazione dei primi lotti funzionali della Viabilità a Nord di Pisa. Nel 2019 con L.R. 73/2018 e LR 81/2019 la Regione ha stanziato un contributo straordinario alla Provincia di Pisa di 4,0 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, da attuare previa sottoscrizione di un accordo di programma. L'Ente Attuatore è la Provincia di Pisa e le risorse FSC 2014-2020 non transitano dal Bilancio regionale. L'intervento è in fase di progettazione.
- 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. I lavori sono stati conclusi 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. I lavori sono stati conclusi 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 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 conclusi.
- 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, i lavori sono stati aggiudicati a ottobre 2019.
- 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. Le Unioni hanno approvato i progetti definitivi e i lavori sono iniziati a ottobre 2019 nel Casentino e a novembre 2019 nel Pratomagno.

Nel 2020:

- In attuazione della LR 65/2019, a febbraio 2020 la Giunta ha approvato lo schema dell'Accordo di programma tra Regione Toscana e Comune di Quarrata per interventi per la realizzazione di un raccordo stradale fra via Firenze sulla SP44 e via Piero della Francesca, nel Comune di Quarrata; è disponibile un contributo straordinario fino all'importo massimo di 1 mln. (500 mila euro per il 2020 e 500 mila per il 2021).
- In attuazione della L.R. 79/2019 a marzo 2020 la Giunta Regionale ha approvato lo schema dell'Accordo di Programma per la realizzazione di una rotatoria all'intersezione fra il tracciato urbano della SR 69 e la via Maestri del Lavoro nel Comune di San Giovanni Valdarno. Il contributo regionale è di 250 mila euro per il 2021.
- In attuazione della L.R. 79/2019 a marzo 2020 la Giunta Regionale ha approvato lo schema dell'Accordo di Programma per interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area demaniale del Pratomagno nei comuni di Loro Ciuffenna e Talla. Approvazione. Il contributo regionale è di 250 mila euro per il 2021.
- In attuazione della l.r. 65/2019 a marzo 2020 la Giunta Regionale ha approvato lo schema dell'Accordo di Programma per Interventi di manutenzione straordinaria della viabilità di collegamento tra la SR 70 in località Consuma e la località Vallombrosa, nei Comuni di Pelago e Reggello. Il contributo regionale è di 200 mila euro per il 2021.
- Come previsto dalla DGR 405/2020 e DGR 481/2020, ai sensi dell'art. 9 della LR 79/2019, è stato approvato lo schema degli 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 3,2 mln a favore di 67 comuni. Progettazioni in corso.

Il quadro complessivo degli interventi di viabilità locale e locale integrata finanziati dalla Regione dal 2012 fino a dicembre 2019 sono illustrati nella cartografia di sintesi contenuta nell'allegato 3.

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. I lavori principali sono terminati a novembre 2019.

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. Ad oggi è stato recepito con DPCM del MIT il passaggio della attuale SR 258 "Marecchiese" allo Stato e sono in corso le redazioni dei verbali di consegna fra la Regione Toscana, Agenzia del Demanio, Provincia di Arezzo ed ANAS.

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.

MONITORAGGIO DEI PONTI STRADALI

Dopo il drammatico crollo del ponte Morandi a Genova, la Regione Toscana ha avviato una ricognizione dello stato di salute dei ponti presenti lungo le strade regionali e provinciali della Toscana, nell'ambito di un'Intesa sottoscritta il 28 agosto 2018 fra Regione, Città Metropolitana di Firenze, UPI ed ANCI Toscana. E' stato istituito un gruppo di lavoro che ha visto la partecipazione delle Università di Firenze e di Pisa e la Federazione degli Ingegneri della Toscana. Il gruppo di lavoro ha definito un primo campione di ponti prioritari da esaminare sui 4 mila presenti in tutta la regione, pari a 164 ponti su strade regionali e provinciali, ed ha messo a

punto un metodo speditivo di verifica (più veloce rispetto ai test standard) basato sulla determinazione del rischio in fasce progressive. Grazie al supporto di ingegneri volontari degli Ordini toscani è stato provveduto ad effettuare le verifiche.

A seguito delle attività del gruppo di lavoro, la Regione Toscana sulla base delle prime stime degli Enti gestori per le opere di manutenzione, con la DGR n.564 del 4 maggio 2020, ha stanziato le risorse necessarie per tutti n.39 ponti delle strade regionali per un finanziamento complessivo di oltre 16 mln.

Il lavoro svolto è stato presentato nel mese di luglio ad un'iniziativa webinar organizzata dalla Regione *"Monitoraggio dei ponti stradali: dal modello toscano alle linee guida nazionali"*.

3.1.4 FERROVIE

- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 -

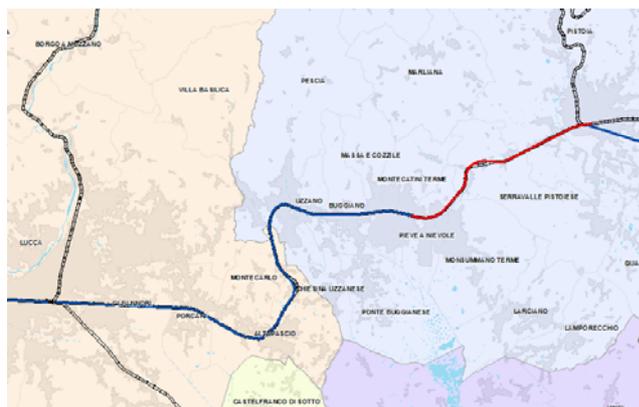
RADDOPPIO PISTOIA-LUCCA

L'intervento riveste un ruolo di notevole importanza per il trasporto regionale su ferro, in quanto la realizzazione del doppio binario consentirà il miglioramento della puntualità e della regolarità dei servizi. Il progetto di potenziamento della linea Pistoia-Lucca predisposto da RFI prevede il raddoppio per le tratte Pistoia-Montecatini Terme e Pescia-Lucca, nonché l'upgrade tecnologico della tratta a singolo binario Montecatini Terme – Pescia e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello presenti, mediante la realizzazione di opere sostitutive, da attuare per fasi funzionali, in accordo con gli enti locali.

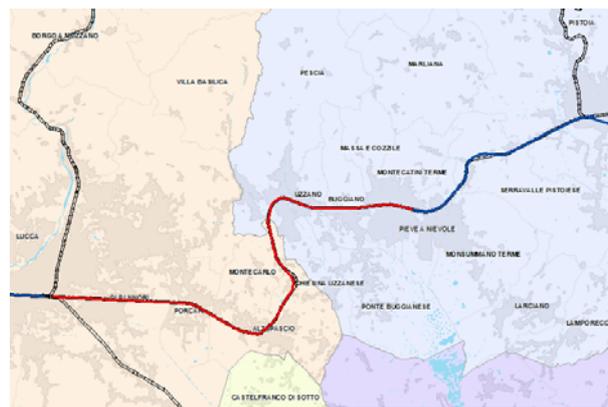
L'intervento è inserito nel Contratto di Programma (CdP) 2017-2021 stipulato tra il Ministero dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana. Il costo complessivo previsto nell'aggiornamento del CdP 2018-2019 pari a 487,1 milioni di euro risulta finanziato grazie a 216,1 milioni di euro di risorse regionali, 206,9 milioni di finanziamento MIT e 64,1 milioni di finanziamento MEF. L'incremento di spesa pari a 37,1 milioni di euro, previsto nell'aggiornamento, è dovuto sia ad imprevisti emersi nel corso dei lavori (problemi di carattere idrogeologico nello scavo della galleria Serravalle), sia a maggiori costi per opere sostitutive dei passaggi a livello, interventi di adeguamento a "STI CE 2014" della galleria Serravalle, rispetto di prescrizioni idrauliche ed ambientali.

Il 12 marzo 2019 è stato firmato l'Accordo quadro per la realizzazione delle opere collaterali al progetto di potenziamento dell'intera tratta Pistoia Lucca il cui costo è ricompreso nei finanziamenti complessivamente previsti per l'intera tratta.

La realizzazione del raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini Terme sta proseguendo sulla base degli impegni previsti nella specifica convenzione sottoscritta nell'aprile 2015 tra Regione e RFI. Per la tratta Montecatini Terme – Lucca, conseguentemente a problematiche emerse nell'ambito della definizione del progetto e della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA è prevedibile lo slittamento dell'avvio dei lavori a inizio 2021. Inoltre tutte le attività (Progettazione e realizzazione delle opere) sono state oggetto di interruzioni e ritardi imputabili all'emergenza sanitaria conseguente al COVID 2019.



Tratto Pistoia – Montecatini Terme



Tratto Montecatini Terme - Lucca

Nel maggio 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'. Risultano già completati gli interventi di adeguamento della stazione di Montecatini Terme, realizzati con separato appalto. Le opere in corso riguardano anche gli interventi previsti nei comuni di Pistoia, Serravalle Pistoiese e Pieve a Nievole finalizzati all'eliminazione dei passaggi a livello ed il rinnovo completo della tecnologia e dell'armamento dell'attuale linea ferroviaria, consentendone l'adeguamento alle nuove Specifiche Tecniche di Interoperabilità previste a livello comunitario.

Nel corso dei lavori RFI ha predisposto tre varianti progettuali:

- la prima, presentata nel febbraio 2019, relativa alla modifica di due opere viarie per la soppressione di passaggi a livello, all'adeguamento dell'accesso ad una attività produttiva e della sottostazione elettrica di Pistoia, in merito alla quale è ancora da perfezionare il procedimento relativo all'accertamento di conformità urbanistica dei due interventi di soppressione PP.LL., per i quali si è reso necessario espletare il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA concluso nel settembre 2019; a fine novembre 2019 è stato presentato il progetto aggiornato agli esiti della verifica di assoggettabilità a VIA, sul quale non si è ancora concluso il procedimento di accertamento di conformità urbanistica per la necessità di acquisire integrazioni progettuali, prodotte da RFI a fine maggio 2020;
- la seconda, relativa alla modifica di un ulteriore intervento per la soppressione di un P.L., è stata presentata nell'ottobre 2019 ed il relativo procedimento si è concluso nel febbraio 2020;
- la terza, di maggior rilievo, relativa alle opere di adeguamento della galleria di Serravalle Pistoiese agli standard di sicurezza previsti dalla vigente normativa, è stata oggetto di esclusione dalla VIA con decreto dirigenziale regionale a fine maggio 2020, per cui si è in attesa dell'avvio del procedimento di localizzazione.

Per la realizzazione di questo primo stralcio funzionale (raddoppio Pistoia – Montecatini Terme) l'aggiornamento 2018/2019 al CdP 2017/2021 prevede un costo pari a 269,62 mln finanziato con parte delle risorse statali e regionali complessivamente stanziato per l'intera linea Pistoia – Lucca costituite da fondi regionali per 35 mln, che si aggiungono alle risorse statali per 206,9 mln (MIT) già previsti dal Decreto “Sblocca Italia” e ad ulteriori 64,1 mln (MEF).

I lavori, interrotti durante l'emergenza sanitaria Covid 2019, sono ripresi con previsione per l'attivazione del servizio nel 2022. Si registra lo scostamento dai tempi programmati soprattutto per la realizzazione della nuova galleria di Serravalle, dovuto alla necessità di studiare ed adottare nuove tipologie di scavo più idonee a garantire la stabilità del versante nel tratto prossimo all'imbocco est lato Pistoia.

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.

Per la realizzazione del raddoppio di circa 23 km, previsto in affiancamento alla linea esistente, l'aggiornamento 2018/2019 al CdP 2017/2021 prevede un costo pari a 194,79 mln, finanziato con parte delle risorse statali e regionali complessivamente stanziato per l'intera linea Pistoia – Lucca costituite da fondi regionali per 181,1 mln di cui alla l.r. 86/2014 e 35 mln relativi alle opere propedeutiche, che si aggiungono alle risorse statali di 64,1 mln (MEF). 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.

Pur in assenza del raddoppio tra Pescia e Montecatini Terme, dove sono comunque previsti interventi di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale, per i quali l'aggiornamento 2018/2019 al CdP 2017/2021 prevede un costo pari a 22,70 mln finanziato con parte delle risorse statali e regionali complessivamente stanziato per l'intera linea Pistoia – Lucca costituite da fondi regionali per 35 mln e risorse statali di 64,1 mln (MEF).

Ad opere concluse 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 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.

Il progetto definitivo è stato trasmesso da RFI all'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il quale ha richiesto integrazioni nelle sedute di maggio e settembre 2019; RFI sta predisponendo le integrazioni richieste e, a seguito dell'approvazione del progetto da parte del Consiglio Superiore LLPP, attiverà il procedimento di localizzazione.

Dopo la conclusione dell'iter approvativo, si prevede di attivare le procedure per l'affidamento dei lavori entro il 2020 e, successivamente, avviare la realizzazione dell'opera per la quale viene prevista una durata di circa 36 mesi, prevedendo il completamento del raddoppio nel corso del 2024. Entro la stessa data è prevista anche la conclusione di tutti i lavori di potenziamento tecnologico e infrastrutturale del tratto Montecatini-Pescia.

Per quanto riguarda le risorse finanziarie, queste sono in massima parte garantite dalla Legge regionale 86/2014 e sue successive modifiche, con la quale 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 GRANAIOLO

L'intervento di **potenziamento della Linea Empoli Siena - Raddoppio Empoli Granaiolo**, è inserito nel "Contratto di Programma Stato – RFI 2017-2021". L'aggiornamento 2018-2019 al suddetto Contratto di Programma prevede un importo complessivo pari a 267 mln, incrementato di 90 meuro rispetto a quanto originariamente previsto, per maggiori costi emersi nel corso della progettazione definitiva. L'intervento comprende il raddoppio della tratta Empoli – Granaiolo (167 meuro) e l'elettificazione dell'intera linea Empoli – Siena (100 meuro di cui 85 risorse FSC).

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 Granaiolo;
- 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 state 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) previste a livello comunitario.

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. Con l'elettrificazione dell'infrastruttura 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 la progettazione definitiva delle opere, sia del raddoppio, che dell'elettrificazione, sono all'esame del Consiglio dei lavori Pubblici, che aveva richiesto integrazioni progettuali. Una volta approvato il progetto RFI procederà all'attivazione del procedimento relativo alla verifica di assoggettabilità a V.I.A.. Nel dicembre 2018 è stato attivato 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 370 mln.

Sono già realizzate opere propedeutiche in linea e attività di riqualificazione di alcune stazioni avviate nel 2018 e proseguite nel 2019 per importo pari a 50 mln. E' previsto che l'intervento, articolato per fasi, abbia inizio nella seconda metà del 2020:

1. tratta Prato-Vernio, con avvio adeguamento gallerie (durata 1 anno) previsto nel terzo quadrimestre 2020
2. S.BenedettoV.S.-Vernio
3. Pianoro-S.BenedettoV.S.

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.

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.

Al fine di consentire la ripresa dei lavori sul nodo AV, RFI sta operando per il superamento delle problematiche connesse alla difficoltà economica del Contraente Generale.

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.

A febbraio 2020 la Giunta Regionale ha approvato il testo dell'accordo procedimentale per il nodo ferroviario AV di Firenze, da sottoscrivere tra i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle infrastrutture e dei trasporti, dei beni e le attività culturali e per il turismo, RFI Rete Ferroviaria Italiana, Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze e Comune di Firenze, per il rinnovo del precedente accordo del 12/03/2013, scaduto da oltre due anni. La sottoscrizione dell'accordo è di fondamentale importanza per la ripresa dei lavori sul nodo in quanto definisce gli obblighi e impegni di RFI e prevede la costituzione dell'Osservatorio Ambientale. Infatti l'accordo prevede di aggiornare e rinnovare quanto previsto nei precedenti accordi procedurali del 3 marzo 1999 e del 12 marzo 2013, inclusa la costituzione, presso la Direzione Generale per le valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'Osservatorio Ambientale del Nodo di Firenze, al quale è attribuita la funzione di verificare il corretto adempimento dell'accordo, avvalendosi di una struttura di supporto tecnico e segreteria composta da rappresentanti di ISPRA e ARPA Toscana.

L'Accordo è stato recentemente sottoscritto, per cui si è in attesa di comunicazioni in merito al rinnovo dell'osservatorio ambientale.

Nel frattempo sono iniziati i lavori per l'upgrade tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria afferente al nodo di Firenze, che consentiranno un incremento della capacità e della sicurezza della rete ferroviaria, la cui ultimazione è prevista entro il 2021, con ampi benefici sulla regolarità della circolazione ferroviaria, grazie a una supervisione integrata del traffico. Inoltre si lavorerà per il potenziamento dell'infrastruttura di superficie, per migliorare la gestione del traffico ferroviario in attesa del sottoattraversamento.

Le principali opere ancora da realizzare sono costituite dalla galleria a doppia canna, a partire dagli imbocchi già realizzati di Firenze Rifredi e Firenze Campo di Marte fino al Camerone della nuova stazione AV e dal completamento degli interventi in sotterranea e di superficie della stessa stazione. La progettazione della sistemazione di superficie dovrà essere aggiornata da parte di RFI, in accordo con il Comune e la Regione. Le principali opere realizzate per la stazione sono costituite dai setti verticali di contenimento del camerone e dal primo solaio, dalla variante resasi necessaria per la realizzazione della tranvia linea 2 di Firenze in adiacenza al viale Redi, comprendente anche l'opera di sbocco del bypass idraulico del T. Mugnone, dalla rampa Kiss and ride.

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 822 milioni corrispondono alle opere già realizzate (51%).

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.

NUOVA FERMATA FERROVIARIA SULLA TRATTA FIRENZE CASCINE - RIFREDI IN PROSSIMITÀ DELLA FERMATA TRAMVIARIA GUIDONI A FIRENZE

Nel 2018 RFI si è impegnata a valutare le soluzioni più efficaci per il collegamento della tratta Firenze Cascine - Rifredi, in prossimità della fermata tramviaria Guidoni, con l'area urbanizzata di futura espansione e la tramvia, alleggerendo anche Rifredi rispetto al collegamento con la zona di Novoli. A inizio 2020 si sono avviati confronti tra RT, comune di Firenze e RFI finalizzati ad approfondire le soluzioni proposte da RFI al fine di promuovere l'ulteriore sviluppo dello studio di fattibilità. Sono attualmente al vaglio alcune soluzioni sulle quali RFI procederà con ulteriori approfondimenti ponendo particolare attenzione ai corrispondenti collegamenti con aeroporto e tramvia.

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.

RFI si è impegnata a investire circa 47 mln. per gli interventi di riqualificazione delle linee ferroviarie ed eliminazione di passaggi a livello, sottoscrivendo, nel dicembre 2017, il Protocollo d'Intesa per l'adeguamento e la riqualificazione delle infrastrutture sulle linee ferroviarie Faentina e Valdisieve. Ad oggi risultano effettuati interventi minori per il miglioramento dell'accessibilità in alcune stazioni ed è stata predisposta la progettazione di gran parte degli interventi previsti (Stazioni di Borgo San Lorenzo, Dicomano, Contea Londa, Vicchio e Rufina, soppressione passaggi a livello nei comuni di Comune di Borgo S. Lorenzo, Dicomano, Rufina e di Vicchio). Sono inoltre conclusi i procedimenti autorizzativi relativi alle stazioni di Dicomano e di Contea Londa, alle opere per la soppressione di un P.L. su Rufina e di un P.L. su Dicomano; per dette opere si è in attesa dell'avvio dei relativi lavori da parte di RFI. I principali interventi ancora da approvare sono costituiti dalle opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello sulla S.R. 302 in comune di Borgo S. Lorenzo, sulla S.P. 51 in Comune di Vicchio, sulla S.S. 67 in comune di Dicomano, sulla S.S. 67 in comune di Rufina e dall'adeguamento delle stazioni di Rufina e di Vicchio. A giugno 2020 è stato attivato il procedimento finalizzato alla localizzazione delle opere sostitutive per la soppressione di un ulteriore passaggio a livello posto in comune di Borgo San Lorenzo.

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 condivisa un'intesa per il potenziamento linea ferroviaria Lucca-Aulla e scalo merci Stazione di Castelnuovo Garfagnana, successivamente sottoscritta, nel marzo 2018, 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 attive sul territorio nell'utilizzo del vettore ferroviario per il trasporto di materiali e prodotti finiti, con l'obiettivo di ridurre il transito dei mezzi pesanti sulla viabilità, favorendo il risanamento ambientale e l'incremento della sicurezza stradale.

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").

Le principali opere previste sono costituite dall'adeguamento della stazione ferroviaria e sua riqualificazione, dall'adeguamento dell'attiguo scalo merci e ripristino del collegamento ferroviario con adiacente stabilimento cartario, soppressione del passaggio a livello esistente a monte della stazione ferroviaria. A tal fine il Comune di Castelnuovo di Garfagnana si è impegnato, nell'ambito dello stesso accordo, alla realizzazione della relativa viabilità sostitutiva, per la quale ha già proceduto all'affidamento dei lavori. Per gli interventi sulla linea ferroviaria si è in attesa della conclusione della progettazione definitiva da parte di RFI, per poter procedere alla successiva approvazione e realizzazione delle opere.

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.

A giugno 2019 si è concluso l'accertamento di conformità urbanistica sul progetto di adeguamento della stazione di Contea – Londa; è stata inoltre conclusa una Conferenza di Servizi indetta da RFI con l'approvazione delle opere sostitutive per la soppressione dei passaggi a livello in comune di Rufina su via Don Giovanni Minzoni e in comune di Dicomano in prossimità della Stazione.

A gennaio 2020 è stata inaugurata a San Giovanni Valdarno la nuova stazione ferroviaria, rinnovata e resa più facilmente accessibile con un investimento di circa 6.5 milioni di euro.

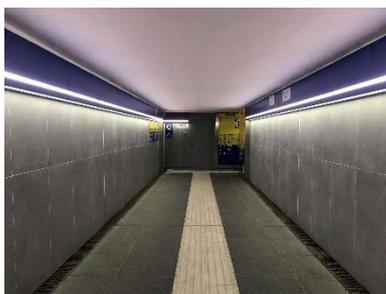
Il rinnovamento è stato avviato nel 2017 e ha riguardato i fabbricati (interventi sulle facciate, rinnovo completo degli infissi e realizzazione di una nuova sala di attesa nell'atrio reso più ampio), i due marciapiedi a servizio dei binari 1 e 2/3 (alzati fino a 55 cm per facilitare l'accesso ai treni e collegati al sottopassaggio con scale fisse e due nuovi ascensori), il sottopassaggio (dove sono stati installati rivestimenti e pavimentazioni in gres), i servizi igienici (dotati anche di attrezzature per viaggiatori con ridotta capacità motoria e di una nursery), gli impianti di illuminazione, gli sportelli della biglietteria.

Anche la piazza esterna ha subito interventi ed è stato realizzato un parcheggio biciclette coperto, dotato di 86 posti e direttamente collegato con la viabilità esterna.

A seguito di una convenzione stipulata da RFI con il Comune di San Giovanni Valdarno, sarà a breve reso completamente accessibile anche l'accesso dal parcheggio comunale di Via Vetri Vecchi, che sarà collegato con il sottopassaggio ferroviario da un nuovo ascensore panoramico in acciaio e vetro coperto da una apposita pensilina.



Stazione di San Vincenzo



Sottopasso



Stazione di Campiglia Marittima

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 per la scadenza dell'accordo procedimentale e in attesa di rinnovo con la costituzione del nuovo osservatorio;
- 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.

Le componenti ambientali interessate dal monitoraggio descritte attraverso indicatori che descrivono e quantificano il fenomeno sono: acque superficiali e sotterranee, atmosfera, rumore, vi-

brazioni, geologia e geomorfologia, geotecnica, vegetazione, suolo, fauna.

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

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

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

3.1.6 INDICATORI

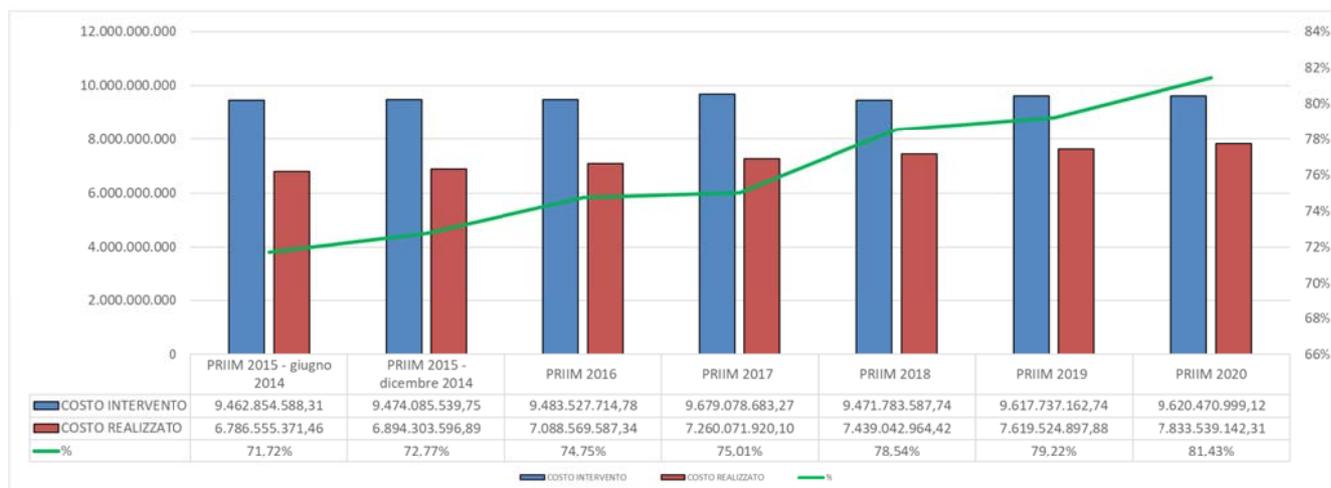
- Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità - aggiornamento al 31/12/2019)

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.	382.853.067,00	382.516.967,00	99,91
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	8.845.571,00	21,26
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	22.945.243,00	22.885.243,00	99,74
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	563.759.973,00	561.296.473,00	99,56
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.	286.823.452,00	277.023.990,00	96,58
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	118.891.394,00	20,72
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	700.307.780,00	77,05
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	442.359.603,00	93,47
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	242.739.326,00	96,68
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Peretola	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	16.993.007,56	682.007,56	4,01
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Varlungo	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	14.067.557,17	261.557,93	1,86
A1 Milano - Napoli - Lavori di ristrutturazione e ampliamento stazione Valdarno e adeguamento della viabilità esterna	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Terranova B.	5.034.000,00	4.793.265,00	95,22
A1 Milano - Napoli e A11 Firenze - Pisa Nord - Nodo Autostradale e centro direzionale di Firenze - Lotto 3 Terzo Stralcio, completamento	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	23.494.217,00	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 rotonda 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 rotonda 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	822.043.595,00	50,99
Potenziamento dell'Asse Pisa - Livorno. Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa, elettrificazione Pisa - Collesalveti - Vada, potenziamento impianti merci di Livorno	R.F.I. S.p.A.	Province PI e LI	184.719.010,35	184.719.010,35	100,00
Centro dinamica sperimentale di Osmannoro	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze	85.000.000,00	84.872.918,30	99,85
TOTALE			9.620.470.999	7.833.539.142	81,43%

- 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 2014-2019)



- Interventi sulla viabilità regionale per Provincia

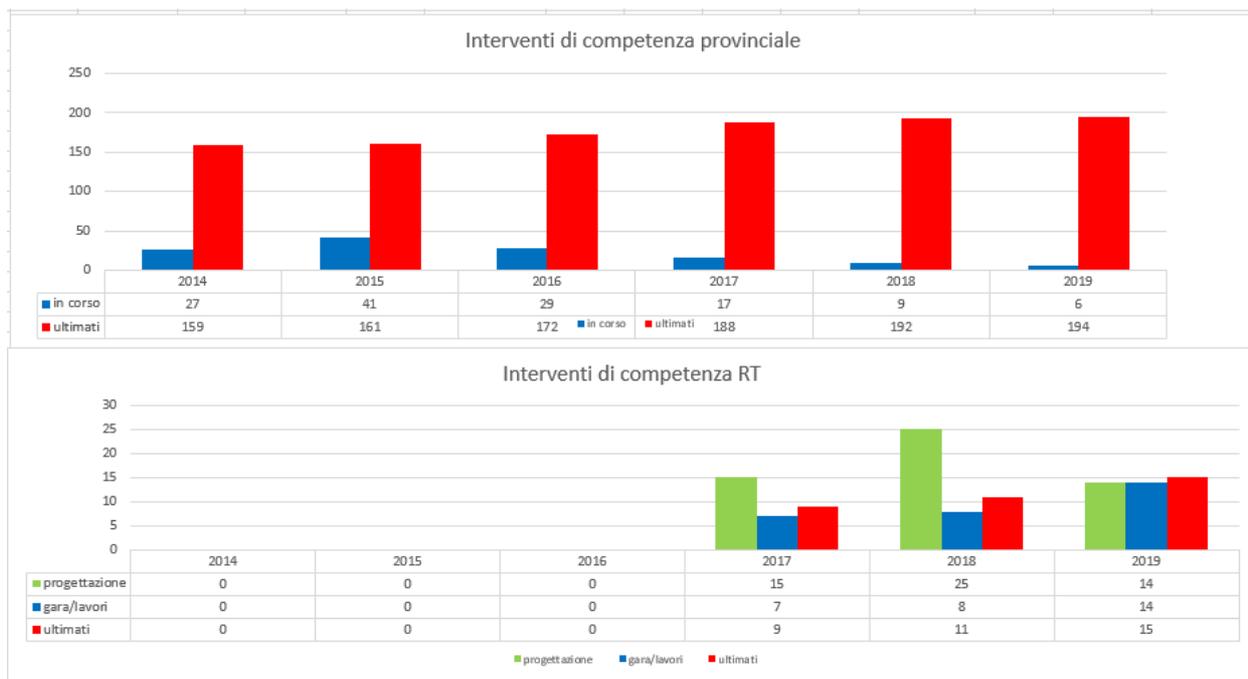
(Fonte Regione Toscana, Settore Programmazione Viabilità - aggiornamento al 31/12/2019)

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	0	1	2
Firenze	39	3	14	4	5	2	3
Grosseto	11	1	3	1	1	0	1
Livorno	3	0	2	0	0	1	1
Lucca	26	0	5	0	0	0	5
Massa Carrara	3	0	1	0	1	0	0
Pisa	18	0	4	2	0	0	2
Pistoia	19	0	2	0	1	0	1
Prato	21	2	1	0	1	0	0
Siena	28	0	3	2	1	0	0
TOTALE	194	6	43**	14	10	4	15

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

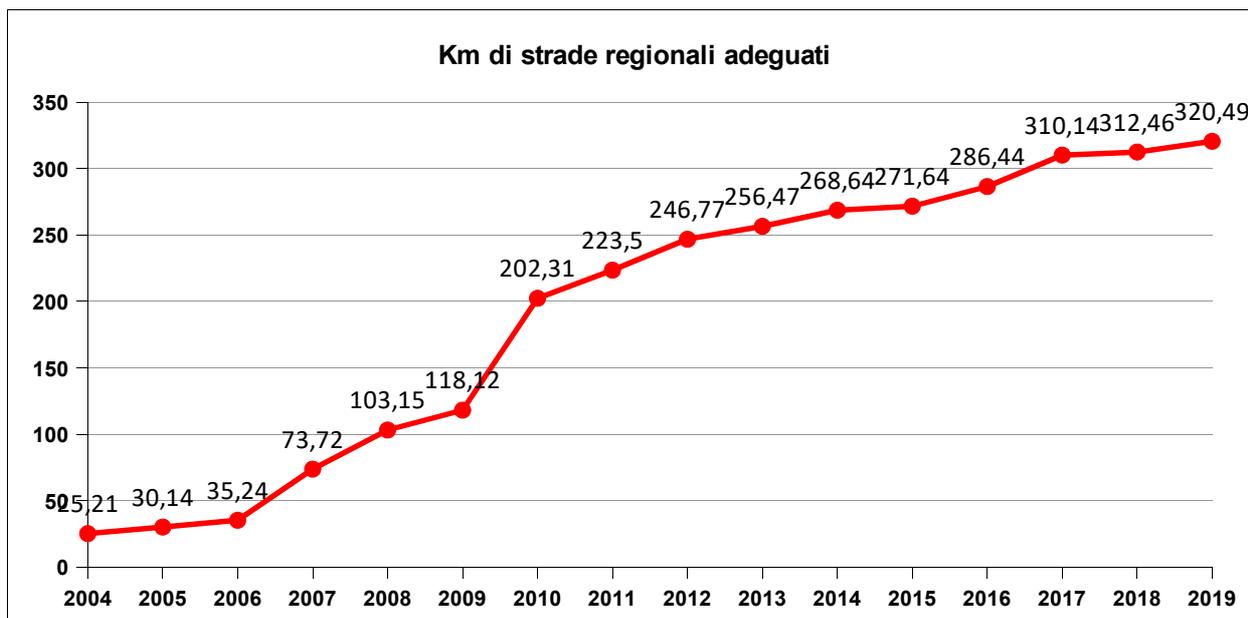
** Si considerano programmati gli interventi finanziati con le delibere di attuazione del PRIIM. Ulteriori interventi non finanziati risultano programmati con Programma Pluriennale degli Investimenti sulla Viabilità di Interesse Regionale approvato con DCR35/2002

*** ESCLUSI 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



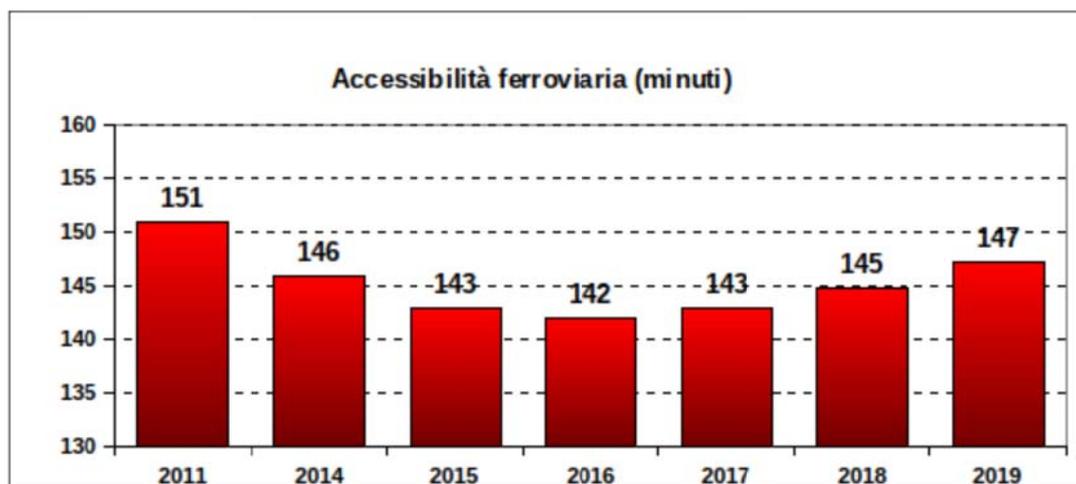
- Km di strade regionali adeguati

(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)

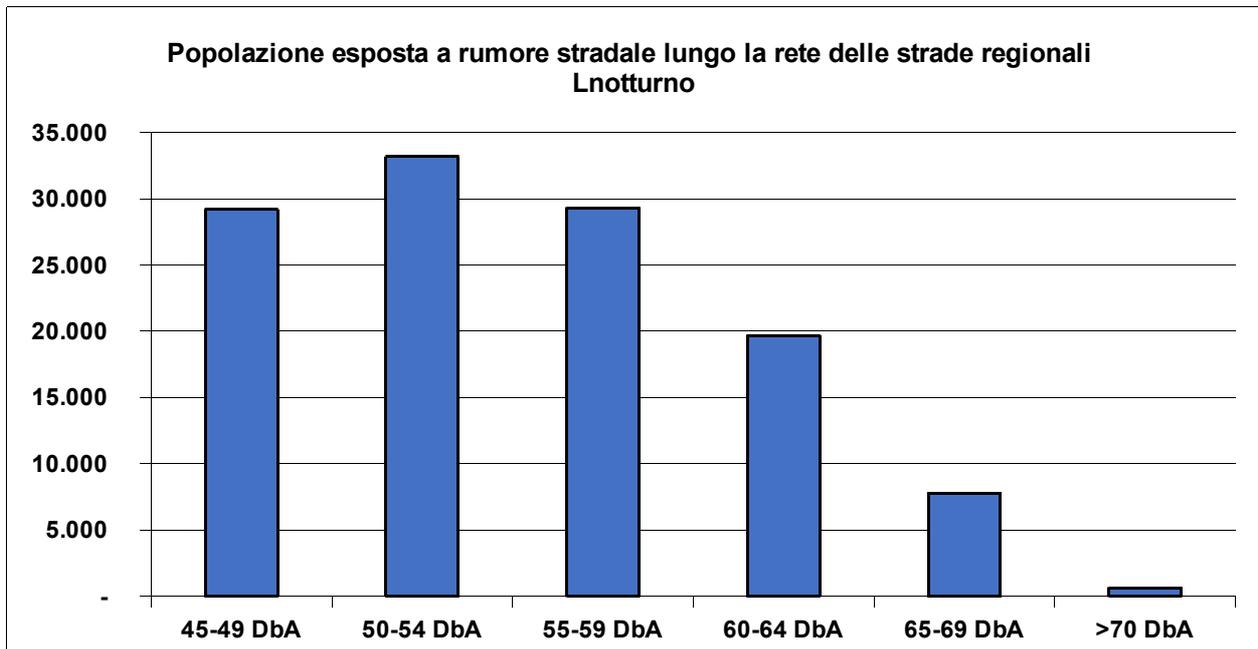
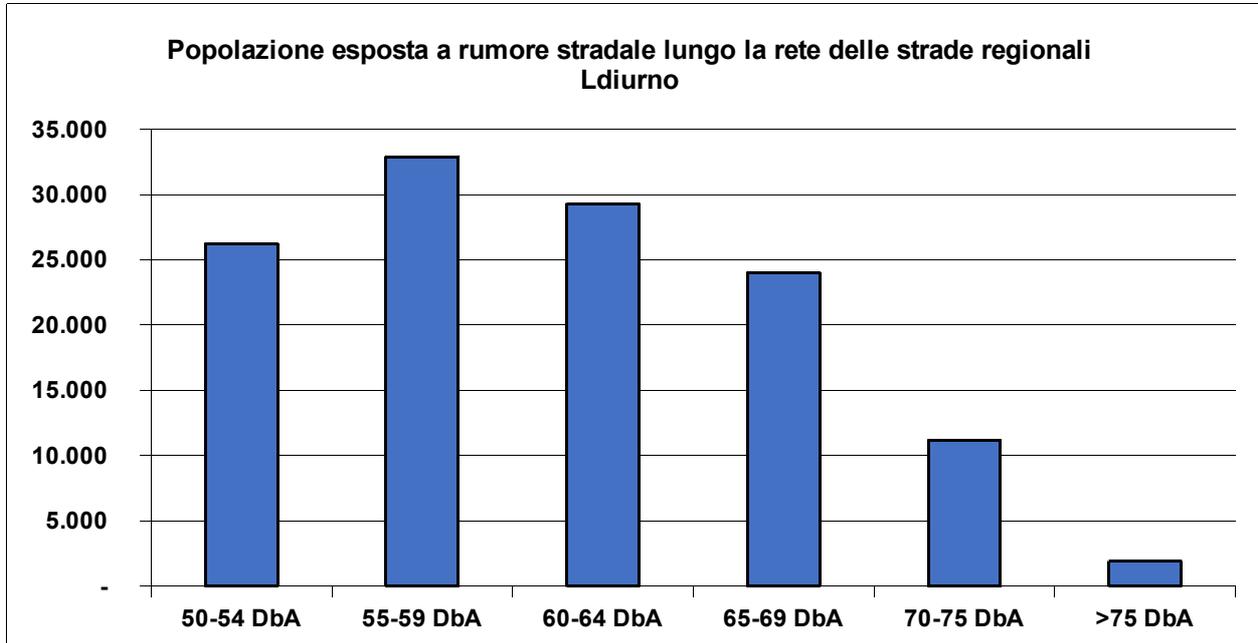
(Fonte AISCAT)

Anno	Autostrade		SALT		SAT		Autocamionale	
	per l'Italia		Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	della Cisa	
	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 stradale lungo la rete delle strade regionali

(Fonte: revisione del piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore secondo il DM 29/11/00)



3.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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

DGR 1126 del 09/09/2019 - Autostrada A1 Milano-Napoli tratto Firenze Nord-Firenze Sud. IV Atto Integrativo all'Accordo sottoscritto in data 17/06/1999 tra Autostrade per l'Italia, Regione Toscana, Provincia di Firenze e i comuni di Firenze, Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Scandicci,

Impruneta, Bagno a Ripoli per l'attuazione degli interventi di potenziamento e messa in sicurezza dell'A1 Milano-Napoli tratto Firenze Nord- Firenze Sud e delle opere connesse. Approvazione bozza.

DGR 1532 del 09/12/2019 - Interventi di competenza regionale nell'ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 e nell'ambito dell'Addendum al Piano Operativo (Asse Tematico A - Interventi stradali), ai sensi delle delibere CIPE 54/2019, 98/2017 e 12/2018. Assegnazione finanziamenti regionali.

DGR 1567 del 16/12/2019 - 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.

DGR 2 del 07/01/2020 - Convenzione tra Regione Toscana, Provincia di Massa Carrara, Comune di Massa e ANAS Spa per la progettazione e la realizzazione dell'intervento Variante SS1 Aurelia - Opere infrastrutturali per il potenziamento e il miglioramento funzionale degli accessi alla Città di Massa in Comune di Massa 1° lotto Canalmagro - Stazione (Via del Papino e l'innesto tra la SS1 e Via delle Jare). Approvazione schema convenzione che sostituisce la convenzione stipulata in data 24/03/2011.

DGR 118 del 10/02/2020 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Città Metropolitana di Firenze per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2020.

DGR 182 del 17/02/2020 - Assegnazione risorse a favore della Provincia di Prato per la manutenzione straordinaria rettifica del tracciato stradale della S.R. 325 tra le progressive 64,300 e 64,600 (curva di Usella) nel Comune di Cantagallo.

DGR 199 del 24/02/2020 - Nodo ferroviario A.V. di Firenze. Approvazione del testo dell'Accordo finalizzato al rinnovo dell'Accordo Procedimentale del 3 marzo 1999

DGR 371 del 23/03/2020 - 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.

DGR 563 del 04/05/2020 - Individuazione interventi sulla viabilità regionale per l'assegnazione delle risorse regionali necessarie alle attività di progettazione, ai sensi della l.r. 80/2019.

DGR 564 del 04/05/2020 - Assegnazione agli Enti gestori delle strade regionali ex art. 23 della l.r. n.88/98 del finanziamento regionale per interventi manutentivi sui ponti delle strade regionali della Regione Toscana".

DGR 582 del 11/05/2020 - Interventi sulle strade regionali la cui competenza è stata trasferita alla Regione Toscana in esecuzione della legge regionale 3 marzo 2015, n. 22. Verifica stato di attuazione interventi di cui alla D.G.R. 622/2019.

DGR 650 del 25/05/2020 - Accordo di Programma "Intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SRT 436 dalla località San Pierino in Comune di Fucecchio all'intersezione con via Marconi in Comune di San Miniato con annessa realizzazione di pista ciclopedonale. 1° stralcio funzionale", tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze, Comune di Fucecchio e Comune di San Miniato. Approvazione finalit .

DGR 754 del 22/06/2020 - Assegnazione risorse finanziarie alle Province e alla Citta' Metropolitana di Firenze per la gestione degli impianti di illuminazione delle gallerie delle strade regionali di loro competenza, di nuova costruzione nell'ambito degli interventi programmati dalla Regione Toscana, per l'anno 2020.

3.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2022 (*)			Gestione fino al 30/06/2020 (***)		
	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	305.283	171.416	56%	168.248	150.704	90%
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali (**)	65.015	52.502	81%	46.502	30.234	65%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
Totale obiettivo generale 1	370.298	223.918	60%	214.750	180.938	84%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2020)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2020.

(**) 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".

(***) I dati al 30/06/2020 non considerano le reimputazioni su date successive.

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 legittimità della partecipazione di Autolinee Toscane alla gara. A dicembre è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato, che ha respinto gli appelli del consorzio Mobit, ribadendo la legittimità dell'operato regionale. L'aggiudicazione definitiva a favore di Autolinee Toscane è stata effettuata ad aprile 2019 (con efficacia da maggio 2019).

A seguito dell'aggiudicazione definitiva, in ordine a quanto previsto nel contratto ponte (di cui al sottostante paragrafo) e dagli atti di gara, sono state avviate le attività propedeutiche per definire il subentro dei beni e del personale al nuovo gestore, in previsione dell'avvio del servizio con il contratto di gara; le attività propedeutiche sono consistite in una prima fase con i sopralluoghi in situ; una seconda fase avrebbe dovuto consistere nella stipula degli atti di trasferimento dei beni e del personale, ma ad oggi ciò non è avvenuto, per il contenzioso instaurato dai gestori uscenti, nonostante la Regione nel frattempo si sia spesa per trovare una composizione degli elementi di conflitto sul contenuto degli atti di trasferimento.

LA GESTIONE DELLA FASE TRANSITORIA: IL CONTRATTO PONTE E IL REGIME DI OBBLIGO DI SERVIZIO

In attesa della risoluzione definitiva del contenzioso, e per garantire la continuità del servizio pubblico, in data 29 dicembre 2017 è stato sottoscritto il **contratto ponte** 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. Con il contratto, sulla base del Regolamento Europeo 1370/2007, è stato effettuato un affidamento diretto in via d'urgenza, della durata di due anni (dal 1° gennaio 2018 al 31 dicembre 2019), agli attuali gestori del trasporto pubblico, aggregati in un soggetto unitario.

Contestualmente al contratto ponte è stato 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, alcuni 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, Castigione 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.

Scaduto il contratto ponte il 31 dicembre 2019 (non rinnovabile sulla base della normativa comunitaria), per consentire di completare il passaggio dei beni tra i precedenti gestori ed il nuovo gestore, dal primo gennaio 2020 il servizio ha avuto luogo in regime di atti d'obbligo.

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 hanno consentito 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**, con procedura avviata 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;
- **14,2 mln** di risorse regionali stanziati nel 2019 che consentono l'acquisto di oltre **160** nuovi mezzi extraurbani.

In totale, al seguito delle molteplici iniziative avviate, a fine 2019 sono stati immessi in servizio 350 nuovi bus, che arriveranno a 447 entro il 2020 (come riepilogato nella tabella seguente).

Nel 2020 sono previsti inoltre ulteriori interventi di rinnovo grazie a finanziamenti ministeriali, con particolare riferimento al Piano strategico nazionale sulla mobilità sostenibile (approvato con DPCM 1360 del 24 aprile 2019), che destina alla Regione Toscana complessivi 118 mln circa a valere dal 2019 al 2033.

Rinnovo parco mezzi per il trasporto pubblico locale su gomma in Toscana: nuovi mezzi e risorse stanziati per procedura

(Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale)

RINNOVO PARCO BUS					EFFETTIVI			PREVISTI			TOT. BUS per strum.
					2017	2018	2019	2020	2021	2022	
strumento	Tip. mezzi	Ri-sorse	Fonte	Cofin. pubblico	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%			20	3			23
Cofinanziamento CONSIP (D.M. 25/2017) - DGR 1039/2018	extraurbani	10,4	MIT	55%				84			84
Cofinanziamento fondi regionali (stanziamento in bilancio 2019) – DGR 941/2019	extraurbani	14,2	RT	50%		80	72	10			162
totali		49,7			10	170	183	97			
totale progressivo bus					10	180	350	447			447

Nell'ambito dell'emergenza sanitaria Coronavirus creatasi a inizio 2020, la Regione Toscana ha portato avanti un'attività straordinaria volta alla gestione dell'emergenza con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale, al fine di garantire la mobilità quale servizio essenziale ai cittadini e al tempo stesso tutelare la salute e la sicurezza sui mezzi di trasporto. Sono state previste attraverso ordinanze del Presidente della Regione (n. 11 del 13 marzo e n. 47 del 30 aprile 2020) regole specifiche per i servizi di trasporto pubblico, è stata monitorata costantemente la situazione attraverso un tavolo di lavoro permanente composto da rappresentanti delle aziende di trasporto e da tecnici regionali che ha portato ad una riprogrammazione dei servizi, nelle varie fasi, affrontando le criticità segnalate dagli utenti, da aziende e Comuni.

Per compensare i mancati ricavi delle aziende di trasporto la Regione si è attivata con il Governo chiedendo la costituzione di un fondo nazionale speciale per il TPL. Tale fondo è stato previsto dall'art. 200 del D.L. n. 34/2020 (cd "Decreto rilancio") in fase di conversione in legge; nel frattempo, è già in corso di definizione presso la Conferenza delle Regioni l'intesa inerente il previsto Decreto Ministeriale recante i criteri di ripartizione, da emanarsi da parte del MIT dopo la conversione in legge del D.L. (per la Regione Toscana si prevedono 34 milioni).

La Regione ha inoltre approvato a giugno 2020 una legge regionale di istituzione di un fondo speciale regionale per il comparto del trasporto pubblico locale, definito "Fondo covid 19 TPL", (L.R. 41 del 22 giugno 2020).

3.2.2 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2 -

CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE TOSCANA E TRENITALIA

Nel novembre 2019 è stato sottoscritto il nuovo **contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Toscana e Trenitalia**, della durata di 15 anni (dall'1/12/2019 al 30/11/2034), di cui gli ultimi 5 anni in ragione di maggiori investimenti che Trenitalia si è impegnata a portare avanti per migliorare la qualità del servizio ferroviario, il comfort dei mezzi e l'efficacia della manutenzione. Il contratto prevede un investimento di Trenitalia di 1,4 miliardi di euro, destinato in buona parte all'acquisto di nuovo materiale rotabile (843,6 milioni di euro da parte di Trenitalia e 69 milioni da parte della Regione Toscana, per un totale di 912,6 milioni per l'acquisto e la messa in servizio di 100 treni made in Italy di nuovissima generazione), ma anche a miglioramenti tecnologici, a cicli programmati di manutenzione.

Con la firma del nuovo contratto è stato risolto il precedente valido per il periodo 2015-2023, sottoscritto nel luglio 2016, che prevedeva 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.

Nello specifico il nuovo contratto prevede 912,6 mln per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e 82,5 mln 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. Il 90% dei nuovi treni sarà immesso in servizio entro il 2024;

- 71,9 mln per l'ammodernamento degli impianti di manutenzione, fondamentali per un corretto mantenimento in funzione dei convogli;
- 285,5 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).

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.

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.

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 QUALITA' DEL SERVIZIO



Analogamente a quanto previsto per la gomma, la Toscana ha investito molto in questi anni nel rinnovo del parco rotabile ferroviario, con l'obiettivo di far portare l'età media della flotta toscana a valori in linea con le più moderne realtà europee.

Nell'ambito dei precedenti contratti 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.

In particolare, nell'ambito del contratto 2009-2014 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 ulteriori 5 treni Jazz a 5 casse.

Come precedentemente accennato, con il nuovo contratto di servizio valido fino al 2034 sono previsti **100 nuovi treni** sulle 14 linee regionali: 29 elettrotreni Rock, 25 altri nuovi treni elettrici, 44 ibridi (dotati di motore diesel, pantografo per le linee elettrificate e batterie in grado di poter fare l'ultimo miglio su linee non elettrificate evitando di utilizzare il motore diesel) e 2 locomotive di soccorso: si prevede che entro il 2020 entrino in servizio i primi 7 treni Rock, tra il 2021 ed il 2023 altri 79 treni (22 Rock, 30 treni ibridi e i 25 nuovi elettrici), mentre nel 2030 sarà la volta dei restanti 14 ibridi.



I nuovi treni saranno dotati di telecamere di videosorveglianza, wi-fi a bordo, arredi di maggiore comfort e daranno un importante contributo alla sostenibilità ambientale (-30% di consumi energetici, materiali riciclabili, più facilmente fruibili anche con la bici) e saranno inoltre accessibili alle persone con ridotte capacità motorie. Si stima che al 2024 tutta la flotta regionale sarà accessibile per chi ha mobilità ridotta.

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

Anno	Mezzi Trenitalia	Mezzi TFT	Nota	Nota programmazione
2014	10		"Treni Vivalto - Considerando una composizione media di 6 carrozze per un treno"	TRENITALIA: Programmati nel Contratto con Trenitalia i seguenti nuovi treni: 7 nel 2020, 12 nel 2021, 36 nel 2022, 31 nel 2023 e 14 nel 2030 TFT: Il contratto con TFT non prevede altri investimenti programmati oltre il 2017
2015	30			
2016	4		"Treni Vivalto - Considerando una composizione media di 6 carrozze per un treno"	
2017	1	1		
2018	5			
2019	0			
tot	50	1		

L'acquisto di tre nuovi Rock è finanziato in parte con risorse Trenitalia e in parte con risorse statali (oltre 17 mln su un costo di oltre 29 mln) stanziati per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE nel dicembre 2016 (FSC 2014-2020), su cui nel 2018 è stata sottoscritta un'apposita Convenzione attuativa tra Regione e MIT.

Anche nel 2019 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 (oltre 235.000 passeggeri trasportati ogni giorno nel 2019, + 25% rispetto al 2010), con 22,4 milioni di chilometri percorsi dai treni regionali toscani.

In leggero calo la puntualità media registrata nel 2019, che si attesta intorno al 94%, comunque al di sopra dell'obiettivo del contratto di servizio fissato al 93% mentre risulta stabile la regolarità (0,6% 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. Grazie alla vendita dei titoli sul mercato la Regione ha ottenuto risorse per 104 mila euro 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, Valdiseve, 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 Borgo-nuovo, 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 sono proseguiti gli approfondimenti relativi ai contenuti dell'Accordo Quadro per la definizione degli interventi infrastrutturali propedeutici al potenziamento del servizio ferroviario nel Nodo di Firenze, anche in vista del riavvio del cantiere per la realizzazione del sottoattraversamento AV di Firenze e delle previsioni sull'utilizzo dello stesso da parte dei treni AV .

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.



valorizzazione di tali ferrovie.

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

Il progetto è proseguito nel 2019, con un avviso pubblicato nel mese di marzo, a seguito del quale sono pervenuti 11 progetti relativi alle varie linee minori - 10 i progetti ammissibili a

finanziamento sulla base della graduatoria approvata a novembre, di cui 9 finanziati totalmente o parzialmente anche a seguito di scorrimento di graduatoria (destinati oltre 120mila euro). 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 sovra-regionale 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. Tra le azioni del progetto, la realizzazione di una ciclostazione nella stazione di Monte Antico sulla linea Siena-Grosseto, oggetto di un accordo tra la Regione ed il Comune di Civitella Paganico.

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"**, avviato 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, la Regione ha replicato l'azione nel 2019; a luglio 2019 è stato approvato il nuovo bando, con risorse per 50.000 euro, scaduto il 31 marzo e successivamente prorogato al 30 settembre 2020 per consentire un'ampia partecipazione tenuto conto che l'emergenza Coronavirus ha limitato la possibilità di acquisto di bici pieghevoli da parte degli utenti. Ad aprile 2020 sono stati 445 i voucher concessi.

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 dal 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- nel 2019 il dato ha un incremento dell'1,6% rispetto al 2018), 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 garantire all'Arcipelago toscano la continuità territoriale aerea, si è conclusa a gennaio 2020 la gara che permetterà di riattivare i collegamenti diretti con Pisa, Firenze e Milano Linate, grazie ad un aumento del contributo pubblico fornito da ENAC, pari a circa 3 mln in tre anni (1.050.000 euro di risorse regionali e 2,3 mln di risorse ministeriali). Il servizio era rimasto sospeso per oltre due anni a causa di due bandi di gara andati deserti.

Sempre con riferimento all'aeroporto Teseo Tesei di Marina di Campo, gestito dalla società AlaToscana, nel 2020 è stata inoltre rinnovata la convenzione triennale (2020-2022) tra Regione e gestore aeroportuale per garantire la copertura, a titolo di compensazione, degli

oneri sostenuti per lo svolgimento delle attività relative alla sicurezza, all'antincendio, al controllo del traffico aereo ed alle dogane, cui sono state destinate risorse regionali per un importo massimo annuo di 570.000 euro.

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.

A fine 2019 il gruppo ispettivo regionale contava 93 unità, in aumento rispetto alle 88 unità del 2018 e alle 63 del 2017; 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).

Per quanto riguarda l'**attività svolta nel 2019**, sono state eseguite in totale 567 "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 2019*
Ispettori		93
Uscite effettuate		567
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali funzionamento impianto riscaldamento a bordo treno nei mesi invernali	964
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su pulizia a bordo treno	1891
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni presenti a bordo treno	3309
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su informazioni audio/video fornite a bordo treno	3409
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su accessibilità toilettes a bordo treno	3091
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su stato arredi a bordo treno	3156
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli puntuali su funzionamento impianto condizionamento a bordo treno nei mesi estivi	969
attuazione contratto RT-Trenitalia	Controlli a stazioni	213
attuazione contratto RT-Trenitalia	Rilevamento casi mancato rispetto obblighi su presenza ausili per disabili a bordo treno	541
attuazione contratto RT-TFT e RFT	Treni controllati	36
attuazione contratto RT-TFT e RFT	Controlli a stazioni	8
Treni oggetto contratto Reg.Umbria/Trenitalia transitanti su territorio toscano	Treni monitorati	86
Segnalazioni di disservizi ferroviari non oggetto di controlli\monitoraggi di cui alle voci precedenti	Treni oggetto di segnalazioni	152

* al 31-12-19

A seguito della stipula nel novembre 2019 del nuovo contratto di servizio per il TPL ferroviario di interesse regionale tra Regione Toscana e Trenitalia (di cui al par. 3.2.2 “*Servizi ferroviari*”), le attività ispettive su tali servizi sono proseguite anche nel 2020.

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 (36 treni controllati e 8 controlli in stazione nel 2019).

Nell’ambito di un Protocollo di Intesa tra Regione Toscana e Regione Umbria firmato nel marzo 2015 il nucleo ispettivo regionale toscano continua a monitorare 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 2019 Sono stati monitorati 86 treni regionali di competenza umbra della linea Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno.

Per quanto riguarda il **servizio di trasporto pubblico locale su gomma**, nell’ambito del contratto ponte per la gestione del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma 2018-2019 il

gruppo ispettivo regionale ha ripreso con continuità l'attività di controllo sui servizi di TPL automobilistico.

Nel 2019 sono stati eseguiti 337 controlli di varia natura sulla qualità dei servizi di TPL su gomma oggetto del "contratto ponte":

La Regione ha inoltre continuato a fornire 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.

Per quanto riguarda il **contratto di servizio marittimo** con la società di navigazione Toremar che effettua il collegamento con le isole dell'Arcipelago Toscano, sono stati svolti nel corso del 2019 33 monitoraggi sul rispetto dell'orario dei servizi.

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	

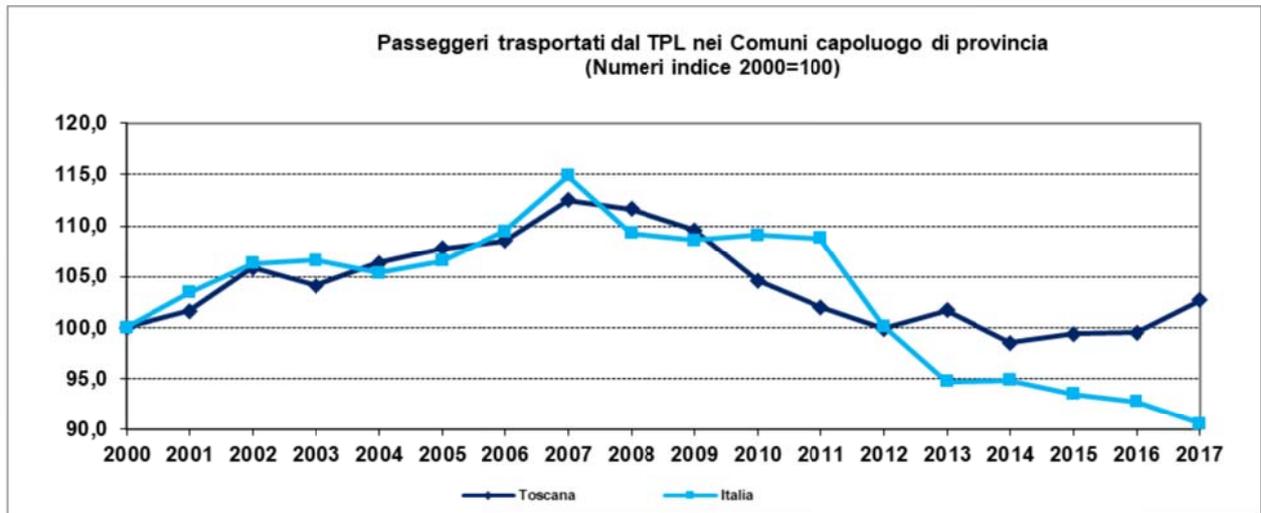
* Fonte: ISTAT- Indicatori per le politiche di sviluppo (<http://www.istat.it/it/archivio/16777>), tema "Trasporti e mobilità", indicatore 172. Il dato fa riferimento alle seguenti caratteristiche del servizio: frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture,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

- Grado di soddisfazione rispetto a 10 aspetti del servizio ferroviario, confronto 2009-2012-2015-2019 (% di voti compresi tra 3 e 5)

(Fonte Regione Toscana, Indagine "Gli utenti del treno regionale in Toscana", anni 2009, 2012, 2015, 2019)

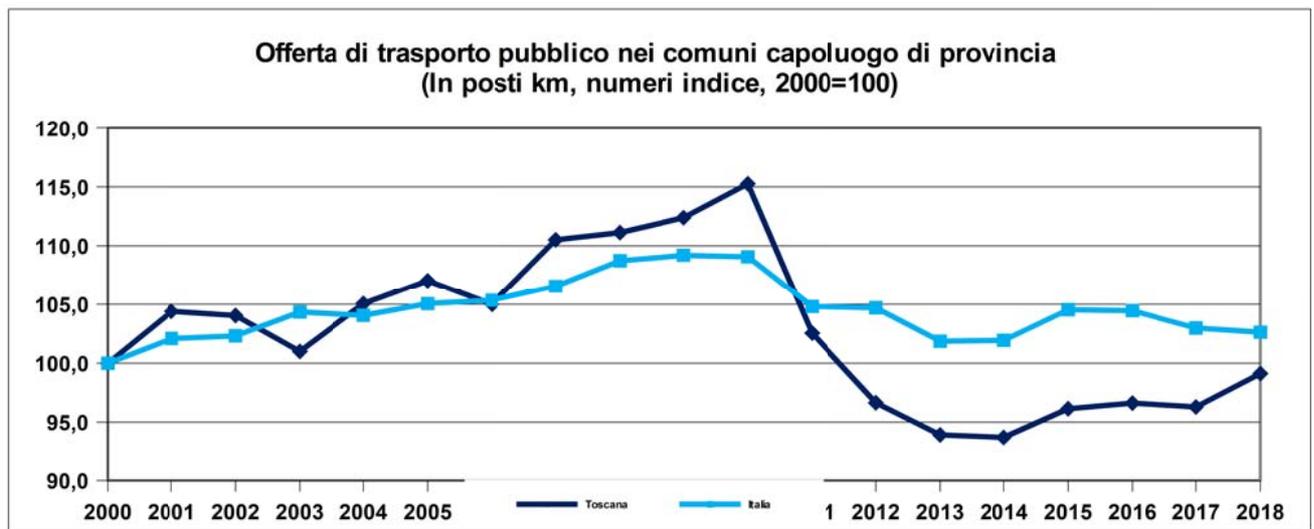
ASPETTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO	% Soddisfatti (voti 3-5)			
	2009	2012	2015	2019
Puntualità	60,7	55,4	58,5	64,5
Coincidenze dei treni	62,9	60,1	67,9	73,0
Affollamento a bordo	57,9	66,1	80,5	82,6
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3	76,2	80,4
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4	47,2	54,9
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	57,5	63,7	66,6	74,9
Funzionamento delle porte	69,3	67,2	84,4	89,9
Senso di sicurezza (furti, molestie)	80,6	83,4	81,9	86,6
Personale di bordo	88,6	90,5	92,0	95,4
Comunicazione a bordo in caso di ritardi o anomalie	56,5	65,6	71,2	79,3

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



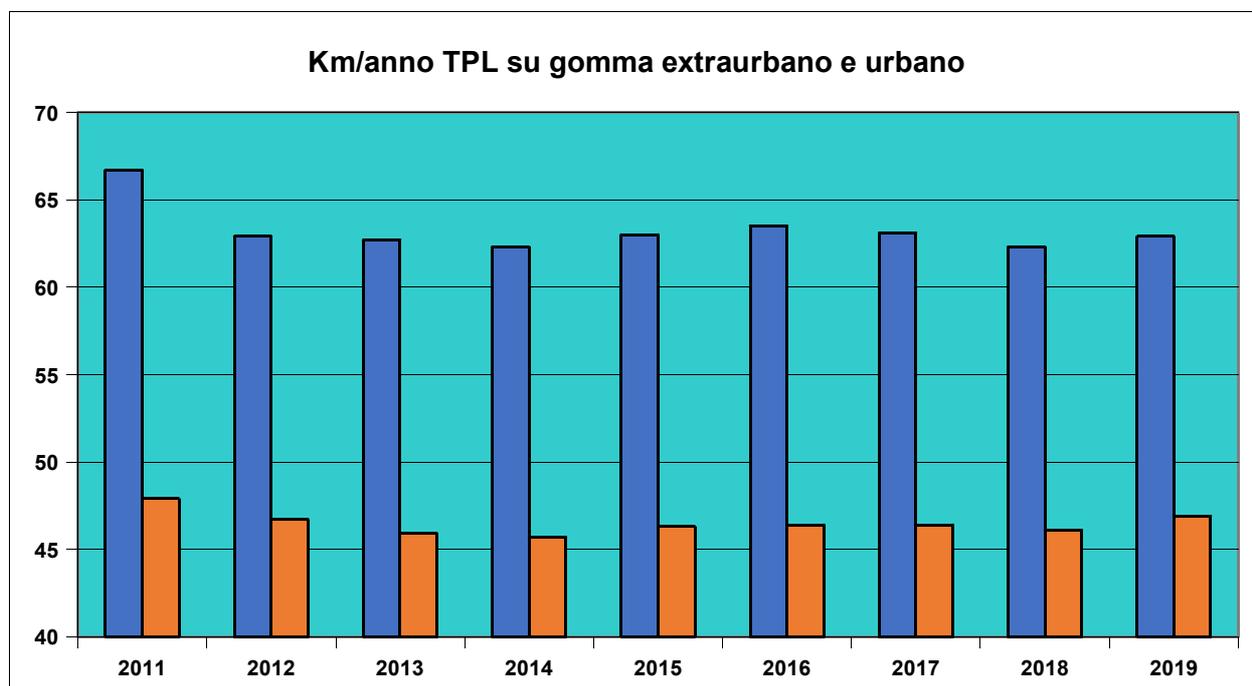
* Si segnala che la serie storica risulta diversa da quella riportata nel precedente monitoraggio. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT sulla mobilità urbana (<http://www.istat.it/it/archivio/162857>) presentano infatti discrepanze rispetto a quelli precedentemente pubblicati relativamente al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



. I dati riportati nell'ultima indagine ISTAT (<https://www.istat.it/it/archivio/244648>)

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



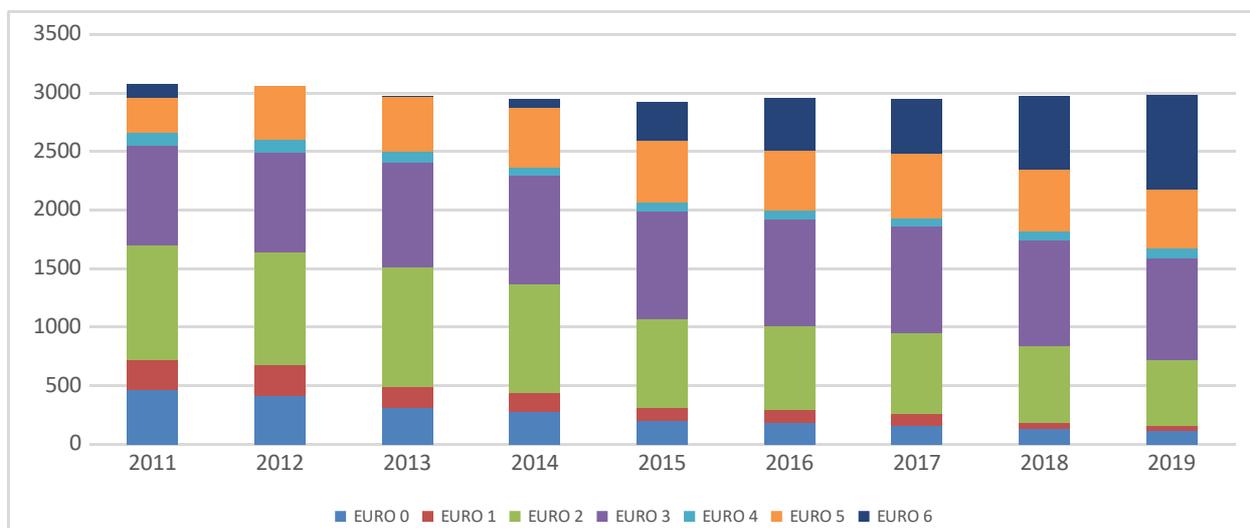
* Sono considerati nell'urbano i servizi compresi nell'area urbana dei capoluoghi di provincia, eventualmente ampliata ai comuni limitrofi, ma anche di grossi comuni non capoluogo di provincia.

- 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)

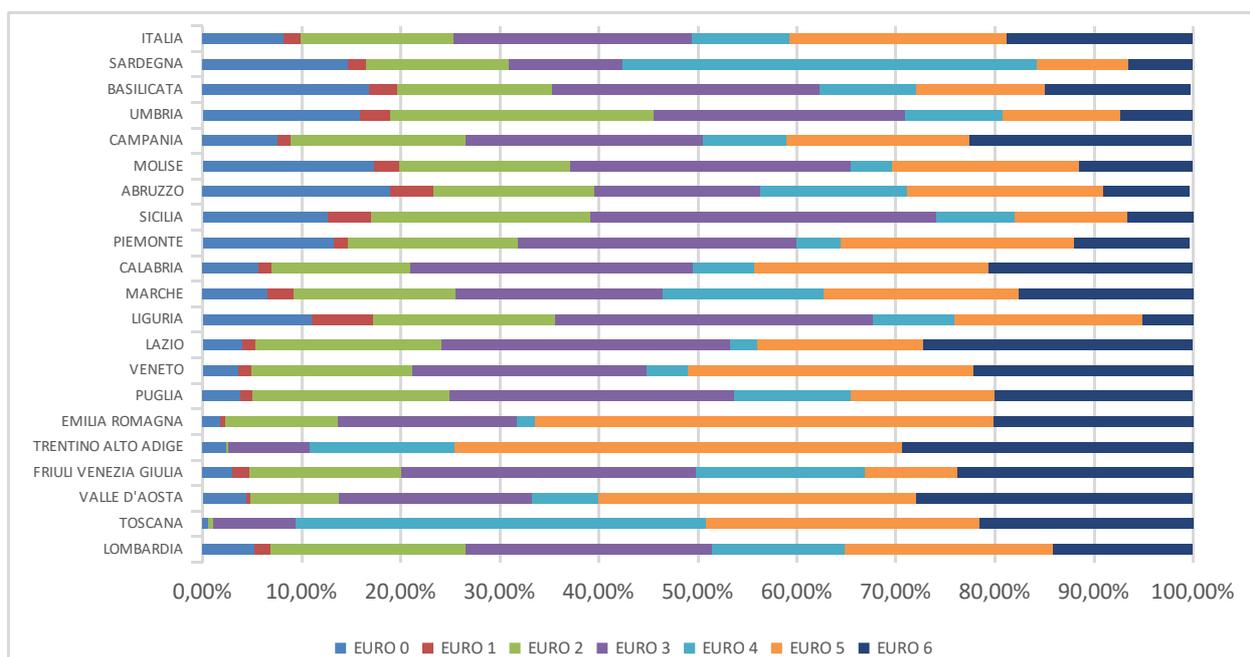
Anno	Età media materiale rotabile FERRO	Età media materiale rotabile GOMMA
2015	18	11,3
2016	18	11,6
2017	16,9	12,1
2018	17,0	12,3
2019	18,0	11,6

- Parco bus per standard emissivo (trend negli anni)
(Fonte: IRPET su dati ACI)



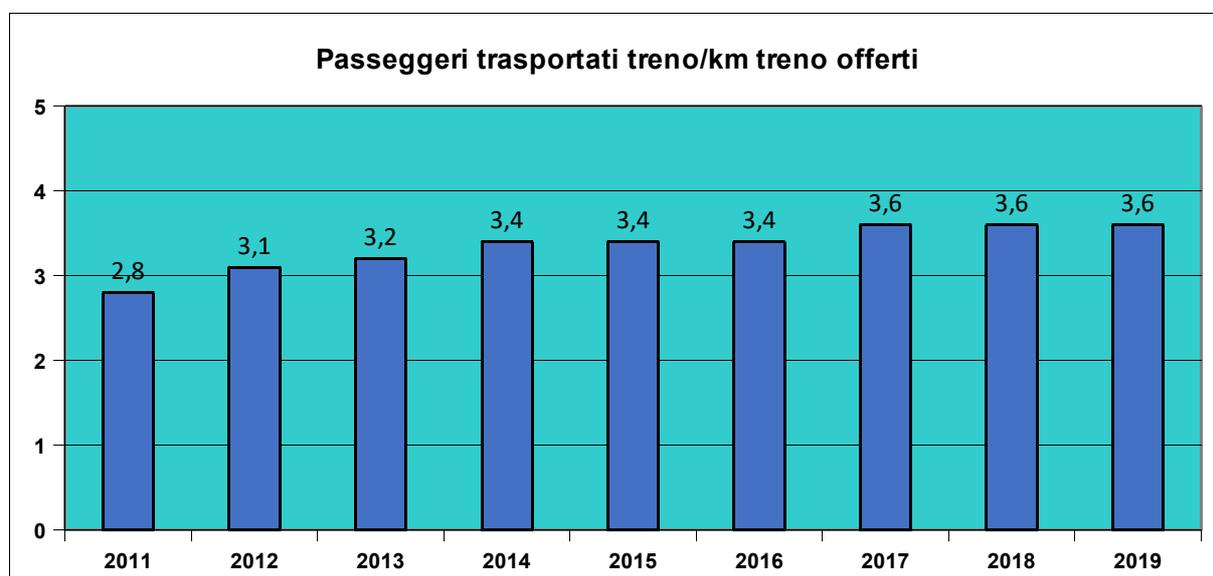
REGIONE	USO	Anno	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
TOSCANA	Pubblico	2011	465	257	979	854	103	302	119	3080
TOSCANA	Pubblico	2012	414	268	957	857	103	455		3055
TOSCANA	Pubblico	2013	315	171	1028	897	86	475	1	2974
TOSCANA	Pubblico	2014	282	156	927	931	70	507	76	2950
TOSCANA	Pubblico	2015	196	118	758	924	68	535	326	2926
TOSCANA	Pubblico	2016	186	111	712	911	77	515	447	2960
TOSCANA	Pubblico	2017	161	99	694	903	78	544	465	2945
TOSCANA	Pubblico	2018	132	54	657	895	77	536	624	2976
TOSCANA	Pubblico	2019	120	39	560	870	81	501	809	2981

- Parco bus per standard emissivo, anno 2019 (confronto tra regioni)
(Fonte: IRPET su dati ACI)



REGIONE	USO	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
LOMBARDIA	Pubblico	5,22%	1,68%	19,69%	24,91%	13,32%	21,08%	14,07%
TOSCANA	Pubblico	0,55%	0,00%	0,55%	8,29%	41,44%	27,62%	21,55%
VALLE D'AOSTA	Pubblico	4,46%	0,39%	8,94%	19,50%	6,70%	32,11%	27,85%
FRIULI VENEZIA GIULIA	Pubblico	3,07%	1,63%	15,36%	29,72%	17,12%	9,28%	23,82%
TRENTINO ALTO ADIGE	Pubblico	2,38%	0,00%	0,21%	8,27%	14,58%	45,19%	29,37%
EMILIA ROMAGNA	Pubblico	1,84%	0,43%	11,34%	18,07%	1,91%	46,28%	20,13%
PUGLIA	Pubblico	3,82%	1,20%	19,94%	28,68%	11,83%	14,50%	19,94%
VENETO	Pubblico	3,63%	1,28%	16,23%	23,73%	4,17%	28,79%	22,15%
LAZIO	Pubblico	4,03%	1,31%	18,79%	29,18%	2,72%	16,81%	27,14%
LIGURIA	Pubblico	11,04%	6,20%	18,31%	32,07%	8,32%	18,91%	5,14%
MARCHE	Pubblico	6,51%	2,62%	16,45%	20,89%	16,25%	19,68%	17,60%
CALABRIA	Pubblico	5,70%	1,22%	14,07%	28,57%	6,13%	23,68%	20,52%
PIEMONTE	Pubblico	13,27%	1,43%	17,10%	28,21%	4,42%	23,55%	11,66%
SICILIA	Pubblico	12,69%	4,36%	22,16%	34,85%	7,95%	11,36%	6,63%
ABRUZZO	Pubblico	18,94%	4,35%	16,22%	16,83%	14,85%	19,73%	8,65%
MOLISE	Pubblico	17,26%	2,63%	17,22%	28,32%	4,14%	18,96%	11,43%
CAMPANIA	Pubblico	7,53%	1,37%	17,68%	23,92%	8,48%	18,45%	22,37%
UMBRIA	Pubblico	15,92%	3,00%	26,64%	25,37%	9,80%	11,88%	7,27%
BASILICATA	Pubblico	16,79%	2,87%	15,57%	27,09%	9,74%	12,99%	14,62%
SARDEGNA	Pubblico	14,65%	1,86%	14,38%	11,46%	41,88%	9,24%	6,48%
ITALIA	Pubblico	8,15%	1,73%	15,47%	24,06%	9,90%	21,84%	18,74%

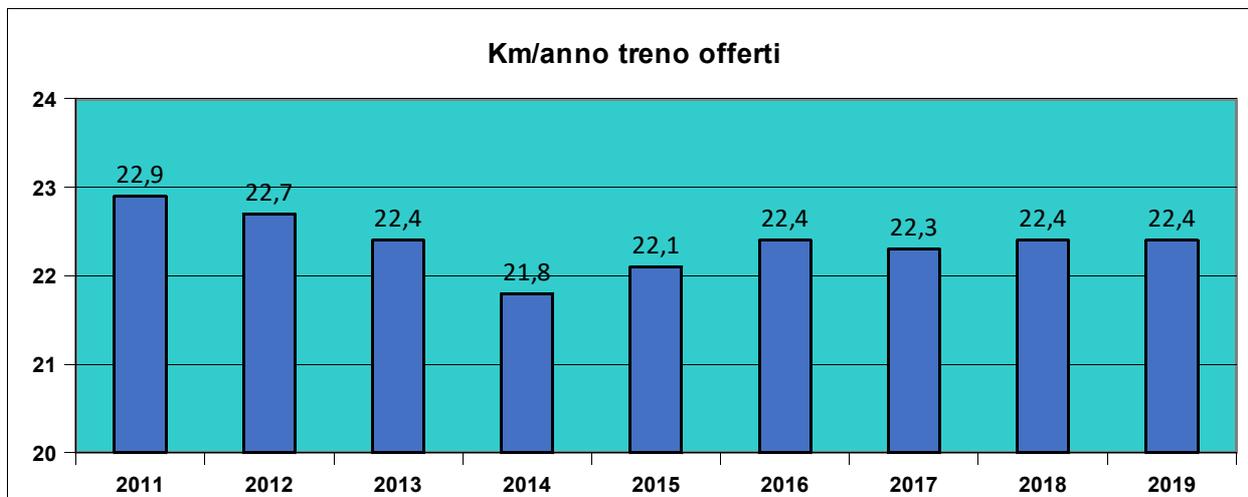
- Passeggeri trasportati treno/km treno offerti*
(Fonte Trenitalia)



* 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)*

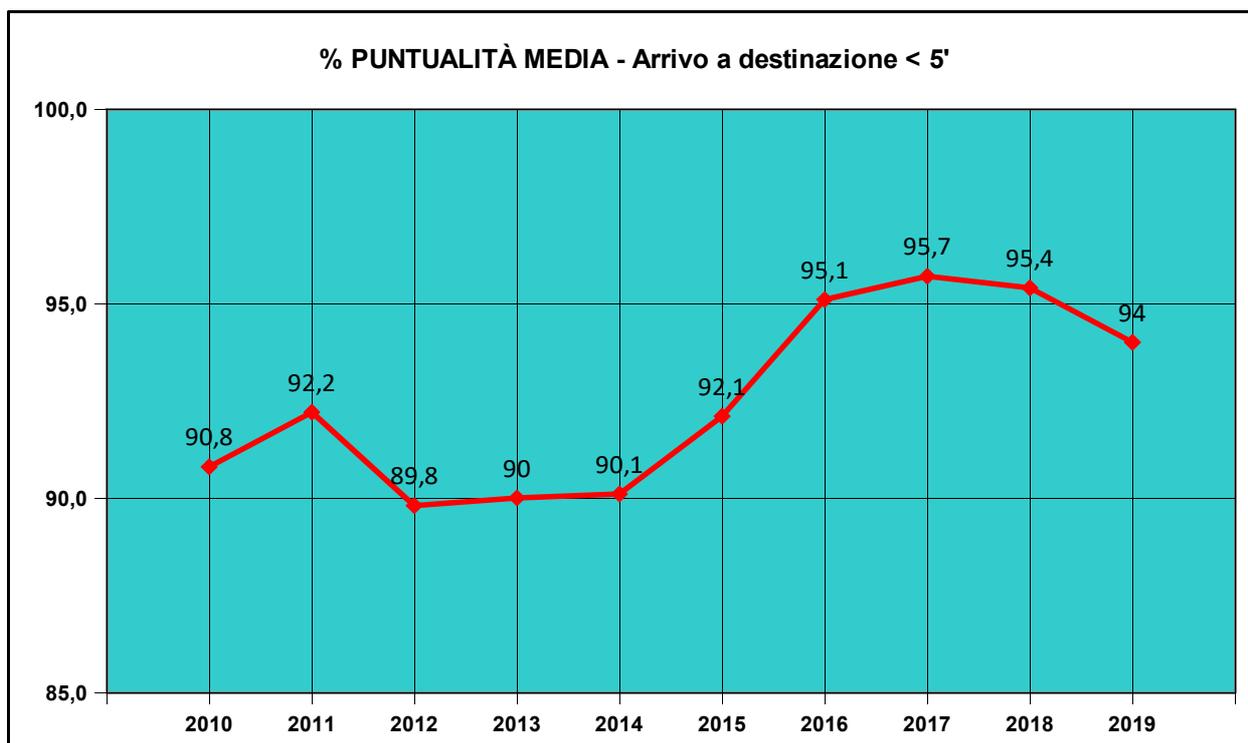
(Fonte: Elaborazione Settore Trasporto Pubblico Locale su dati Trenitalia)



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

- La puntualità media dei treni regionali

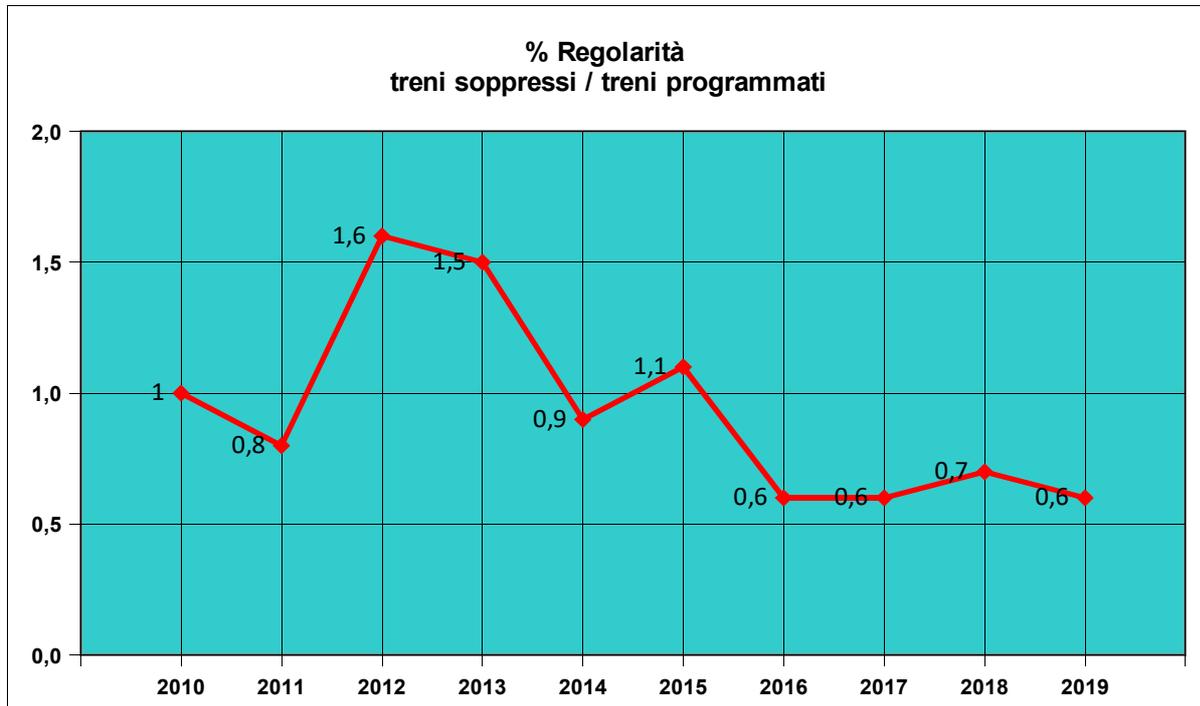
(Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico Locale su dati Trenitalia)



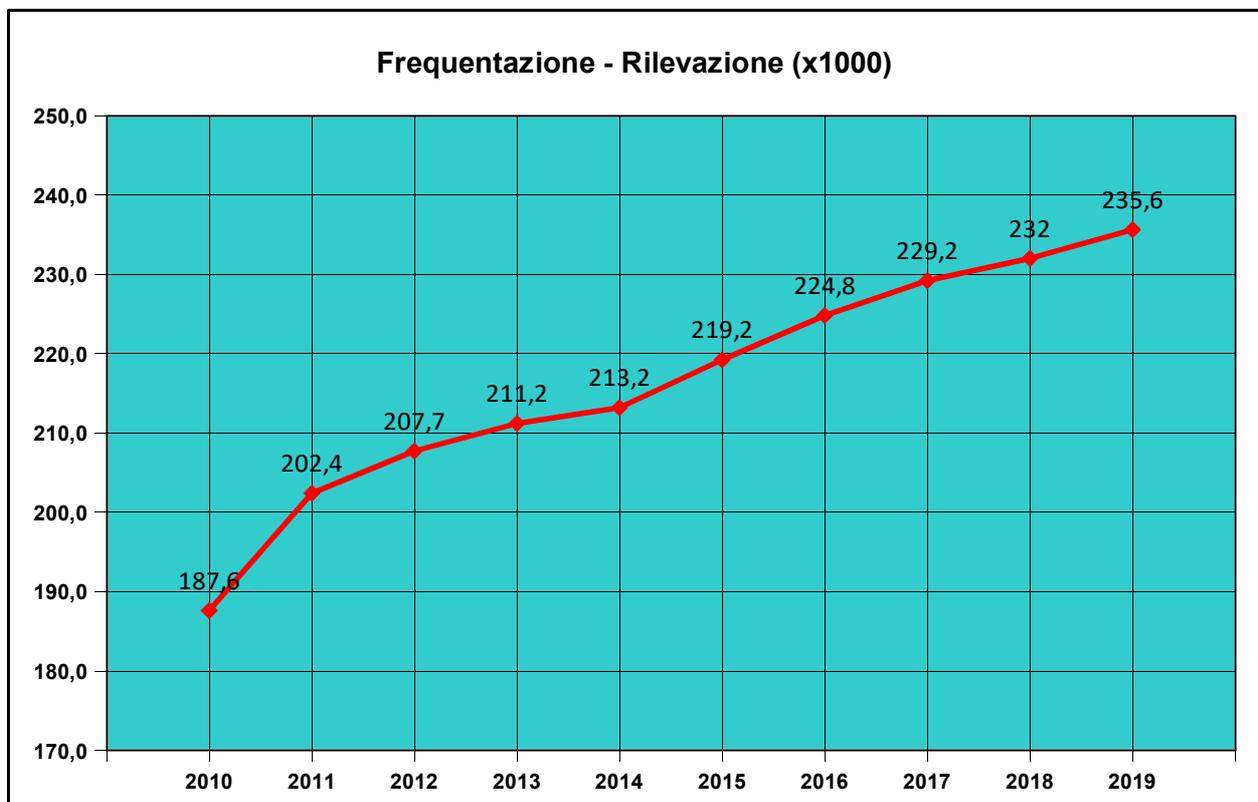
Per comprendere la diminuzione della puntualità nel 2019 è necessario ricordare che nel precedente Contratto di Servizio con Trenitalia (valido fino a novembre 2019) si consideravano puntuali i treni circolati e arrivati a destinazione con ritardo non superiore a 5 minuti. Erano considerati puntuali anche i treni con ritardo superiore a 5 minuti ma che presentavano come causa di ritardo le "Cause esterne" (eventi accidentali, cause meteo o naturali, investimento persone ecc.), gli "Scioperi" o la causa "Altre imprese Ferroviarie", cioè cause diverse dalle precedenti e non imputabili al gestore dell'infrastruttura (RFI) o al servizio ferroviario (Trenitalia);

La puntualità nel 2019 è diminuita perché sono aumentati sensibilmente i treni con ritardi per "cause RFI" e diminuiti i treni in ritardo per "Cause Esterne". Nello specifico, sull'intera rete ferroviaria, la percentuale media annuale dei treni in ritardo per "cause RFI" è aumentata da circa l'1,5% del 2018 a più del 3,5 % del 2019, mentre lo stesso dato relativo ai treni in ritardo per "Cause esterne" è diminuito da circa il 5,3% del 2018 a circa il 3,1% del 2019. Sono stati invariati nel biennio i treni in ritardo per "Cause Trenitalia" e "Altre Imprese ferroviarie".

- **La regolarità media dei treni regionali (numero treni soppressi/numero treni programmati):**
(Fonte Elaborazione Settore Trasporto Pubblico Locale su dati RFI)



- **Frequenzazione dei treni della Toscana**
(Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)



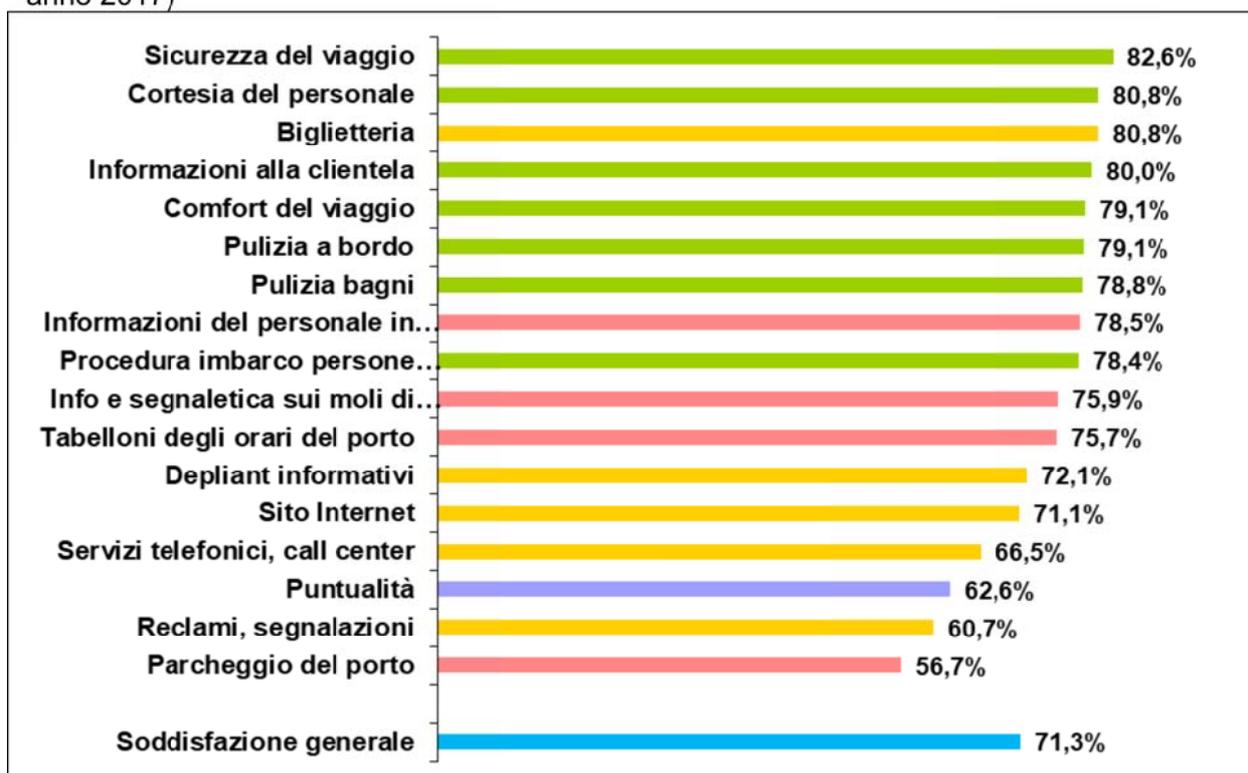
Dato relativo alla frequentazione media giornaliera del giorno feriale medio del rilievo (mese di novembre). Il calcolo dei passeggeri ha tenuto conto della frequentazione sui treni di competenza regionale, anche nelle stazioni situate fuori dal territorio della Toscana. Per i treni di competenza condivisa 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 2019 (Fonte Regione Toscana, Settore Trasporto Pubblico Locale)

Linea	Tratta	Previsione contrattuale	Indice affidabilità
A1	Livorno - Capraia	95%	100%
A1bis	Livorno - Gorgona	95%	100%
A2	Piombino - Portoferraio	95%	99,84%
A2F	Piombino - Cavo	95%	99,26%
A3	Piombino – Rio Marina	95%	99,21%
A4	Porto S. Stefano - Giglio	95%	99,60%
A5	Porto S. Stefano - Giannutri	-	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	2019
Giorni	363	365	363	364	363	360	363

* 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	2019
Passeggeri	18.949	20.439	13.125	14.351	4.919	6.409

**Il calo del numero dei passeggeri trasportati dal 2018 è dovuto al fallimento di un vettore aereo che assicurava la continuità territoriale*

3.2.6 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 379 del 25/03/2019 - Istituzione di nuovo titolo di viaggio integrato, denominato "Unico Metropolitan", 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 05/08/2019 - 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.

DGR 1391 del 11/11/2019 - Conferma del procedimento per il nuovo affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale di durata quindicennale a Trenitalia. Conferimento nuovi indirizzi.

Decisione di Giunta 55 del 25/11/2019 - Indirizzi agli uffici in relazione all'avvio e gestione del servizio del trasporto pubblico locale su gomma (TPL) sul territorio regionale

DGR 1568 del 16/12/2019 - Accesso alla tariffa agevolata ISEE per l'acquisto di abbonamenti mensili o annuali TPL: proroga della validità del tagliando ISEE/TPL 2019 al 31 marzo 2020.

DGR 1604 del 16/12/2019 - Atto di indirizzo per la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico locale su gomma per il periodo successivo alla scadenza del contratto ponte fra Regione Toscana e ONE Scarl.

DGR 359 del 16/03/2020 - Accordo tra Enac e Regione Toscana per la determinazione e le modalità di trasferimento delle somme del contributo regionale a seguito dell'affidamento dell'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea sulle rotte dell'Isola d'Elba.

DGR 369 del 23/03/2020 - Approvazione schema di Convenzione fra Regione Toscana e Alatoscana SpA per l'erogazione di contributi a copertura, titolo di compensazione, degli oneri sostenuti per lo svolgimento delle attività di natura non economica, ai sensi della vigente normativa comunitaria, nell'aeroporto di Marina di Campo nell'Elba - triennio 2020-2022.

DGR 404 del 30/03/2020 - 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 TPL in ambito a domanda debole per l'annualità 2020.

DGR 454 del 06/04/2020 - Iniziativa "In bici col treno: bonus acquisto bici per i pendolari". Determinazioni a seguito dell'emergenza Covid-19.

DGR 573 del 04/05/2020 - Nuovi indirizzi per l'avvio del servizio di TPL su gomma nell'ATO regionale.

DGR 581 del 11/05/2020 - Trasporto pubblico locale. Assegnazione alle Province e alla città metropolitana di Firenze delle risorse per gestioni funzioni per l'anno 2020.

DGR 649 del 25/05/2020 - Rinnovo gratuito della carta Pegaso. Proseguimento agevolazione per l'annualità 2020.

DGR 718 del 15/06/2020 - Adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale al tasso di inflazione programmata - non effettuazione per l'anno 2020 al fine di contenere le conseguenze economico-sociali derivanti dall'emergenza sanitaria da Covid19, sugli utenti di detti servizi.

DGR 781 del 22/06/2020 - Ulteriori indirizzi per l'avvio del servizio su gomma nell'ATO regionale Toscano.

DGR 798 del 29/06/2020 - Approvazione schema di accordo tra Regione Toscana e EE.LL. per il proseguimento di un'ulteriore fase sperimentale, nell'ambito metropolitano fiorentino, dell'utilizzo del titolo di viaggio denominato "Unico Metropolitano" per il servizio di trasporto pubblico integrato urbano su gomma, treno, tramvia di cui alla DGR n.379/2019.

3.2.7 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2022 (*)			Gestione fino al 30/06/2020 (***)		
	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	5.385.590	4.702.947	87%	4.025.574	3.528.416	88%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale (**)	5.755	5.755	100%	5.755	5.755	100%
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	152.198	117.898	77%	114.719	109.636	96%
2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	10.480	7.716	74%	7.621	6.995	92%
Totale obiettivo generale 2	5.554.023	4.834.317	87%	4.153.669	3.650.802	88%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2020)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2020.

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

(***) I dati al 30/06/2020 non considerano le reimputazioni su date successive

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

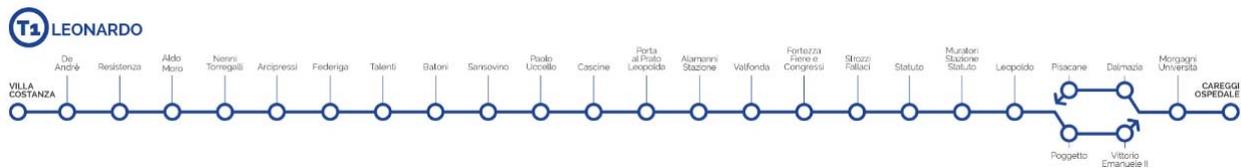
- azioni PRIIM: 3.1.1; 3.1.2 -

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. Nel 2019, il primo anno intero di esercizio di linea T1 i passeggeri hanno superato i 25 milioni.

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. Nel 2019 le presenze hanno superato i 9,5 ml di passeggeri.



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. Oltre 34 mln e mezzo sono i passeggeri registrati nel 2019 sulle linee.

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 (passeggeri/anno): oltre 34 mln nel 2019
- 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 “Leopolda – Le Piagge”** (circa 6 km): nel dicembre 2016 si è conclusa la conferenza dei servizi ministeriale per l'approvazione del progetto preliminare. Il progetto, interamente finanziato con risorse statali, ad aprile 2019 è stato approvato dal CIPE. Il costo stimato del progetto è pari a 166 mln di euro e la sua realizzazione, da parte del Comune di Firenze, è prevista entro il 2024.
- l'**estensione della Linea 2 “Aeroporto – Polo Scientifico Sesto Fiorentino”** (circa 6 km): il costo stimato di 232 mln. Allo stato attuale l'intervento ha una copertura economica parziale di circa 50 mln (fondi statali).

Con lo stesso accordo è stata finanziata la progettazione preliminare della tratta Aeroporto-Polo Scientifico (estensione Linea 2) e della tratta Le Piagge Campi Bisenzio (estensione Linea 4),

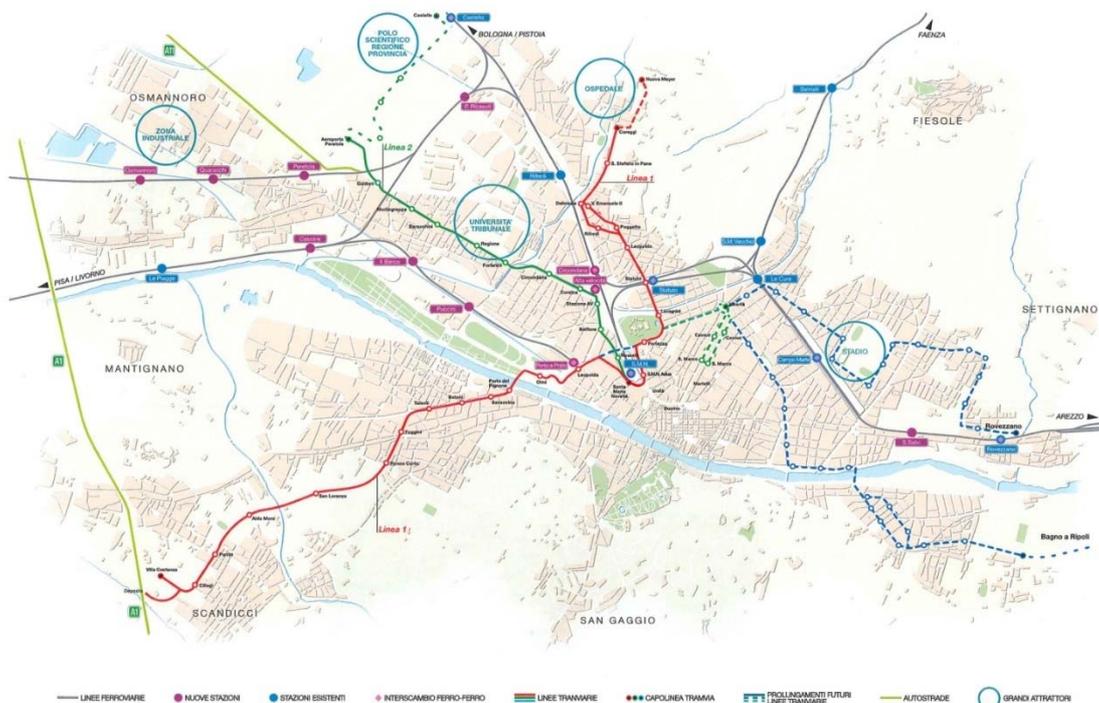
suddivisa in tratto I Le Piagge-San Donnino e tratto II San Donnino-Campi Bisenzio, per un importo complessivo di circa 3,15 mln. di cui 2,4 mln. regionali (risorse regionali previste dalla legge regionale 82/2015 e impegnate a dicembre 2016). Per le tratte sopra citate è stata aggiudicata da parte del Comune di Firenze, in qualità di stazione appaltante, la progettazione di fattibilità tecnico economica che si è conclusa nel dicembre 2019. I Comuni interessati nel corso del 2020 daranno luogo alle conferenze dei servizi per l'approvazione dei progetti. La realizzazione dell'estensione 4 "le Piagge – Campi Bisenzio" non è al momento beneficiaria di alcun finanziamento.

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, risulta in grado di rispettare i tempi di realizzazione e messa in esercizio previsti dal programma comunitario.

Con lo stesso accordo di dicembre 2018 la Regione Toscana ha finanziato con 3,15 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 2019 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.

Ai fini dell'avanzamento progettuale, con leggi di stabilità 2018 e 2019, la Giunta regionale è autorizzata ad erogare contributi straordinari 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.

La linea 3.2 risulta avere lunghezza di circa 7.2 km, numero di fermate pari a 16 e una frequentazione di passeggeri/anno prevista di oltre 11 ml.



Mappa del sistema tramviario fiorentino e relative estensioni

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 passeggi/anno.

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

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 **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. Con DGR 443 del 6 aprile 2020 è stato approvato per la successiva sottoscrizione l'Accordo di Programma Quadro (APQ) Strategia d'area "Garfagnana - Lunigiana - Mediavalle del Serchio - Appennino Pistoiese".

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 7 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 e Capannori con un contributo POR destinato di poco più di 5 mln.

A partire dai 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. Negli ultimi mesi i comuni di Prato, Montale, Colle Val d'Elsa, Pisa e Lucca hanno presentato domanda di ammissibilità entro i termini previsti dal Disciplinare PIU su operazioni di mobilità sostenibile per l'utilizzo di risorse residue nelle loro disponibilità, per le quali è in corso il procedimento verso l'accoglimento della domanda di finanziamento.

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. Con DD 3100 del 27 febbraio 2020 è stata approvata la domanda di finanziamento dell'operazione, fissate le condizionalità poste al finanziamento e determinato il contributo POR concesso pari a 680,4 mila euro; con DGR 336 del 16 marzo 2020 approvato lo schema di Accordo di Programma tra RT e Comune di Capannori con la quale sono state assunte le necessarie prenotazioni di spesa; e con DPGR n.62 del 21 aprile 2020 è stato approvato l'Accordo di programma per l'attuazione del PIU denominato "CAPA.CITY - CAPANNORI CITTA': UNA COMUNITA', 40 PAESI".

Nel corso del 2019 sono terminati i lavori relativamente alle prime operazioni finanziate nei PIU dei comuni progetti di Rosignano Marittimo, Colle Val d'Elsa, Pisa e Cecina. Relativamente all'operazione di Lucca i lavori termineranno nel corso del 2020.

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 sette 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 8,5 milioni di euro.

Per garantire il pieno utilizzo delle risorse della riserva di efficacia del POR FESR Toscana 2014-2020 assegnate all'Asse 6 Urbano, alla luce del conseguimento dei target intermedi di performance al 2018, secondo le disposizioni stabilite nella Deliberazione di G.R. n.58 del 27 gennaio 2020, è stato adottato con decreto n.1931/2020, un avviso diretto all'individuazione, mediante una procedura valutativa, di nuove operazioni da realizzare nell'ambito delle strategie urbane integrate dei Progetti di Innovazione Urbana (PIU) in corso di attuazione. La presentazione delle domande si è chiusa alla fine di maggio 2020 con una consistente

presentazione di operazioni sulla azione 4.6.1 Mobilità sostenibile. Sono in corso le verifiche di ammissibilità e valutative che evidenziano coerenza con le tipologie di interventi sopra descritte.

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 ciclo piste 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.

Nel maggio 2020, anche in risposta agli effetti dell'emergenza sanitaria covid che ha creato una riduzione della domanda di trasporto pubblico locale, la Regione ha destinato un finanziamento regionale di 1,5 mln per la realizzazione di **interventi urgenti di mobilità ciclabile e sostenibile in ambito urbano**. Il bando è rivolto a tutti i comuni della Toscana dando priorità ai centri urbani maggiori dove si contrano i principali poli attrattori di mobilità, con la finalità di incentivare modalità di spostamento alternative al mezzo privato motorizzato, con impatti positivi sia sul traffico che sui parametri ambientali riguardanti la qualità dell'aria ;

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).

A marzo 2020 la Regione ha attivato un nuovo bando mettendo a disposizione 5 mln per il miglioramento della sicurezza stradale in Toscana, in favore di Città Metropolitana, Province e Comuni della Toscana che dovranno presentare le proposte entro il 15 settembre 2020.

Gli interventi dovranno essere finalizzati a migliorare la sicurezza stradale su stradali provinciali, comunali e di ambito urbano, oppure su tratti di strade regionali o nazionali interne ai centri abitati e per questo di competenza dei Comuni. L'obiettivo è ridurre morti e feriti sulle strade regionali e non solo, tutelando in particolare le utenze deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti). Per gli interventi su strade regionali è previsto un cofinanziamento fino all'80%, per un massimo di 120.000 euro, mentre per le altre strade il cofinanziamento massimo sarà pari al 50% del costo complessivo dell'interventi, fino ad un importo massimo di € 75.000 (cifra che può salire fino a 120.000 euro nel caso in cui l'intervento proposto riguardi la realizzazione di rotatorie compatte o convenzionali).

Il bando 2020 dà continuità ai precedenti bandi regionali del 2014, 2016 e 2019, nell'ambito dei quali sono state ammesse a contributo 140 proposte progettuali presentate dagli EELL ed assegnate risorse a 138 interventi. Sono state impegnate risorse per oltre 10,9 mln con un investimento totale in sicurezza stradale di quasi 22,9 mln. Si tratta di:

- a) 100 proposte su strade provinciali, comunali e di ambito urbano;
- b) 35 proposte su strade regionali nelle tratte interne ai centri abitati;
- c) 3 proposte dedicate al campo d'intervento dell'incidentalità stradale causata dalla fauna selvatica.

Nello specifico, il bando avviato nel 2019 ha messo a disposizione 4 mln di risorse regionali; per 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.

A luglio 2019 sono state approvate le graduatorie dei potenziali soggetti beneficiari. A seguito dell'istruttoria per la verifica delle dichiarazioni di cantierabilità inviate dai potenziali soggetti beneficiari sono state impegnate, a novembre 2019, risorse per 51 interventi, per un importo di euro 3,8 mln, successivamente è stato revocato l'impegno di spesa ad un progetto a seguito di rinuncia da parte del beneficiario.

Nonostante il periodo di lockdown per la grave pandemia che ha colpito l'Italia tutti gli interventi che hanno aggiudicato i lavori sono stati 46, mentre gli interventi per i quali si registrano criticità sono 4 che dovrebbero tuttavia risolversi.

Il precedente 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; nel corso dello stesso anno sono stati ultimati 43 progetti mentre altri 4 nei primi sei mesi del 2019. Rimane da concludere un solo progetto per il quale sono in corso le verifiche sullo stato del procedimento.

Con 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 risultano ultimati 31 interventi, mentre 4 sono in corso con procedure di verifica sullo stato del procedimento. 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.

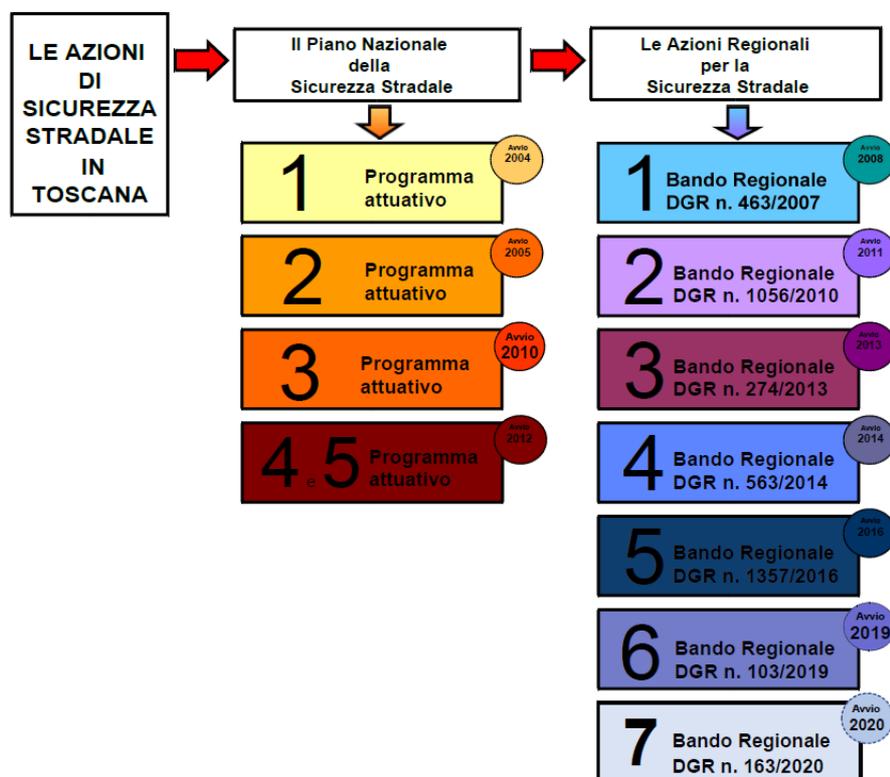
Complessivamente, dal 2004 ad oggi, la Regione Toscana ha attivato i cinque programmi attuativi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e 7 bandi regionali finanziando **oltre quattrocentoventi interventi sulle strade** della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali.

Nella tabella sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi, con i relativi finanziamenti assegnati (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 contribu- to attivo	Costo dei progetti (in fase di domanda)	Quota a carico dei beneficiari	CONTRIBUTO RE- GIONALE (graduato- ria di merito)
Provincia di Arezzo	AR	88	51	16.751.402,07	9.790.394,98	6.961.007,09
Provincia di Firenze	FI	177	97	28.777.067,67	15.999.037,55	12.778.030,12
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		-	421	129.972.625,43	76.721.121,37	53.251.504,06
INTERVENTI DEFINANZIATI (*)		-	27	11.642.201,17	8.226.749,30	3.415.451,87
TOTALE GENERALE		802	448	141.614.826,60	84.947.870,67	56.666.955,93

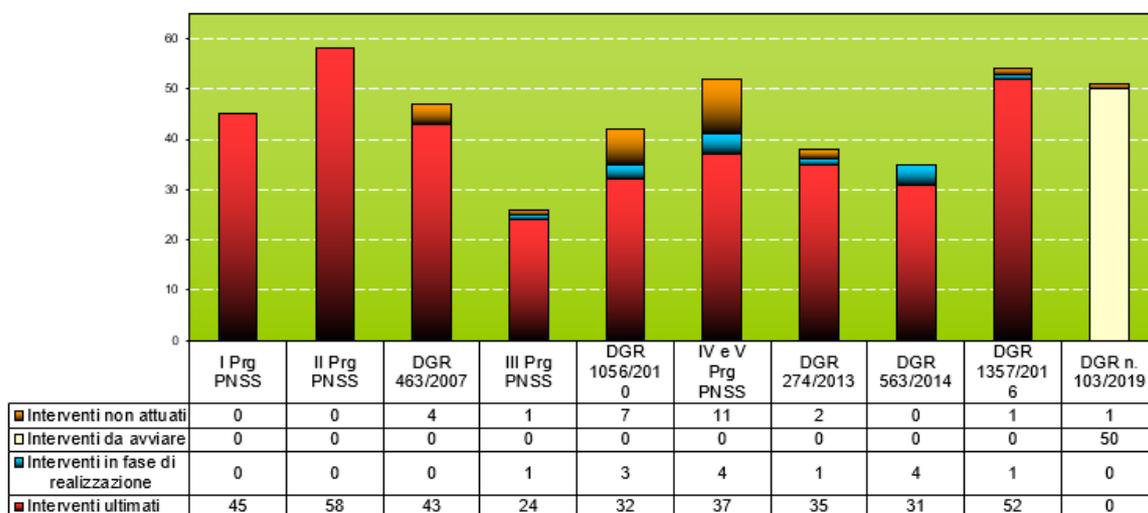
(*) Le risorse sono state in parte riutilizzate e riassegnate.

Nello schema 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 defianziati.



Lo stato di attuazione a dicembre 2019 degli interventi attivati dalla Regione evidenzia come risultino ultimati 357 interventi ed i restanti 64 siano in fase di realizzazione (un riepilogo degli interventi di sicurezza stradale attivati sul territorio 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.). Nell'ultima seduta dell'Osservatorio è stata espressa una valutazione positiva per una eventuale determinazione da parte della Giunta Regionale sul sostegno al progetto "Guida e Basta" mediante un contributo ex art.11 della LR n. 79/2019. Il progetto "Guida e Basta" si propone di coinvolgere gli studenti universitari delle Università Toscane per realizzare un logo grafico e/o manifesto per una campagna sul tema della guida distratta dall'utilizzo di smartphone e/o nuove tecnologie.

Le attività del progetto 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 sono ultimate entro i termini accordati dal MIT. A seguito della conclusione dello studio con i due Dipartimenti di Ingegneria delle Università di Firenze e Pisa volto alla definizione di elementi scientifici di supporto ad un metodo per la gestione in sicurezza delle strade presentato anche ai membri e invitati all'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale è stata rendicontata la spesa consuntiva al MIT con la richiesta di trasferimento delle risorse.

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. A febbraio 2019 la Giunta ha approvato la prosecuzione del progetto per gli anni 2019-2021 ed è stata approvata la nuova convenzione tra la Regione Toscana, le Province toscane, la Città metropolitana di Firenze e l'ANCI Toscana impegnando 680 mila euro.

A novembre 2019 sono stati presentati i dati sugli incidenti avvenuti in Toscana nel 2018: rispetto al 2017 sono diminuiti del 1,7% gli incidenti (15.823), del 1,9% i feriti (20.985) e del 11,2% le vittime (239).

Tra le cause presunte di incidente connesse a comportamenti di guida scorretti, la velocità eccessiva è indicata come circostanza di incidente nel 10% degli incidenti non mortali e nel 26% degli incidenti mortali.

Nel 2020 è proseguita la raccolta dei dati degli incidenti stradali rilevati dalle polizie municipali toscane. (Si veda anche il paragrafo 3.3.6 “Indicatori”).

A giugno 2020 sono stati inviati ad ISTAT i dati definitivi 2019. Su richiesta di ISTAT, sono stati verificati e migliorati a livello di localizzazione e georeferenziazione anche gli incidenti rilevati da carabinieri e polizia di Stato.

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.

Sono in corso, e in parte conclusi, interventi per ammodernare e rendere più sicura la linea. Tali interventi prevedono l'installazione di un sistema di sicurezza utilizzato sulle grandi reti nazionali ed europee (intervento sostenuto da un investimento regionale di 20 mln ed implementato con ulteriori 3 mln di risorse residue FSC per un intervento aggiuntivo), oltre a ulteriori interventi finanziati con 2,4 mln di risorse FSC (Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria all'interno del Piano Operativo infrastrutture del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020).

Queste opere completano l'intervento 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).

I tre interventi finanziati grazie ai fondi FSC sono complementari all'installazione del sistema di controllo marcia treno 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 2020, entro la fine del 2022;

- 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 2020, entro il 2021.

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

Nel marzo 2019, a seguito di approvazione della riprogrammazione da parte della Cabina di regia del PO infrastrutture, lo Stato ha assegnato alla Regione ulteriori risorse per 3 mln euro, finalizzate al varo di un quarto intervento, consistente nella realizzazione dell'impianto di rilevamento temperatura boccole e dell'impianto di comando e controllo di liberazione della chiave dei passaggi a livello campestri chiusi con sbarretta e chiave all'utente. Il 23 marzo 2020 la Giunta ha approvato lo schema di atto integrativo della Convenzione con il MIT inizialmente sottoscritta nel 2017; l'atto integrativo, già sottoscritto da RT nel giugno 2020, è in attesa di sottoscrizione da parte del MIT.

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 **programmazione europea POR FESR 2014-2020**, la Regione ha previsto 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.

In aggiunta a tali itinerari, la nota di aggiornamento al DEFR 2019 nell'ottica di una migliore relazione ed integrazione fra le varie ciclovie di interesse regionale

ha individuato 2 nuovi tracciati, trattasi rispettivamente del collegamento Ciclovie del Sole – Francigena – Tirrenica, da Lucca a Livorno passando da Pontedera mediante il recupero di estesi segmenti della ferrovia dismessa "Lucca-Pontedera", e del per corso denominato "Ciclovie degli Appennini e delle Aree Interne". Tale corridoio si sviluppa in corrispondenza delle valli infra-appenniniche, ed è già in buona parte ricompreso all'interno delle ciclovie regionali definite dal PRIIM - il corridoio ipotizzato attraversa Lunigiana, Garfagnana, montagna Pistoiese, Val di Bisenzio, Mugello e Val di Sieve, Casentino e Val Tiberina per poi proseguire in Umbria, con un percorso per tratti significativi già realizzato o finanziato, per altri con previsione di recuperare infrastrutture ferroviarie e stradali dismesse, contribuendo in maniera significativa alla valorizzazione dei luoghi e alla promozione di territori svantaggiati.

La cartografia degli itinerari regionali, aggiornati al 31 dicembre 2019 e comprensiva dei percorsi sopra indicati, è illustrata nell'appendice cartografica di cui all'allegato 3 (cartografia 9).

Con l'integrazione alla nota di aggiornamento al DEFR 2020 approvata nella seduta di Consiglio Regionale del 17/06/2020, nell'ottica di una più funzionale relazione fra il sistema della mobilità ciclabile turistica è stato inoltre individuato il collegamento Monte Argentario – Chiusi che si sviluppa lungo la valle dell'Albegna per poi attraversare località di notevole valore paesaggistico quali ad esempio Pitigliano, Sorano, Area Protetta e Sito UNESCO della Vald'Orcia fino a raggiungere l'importante nodo intermodale di Chiusi.

Oltre a promuovere la realizzazione degli itinerari, dal 2018 la Regione contribuisce anche alla manutenzione dei tracciati, nell'ambito di specifiche disposizioni previste da leggi finanziarie.

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 58% dell'itinerario (200 km ultimati, 50 km in realizzazione su un totale di oltre 400) e per il restante 42% 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.

Per il Sistema integrato Ciclovía dell'Arno - Sentiero della Bonifica sono stati investiti 24 mln, attraverso l'utilizzo di fondi regionali, statali (Fondo Sviluppo e Coesione, Piano nazionale per la Sicurezza stradale) e comunitari (POR CREO 2014-2020) per un investimento complessivo previsto di circa 34 mln tenuto conto del cofinanziamento degli Enti locali. La Regione Toscana ha inoltre già stanziato sul bilancio regionale ulteriori 3,5 ml di euro, che potranno essere utilizzati.

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 stati 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.

Buona parte degli interventi sono già nella fase attuativa o stanno avviando le opere.

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.

Nove sono 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 febbraio 2020 è stato approvato il Protocollo RT – MIT, ammesso alla registrazione dalla Corte dei Conti nel mese successivo. È in corso di approvazione da parte dei soggetti attuatori lo Schema di Convenzione tra RT e EELL, approvato dalla Regione Toscana nel dicembre 2019.



Nell'ambito aretino, a partire dal 2016, sono stati inaugurati parte del tratto superiore (Stia-Borgo alla Collina) e intermedio (Bibbiena-Rassina) della Ciclovía in Casentino, inaugurata la passerella ciclopedonale sul Canale Maestro della Chiana,

portata a compimento la manutenzione straordinaria del Sentiero della Bonifica, realizzato il tratto di collegamento tra il Sentiero della Bonifica e la Ciclovía dell'Arno nel Comune di Arezzo, effettuati alcuni tratti in ambito urbano ad Arezzo. E' in fase di ultimazione e collaudo la seconda parte del tratto superiore della Ciclovía in Casentino (Poppi-Bibbiena). Nel



Nel corso del 2021 è prevista la partenza dei lavori per il completamento dei tratti in Casentino, nella zona delle riserve naturali regionali di Ponte a Buriano e Penna e Valle dell'Inferno e Bandella e nel Valdarno aretino (Comuni di Bucine, San Giovanni Valdarno e Montevarchi). Attraverso l'utilizzo del Fondo di Sviluppo e Coesione, nel corso del 2019, sono inoltre stati finanziati alcuni collegamenti tra il Sistema integrato Ciclopista dell'Arno - Sentiero della Bonifica con i percorsi cicloturistici esistenti e inseriti nel PRIIM o negli strumenti di pianificazione regionale (PIT) e provinciale (collegamento tra Arezzo e la Ciclovía Tiberina seguendo la Ciclovía dei Due Mari che insiste sul vecchio tracciato della ferrovia abbandonata Arezzo – Fossato di Vico – FAC; in Valdarno, collegamento con il Comune di Cavriglia e il percorso dell'Eroica e collegamento con la riva destra, il Comune di Terranuova Bracciolini e la ciclabile del Torrente Ciuffenna). Sono stati inoltre finanziati alcuni interventi puntuali a Subbiano.

Nell'area fiorentina, a partire dal 2016, sono stati inaugurati il tratto che attraversa tutto il Comune di Figline e Incisa, il tratto nel Comune di Montelupo Fiorentino che collega la stazione



alla frazione di Camaioni, effettuati alcuni tratti in ambito urbano a Firenze (nella zona dell'Argingrosso). Sono inoltre iniziati i lavori di messa a norma del tratto esistente nel Lungarno Vespucci a Firenze, di realizzazione della passerella ciclopedonale di San Donnino che collega le due rive dell'Arno un tratto nel Comune di Scandicci, il completamento del tratto di Ciclovìa nei Comuni di Montelupo Fiorentino e Empoli. Nel corso del 2020 è prevista la partenza dei lavori per il completamento del tratto Signa-Camaioni (Montelupo Fiorentino), che permetterà di collegare Firenze ad Empoli, e la realizzazione della passerella ciclopedonale di Vallina che permetterà il collegamento tra Compiobbi e la zona industriale di Vallina. Attraverso l'utilizzo del Fondo di Sviluppo e Coesione, nel corso del 2019 è stata infine finanziata la realizzazione di alcuni interventi puntuali nel Comune di Figline e Incisa Valdarno e il collegamento tra il percorso principale della Ciclovìa dell'Arno e i principali centri urbani del comprensorio del cuoio situati nell'area fiorentina e pisana (Fucecchio, Santa Croce sull'Arno, Castelfranco di Sotto e Cerreto Guidi). E' stato inoltre finanziata la realizzazione del tratto da Incisa Valdarno al Girone (Firenze), di particolare complessità progettuale e realizzativa.

Nel pratese nel corso del 2020 è prevista la partenza dei lavori per il completamento del tratto da Signa a Camaioni nel Comune di Montelupo Fiorentino, che attraversa anche il Comune di Carmignano (Provincia di Prato).

Nell'ambito pisano, a partire dal 2016, sono stati realizzati a Pisa il collegamento tra via Conte Fazio e Via Aldo Moro e la realizzazione di parte della ciclabile di via Livornese. Sono inoltre partiti i lavori di realizzazione del tratto ubicato sul vecchio tracciato del Tram che da Pisa portava al mare per un totale di 10 km. Nel corso del 2020 sono partiti i lavori del tratto che insiste nei Comuni di San Miniato e Montopoli Valdarno ed è prevista la partenza dei lavori del tratto Pontedera-Cascina.

Si prevede anche la fine della progettazione del ponte di collegamento tra Riglione e la zona dell'Ospedale a Cisanello (Pisa) e di tutti i tratti di Ciclovìa dell'Arno non ancora realizzati nel Comune di Pisa. La realizzazione degli interventi è invece prevista per il 2021. Attraverso l'utilizzo del Fondo di Sviluppo e Coesione, nel corso del 2019 è stato infine finanziato il percorso della Ciclovìa dell'Arno nel Comune di Calcinaia e il collegamento tra il percorso principale della Ciclovìa dell'Arno.

In territorio senese, nel 2018 è stata portata a compimento la manutenzione straordinaria del Sentiero della Bonifica, grazie a fondi regionali, e nel corso del 2019, attraverso l'utilizzo del Fondo di Sviluppo e Coesione, è stato finanziato il collegamento tra il percorso principale del Sentiero della Bonifica e il centro urbano e la stazione di Sinalunga.

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 "Ciclovìa 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 (importo complessivo per questa prima fase di oltre 16 mln, di cui alla Regione circa 5,4 mln per la realiz-

zazione del primo lotto funzionale che sarà individuato dallo Studio di fattibilità tecnico economica). La Regione Toscana, in qualità di capofila, ha pubblicato nel dicembre 2019, il bando per lo Studio di fattibilità tecnico economica di tutto l'itinerario (importo base gara 1,2 mln), che sarà terminato entro il 2020.

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 ciclovia 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 ciclo-pedonale 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 ciclopiste 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 ciclovia 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 2022. Nel corso del 2020 l'intervento ha beneficiato anche di un finanziamento statale nell'ambito del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale per un importo complessivo di oltre 347.786,58 euro che ha permetterà di liberare risorse regionali per finanziare ulteriori interventi in ambito di mobilità ciclistica.

Ulteriori finanziamenti sono stati assegnati nel 2017 ad altri Enti Locali (Provincia di Livorno, Comuni di Livorno e di Rosignano Marittimo), attraverso la 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 Antignano, 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 2020. 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, Grosseto, 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 30 giugno 2020.

Itinerario Firenze-Bologna

La Ciclovía del Sole rappresenta una grande infrastruttura ciclopedonale, pensata per promuovere la mobilità sostenibile ed il cicloturismo; è stata inserita tra le 10 ciclovie turistiche di interesse nazionale ed è destinataria di specifiche risorse.

Nel 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.

Il Progetto di fattibilità tecnico-economica è stato consegnato al MIT nell'agosto 2019, per le valutazioni preliminari allo stanziamento dei primi fondi ministeriali;

Il tratto toscano si sviluppa per circa 155 km; attraversa la riserva naturale di Acquerino – Cantagallo, la città di Pistoia, la città di Prato fino a connettersi con la ciclopista dell'Arno per poi 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.

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; la quota del contributo del MIT destinata alla Regione Toscana ammonta a € 4.228.113.

Il lotto funzionale prioritario individuato coincide con l'intero Tronco 2 (Pistoia – Campi Bisenzio/Firenze) così come descritto dalla Studio di Fattibilità Tecnico Economica. I Comuni interessati dalla realizzazione del Primo Lotto ricadenti in Provincia di Pistoia sono Pistoia e Montale. L'importo complessivo del lotto prioritario è pari a € 7.370.632.

In questa prima fase verranno attuati prioritariamente gli interventi di nuova realizzazione e adeguamenti funzionali alla continuità e alla percorrenza in sicurezza dell'intero tronco, avvalendosi delle risorse ministeriali già stanziato, a cui concorreranno quote di cofinanziamento della Regione e degli Enti Locali da individuare nei rispettivi bilanci.

La realizzazione del tronco Pistoia – Campi Bisenzio potrà pertanto garantire la percorribilità della ciclovia del Sole nel tratto toscano e rispondere, oltre alla crescente domanda turistica, anche all'esigenza di mobilità presente sul territorio.

La Giunta Regionale ha approvato la Delibera n. 258 del 2 marzo 2020, con cui è stato approvato lo schema di "Protocollo d'intesa per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto toscano della Ciclovia del Sole". Con l'approvazione e la successiva sottoscrizione di questo protocollo, gli Enti Locali interessati dal tracciato si impegnano ad attuare congiuntamente e sviluppare azioni necessarie allo sviluppo del progetto e alla programmazione delle opere necessarie alla realizzazione della Ciclovia del Sole in Toscana

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
2019 ***	34.529.012

* 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

*** il dato tiene conto anche della linea 2 tratta Aeroporto-Piazza Unità attivata a febbraio 2019

- 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 dal 14/02/2010
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)

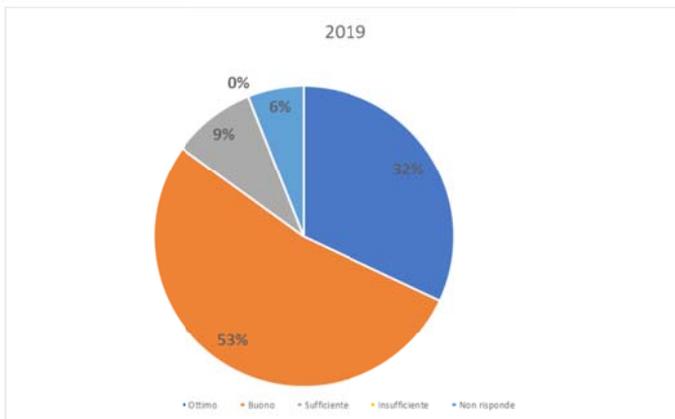
		Previsti (3 linee)	In esercizio (2019)	%	Note
Sistema metropolitano fiorentino	Km di linea	16,901*	16,901	100%	Linea T1 Scandicci – Careggi Linea T2 Aeroporto-SMN
	Fermate	40**	40	100%	

* 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 2019)

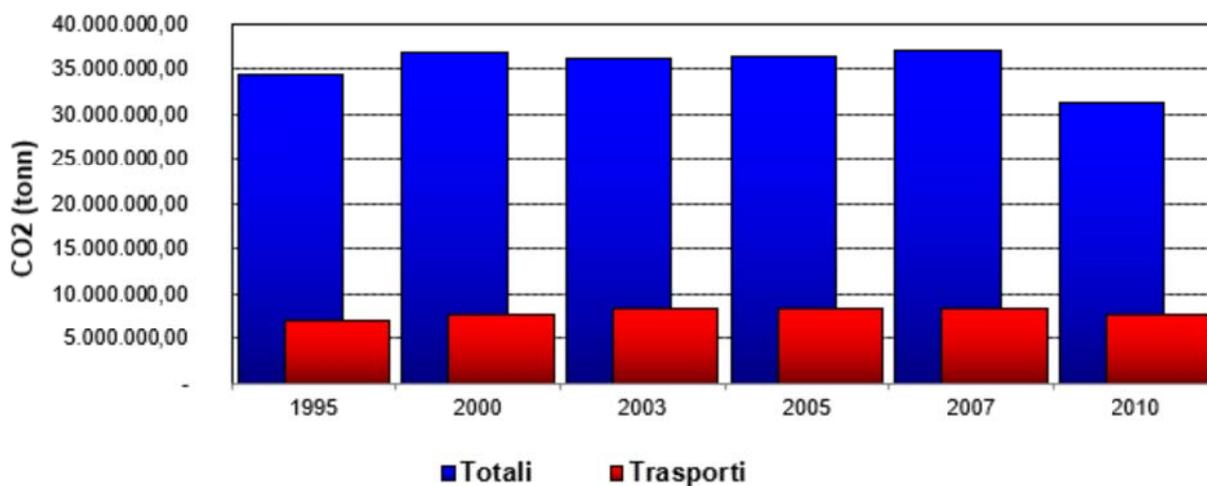
	2019
Sicurezza	92,08
Regolarità servizio	96,88
Igiene	90,23
Comfort	82,61
Servizi aggiuntivi	78,89
Servizi disabili	73,46
Informazioni	85,06
Comunicazione	86,22
Servizio commerciale	64,13
Integrazione modale	77,95
Attenzione ambiente	86,01



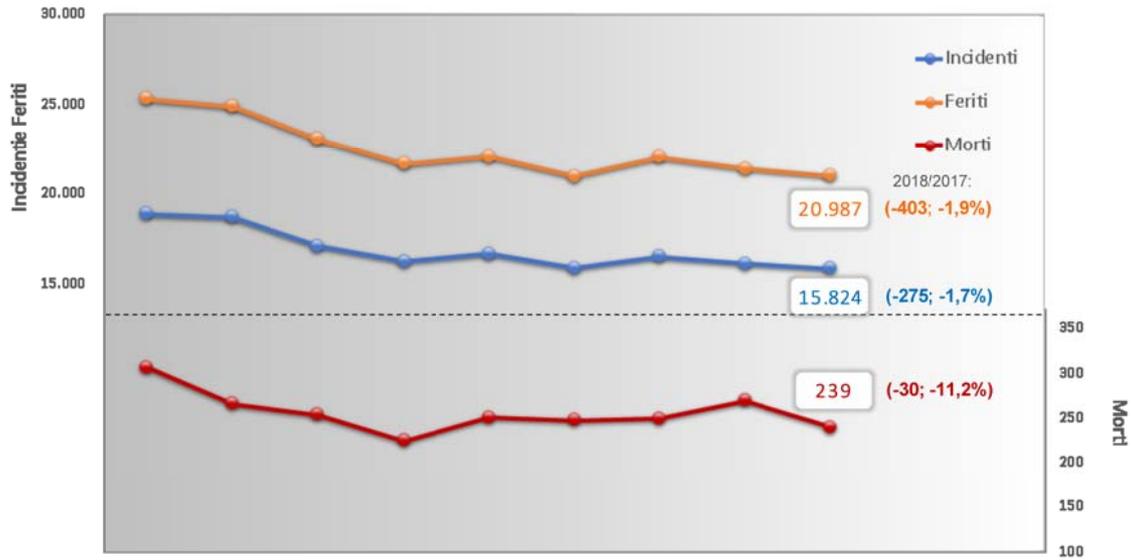
* I dati sono stati tratti dal sito del Comune di Firenze (http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni_generali/statistiche.html)

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

Emissioni di CO2 totali e da trasporto

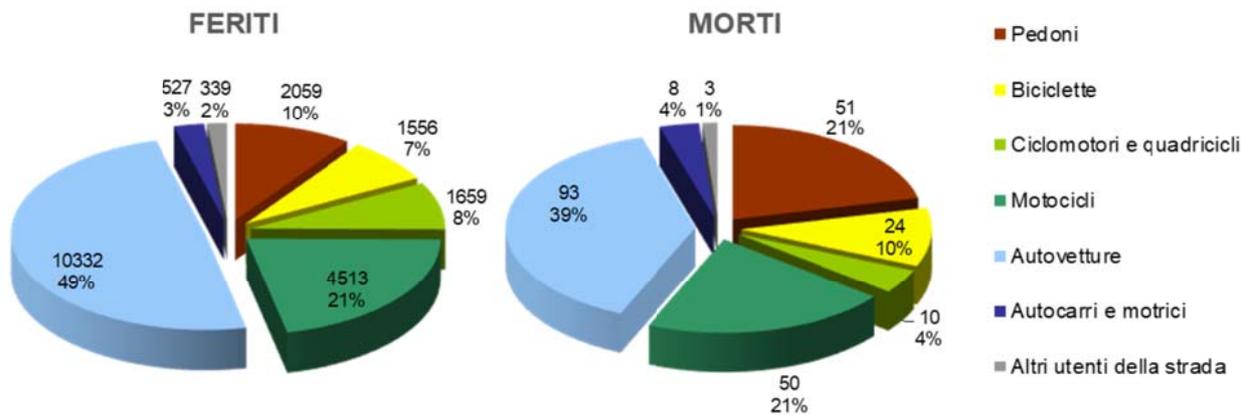


- N. morti, feriti e incidenti stradali
(Fonte Regione Toscana, SIRSS)



Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Incidenti	18.865	18.672	17.077	16.231	16.654	15.863	16.507	16.099	15.824
Feriti	25.284	24.876	23.034	21.663	22.051	20.957	22.022	21.390	20.987
Morti	306	265	253	224	250	247	249	269	239

- Feriti e morti in incidenti stradali per tipo di utente sulla strada
(Fonte Regione Toscana, SIRSS – dati 2018)

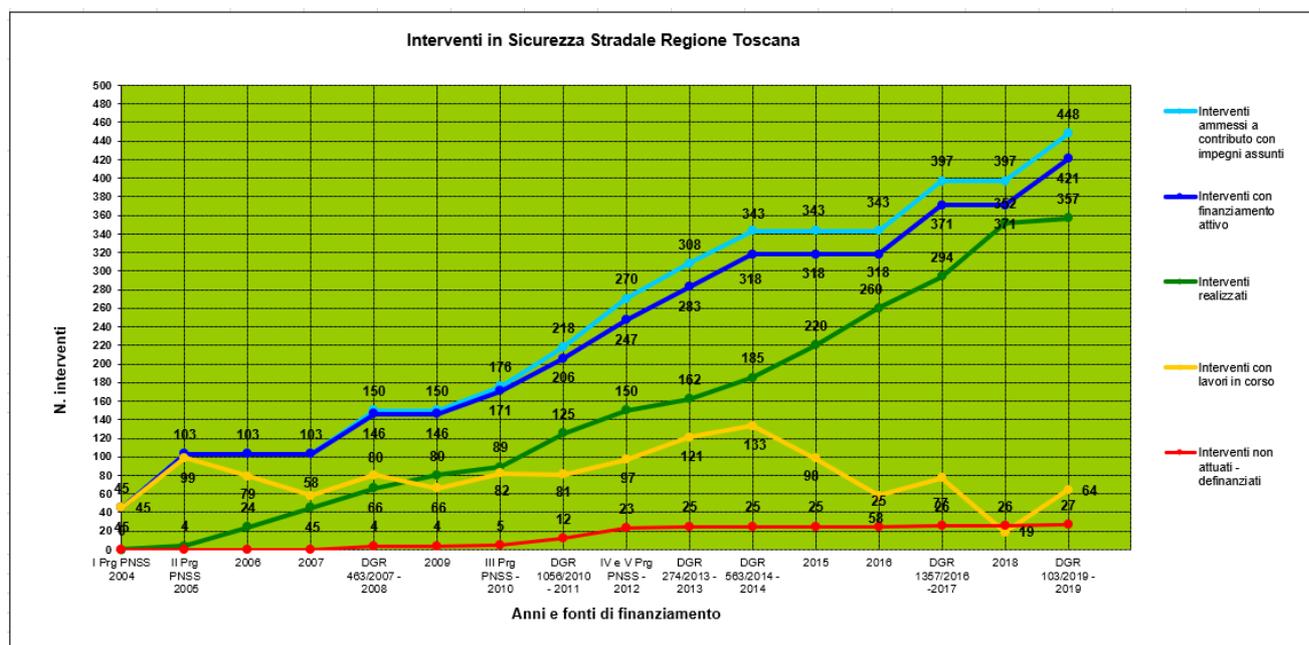


	Pedoni	Biciclette	Ciclomotori e quadricicli	Motocicli	Autovetture	Autocarri e motrici	Altri utenti della strada
Feriti	2.059	1.556	1.659	4.513	10.332	527	339
Morti	51	24	10	50	93	8	3

- Incidenti e morti per tipologia di strada
(Fonte Regione Toscana, SIRSS – dati 2018)

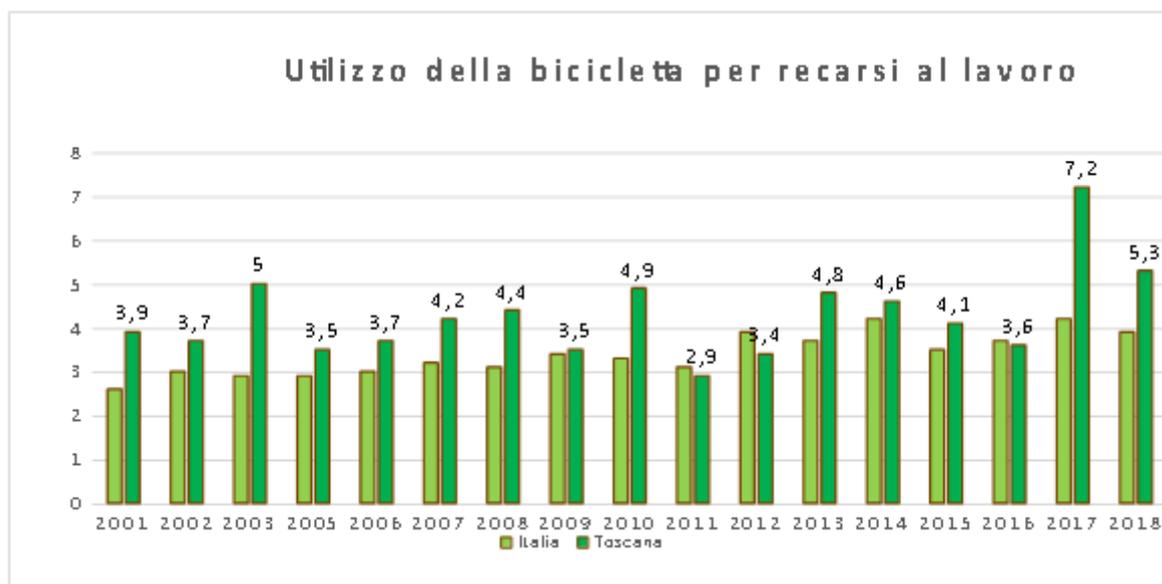
Tipologia di strada	Incidenti (valore assoluto)	Incidenti (%)	Morti (valore assoluto)	Morti (%)
Autostrade	602	3,8	16	6,7%
Strade extraurbane	2.865	18,1	105	43,9%
Strade urbane	12.256	77,5	116	48,5%
nd	100	0,6	2	0,8%

- 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)

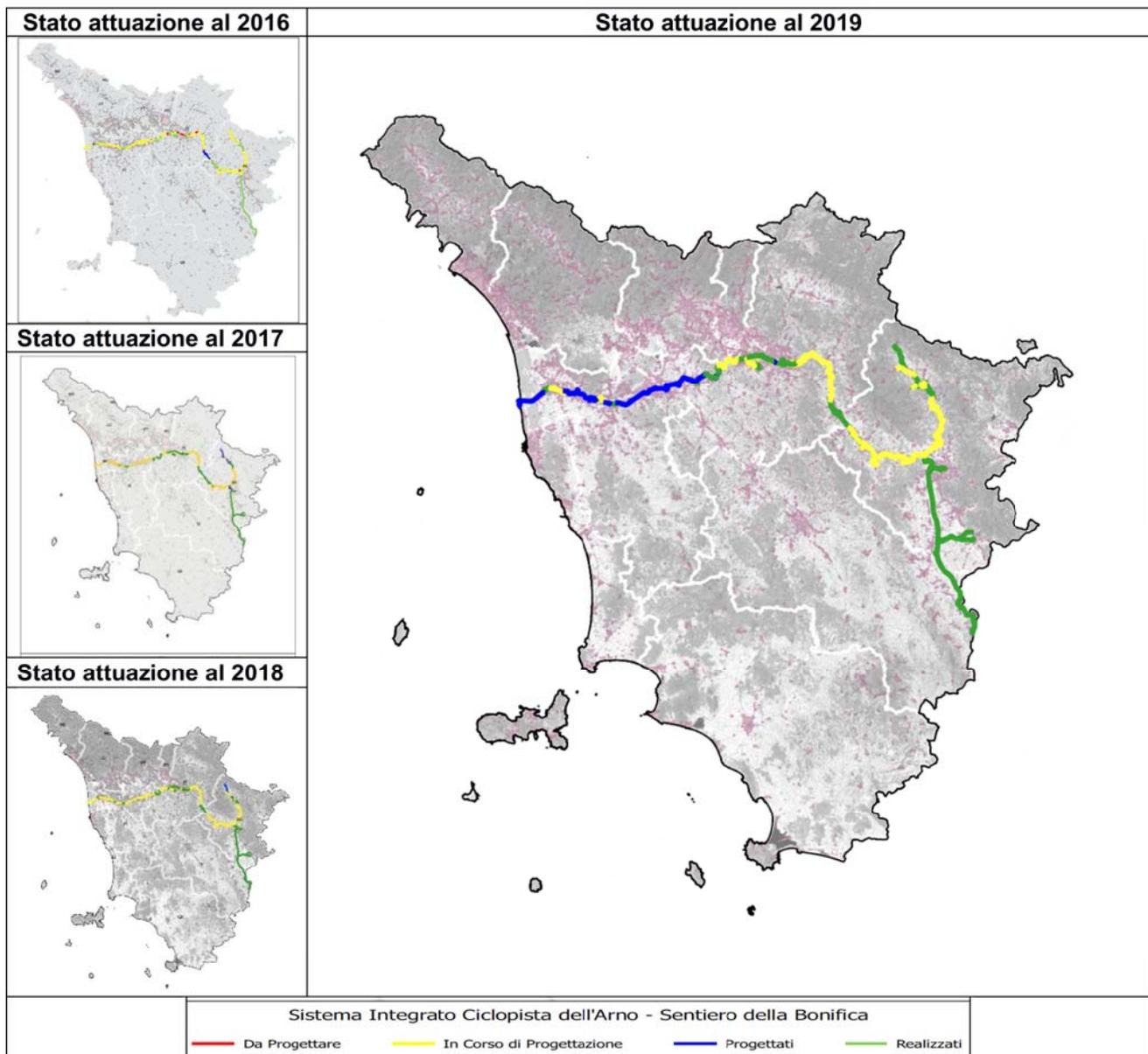
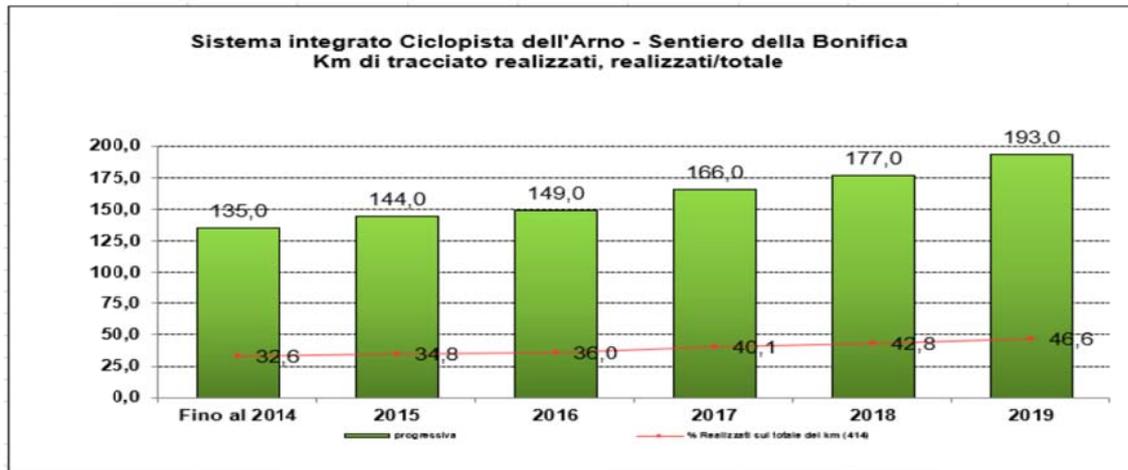
- Densità piste ciclabili nei Comuni capoluogo di provincia (km per 100 km² di superficie comunale)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Massa	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	27,2	27,2	27,2
Lucca	17	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1	19,1	19,1	19,1	20,5	20,7
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9	3,3	3,8	3,8	3,8	4,2
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87	88	89,9	89,9	87	88
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5	63,2	63,2	65,7	75	75
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6	15	18	17,2	18,8	19,7
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2	19,3	19,3	20,3	29,1	29,1
Arezzo	5	5,1	5,4	6,3	6,9	7,9	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
Siena	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	6,5	6,5	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	8,9
Italia	13,6	14,7	16,1	17,2	18,1	19,9	20,4	21,1	21,9	22,7	23,4

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

(Fonte: Regione Toscana - Settore Trasporto pubblico locale)



* 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 2019			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				4**	1		1				6
	Asse IV POR, Azione 4.6.4 sub a), proc.2	Piste ciclabili in am- bito urbano		5		2					2 ***	1	10
	Asse VI POR, Azione 4.6.1	Progetti di Innova- zione Urbana (PIU)				2	1		1		1	1	6

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

** nel corso del 2019 sono state firmate le convenzioni con i singoli beneficiari che precedentemente erano ricompresi nell'unica convenzione sottoscritta con la Provincia di Livorno in qualità di capofila. Cambia pertanto il numero dei beneficiari ma non il numero degli interventi.

*** nel corso del 2019 è stata firmata la convenzione con il Comune di Prato che precedentemente era ricompreso nell'unica convenzione sottoscritta con il Comune di Vaiano in qualità di capofila. Cambia pertanto il numero dei beneficiari ma non il numero degli interventi.

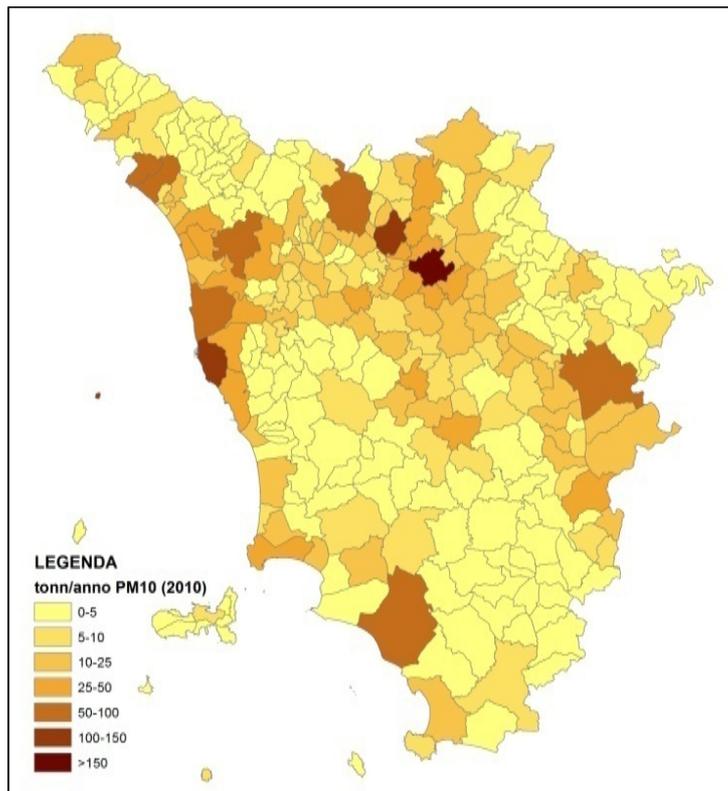
- Concentrazione di PM 10 nell'aria nei Comuni capoluogo di provincia

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

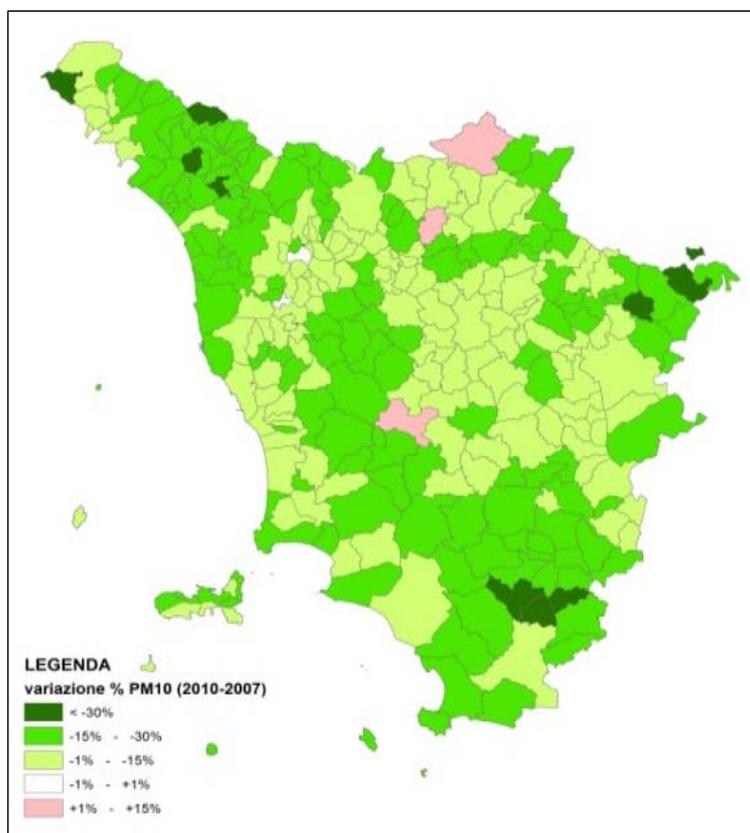
Comuni capoluogo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Massa	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	2	....
Lucca	97	126	95	170	131	121	92	98	65	54	41	34	52	35	33	19
Pistoia	40	86	74	65	61	50	58	....	....	....	....	....	15	10	....	....
Firenze	257	272	78	87	76	98	88	66	59	69	46	19	26	24	22	20
Prato	59	49	30	59	52	41	51	45	50	44	37	28	40	31	25	22
Livorno	161	116	107	58	47	40	20	11	7	4	1	-	2	2	2	0
Pisa	10	22	34	37	45	36	32	31	44	35	31	18	34	24	15	8
Arezzo	2	25	41	44	55	44	36	26	34	29	26	31	34	27	18	14
Siena	79	121	64	51	13	5	-	4	4	34	25	....	2	4	0	0
Grosseto	....	144	....	28	31	29	17	29	2	5	....	....	-	10	0	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)

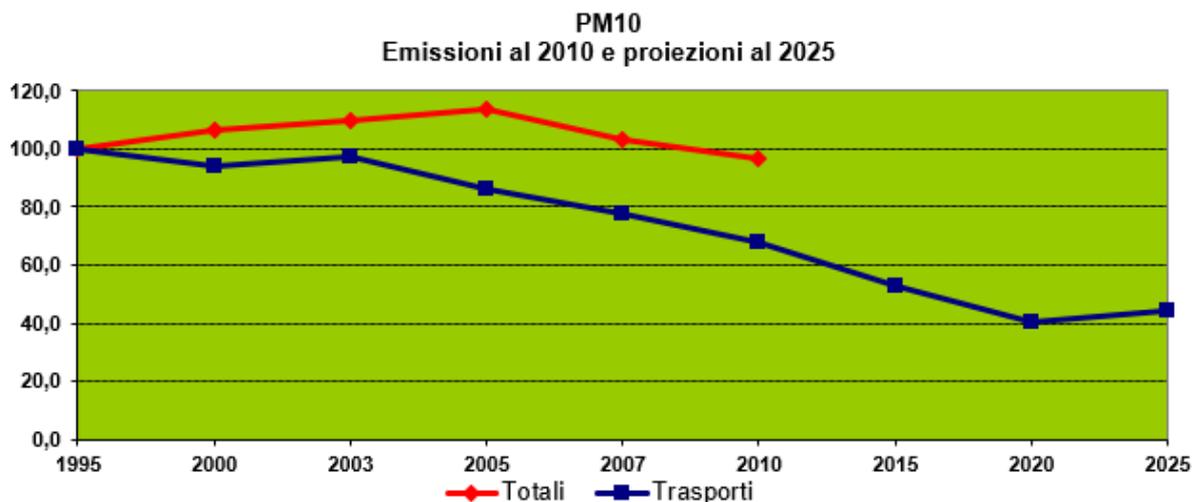


- Variazione emissioni di Pm10 da attività di trasporto per Comune (tonn) anni 2010-2007 (Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



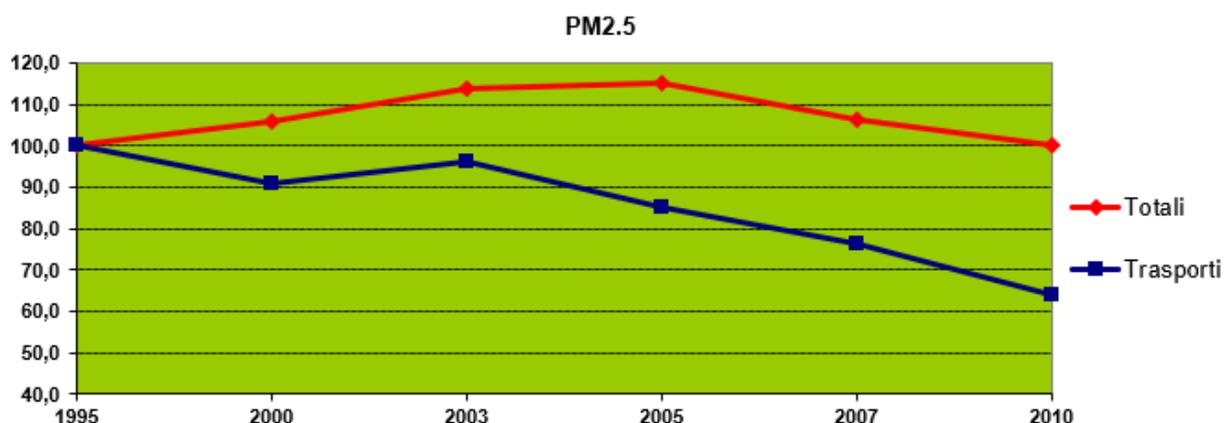
- Emissioni di sostanze inquinanti (PM10 totali e da trasporto)

Valori indice 1995=100 (Fonte: Regione Toscana, Direzione Ambiente ed Energia - Piano Regionale della Qualità dell'Aria)



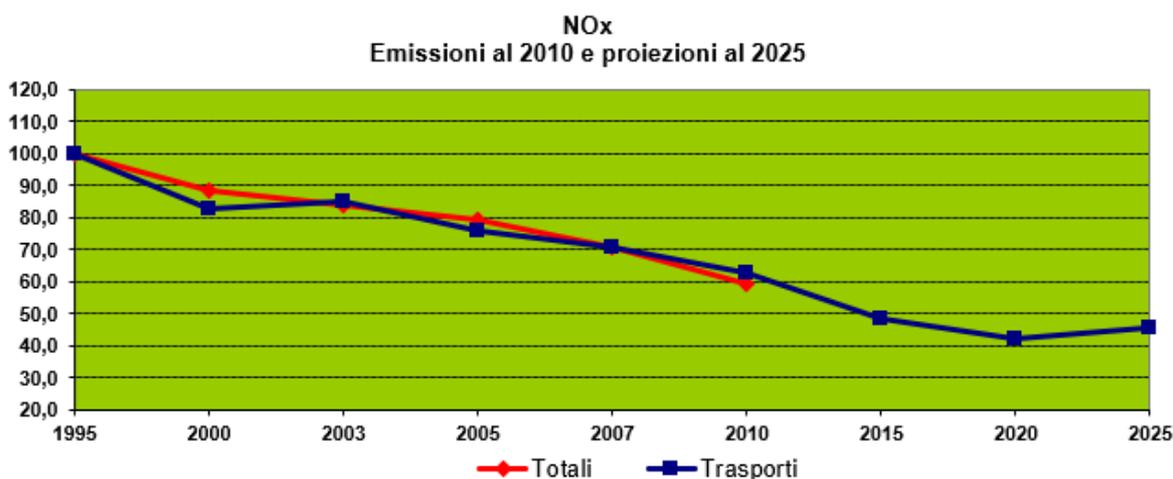
- Emissioni di sostanze inquinanti (PM2,5 totali e da trasporto)

Valori indice 1995=100 (Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



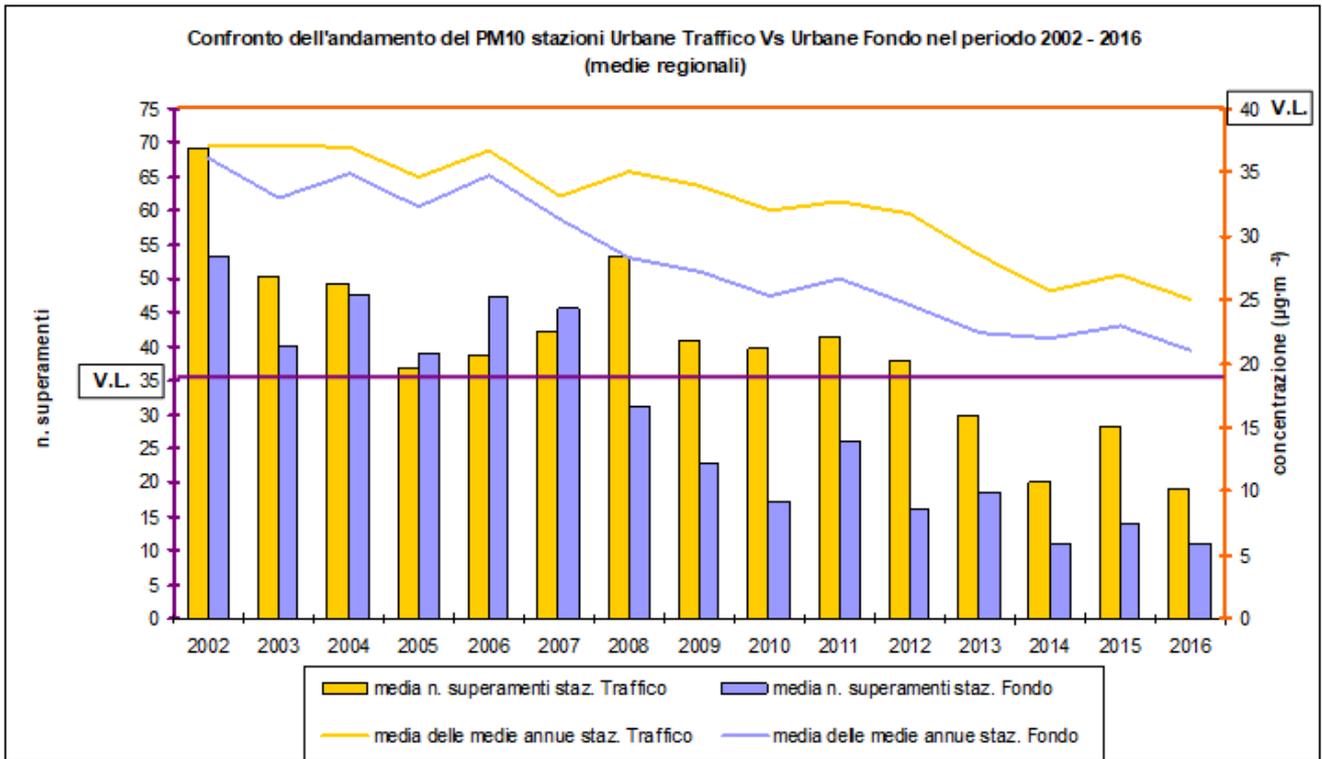
- Emissioni di sostanze inquinanti (NOx totali e da trasporto)

Valori indice 1995=100 (Fonte: Regione Toscana, Direzione Ambiente ed Energia - Piano Regionale della Qualità dell'Aria)



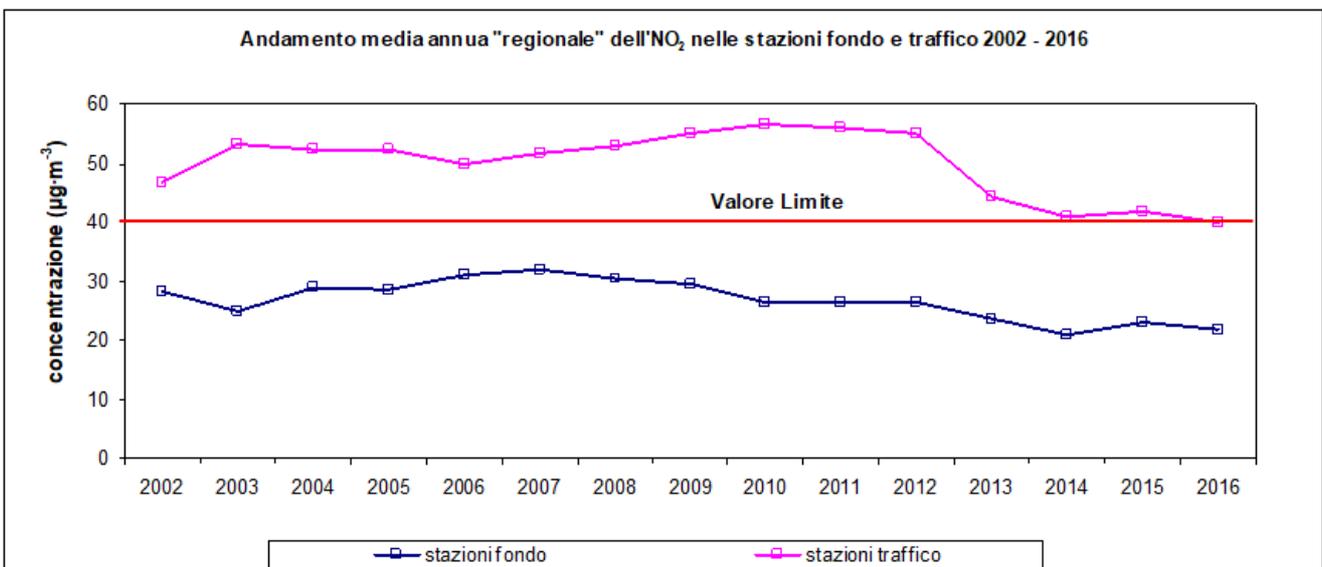
- Concentrazione di PM10 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

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



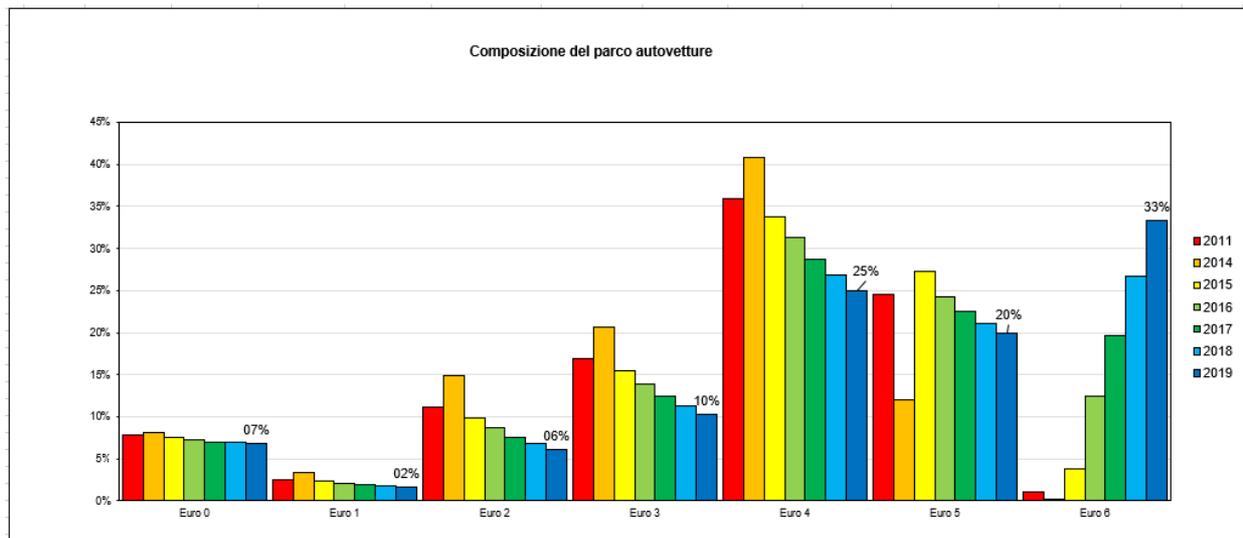
- Concentrazione di NO2 (stazioni Urbane Traffico e stazioni Fondo)

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



Composizione del parco autovetture per standard emissivo (incidenza %), confronto 2011-2019

(Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)



3.3.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

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.

DGR 1167 del 24/09/2019 - Trasporto pubblico locale. Contributo in conto esercizio annualità 2019 per il People Mover.

DGR 1298 del 28/10/2019 - Approvazione schema di accordo per la progettazione e realizzazione della "CICLOVIA TURISTICA TIRRENICA", tra le Regioni Toscana, Liguria, Lazio e FIAB onlus.

DGR 1330 del 04/11/2019 - Approvazione schema di accordo ex art.15 L. 241/1990 fra la Regione Toscana e il Parco regionale della Maremma per lo svolgimento di attività relative al progetto Intense - itinerari turistici sostenibili dell'area transfrontaliera - approvato nell'ambito del PC Italia - Francia Marittimo 2014-2020.

DGR 1534 del 09/12/2019 - Piano Nazionale Sicurezza Stradale. Approvazione schema di convenzione tra Regione Toscana e Comune Livorno per la realizzazione di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina- Masterplan Progetti continuità Piste Ciclabili Livorno su Itinerario Ciclopista Tirrenica asse Nord-Sud e collegamento con Stazione Centrale.

DGR 163 del 17/02/2020 - Azione Regionale sulla Sicurezza Stradale in Attuazione del PRIIM a supporto degli Enti locali per la realizzazione di interventi di Sicurezza Stradale. Indirizzi

DGR 258 del 02/03/2020 - Protocollo d'Intesa tra Regione Toscana e gli Enti locali competenti, per la progettazione, la promozione e la realizzazione del tratto toscano della "Ciclovía del Sole". Approvazione schema di Protocollo.

DGR 370 del 23/03/2020 - Approvazione schema di Atto integrativo della Convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana ed LFI spA, per la realizzazione del Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria nell'ambito del P.O. del Fondo Coesione e Sviluppo 2014-2020 (Asse tematico F), di cui alla delibera CIPE 54/2016

DGR 603 del 11/05/2020 - Mobilità Ciclabile e Sostenibile in Ambito Urbano. Realizzazione interventi urgenti atti a favorire la mobilità urbana in risposta all'emergenza sanitaria COVID 19. Approvazione degli elementi essenziali ai sensi della Decisione Giunta Regionale n- 4/2014.

DGR 757 del 22/06/2020 - Atto integrativo dell'Accordo di Programma per la realizzazione della Ciclopista Tirrenica - Tratto in Comune di Castiglione della Pescaia. Ridefinizione cronoprogramma dei lavori e della relativa spesa. Approvazione schema e mandato alla stipula.

DGR 821 del 29/06/2020 - Mobilità Ciclabile e Sostenibile in Ambito Urbano. Realizzazione interventi urgenti atti a favorire la mobilità urbana in risposta all'emergenza sanitaria COVID 19. Aggiornamento degli elementi essenziali di cui alla DGR 603/2020.

3.3.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2022 (*)			Gestione fino al 30/06/2020 (**)		
	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	27.235	20.936	77%	18.869	15.676	83%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	19.457	14.290	73%	14.060	8.538	61%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	110.360	23.118	21%	18.077	9.066	50%
Totale Obiettivo generale 3	157.052	58.344	37%	51.006	33.280	65%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2020)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziato ma non impegnate fino al 2019.

(**) I dati al 30/06/2020 non considerano le reimputazioni su date successive.

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 speci-

fici 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 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 I° 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, con successiva convenzione attuativa sottoscritta a dicembre.

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 esecuzione 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. Nel marzo 2019 si è conclusa la Conferenza dei Servizi sul procedimento autorizzativo dell'opera e a maggio il MIT ha approvato il provvedimento conclusivo ai fini dell'Intesa Stato-Regione. Nel giugno 2020 è stata avviata da parte di RFI la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento.



L'accordo di maggio 2019 sopra richiamato prevede inoltre la progettazione e la realizzazione 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;**
- 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.

Con riferimento alle opere di cui al primo punto, con successivo Accordo sottoscritto a dicembre 2019 tra Regione Toscana, RFI, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto è stata finanziata la progettazione definitiva di tali raccordi ferroviari, dal costo di 5,9 mln, attraverso un contributo straordinario regionale di 2,5 mln, e risorse per 3,4 mln da parte di

RFI (previste da aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017-2021 MIT- RFI, parte Investimenti).

Della progettazione si è fatta carico RFI (è attualmente in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica di cui è prevista l'ultimazione entro il 2020), mentre gli altri soggetti si sono impegnati ad agevolare le procedure di competenza necessarie per il rilascio delle autorizzazioni e dei pareri. Le opere sono finalizzate l'una (by pass di Pisa) ad efficientare il corridoio europeo Scandinavo Mediterraneo evitando l'ingresso di treni merci in stazione di Pisa per i traffici che corrono lungo la direttrice nord-sud, fruendo di un itinerario dedicato con caratteristiche prestazionali in linea con gli standard dei corridoi merci europei e l'altra (collegamento Interporto - corridoio ScanMed) allo sviluppo di nuove connessioni ferroviarie tra Porto di Livorno, Interporto e Corridoio Scandinavo Mediterraneo, velocizzando l'inserimento sulla rete ferroviaria nazionale ed europea delle merci in arrivo a Livorno.

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; nella realizzazione del raccordo ferroviario privato tra la stazione e lo stabilimento industriale dell'azienda interessata, finanziato da quest'ultima; 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 anche della progettazione e realizzazione della viabilità sostitutiva del passaggio a livello da sopprimere. Parte degli interventi saranno finanziati dalle aziende sottoscrittrici dell'Accordo di Programma (si veda anche il par. 3.1.4 "Ferrovie"). RFI dovrà predisporre la progettazione definitiva delle opere, per la realizzazione delle quali sarà sottoscritta apposita convenzione con la Regione, atta a regolamentare l'erogazione di finanziamento previsto .

INCENTIVI AL TRASPORTO MERCI SU FERRO

Nel 2019 la Regione Toscana ha istituito con LR 19/2019 uno specifico fondo sul bilancio regionale finalizzato ad incentivare il trasferimento su ferrovia di alcune quote di trasporto merci attualmente svolto su strada ("Ferrobonus regionale"), consentendo di conseguire un significativo abbattimento del transito di mezzi pesanti sulla rete stradale e di conseguenza a ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci.

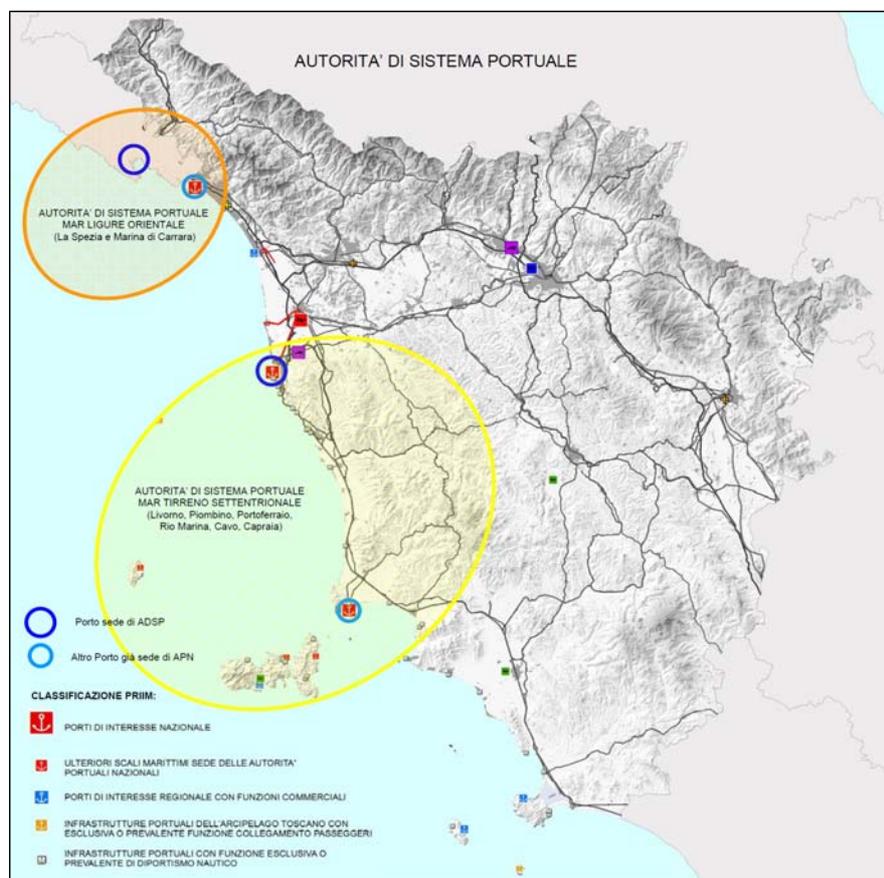
Sono previste ad oggi risorse regionali per 580 mila euro, sulle annualità 2020-2022, rivolte alle imprese operanti nella logistica, che vanno ad integrare su base regionale la misura nazionale

(“Ferrobonus”, prevista dal D. 125/2017), volta 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. Al fine di consentire l’utilizzo di tali risorse in data 26 maggio 2020 è stata sottoscritta un’Intesa operativa tra Regione Toscana e Ministero delle Infrastrutture, che regola l’utilizzo del finanziamento regionale all’interno della gestione della misura nazionale di cui al Decreto 125/2017.

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 infrastrut-

turale 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 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. La progettazione preliminare delle opere marittime si è conclusa nel dicembre 2019 ed è stata trasmessa nel gennaio 2020 agli uffici regionali.

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 sul sistema ambientale della fascia marino-costiera pisano-livornese, nonché la corretta attuazione del progetto medesimo. La costituzione dell'Osservatorio sarà promossa dall'Autorità di Sistema Portuale a conclusione dell'iter di approvazione dei progetti delle opere portuali della Darsena Europa.



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, sono stati avviati nel 2018 e sono attualmente in corso i lavori per il **potenziamento della linea ferroviaria Prato-Bologna**, consistente in opere di adeguamento prestazione e riqualificazione infrastrutturale della linea, prioritarie 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 370 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").

Per quanto riguarda la pianificazione portuale, è in fase di redazione il **Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** che definirà le azioni strategiche per lo sviluppo dello scalo marittimo, come previsto a seguito della riforma nazionale dettata dal D.Lgs. 169/2016 in materia di governance delle autorità portuali. La Regione, sulla base di quanto prevede la L.R. 65/2014, avvierà la propria attività istruttoria e seguito dell'adozione del documento da parte del Comitato di Gestione.

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.

Le somme derivanti dal ribasso d'asta sono state destinate dall'Autorità nazionale alle opere relative al raccordo e 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). I lavori si sono conclusi nel luglio 2018 ed il collaudo delle opere è avvenuto nel novembre 2018. L'appalto integrato per i lavori della nuova strada di accesso al porto di Piombino – Stralcio SS 398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse è stato aggiudicato nel novembre 2019.

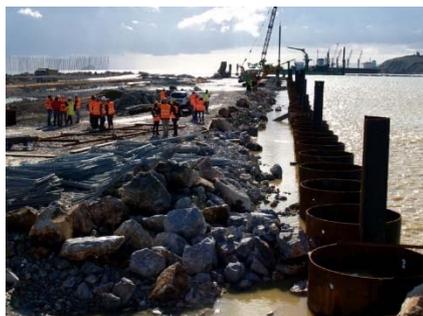
Per la **realizzazione di aree per la logistica industriale** nel porto di Piombino, in coerenza con l'Atto di Indirizzo promosso a maggio 2019 dall'Autorità di Sistema concernente l'allocatione delle nuove aree portuali, nel giugno 2019 la Regione Toscana ha approvato e successivamente sottoscritto (luglio 2019) 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 successivo mese di dicembre. Gli interventi, dal costo stimato in 22,75 mln, consistono nella realizzazione di un'area attrezzata di circa 200.000 mq, ripartita in n. 3 lotti, con accesso diretto alla banchina nord dell'omonima darsena, dotata di tutti gli impianti necessari per consentire l'insediamento di attività di logistica industriale. Nel luglio 2019 l'Autorità di Sistema ha pubblicato i bandi per le manifestazioni di interesse nei confronti dei lotti del piazzale logistica industriale e nel mese di febbraio 2020 ha pubblicato il bando per l'affidamento dei lavori.

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, è stato rivalutato e 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. Gli interventi sono stati collaudati nel giugno 2019.

A seguito delle verifiche sugli aiuti di stato e delle spese rendicontate dall'Autorità di Sistema Portuale, nel maggio 2020 è stata quantificata in 14,6 mln la quota di contributo massimo liquidabile.



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 58,93 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 con Delibera CIPE 47/2018.

Sono attualmente in corso di conclusione le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni del CIPE; concluse le verifiche di ottemperanza, ANAS ipotizza di poter ultimare il progetto esecutivo e la procedura CIPE, nel secondo semestre del 2020. A seguire ci sarà il procedimento di gara, che si dovrebbe concludere con l'aggiudicazione nel 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.

La Regione concorre al finanziamento dell'intervento attraverso un contributo straordinario a favore dell'Autorità per consentire il rimborso degli oneri di ammortamento derivanti dalla contrazione di finanziamenti da parte della stessa. Per disciplinare le modalità di attuazione del Progetto Waterfront e le modalità di erogazione e gestione dei finanziamenti regionali, nel febbraio 2018 Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale hanno sottoscritto uno specifico Accordo di Programma (DGR n. 26 del 15/01/2018).

Contestualmente all'Accordo di Programma è stato firmato un Accordo (DGR n. 13 del 15/01/2018) 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 al progetto waterfront l'Autorità ha elaborato la progettazione definitiva dei lavori relativi ai lotti I,II,IV ed ha indetto la relativa Conferenza dei Servizi nel febbraio 2020. E' stato inoltre deciso, su proposta dell'Autorità ed in accordo con gli altri soggetti, di stralciare dal progetto il rimanente lotto III, i cui obiettivi sono prevalentemente di riqualificazione urbana e che sarà sviluppato dall'Autorità di Sistema con modalità attuative e tempistiche indipendenti dagli altri lotti.

Il cronoprogramma aggiornato con relativo quadro finanziario complessivo dei 3 lotti è stato approvato a dicembre 2019 e firmato a gennaio 2020 nell'ambito di specifica integrazione all'Accordo di Programma del febbraio 2018. Per realizzare le opere, dal costo di 33,3 mln, la Regione Toscana ha stanziato contributi straordinari per un importo massimo di 850 mila euro l'anno per 20 anni. 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 (12,4 mln, comprensivi di risorse comunitarie per 2,2 mln).

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 adottato nel luglio 2019 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.

Con Del.CR n. 8 del 12 febbraio 2020 il Consiglio regionale della Regione Toscana ha approvato il Documento di indirizzi propedeutico alla sottoscrizione dell'intesa tra MIT, Regione Toscana e Regione Liguria, sui contenuti del DPSS. E' prevista nel mese di luglio 2020 l'approvazione definitiva dell'atto, a cura della Regione Liguria.

Con riferimento al citato Accordo per lo sviluppo condiviso del porto di Marina di Carrara (DGR 13/2018), è in fase avanzata di elaborazione il nuovo PRP dello scalo; oltre alla definizione del nuovo assetto funzionale e della nuova configurazione morfologica, sono stati redatti gli studi di settore relativi alla protezione del bacino portuale dal moto ondoso e agli effetti sulle dinamiche meteomarine, sul trasporto dei sedimenti e sui fenomeni erosivi delle opere di difesa e di ampliamento del porto. Si prevede che nel corso del 2020 la proposta del nuovo PRP possa essere completata.

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 di competenza dell'Autorità l'intervento in porto. Sulla base di specifica Convenzione tra RFI e Autorità di Sistema Portuale, i lavori interni alla sede portuale sono in corso ed è prevista la conclusione entro luglio 2020; la quota parte relativa ad RFI è in fase di completamento: resta un tratto, che comprende il nuovo ponte ferroviario sul torrente Carrione, che sarà realizzato all'interno del progetto waterfront.

E' stato inoltre previsto da parte dell'Autorità di Sistema Portuale un **progetto di dragaggio per l'approfondimento dei fondali**, nell'ambito di un adeguamento tecnico-funzionale (ATF) al PRP vigente.

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.



Autorità Portuale Regionale

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).

Nell'ottobre 2019 la Giunta regionale ha approvato gli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività 2020, determinando i seguenti criteri per l'individuazione delle priorità per i porti di competenza dell'Autorità Portuale Regionale:

- per Viareggio occorre garantire la navigabilità e l'accessibilità in condizioni di sicurezza a tutte le aree portuali (imboccatura, avamposto, darsene interne e canali); realizzare opere ed impianti di completamento della nuova banchina commerciale; predisporre il progetto definitivo del nuovo sabbiodotto, a conclusione dell'iter di valutazione di assoggettabilità ambientale in corso sul progetto preliminare;
- per il Porto di Marina di Campo occorre migliorare l'efficacia delle opere portuali terminando gli interventi di adeguamento della diga foranea; realizzare adeguati impianti ed attrezzature portuali;
- per il Porto di Porto Santo Stefano occorre proseguire gli interventi di riqualificazione del molo e delle banchine portuali; migliorare l'efficacia delle opere portuali realizzando adeguati impianti ed attrezzature portuali;

- per il Porto di Isola del Giglio occorre riqualificare le banchine e i piazzali e migliorare l'efficacia delle opere portuali, attraverso la realizzazione di adeguati impianti ed attrezzature portuali;

Nel gennaio 2020 sono state assegnate dalla Regione le risorse per il triennio 2020-2022 che, per l'esercizio 2020, ammontano a 1,766 mln per la quota investimenti e a 1,777 mln per le spese correnti (comprese le spese di funzionamento).

Ad aprile è stato approvato il Piano 2020.

Di seguito un aggiornamento sulla situazione relativa agli interventi infrastrutturali per singolo scalo portuale.

PORTO DI VIAREGGIO

Di particolare importanza per il porto di Viareggio l'intervento della banchina commerciale, previsto dal PRP vigente ai fini dello sviluppo del trasporto turistico passeggeri (crocieristica minore), conclusosi nel mese di luglio 2019. I lavori, dal costo di 2,6 mln, hanno riguardato le opere civili strutturali, il dragaggio dei fondali antistanti e l'installazione delle strutture di ormeggio (bitte e parabordi).

Sempre nel luglio 2019 sono terminati i lavori di manutenzione del molo sottoflutto (120.000 euro), mentre si erano conclusi tra aprile e giugno 2018 i lavori per altre opere minori (realizzazione cabina di trasformazione e colonnine di servizio, per 400.000 euro; realizzazione fognatura bianca al Molo Marinai d'Italia, per 290.000 euro).



Sono previste inoltre opere di completamento impiantistico della banchina commerciale e di accesso stradale per un totale di 920.000 euro; nel mese di dicembre 2019 è stata approvata la progettazione esecutiva per un primo lotto di opere (800.000 euro), su cui è stata aggiudicata la gara nel primo semestre 2020. Si prevede di concludere l'opera

entro il 2021.

Per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, vengono realizzati periodicamente i lavori di **dragaggio dell'avamposto e dell'imboccatura**: completati a dicembre 2016 i lavori di escavo relativi al biennio 2015/2016 (1,2 milioni); a febbraio 2019 quelli relativi al biennio 2017/2018 (800.000 euro); ad oggi in corso le opere del biennio 2019/2020 (800.000 euro), avviate a dicembre 2019. Per il biennio 2021-2022 sono state finanziate a gennaio 2020 opere di escavo per 800.000 euro. 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.

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 è stato riavviato il procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA, attualmente in fase di conclusione.

Per la redazione del progetto definitivo del nuovo sabbiodotto la Regione ha destinato 250.000 euro a inizio 2020.

PORTO DI MARINA DI CAMPO

Nel porto di **Marina di Campo** sono stati ultimati nel mese di aprile 2019 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 approvazione della progettazione esecutiva, è stata avviata nel 2018 la gara per l'affidamento dei lavori del 2° lotto (dal costo complessivo di 880 mila euro), aggiudicata definitivamente nel mese di giugno 2019. I lavori sono stati avviati nel mese di dicembre 2019 e risultano tutt'ora in corso.

Si sono conclusi invece nel mese di maggio 2017 i lavori di escavo dei fondali per 340.000 euro.



PORTO SANTO STEFANO

Per **Porto Santo Stefano** (Porto del Valle) sono stati ultimati nel mese di dicembre 2019 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.

A dicembre 2019 sono stati consegnati i lavori per il secondo lotto di interventi di riqualificazione del molo Garibaldi (240.000 euro), su cui era stata approvata la progettazione definitiva in linea tecnica a settembre 2018 e aggiudicata definitivamente a ottobre 2019.

Per il 2020 sono stati destinati 100.000 euro per lavori di manutenzione straordinaria opere e attrezzature portuali.

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, mentre è terminato nel maggio 2019 un primo lotto di opere di riqualificazione di banchine e piazzali per un importo di 240.000 euro. Stanziati sulle annualità 2020 e 2021 ulteriori 256.000 euro per un secondo lotto di lavori di riqualificazione della pavimentazione del porto.



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 conclusa nel 2019 la redazione degli elaborati di Piano per la variante al PRP, comprensivi del Rapporto ambientale. La documentazione è in attesa di essere presa in carico dal Comitato Portuale per l'avvio dell'accordo di pianificazione finalizzato all'approvazione del Piano.

Per Porto Santo Stefano nel 2019 è terminata la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica del PRP.

Per Giglio Porto si è conclusa la fase preliminare apertasi a gennaio 2017 con l'avvio del procedimento del Piano e della relativa VAS ed occorre proseguire l'attività per la redazione del Piano.

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 si è concluso nel luglio 2019.

E' in fase conclusiva l'iter di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Talamone, che prevede interventi di riqualificazione funzionale e ambientale delle infrastrutture portuali esistenti e il contestuale adeguamento agli standard del Masterplan regionale.

Sono altresì in corso i procedimenti relativi

- all'approvazione del PRP di Porto Azzurro;
- all'adozione della variante del PRP vigente di Marciana Marina;
- all'approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale (ATF) di Porto Ercole;
- all'approvazione del progetto di riqualificazione funzionale e ampliamento del porto di Punta Ala.



Nel 2020 è inoltre stato portato a termine 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, trasmesso dalla Giunta a dicembre 2019, è stato approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n.9 del 12 febbraio 2020, è stato presentato a fine maggio nell'ambito di uno specifico evento webinar organizzato dalla Regione ("*I porti di interesse regionale: tra presente e futuro*") ed è disponibile sul sito regionale (www.regione.toscana.it/-/masterplan-dei-porti-toscani).

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 risulta collegato con il canale di Navicelli.

Nel 2016 sono state in parte ridisegnate le funzioni amministrative 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). Sull'annualità 2020 del bilancio regionale sono state assegnate 385 mila euro all'Autorità Portuale Regionale per la gestione del canale Burlamacca.



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 (aggiudicata la gara a febbraio 2018).

A luglio 2019 è stata prorogata la Convenzione tra Regione e Autorità fino a tutto il 2021, stanziando a tal fine risorse regionali per 525.000 euro sulle annualità 2020 e 2021. Per dare attuazione a tale Convenzione a febbraio 2020 l'Autorità portuale ha approvato il progetto esecutivo ed indetto la gara per il nuovo affidamento dei lavori principali.

Proseguono intanto i lavori di consolidamento e mantenimento dei canali Burlamacca e Navicelli.

Per il consolidamento statico delle sponde del **canale dei Navicelli** – sono attualmente in corso i lavori dei lotti n.8 e n.9, avviati nel mese di settembre 2019 (per un importo complessivo di 2.475.000 euro), ed i lavori del lotto 4 (oltre 700 mila euro), Concluso invece l'intervento relativo al lotto 6, mentre per il lotto 5 è attualmente in corso la gara per l'affidamento dei lavori.

Per realizzare un adeguamento strutturale urgente del **ponte mobile di Calambrone** che lungo la SP 224 consente l'attraversamento del canale di Navicelli, nel novembre 2019 la Regione ha stanziato a favore del Comune di Pisa 100.000 euro per la progettazione esecutiva dei lavori di consolidamento della struttura e 700.000 euro per l'esecuzione dei lavori: la progettazione si è conclusa nell'aprile 2020 mentre è in corso la definizione di un apposito accordo tra Regione e Comune di Pisa per realizzare le opere e per il conseguente trasferimento del bene nella disponibilità regionale per la successiva gestione.

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. Per realizzare l'opera (a cura del Comune di Pisa), è stata sottoscritta nel mese di novembre 2019 una convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Toscana e Comune di Pisa.

Nel mese di maggio 2020 il Comune di Pisa ha richiesto formalmente alla Regione di destinare i finanziamenti FSC alla realizzazione di interventi di adeguamento spondale del canale dei

Navicelli in luogo della realizzazione della conca di navigazione. Sono in corso valutazioni in merito da parte della Regione.

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 2019 registrati mln circa 8,2 mln di passeggeri su i due scali, il 42% 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 del procedimento 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.

La Regione Toscana ha avanzato ricorso al Consiglio di Stato su tale sentenza. Nel luglio 2019, il Ministero delle Infrastrutture, in forza della richiamata sentenza del TAR, ha sospeso l'esecuzione della determinazione positiva di chiusura dell'intesa, fino alla definizione del contenzioso sul Decreto di VIA. La sentenza del febbraio 2020 del Consiglio di Stato ha annullato gli atti relativi all'ampliamento.

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.

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 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 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 e di messa in opera della recinzione frangibile sono stati oggetto di collaudo. La pista è attualmente in esercizio in codice 2C ENAC/ICAO, con deroghe regolamentari temporanee nelle more del completamento della deviazione del Fosso della Pila successivamente richiamato.

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. La progettazione esecutiva dell'intervento è stata completata dal Consorzio di bonifica 5 Toscana Costa, individuato dalla Regione quale soggetto attuatore nell'ambito di una convenzione di avvalimento sottoscritta nel novembre

2018. Nel luglio 2019 è stata approvata la convenzione attuativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sottoscritta nel mese di ottobre. Sempre nel mese di ottobre 2019 è stata sottoscritta la convenzione tra Regione e Consorzio di bonifica 5 per le attività di realizzazione delle opere (affidamento lavori, direzione lavori, coordinamento sicurezza, collaudo, espropri, etc.). La gara per aggiudicare i lavori è stata pubblicata nel mese di marzo 2020.

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 anti-

pati 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

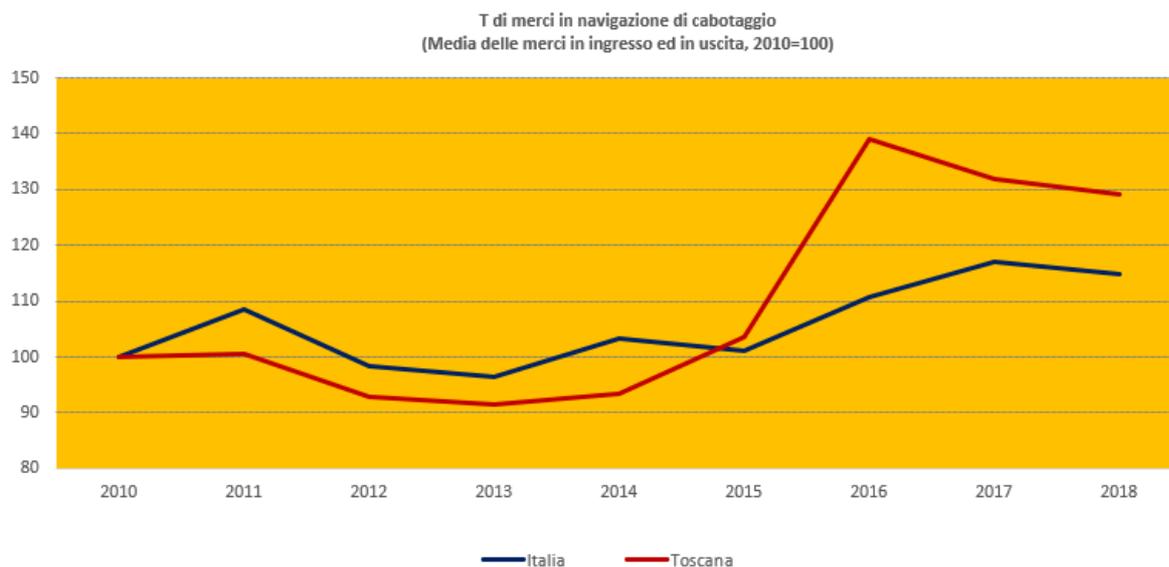
(Fonte elaborazione Regione Toscana su dati RFI)

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 31/12/2019 Procedimento localizzazione concluso
	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		Al 31/12/2019 Progetto di fattibilità tecnico economica in corso da parte di RFI
	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		Al 31/12/2019 Progetto di fattibilità tecnico economica in corso da parte di RFI

- T di merci in navigazione di cabotaggio

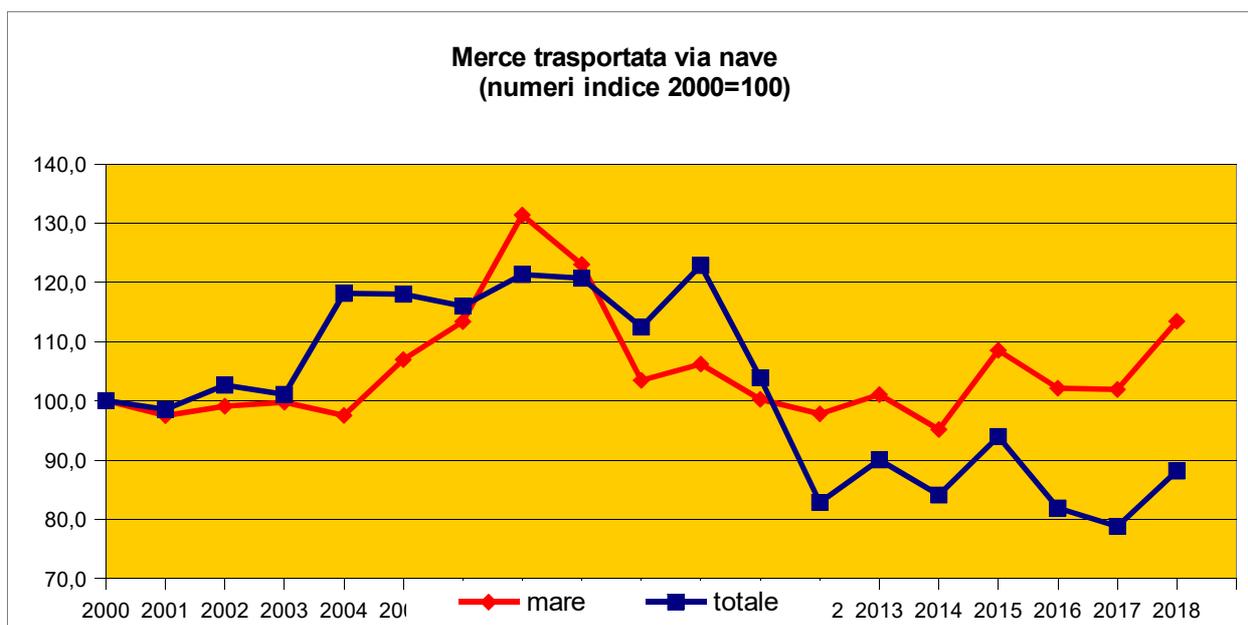
(Media delle merci in ingresso ed in uscita, numeri indice, 2010=100)

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



- Merce trasportata via nave

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



TONN x1000	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Via mare	33.708	34.602	32.661	31.856	32.921	31.002	35.351	33.271	33.204	36.959
In totale	168.208	183.704	155.413	123.983	134.318	125.463	140.211	122.158	117.538	131.508

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

- Traffico marittimo passeggeri (Fonte Assoport)

* L'indicatore deriva dal dataset delle statistiche annuali di Assoport

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
2019	2.734.150	832.121	6.164.152	56.225	-	26.565

**Compresi Portoferraio, Rio Marina e Cavo

- 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%
2019	789.833	-	81.156	10.770.017**	8,09%

* 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)

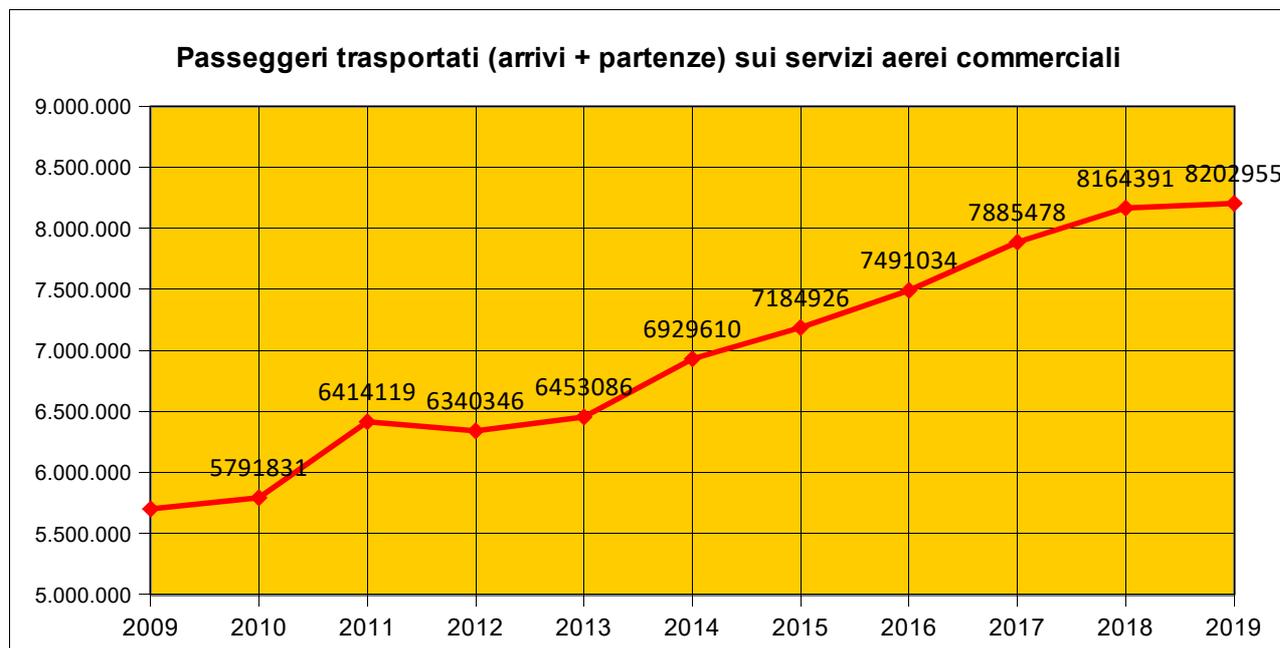
	LIVORNO				
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci in container	Ro-Ro	Altre merci varie
2011	7.779.388	796.798	7.650.393	10.765.434	2.680.516
2012	8.313.501	638.689	6.494.644	9.827.531	2.143.658
2013	8.367.891	750.447	6.584.053	10.015.084	2.235.412
2014	7.849.940	857.537	6.693.937	10.794.856	2.138.886
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
2019	9.045.286	782.190	9.142.346	16.041.803	1.703.721

- Porti regionali Autorità Portuale Regionale: Avanzamento finanziario degli interventi per porto APR (da istituzione APR al 31/12/2017)

(Fonte Regione Toscana - Settore Infrastrutture per la Logistica)

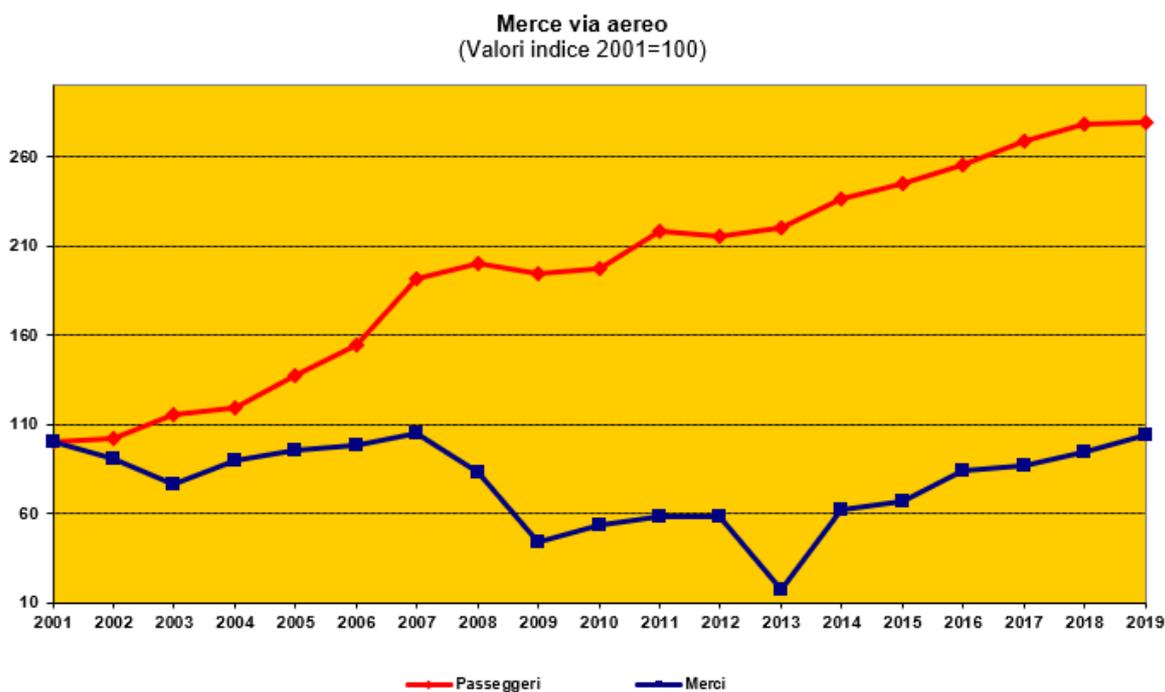
	REALIZZATO (euro)	DA REALIZ- ZARE (euro)	COSTO IN- TERVENTO (euro)	% REA- LIZZATO	RISORSE RT (euro)	ELENCO PRINCIPALI INTERVENTI
Porto di Viareggio	6.090.000,00	1.412.000,00	7.502.000,00	81%	7.502.000,00	Banchina commerciale Campagna di dragaggio imboccatura del porto 2017-2018. Campagna di dragaggio imboccatura del porto 2019-2020. Escavo del canale di collegamento tra la Darsena Europa e la Darsena Italia 2016-2017 Campagna di dragaggio dell'imboccatura del porto 2015-2016 Manutenzione straordinaria molo sottoflutto Opere complementari banchina commerciale Cabina di trasformazione e colonnine di servizio (di cui 350.000 liquidate da ARTEA) Realizzazione fognatura bianca Molo Marinai d'Italia Lavori di manutenzione straordinaria opere e attrezzature portuali porto di Viareggio (anodi sacrificali)
Porto di Marina di Campo	1.400.000,00	960.000,00	2.360.000,00	59%	2.360.000,00	Adeguamento diga lotto 1 Adeguamento diga lotto 2 Impianto videosorveglianza Riqualificazione ormeggi e banchine Escavo fondali ambito portuale
Porto di Porto Santo Stefano	438.000,00	240.000,00	678.000,00	65%	678.000,00	Riqualificazione Molo Garibaldi lotto 1 Riqualificazione Molo Garibaldi lotto 2 Manutenzioni straordinarie
Porto di Isola del Giglio	400.000,00	-	400.000,00	100%	400.000,00	Manutenzione del Pontile Galli Manutenzioni straordinarie Riqualificazione banchine e piazzali – lotto 1
TOTALE	8.328.000,00	2.612.000,00	10.940.000,00	76,12%	10.940.000,00	

- 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	2019
Passeggeri x 1000	5.701	5.792	6.414	6.340	6.453	6.930	7.185	7.491	7.885	8.164	8.203
Merci (kt)	5,19	6,31	6,96	6,97	2,00	7,32	7,90	9,99	10,27	11,24	12,41

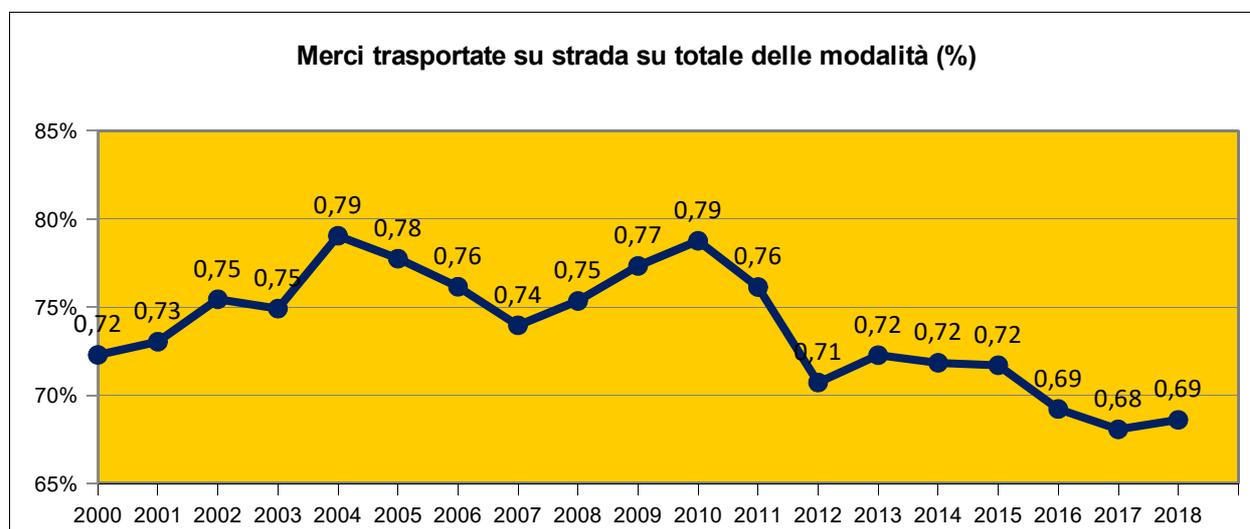


- Traffico commerciale (arrivi + partenze) per aeroporti di Firenze e Pisa
(Fonte IRPET su dati ENAC)

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
2019	37.611	5.346.624	12.357	29.141	2.854.215	55

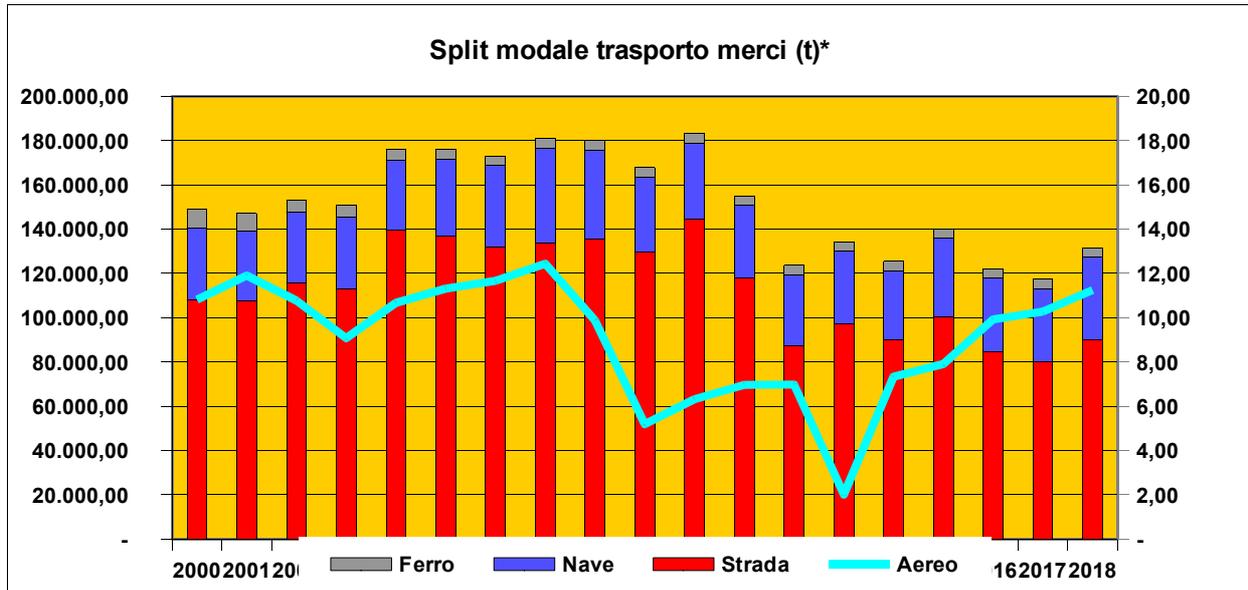
* Dal 2016 i dati non comprendono il traffico aerotaxi.
L'indicatore deriva dal dataset delle pubblicazioni ENAC
http://www.enac.gov.it/la_comunicazione/pubblicazioni/index.html

- 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 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 del 20/05/2019 - 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.

Proposta di deliberazione al CR 10 del 24/09/2019 - Approvazione del bilancio di esercizio 2018 dell'Autorità Portuale Regionale.

DGR 1252 del 14/10/2019 - 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 2020.

DGR 1413 del 18/11/2019 - Approvazione degli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività e dei criteri per l'individuazione delle priorità per i porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale. Anno 2020.

DGR 1429 del 25/11/2019 - Assegnazione risorse al Comune di Pisa per la progettazione esecutiva dei lavori di adeguamento strutturale del ponte mobile di Calambrone sulla S.P. n 224 per l'attraversamento del canale dei Navicelli.

DGR 1529 del 09/12/2019 - Accordo tra Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. per la progettazione del collegamento ferroviario fra la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite by pass di Pisa e fra l'interporto A. Vespucci e la linea Collesalveti-Vada.

DGR 1530 del 09/12/2019 - Contributo al Comune di Pisa per lavori urgenti di consolidamento della sponda, mediante nuova palancolatura, del tratto del canale dei Navicelli, in prossimità dell'attività produttiva Gas and Heat.

Proposta di deliberazione al CR 14 del 23/12/2019 - Rapporto finale di aggiornamento del quadro conoscitivo del Masterplan dei porti toscani.

DGR 1619 del 23/12/2019 - Approvazione dello schema di Atto Integrativo all' Accordo di Programma, siglato il 13 Febbraio 2018, tra Regione Toscana e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, per la realizzazione del progetto Waterfront.

DGR 60 del 27/01/2020 - L.R. n.23/2012 e s.m.i. - Autorità Portuale Regionale: assegnazione risorse disponibili nel bilancio finanziario gestionale 2020-2022.

DGR 452 del 06/04/2020 - Autorità Portuale Regionale - Approvazione Piano delle attività per il 2020 e indicazioni per il triennio 2020-2022.

Proposta di deliberazione al CR 9 del 27/04/2020 - Bilancio preventivo economico annuale 2020 e pluriennale 2020-2022 dell'Autorità Portuale Regionale. Richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37, comma 2 dello Statuto regionale.

DGR 697 del 08/06/2020 - Autorità Portuale Regionale. Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2020 e pluriennale 2020-2022.

3.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2022 (*)			Gestione fino al 30/06/2020 (****)		
	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 (**)	4.664	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 (***)	47.876	21.452	45%	21.452	13.578	63%
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	44.625	38.017	85%	38.017	35.923	94%
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	14.707	12.400	84%	11.800	10.180	86%
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	4.027	4.027	100%	4.027	3.749	93%
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	115.900	76.780	76%	76.180	64.314	84%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2020)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2020.

(**) 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 modifiche delle LL.RR. 82/2015 e 86/2014 hanno rimodulato i contributi (e i tempi della loro erogazione negli anni) con cui la Regione Toscana partecipa finanziariamente alla realizzazione degli interventi di attuazione del piano regolatore del porto di Piombino e della Darsena Europa nel porto di Livorno.

(****) I dati al 30/06/2020 non considerano le reimputazioni su date successive.

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.

In continuità con gli anni precedenti, a giugno 2020 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 tre azioni tra loro fortemente interconnesse:

- **“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 997 mila euro per gli anni 2016-2019, mentre sono disponibili 500 mila euro per il biennio 2020-2021;

- **“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 al 2019 sono stati impegnati nel complesso 364 mila euro. È in corso la sottoscrizione del nuovo accordo per l’anno 2020 con la Città Metropolitana di Firenze che prevede un impegno di ulteriori 91 mila euro;

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 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.

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



pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014 e via via implementato, 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 2019 ha registrato oltre 140.000 accessi, di cui oltre 64.000 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.

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. A settembre 2019 si è conclusa l'esecuzione del contratto firmato ad ottobre 2016, che è stato rinnovato per ulteriori 3 anni, fino a settembre 2022.

Complessivamente per il 2016-2021 per le iniziative di infomobilità sono stati impegnati 5,6 mln.

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 2019 del Documento di Monitoraggio del PRIIM alla sua quinta edizione, il 1 ottobre 2019 la Regione Toscana ha organizzato a Firenze l'evento "*Territorio, infrastrutture, trasporti - Il Piano Regionale Integrato: dal dire al fare*", una giornata di confronto su infrastrutture e mobilità per tracciare un bilancio degli interventi conclusi nei cinque anni 2014-2019, ma anche per individuare impegni e priorità per il futuro. Sono state affrontate le tematiche relative alle infrastrutture di trasporto e della riqualificazione del trasporto pubblico locale su ferro, gomma e nave, nonché si sono sottolineati gli sforzi messi in campo dalla Regione per incentivare l'uso di tutte forme di mobilità sostenibili compresa la bicicletta.

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.



Nell'ambito del **ciclo di incontri 'La Toscana che si muove'**, sono state organizzate dalla Regione Toscana nell'ottobre 2019 due giornate dedicate a due infrastrutture ciclabili di interesse regionale, confermando la scelta della Toscana di mettere al centro delle sue politiche la mobilità sostenibile.

Il 4 ottobre 2019 si è tenuto a Livorno il Convegno *"Muoversi in bicicletta – Ciclovia Tirrenica: mobilità dolce e sviluppo costiero"* per fare il punto su questo itinerario inserito tra le dieci ciclovie di carattere nazionale e che collega Ventimiglia a Roma attraverso il litorale toscano per quasi 400 chilometri. L'evento è stato occasione per ribadire l'importanza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e come elemento cardine nelle strategie per la promozione della mobilità sostenibile lungo l'area tirrenica. La Ciclovia Tirrenica, inoltre, è parte integrante del progetto INTENSE di cooperazione transfrontaliera Interreg-Maritime per lo sviluppo e la promozione degli itinerari turistici sostenibili.

Il 15 ottobre 2019 si è svolto invece al Tuscan Hall di Firenze il secondo incontro *"Muoversi in bicicletta – Ciclovia dell'Arno: l'asse della mobilità ciclabile in Toscana"*, per presentare lo stato dell'arte del sistema ciclabile regionale che ruota intorno al fiume, adesso che il suo tracciato è stato interamente finanziato e progettato ed anche i tratti ancora non realizzati sono in via di completamento.

Il 27 maggio 2020 si è svolto inoltre il webinar *"I porti di interesse regionale: Tra presente e futuro"* per la presentazione del Rapporto finale di aggiornamento del Quadro Conoscitivo del Masterplan "La rete dei porti toscani", approvato dal Consiglio Regionale con DCR n.9 del 12 febbraio 2020. L'evento, inizialmente previsto per il 4 marzo, è stato poi annullato e svolto con una nuova modalità organizzativa in seguito alle vicende legate all'emergenza Covid-19.

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 strategico tematico per migliorare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e ciclabile e promuovere il turismo sostenibile e l'intermodalità (per la Toscana le azioni fanno riferimento alla Ciclopista Tirrenica), con la Regione Toscana in qualità di Capofila.
- **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.

- *Programmi a gestione diretta della Commissione europea:*

- Progetto NEREiDE- Noise Efficiently Reduce by recycleD pavement: nell'ambito del bando 2015 LIFE 2014-2020 in corso di conclusione.

- *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 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
NEREiDE Noise Efficiently Reduce by recycled 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
MOBIMART PLUS – Mobilità e Bigliettazione Intelligente Mare Terra	PC Interreg Italia - Francia "Marittimo" 2014 -2020	Partner	2.181.672,70	392.370,00	In corso	Progetto semplice sull'Infomobilità per studiare e sperimentare un servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera

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 (DEFER 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 DEFER 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. 81 del 18 dicembre 2019).

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 2019 e nei primi mesi del 2020 (dove un impatto sulla gestione economica e finanziaria delle società partecipate è stato prodotto dalla grave situazione di crisi causata dal diffondersi a livello planetario del virus Covid 19).

La **Società Toscana Aeroporti** all'inizio dei primi mesi del 2020 ha fortemente risentito della crisi determinata dall'emergenza epidemiologica, che ha prodotto un forte calo del traffico passeggeri registrato dal Sistema Aeroportuale Toscano (-53,4% Toscana Aeroporti, -52,3% Pisa e -55,2% Firenze), fenomeno che sta interessando tutte le aree di business del Gruppo: dalle attività Aviation e commerciali del gestore aeroportuale Toscana Aeroporti S.p.A. di ground handling di Toscana Aeroporti Handling S.r.l..

Per le motivazioni predette, il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A., al fine di tutelare la solidità patrimoniale della Società e del Gruppo ha deciso di proporre la destinazione dell'intero utile dell'esercizio 2019 pari a riserva straordinaria, al netto della parte destinata a riserva legale.

L'anno 2019 per il Sistema Aeroportuale Toscano ha fatto registrare oltre 8,2 mln di passeggeri, in aumento rispetto al precedente anno.

Gli aeroporti toscani di Firenze e Pisa, nel 2019, sono stati collegati con 96 destinazioni, di cui 11 nazionali e 85 internazionali (21 operate in entrambi gli scali), servite da 34 compagnie aeree (di cui 8 operanti in entrambi gli scali), 18 legacy e 16 low cost.

Nel corso del 2019 sono transitati dall'aeroporto di Pisa oltre 5,3 mln di passeggeri e dall'aeroporto di Firenze il record di traffico passeggeri pari a 2,8 mln, con un importante incremento del traffico passeggeri rispetto al 2018.

Il traffico di linea sullo scalo fiorentino assume sempre di più una connotazione internazionale e rappresenta l'86,8,5% del traffico totale di linea passeggeri. Positivo anche l'andamento dei movimenti commerciali. Il traffico di linea internazionale è aumentato del 6,7% mentre quello domestico è sostanzialmente in linea con quello del 2018 (-0,5%).

Per quanto riguarda gli eventi che si sono verificati nel corso dell'anno corrente, si segnala che sin dai primi mesi del 2020 il sistema Aeroportuale Toscano sconta nel mese di febbraio i primi effetti negativi dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e il permanere delle criticità determinate dagli effetti della Brexit e la crisi Alitalia.

Inoltre, in relazione al progetto di potenziamento dell'aeroporto di Firenze:

- In data 13 febbraio 2020 il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso presentato, tra gli altri, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero per i Beni Culturali, dell'Enac, dal Comune di Firenze, dalla Regione Toscana, dalla Città Metropolitana di Firenze e da Toscana Aeroporti in merito alla sentenza del TAR del maggio 2019 in merito al ricorso presentato da alcuni Comuni e associazioni;

- In data 20 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. ha deliberato di proseguire con gli atti necessari per portare avanti il procedimento relativo a Master Plan dell'Aeroporto di Firenze.

Rimanendo in ambito aeroportuale, per quanto riguarda **Alatoscana**, il nuovo bando per la Continuità Territoriale, pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel mese di agosto 2019 si è concluso nel gennaio 2020 con l'aggiudicazione alla Società di navigazione aerea Silver Air s.r.o. spol, con una compensazione finanziaria massima di 2.998.200,00 euro al netto di Iva per il periodo 1° febbraio 2020 - 31 gennaio 2023.

In data 5 maggio 2020 è stata sottoscritta tra Regione Toscana ed Enac, l'Accordo per la determinazione del contributo economico di competenza dello Stato e della Regione Toscana nonché delle modalità di trasferimento delle somme del contributo regionale a seguito dell'affidamento dell'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea sulle rotte dell'Isola d'Elba.

In data 17 aprile 2020 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 2020-2023 (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 quanto riguarda 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, si evidenzia che la società, durante l'anno 2019, ha ottenuto l'aumento dei movimenti da parte dello Stato Maggiore dell'Aeronautica e l'apertura ai voli di linea e notturni. L'aumento a 2.000 movimenti annui (precedentemente il limite era fissato in n.1700), dà alla società la possibilità di raggiungere la soglia richiesta dalla normativa vigente in tema di partecipazioni pubbliche per il raggiungimento di un milione di euro di fatturato.

Nell'esercizio si è poi registrato un sensibile decremento del traffico rispetto all'anno precedente, in particolar modo per quanto attiene il segmento charter e linea, rispetto a quelli registrati nell'anno precedente.

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.

La posizione strategica dell'Interporto lo rendono al centro dei principali investimenti infrastrutturali per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana ("Gallerie Appenniniche", "Darsena Europa", "Scavalco Ferroviario", "Progetto Raccordo" di cui al par. 3.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali" e 3.4.2 "Porti nazionali").

L'aggiornamento del Piano Industriale e del Piano di Consolidamento ex art. 67 della legge fallimentare che nel mese di aprile ha ricevuto l'attestazione è attualmente all'esame delle banche. Tuttavia, nelle more del perfezionamento dell'iter di piano la Società ha portato avanti la realizzazione e la progettazione delle iniziative strategiche previste dal Piano stesso, in particolare: sono stati attivati i tavoli di lavoro con il Comune di Collesalveti, il Comune di Livorno, la società SPIL e Terminali Italia per valutare l'attuazione dell'espansione del perimetro dell'interporto ed in particolare lo sviluppo a sud del Terminal Ferroviario con binari operativi, aree di stoccaggio e servizi dedicati di riparazioni etc. Il progetto di ampliamento del terminal ferroviario a sud dell'Interporto riguarda una superficie di circa 18,7 ettari, innestato sul previsto collegamento ferroviario tra porto di Livorno e linea Collesalveti-Vada. L'ampliamento è funzionale alla attivazione delle autostrade del mare, convogliando su ferrovia i semirimorchi movimentati dalle navi RO-RO.

Inoltre, è stato sottoscritto un importante accordo tra Interporto, RFI, Regione Toscana e AdSP per la progettazione definitiva del progetto dei collegamenti ferroviari sul corridoio TEN-T e sono iniziati i lavori propedeutici dello scavalco ferroviario.

L'Interporto della **Toscana Centrale S.p.A.**, svolge un'attività funzionale al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente ed in particolare essa ha per oggetto sociale la progettazione, l'esecuzione, la costruzione e l'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. La società può assumere anche la gestione totale o parziale del centro predetto offrendo un servizio di interesse generale in quanto l'offerta di tali servizi è svolta in condizioni di accessibilità economica e fisica e di continuità, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo economico del territorio di riferimento.

La società è stata oggetto di un monitoraggio rafforzato finalizzato al recupero delle condizioni di equilibrio economico finanziario. L'attività di monitoraggio svolta ha evidenziato il perseguimento degli obiettivi economici contenuti nel piano industriale 2016 - 2018 che hanno permesso il raggiungimento dell'equilibrio economico.

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.** costituisce una entità sinergica tra il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, il Politecnico di Milano e le Università di Firenze, Napoli Federico II, Pisa, al fine di realizzare un Polo di eccellenza per la conduzione di certificazioni, prove e valutazioni con core business nel settore ferroviario.

Con deliberazione del Consiglio regionale del 28 maggio 2013, n. 55 "*Consolidamento del polo per l'alta tecnologia ferroviaria in Toscana. Acquisizione partecipazione azionaria nella società Italcertifer S.p.A.*", anche la Giunta regionale ha avviato un percorso per l'acquisizione di una partecipazione azionaria, aggiungendosi ai predetti azionisti. Il procedimento di acquisizione si è concluso in data 7 maggio 2015 con l'ingresso di Regione Toscana nella compagine azionaria con l'11% del capitale sociale.

Italcertifer 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.

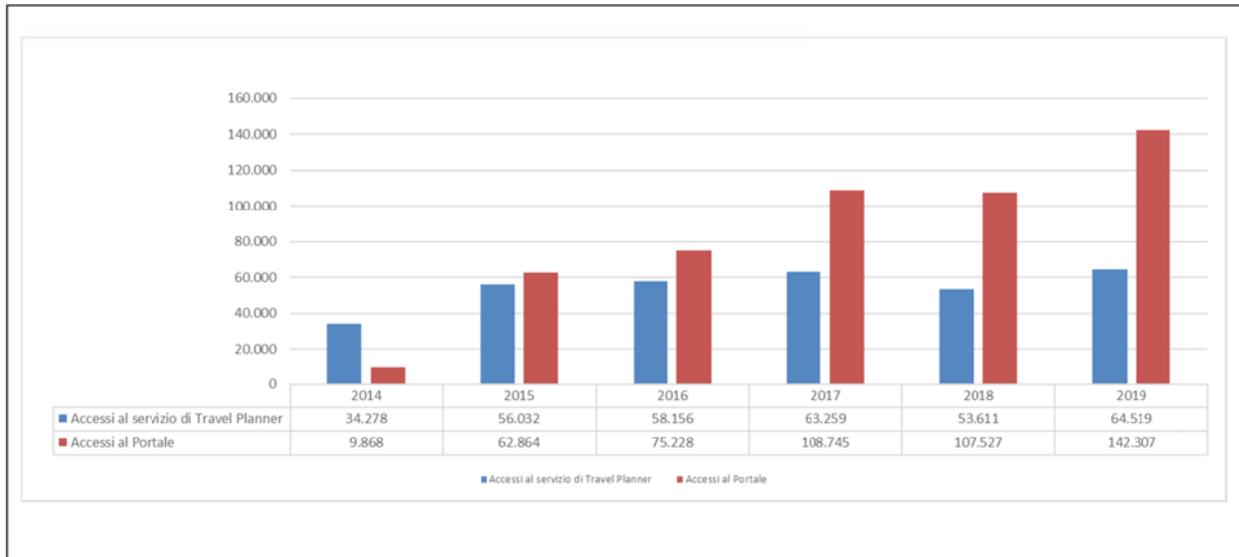
Una prima analisi delle prospettive di mercato per l'anno 2020 aveva confermato il consolidamento dell'attuale posizione da parte della società nel mercato delle prove e

certificazioni in cui opera, prevedendo anche per il prossimo anno il conseguimento di un risultato di esercizio positivo anche per l'esercizio in corso, tuttavia alla luce della crisi economica mondiale dovuta alla diffusione della pandemia nel 2020 sarà necessario rivedere tali previsioni.

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. e SO.G.IM. S.p.a. hanno sciolto il patto parasociale tra di essi sottoscritto in data 16 aprile 2014 e ulteriormente rinnovato in data 10 aprile 2017.
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. La convenzione è stata siglata in data 17 aprile 2020 Il bando di gara per l'affidamento in esclusiva e con compensazione finanziaria del servizio aereo di linea relativo ai collegamenti in regime di oneri da e per l'Isola d'Elba si è concluso in data 27 gennaio 2020 con l'aggiudicazione alla Società di navigazione aerea Silver Air s.r.o. spol. a cui è stato assegnata una compensazione finanziaria massima pari a Euro 2.998.200,00 al netto di Iva per il periodo 1° febbraio 2020 - 31 gennaio 2023. L'Accordo è stato firmato in data 5 maggio 2020
Società SEAM S.p.A.	7,08%	La società opera nel settore dei servizi aeroportuali presso l'aeroporto di Grosseto e promuove lo sviluppo del traffico aereo, del turismo, e del commercio. La partecipazione della Regione in S.E.A.M. S.p.A. è considerata strategica sulla base delle determinazioni assunte con Decreto del Presidente della Giunta Regionale 141/2017. Il capitale sociale ammonta a € 2.213.860,00, la composizione dell'assetto societario è pari al 37,9% pubblico e 62,10% privato. A febbraio 2020 è entrato a far parte della compagine societaria, al posto della Banca Popolare di Vicenza, il socio privato Lupo Rattazzi
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. La società viene inserita nel piano di razionalizzazione 2020 (DCR 81/2019) in previsione della sottoscrizione di accordi parasociali con gli altri soci pubblici al fine di formalizzare la configurazione della società come organismo a controllo pubblico.
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. La società viene inserita nel piano di razionalizzazione 2020 (DCR 81/2019) in previsione della sottoscrizione di accordi parasociali con gli altri soci pubblici al fine di formalizzare la configurazione della società come organismo a controllo pubblico.
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 2020(DCR 81/2019)

3.5.4 INDICATORI

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



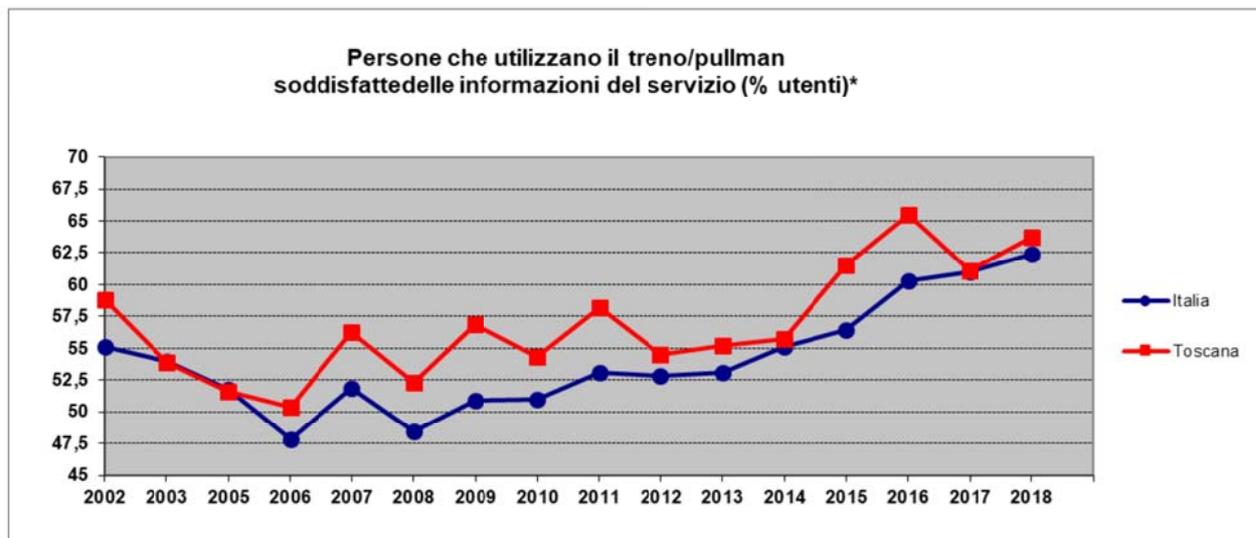
* Il dato 2014 di accessi al portale riguarda solo il periodo luglio-dicembre 2014.

- 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)*

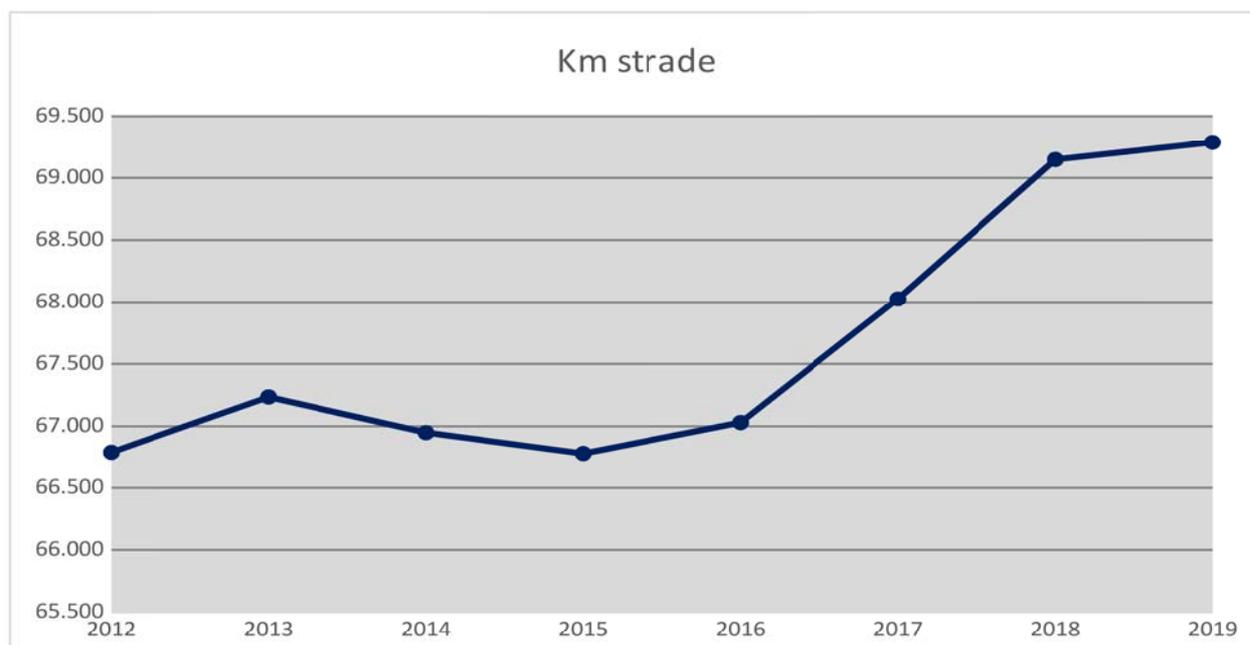
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



* 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 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 719 del 03/06/2019 - Partecipazione al quarto avviso del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020 con un progetto semplice pluri-azione (acronimo Mobimart Plus).

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

DGR 1514 del 02/12/2019 - Valorizzazione Linee Ferroviarie Minori, estensione della copertura finanziaria dei progetti relativi alla valorizzazione delle ferrovie minori di cui alla DGR 256/19.

DGR 1569 del 16/12/2019 - Società Interporto Toscano A. Vespucci Spa - indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dei Soci del 18 dicembre 2019.

DGR 197 del 24/02/2020 - Società Alatoscana S.p.A - indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria del 28 febbraio 2020.

DGR 482 del 14/04/2020 - Soc. Alatoscana S.p.A - indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria in prima convocazione in data 15 aprile 2020.

DGR 518 del 21/04/2020 - Società Italcertifer - indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria in seconda convocazione in data 27 aprile 2020.

DGR 584 del 11/05/2020 - Società Toscana Aeroporti S.p.A. - indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Ordinaria in prima convocazione in data 15 maggio 2020.

DGR 717 del 15/06/2020 - Progetto "Sistema Integrato di Informazione sulla Mobilità Regionale per l'anno 2020" in attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM) - Azione 5.1.1.

DGR 756 del 22/06/2020 - Società Interporto A.Vespucci - indirizzi al rappresentante regionale per la partecipazione all'Assemblea Straordinaria e Ordinaria in seconda convocazione in data 25 giugno 2020.

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

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2022 (*)			Gestione fino al 30/06/2020 (**)		
	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	15.270	9.929	65%	9.172	8.009	87%
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	2.489	1.728.	69%	1.597	1.351	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	18.290	12.189	67%	11.300	9.892	88%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2020)

() Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2020.*

*(**) I dati al 30/06/2020 non considerano le reimputazioni su date successive.*

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 6,2 miliardi di euro previsti dal PRIIM, sono state impegnate risorse per 5,2 miliardi, pari al 84% delle risorse assegnate e liquidati oltre 3,9 miliardi, pari al 87% delle risorse impegnate fino al 30/06/2020.

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 2014-2022 (*)			Gestione fino al 30/06/2020 (***)		
	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	370.298	223.918	60%	214.750	180.938	84%
2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	5.554.023	4.834.317	87%	4.153.669	3.650.802	88%
3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	157.052	58.344	37%	51.006	33.280	65%
4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana (**)	<u>115.900</u>	76.780	66%	76.180	64.314	84%
5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	<u>18.290</u>	12.189	67%	11.300	9.892	88%
Totale PRIIM	6.215.563	5.205.548	84%	4.506.905	3.939.227	87%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, Dir. Programmazione e Bilancio, aggiornamento al 30 giugno 2020)

(*) Le assegnazioni non comprendono le risorse libere stanziare ma non impegnate fino al 2020.

(**) Rispetto al dato delle assegnazioni, occorre tener presente che le modifiche delle LL.RR. 82/2015 e 86/2014 hanno rimodulato i contributi (e i tempi della loro erogazione negli anni) con cui la Regione Toscana partecipa finanziariamente alla realizzazione degli interventi di attuazione del piano regolatore del porto di Piombino e della Darsena Europa nel porto di Livorno.

(***) I dati al 30/06/2020 non considerano le reimputazioni su date successive

ALLEGATO 1 – IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITÀ REGIONALE AL 31/12/2019

Di seguito si riportano le tabelle di riepilogo degli interventi sulla viabilità regionale, con aggiornamento al 31/12/2019. 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 negli anni 2014-2019 dalla Regione con varie Delibere di Giunta di attuazione del PRIM (azioni 1.1.3 e 1.1.4), riepilogate per il 2019 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 2019 e pluriennale 2019-2021 e dal Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2019, entrambi approvati nel dicembre 2018, che individuano interventi prioritari e relative risorse finanziarie, nonché dei contenuti delle Delibere di Giunta attuative del PRIM.

Sulla base delle risorse stanziata dal nuovo bilancio e delle priorità 2019 individuate dal DEFR 2019, con DGR n. 622 del 13-05-2019, è stata infatti data attuazione per l'anno 2019 agli interventi programmati dal PRIM la cui competenza è divenuta regionale dal 1/1/2016; con DGR n. 940 del 22-07-2019 e DGR n. 1532 del 09-12-2019 sono state assegnate risorse regionali per gli interventi di competenza regionale nell'ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020; con DGR n. 585 del 06-05-2019 e con successiva DGR n. 1567 del 16-12-2019 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 PRIM.

Le tabelle sono aggiornate al 31/12/2019 e sono articolate distinguendo:

- 1. interventi con lavori ultimati nel corso del 2019** (*tabella 1a Interventi con lavori ultimati di competenza delle Province – tabella 1b Interventi con lavori 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 PRIM, 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 con lavori 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 31/12/2019). 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 6 in corso di competenza delle Province, 45 interventi previsti nelle Delibere attuative del PRIIM di competenza della Regione, 14 interventi di viabilità locale in corso da parte degli Enti Locali, 20 interventi di viabilità locale con lavori 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 275 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 1165 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 975 milioni di euro, le risorse a carico degli enti locali a circa 190 milioni di euro. Gli interventi completati di competenza delle Province sono 194, di cui 2 nel corso del 2019, come indicato nella tab. 1a. Gli interventi completati di competenza della Regione sono 15, di cui 4 nel corso del 2019, comprensivi di 3 interventi di risanamento acustico, come indicato nella tab. 1b e nella tab. 5.

Tabella 1a - Interventi con lavori ultimati di competenza delle Province nel corso del 2019

(valori in migliaia di euro)

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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
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
Totale interventi viabilità regionale di competenza delle Province con lavori ultimati nel 2019 (2)					18.173	0	18.173

Tabella 1b - Interventi con lavori ultimati di competenza della Regione nel corso del 2019

(valori in migliaia di euro)

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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
Totale interventi viabilità regionale di competenza della Regione con lavori ultimati nel 2019 (1)					1.550	0	1.550

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
Firenze	35/02_FI-1	15.1.616	SR 222 - CHIANTIGIANA	Variante al Centro abitato di Grassina - 1 LOTTO tratto da Ponte a Niccheri a Ghiacciaia	17.913	9.774	27.687	Con DGR 1567/2019 è stato stabilito di dare attuazione al Lotto 1 in fase di Progettazione
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 LAVORI IN CORSO
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	LAVORI IN CORSO
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
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 (1 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
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 IN CORSO
Totale interventi in corso di competenza delle Province (6)					23.288	26.150	49.437	

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	LAVORI IN CORSO	5%
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	7.800		7.800	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Arezzo	SRT 71 CORSALONE	15.1.836	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante Corsalone da Fontechiara a variante di Bibbiena	21.500		21.500	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	15.01.1043	SR 71 - UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	Variante tratto da Subbiano Nord a Calbenzano - 2° lotto	11.500		11.500	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)	15.500		15.500	PROGETTAZIONE APPROVATA	0%
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)	6.925		6.925	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Firenze	RT/2016_FI-05-ST	15.1.467	SR 69 - DI VAL D'ARNO	Nuova Strada alternativa alla S.R. 69 in riva destra d'Arno. Spese Tecniche ed espropri gestiti dalla Città Metropolitana di Firenze	2.157		2.157		
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	AGGIUDICAZIONE IN CORSO	0%
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	14.933		14.933	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
				dell'Arno					
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 Leivane 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	70%
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	LAVORI IN CORSO	85%
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	5.250		5.250	GARA IN CORSO	0%
Firenze	SR 429 LOTTO 3	15.1.832	SR 429 - DI VAL DELSA	Realizzazione nuovo percorso stradale nel tratto Castelfiorentino- Certaldo - Lotto 3	30.054		30.054	GARA IN CORSO	0%
Grosseto	SR 74 LOTTO 1	15.1.831	SR 74 - MAREMMANA	Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 40+000 al km 44+000 "Variante del fiume Fiora" e sistemazione degli svincoli al km 49+860 a al km 59+550 - I Lotto: rotatorie in Loc. Madonna delle Grazie e in Loc. La Rotta;	1.400		1.400	PROCEDURE DI GARA IN CORSO	0%
Grosseto	SR 74 LOTTO 2	15.1.831	SR 74 - MAREMMANA	Miglioramento della sicurezza, ampliamento per il tratto dal km 40+000 al km 44+000 "Variante del fiume Fiora" e sistemazione degli svincoli al km 49+860 a al km 59+550 - II Lotto: Ponte sul Fiume Fiora;	6.600		6.600	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 IN CORSO	60%

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto	Avanzamento Lavori
Massa Carrara	SRT 445 S_CHIARA	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	5.500		5.500	PROCEDURE DI GARA IN CORSO	0%
Prato	SR 325	15.1.833	SR 325 - DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	Messa in sicurezza ed adeguamento	2.710		2.710	LAVORI AGGIUDICATI	0%
Pistoia	SR 436 FRANCESCA	15.01.1046	SR 436 - FRANCESCA	Variante alla SRT 436 tra la loc. Pazzera e la SP 26 Camporcioni - 3° lotto nei Comuni di Montecatini Terme e Massa e Cozzile	3.000		3.000	AGGIUDICAZIONE IN CORSO	0%
Siena	SRT 2 ISOLA D ARBIA	15.01.1044	SR 2 - VIA CASSIA	Realizzazione di rotatoria in corrispondenza della zona industriale di Isola d'Arbia	1.161		1.161	PROCEDURE DI GARA IN CORSO	0%
Siena	SRT 2 STAGGIA L1	15.01.1042	SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 1° lotto	2.700		2.700	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Siena	SRT 2 STAGGIA L2	15.01.1045	SR 2 - VIA CASSIA	Variante al centro abitato di Staggia Senese - 2° lotto	4.300		4.300	PROGETTAZIONE IN CORSO	0%
Firenze	RTprog/2016_01-FI	1.1.358	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	515		515	PROGETTAZIONE IN CORSO	
Pisa	Rtprog/2019_01-PI		S.G.C. FI-PI-LI	Progettazione relativa allo svincolo della SGC FI,PI,LI in località Montopoli	200		200	PROGETTAZIONE IN CORSO	
Totale interventi di competenza della Regione (24)					180.140	1.000	181.140		

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 - Bibbiena 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 Carnucia.	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. Adeguamento della SP 56	2.470	Da avviare
Livorno	NON_fin_LL-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_LL-07		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

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	COSTO STIMATO	Stato Progetto
Livorno	NON_fin_LI-AG11_3		SR 206 - PISANA LIVORNESE	Realizzazione di due roatorie Una in corrispondenza dell'incrocio on 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
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
Pisa	RT/19-29/10_PI-RA-04	15.01.1049	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	RT/19-29/10_FI-RA-04	15.01.1048	S.G.C. FI-PI-LI	Interventi di risanamento acustico anno 2019 – FI-PO-PT – S.G.C. FI,PI,LI. Nei comuni di Firenze, Scandicci e Lastra a Signa dal Km 0,0 al Km 7,5	5.600		5.600	Progettazione in corso
Firenze	RT/19-29/10_FI-RA-03	15.01.1047	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	Aggiudicazione in corso
Firenze	RT/19-29/10_FI-RA-03	15.01.1047	SR 436 - FRANCESCA	Interventi di risanamento acustico sulla SR 436 a San Pierino, Fucecchio, dal Km 24+600 al Km 25+664 circa.				Aggiudicazione in corso
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO IN CORSO DI PROGETTAZIONE DI COMPETENZA DELLA REGIONE (4)					6.795	0	6.795	

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 Camaiore e Massarosa	589		589	LAVORI CONCLUSI

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
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	102		102	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	232		232	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	92		92	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	125		125	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	443		443	LAVORI CONCLUSI
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 CONCLUSI nel 2019
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 CONCLUSI nel 2019

Provincia	Progetto Codice	Codice PRS	Strada Regionale	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO	Stato Progetto
Grosseto	RT/19-29/10_AR-RA-04	15.01.475	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	LAVORI CONCLUSI nel 2019
TOTALE INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO CON LAVORI CONCLUSI DI COMPETENZA DELLA REGIONE (12)					4.055	0	4.055	

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	900	4.100
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

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione / FSC	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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
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 Barberinense 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	100	700
U.C. Pratomagno U.C. Casentino	V19Acc_PratomagnoL73	15.1.625	VIABILITA LOCALE	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)	200		200

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione / FSC	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
Comune di Calci	V19AdP_Com-Calci	15.1.625	VIABILITA LOCALE	Accordo di Programma per interventi di adeguamento del sistema della viabilità di accesso al nuovo sito scolastico nel comune di Calci e realizzazione rotatoria	500	25	525
Totale interventi di viabilità locale in corso di competenza degli Enti Locali (14)					52.585	6.455	59.040

Tabella 6a – Interventi di viabilità locale e interventi di viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale - interventi con LAVORI CONCLUSI 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 SEGNALE TRAFFICO AUTOSTRADE)	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

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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, Montemignao, 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 circonvallazione 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
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

Ente Attuatore	Progetto Codice	Codice PRS	Strada	Progetto Descrizione	Finanziamento Regione	Finanziamento EELL	TOTALE FINANZIAMENTO
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 Camaiore 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'avviabilità 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 F.I.P.I.LI	1.448	552	2.000
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 - DIVAL DI CECINA	Accordo di Programma con il Comune di Volterra e prov. di Pisa per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del tratto della SR N. 68, compreso tra il km 45+200 ed il km 46+200, nel Comune di Volterra	1.500	300	1.800
Comune di Prato	V15AdP_Prato		VIABILITA LOCALE	Seconda tangenziale di Prato ed opere di mitigazione ambientale connesse/Lotto 3 (stralcio 3B1)	600	650	1.250
Totale interventi di viabilità locale con lavori conclusi di competenza degli Enti Locali (20)					9.633	2.677	12.310

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	6	23.288	26.150	49.437
Totale interventi in corso e con la gara avviata di competenza delle Province	6	23.288	26.150	49.437
INTERVENTI VIABILITÀ REGIONALE di competenza della Regione (compresi n. 3 interventi con lavori conclusi e n. 2 interventi di progettazione conclusa sulla SR 2 Cassia)	29	184.228	1.105	185.333
INTERVENTI RISANAMENTO ACUSTICO di competenza della Regione (compresi n. 12 interventi con lavori conclusi)	16	10.850	0	10.850
Totale interventi di competenza della Regione	45	195.078	1.105	196.183
TOTALE INTERVENTI FINANZIATI	51	218.366	27.255	245.621
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI	14	52.585	6.455	59.040
INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE CON LAVORI CONCLUSI DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI	20	9.633	2.677	12.310
TOTALE INTERVENTI DI VIABILITÀ LOCALE IN CORSO E FINANZIATI	34	62.218	9.132	71.350
	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 2019

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 2019 (ricodotto 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 2019 – 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	Proseguirà l'attività di progettazione delle estensioni tramviarie nell'area metropolitana fiorentina.	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	Nel 2019 continuerà l'impegno, già profuso nel corso del 2018, con i soggetti gestori (RFI e Trenitalia) nella direzione di interventi miranti al potenziamento e all'ulteriore qualificazione del servizio ferroviario nella Piana; proseguirà inoltre l'impegno della Regione Toscana mirante alla piena attuazione dell'Accordo Quadro sottoscritto con RFI nell'aprile 2016.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari
1. Interventi per lo sviluppo della piana fiorentina	Potenziamento dei collegamenti stradali	Nuovo ponte sull'Arno: ai fini della realizzazione dell'intervento proseguirà la progettazione del nuovo ponte sull'Arno e dei relativi collegamenti viari tra lo svincolo della FI-PI-LJ a Lastra a Signa e la località Indicatore a Signa; in particolare si svolgerà il dibattito pubblico di cui alla l.r. 46/2013 e verrà dato avvio alla progettazione definitiva.	1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	3.1.3 Strade di interesse regionale

DEFR 2019 – 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	Potenziamento dei collegamenti stradali	Proseguirà la progettazione e l'appalto degli interventi di adeguamento della viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale nei comuni di Lastra a Signa, Signa e Campi Bisenzio portati avanti dagli Enti Locali e finanziati con risorse del FSC 2014-2020, dando attuazione alla Convenzione firmata nel 2018 tra Regione Toscana e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e nell'ambito di specifici Accordi di Programma tra Regione e soggetti attuatori.	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	Per la viabilità a Nord di Pisa dovrà proseguire da parte della Provincia di Pisa la progettazione dei lotti funzionali finanziati con le risorse regionali e l'appalto dei lavori dei lotti funzionali finanziati con risorse FSC, sulla base delle priorità espresse dagli Enti locali.	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	Proseguiranno i lavori per la realizzazione delle opere necessarie per l'ampliamento a terze corsie sulla Autostrada A1 nelle tratte Barberino di Mugello-Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa Valdarno, oltre alle opere per i lavori connessi e complementari della tratta Firenze Nord-Firenze Sud. Procedimento d'Intesa Stato – Regione sul progetto definitivo dell'ampliamento autostradale A1 Tratta Incisa – Valdarno.	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	A seguito della conclusione da parte di Autostrade della progettazione esecutiva dell'ampliamento a tre corsie della tratta Firenze–Pistoia dell'Autostrada A11 si procederà con la gara di appalto dei 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 seguito della Conferenza di Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la localizzazione delle opere, si prevede l'avvio delle attività previste dal Masterplan aeroportuale 2014-2029.	4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica aeroportuale 3.4.5 Il sistema aeroportuale
2. Politiche per il mare, per l'Elba e l'Arcipelago toscano	Continuità territoriale e portualità minore	Nel 2019 si inaugurerà l'ottavo anno di gestione del contratto di servizio con Toremar per il collegamento marittimo da e per l'arcipelago toscano, leva fondamentale per perseguire il principio della continuità territoriale. La gestione del contratto avviene nell'ambito di una cornice di fattiva collaborazione con i soggetti istituzionali e sociali che insistono sul territorio interessato all'erogazione dei servizi, costituita dall'Osservatorio per la continuità territoriale. Si continuerà a porre particolare attenzione all'ottimizzazione dei collegamenti intermodali. E' allo studio un progetto di fattibilità per il ripristino del servizio di collegamento con l'isola di Gorgona.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico 3.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei

DEFR 2019 – 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'Eiba e l'Arcipelago toscano	Continuità territoriale e portualità minore	Per quanto riguarda il servizio aereo, il 2019 è l'ultimo anno di vigenza della convenzione sottoscritta nel 2017 con il gestore Alatoscana, al fine di garantire l'operatività dell'Aeroporto dell'Eiba; si procederà pertanto alla definizione di una nuova convenzione per il successivo triennio.	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'Eiba e l'Arcipelago toscano	Continuità territoriale e portualità minore	Con riferimento alla portualità minore saranno completati nel corso del 2019 i lavori di 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	Linea Pistoia-Lucca: prosecuzione dei lavori per il raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini Terme, per la quale è prevista l'attivazione del servizio ferroviario nel 2020; per il raddoppio della tratta Pescia – Lucca a seguito dell'adeguamento della progettazione definitiva sulla base degli esiti della verifica di assoggettabilità a VIA si prevede l'avvio dei lavori entro il 2019, previa approvazione del progetto ai fini localizzativi ed espletamento delle attività negoziali per l'appalto dei lavori da parte di RFI. Parallelamente al raddoppio della tratta Pescia – Lucca verrà realizzato anche l'upgrade tecnologico della tratta a singolo binario Montecatini Terme – Pescia unitamente agli interventi di riqualificazione previsti nell'accordo quadro per la realizzazione delle opere collaterali al progetto di raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia – Lucca approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1066 del 1/10/2018.	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	Raddoppio della tratta ferroviaria Empoli – Granaiole e elettrificazione dell'intera linea Empoli-Siena: si prevede che, a seguito dell'ultimazione della progettazione definitiva vengano definiti i procedimenti relativi alla VIA e alla localizzazione e svolte le attività negoziali per l'appalto dei lavori. L'intervento di raddoppio comprende anche l'adeguamento tecnologico ed infrastrutturale della stazione di Empoli e la soppressione dei passaggi a livello presenti sulla tratta ferroviaria. Per quanto riguarda le grandi opere stradali si prevede: <input type="checkbox"/> l'impegno della Regione affinché si proceda nel procedimento di VIA e localizzazione su soluzioni condivise per i lotti 4 e 5B del Corridoio Tirrenico; <input type="checkbox"/> di monitorare la progettazione esecutiva del primo stralcio del sistema tangenziale di Lucca e l'eventuale avvio delle procedure di gara, nonché la progettazione del secondo stralcio, finanziata con risorse FSC; <input type="checkbox"/> la conclusione delle opere collaterali ai lavori del maxi lotto 5-6-7-8 del tratto Grosseto-Siena della Due Mari, il possibile avvio delle procedure di appalto del lotto 9 e, a seguito della conclusione della gara di appalto, dei lavori del lotto 4, nonché	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		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 2019 – 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	<p>l'avanzamento delle progettazioni per i lotti mancanti, in particolare lotto 0 circonvallazione di Siena e nodo di Arezzo;</p> <p><input type="checkbox"/> la prosecuzione dei lavori di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A1 nelle tratte Barberino del Mugello -Firenze Nord e Firenze Sud - Incisa Valdarno, oltre al proseguimento dei lavori relativi alle opere connesse e complementari della tratta Firenze Nord - Firenze Sud dell'A1; la conclusione del procedimento di intesa (ex art. 81 del DPR 616/77 e DPR 383/1994) sul progetto definitivo dell'autostrada A1 tratta Incisa – Valdarno ed avvio delle progettazioni esecutive;</p> <p><input type="checkbox"/> l'avvio della procedura di gara per i lavori dell'ampliamento a tre corsie della tratta Firenze–Pistoia dell'Autostrada A11, a conclusione della quale sarà possibile appaltare i lavori.</p> <p>Relativamente alla viabilità regionale, in attuazione del PRIIM, nell'ambito delle Convenzioni sottoscritte con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli interventi finanziati con risorse FSC, nonché in coerenza con la programmazione dei LLPP:</p> <p><input type="checkbox"/> proseguirà l'attività di progettazione per gli interventi, compresi quelli finanziati con fondi FSC: SR 69 – lotto 5 della variante in riva destra dell'Arno; SR 429, lotto 3; S.R. 69 Breteila tra Le Coste e il casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini (Variante di Ponte Mocarini); SR 436 - Realizzazione 3° lotto della variante fra la località Pazzera e la SP Camporconi nel comune di Montecatini Terme e nel comune di Massa e Cozzile; SR 325 – messa in sicurezza e adeguamento di tratti interessati da frane e/o dissestati; SR 74 - Miglioramento della sicurezza per il tratto dal km 42+400 al km 43+300; SR 445- Variante di Santa Chiara - Lotto 2 - Completamento della variante alla SR 445; SR 2 - Riqualficazione dell'intersezione con la viabilità locale - zona artigianale di Isola d'Arbia; Variante alla SR 2 Cassia al centro abitato di Staggia Senese, comune di Poggibonsi (Lotti 1 e 2); varianti alla SR 71 nei Comuni di Cortona (da sud dell'abitato di Carnucia allo svincolo con Perugia-Bettolle), Chiusi della Verna e Bibbiena (Variante in località Corsalone) e Subbiano (Variante da Subbiano Nord a Calbenzano Lotti 1 e 2);</p> <p><input type="checkbox"/> verrà gestita la fase di esecuzione dei lavori per gli interventi: SR 69 - lotti 1 e 3 della variante in riva destra dell'Arno; S.G.C. FI-PI-LI - Il lotto e intervento di ripristino fra il km 79+865 in corrispondenza dell'Antifosso delle Acque Chiare - Località Svincolo via Quaglierini, Comune di Livorno; SR 70 – adeguamento curve in comune di Pelago; variante alla SR 71 tratto Calbenzano Santa Mama (Variante di Santa Mama – 2° lotto).</p>	<p>1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale</p> <p>3.1.3 Strade di interesse regionale</p>
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Viabilità regionale e locale	<p>Nell'ambito delle Convenzioni FSC, per gli interventi di viabilità per i quali la Regione Toscana non è soggetto attuatore (tra cui il Ponte sul Serchio), la Regione si attiverà con i soggetti beneficiari per la redazione dei necessari atti. Per quanto attiene agli interventi sulla viabilità locale, si potrà procedere alla realizzazione degli interventi previsti nelle leggi finanziarie.</p>	<p>1. Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale</p> <p>3.1.3 Strade di interesse regionale</p>

DEFR 2019 – 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	Saranno avviati in attuazione del PRIIM ulteriori interventi sulle strade regionali, nonché progettazioni di fattibilità tecnica ed economica preliminari.	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	A seguito della nota del Provveditorato alle OO.PP. della Toscana circa il censimento delle criticità sui ponti, viadotti ed attraversamenti di competenza e del verbale di intesa del 28 agosto 2018 tra Regione Toscana, CMF, UPI Toscana e ANCI Toscana, dovranno essere svolte indagini e azioni sui ponti delle SR.	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	Proseguiranno gli interventi di risanamento acustico programmati sulle strade regionali con la DCR 29/2010 e successivi aggiornamenti, con le risorse che si renderanno disponibili dagli stanziamenti di bilancio, richiesti anche per compensare il ritardo attuativo, per raggiungere l'obiettivo di risanamento nel 2025.	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	Con riferimento ai programmi di cofinanziamento per l'acquisto di nuovi bus con fondi statali, il 2018 ha visto la gestione del bando per 41 nuovi autobus con fondi FSC (4,4 milioni) nonché il cofinanziamento con fondi regionali pari a 3 milioni per l'acquisto di 23 bus extraurbani. Il 2019 vedrà pertanto il proseguimento dell'attuazione di tale programma; nel 2018 è stato inoltre assegnato alla Regione Toscana un ulteriore finanziamento statale per complessivi 10,4 milioni, che vedrà la piena realizzazione nel corso del 2019 mediante erogazione di risorse rispetto a piani di acquisto da effettuarsi a cura delle aziende attraverso CONSIP, preventivamente approvati dalla Regione Toscana. Parallelamente, nel 2019 sarà dato avvio ad ulteriori piani di finanziamento rivolti alle aziende con fondi della UE (POR programmazione 2014-20), pari a circa 9 milioni, nonché con fondi regionali per circa 14 mln.	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	Verrà ulteriormente implementato il progetto relativo alla bigliettazione elettronica per gli urbani delle maggiori città, in aggiunta a Pistoia, Firenze, Prato e Pisa, già operative.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.1 Riforma TPL su gomma

DEFR 2019 – 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	Il 2018 ha costituito il primo anno di gestione del contratto dei servizi su gomma sul territorio regionale da parte del gestore unico costituito dagli attuali gestori, attivato nelle more del contenzioso in atto presso la Corte di giustizia della UE riguardante la gara per la concessione dei servizi per il lotto unico regionale, previo accordo con i concorrenti coinvolti. Tale contratto di servizio, la cui gestione opera in stretto collegamento con gli Enti Locali e con le esigenze di attualizzazione dei servizi da parte dei territori, esplicherà la sua validità fino a tutto il 2019. Si auspica che nel corso del 2019 possa pervenire a conclusione il giudizio in atto presso la Corte di Giustizia UE e il conseguente successivo giudizio presso il Consiglio di Stato.	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	I contratti di servizio ferroviario con Trenitalia e TFT costituiranno anche nel 2019 oggetto di gestione e di verifica periodica, con particolare riferimento al livello dei servizi e alla tenuta economico-finanziaria; con riferimento in particolare al contratto di servizio con Trenitalia, ferma restando la vigenza dell'attuale contratto fino al 2023, continuerà la fase di studio, verifica e predisposizione del testo di un nuovo contratto con durata di 15 anni, compatibilmente alla evoluzione del contenzioso giurisdizionale in atto, nonché del contesto giurisprudenziale e normativo. Nel 2018 il servizio di subaffidamento di servizi sulla tratta Firenze-Arezzo-Stia da parte di Trenitalia a TFT è stato prorogato fino a tutto ottobre 2019. Nel corso del 2019 continuerà il processo di adeguamento alle disposizioni di Agenzia Nazionale Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) in ordine alla sicurezza ferroviaria da parte di TFT e di LFI (gestore dell'infrastruttura di proprietà regionale), mentre proseguirà l'attuazione degli interventi di sicurezza ferroviaria sulla tratta LFI previsti dalla Convenzione con MIT e LFI e finanziati con risorse FSC.	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	La strategia di valorizzazione delle ferrovie minori, correlata in sinergia anche allo sviluppo della mobilità dolce e/o turistica, proseguirà nel 2019 attraverso l'attuazione del progetto "TRENO" (Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-20), che prevede, per la Regione Toscana, la realizzazione di una bici-stazione presso la stazione di Monte Antico (Gr), posta sulla linea Siena-Grosseto, nonché attraverso ulteriori iniziative, sulla scia della DGR 494/2014 di valorizzazione delle linee ferroviarie minori. Il progetto prevede, in una logica transfrontaliera, circoscritti interventi infrastrutturali per il recupero delle stazioni e il superamento delle barriere architettoniche.	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	Progettazione e realizzazione della Darsena Europa- 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 2019 – 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	<p>Porto di Piombino:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Si prevede vengano conclusi nel corso del 2019 i lavori per la costruzione della piattaforma dedicata alle attività di smantellamento, manutenzione e refitting navale (tra i 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 che assicurino la funzionalità dell'infrastruttura di base propedeutica all'attuazione della piattaforma), finanziati con 20 mln di risorse assegnate alla Regione Toscana con Delibera CIPE 46/2014. Le attività di monitoraggio, rendicontazione e pagamento saranno attribuite ad Artea come organismo intermedio e saranno incluse nel piano delle attività 2019 di Artea. <input type="checkbox"/> Per la realizzazione dell'area di business per la logistica industriale nel Porto di Piombino, per il quale sono stati assegnati all' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale contributi straordinari con la finanziaria regionale 2016; si prevede di sottoscrivere nel corso del 2019 uno specifico Accordo di Programma. 	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.2 Porti nazionali</p>	
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	<p>Per quanto riguarda il progetto della SS 398 1° lotto Bretella di Piombino, a seguito di nuovo esame da parte del CIPE potrà essere avviata la gara da parte di ANAS e quindi iniziati i lavori.</p>	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.2 Porti nazionali</p>	
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	<p>Progetto del Waterfront. Si prevede che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale completi la progettazione definitiva dei lotti I, II, IV entro il 2019, mentre per il 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.</p>	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.2 Porti nazionali</p>	<p>3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali</p>
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti nazionali e raccordi ferroviari di Livorno	<p>A seguito della sottoscrizione dell'Accordo tra MIT, Regione Toscana, RFI, AdSP Tirreno Settentrionale e Interporto Toscano A. Vespucci e alla consegna nel 2018 ad RFI delle attività di progettazione esecutiva e realizzazione del raccordo ferroviario tra il porto e l'interporto di Livorno quale soggetto tecnico attuatore, nel corso del 2019 si concluderà il procedimento autorizzativo avviato da RFI presso il MIT e avranno inizio le attività di realizzazione dell'opera.</p>	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali</p> <p>3.4.2 Porti nazionali</p>	<p>3.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali</p>

DEFR 2019 – Politiche della mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale		PRIIM	
Progetto regionale	Tematica	Descrizione interventi	Obiettivi
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti regionali e vie navigabili	<p>- Porti regionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Porto di Viareggio: saranno conclusi i lavori di realizzazione della banchina commerciale e saranno avviate le opere completamento; proseguiranno gli interventi di dragaggio dell'imboccatura del porto (imboccatura, avamposto, darsene interne e canali); saranno messi in esercizio i servizi alla banchina Lenci per le attività di refitting. <input type="checkbox"/> Porto di Marina di Campo: proseguiranno i lavori di adeguamento della diga foranea. <input type="checkbox"/> Porto di Porto Santo Stefano: proseguiranno gli interventi di riqualificazione del molo Garibaldi e delle banchine portuali; proseguiranno le attività per lo sviluppo dell'accoglienza crocieristica; sarà ultimato il progetto di fattibilità tecnico – economica per l'attuazione del Piano Regolatore Portuale. <input type="checkbox"/> Porto di Isola del Giglio: saranno avviati i lavori di riqualificazione delle banchine e dei piazzali; saranno proseguite le attività per la redazione del PRP. <p>Vie navigabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Canale Burlamacca: proseguiranno gli interventi per il mantenimento delle condizioni di sicurezza della navigabilità e di salvaguardia ambientale del canale attraverso il consolidamento delle opere idrauliche. <input type="checkbox"/> Porte Vinciane di Livorno: al fine di garantire il servizio di movimentazione delle porte ed il dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale dei Navicelli compreso tra queste ultime e lo scollmatore d'Arno ricadente nel comune di Livorno, si procederà alla proroga della convenzione di avallimento tra Regione Toscana e Autorità Portuale Regionale <input type="checkbox"/> A seguito della sottoscrizione di specifica Convenzione tra Regione, Comune di Pisa e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione monitorerà l'attuazione della realizzazione di una conca di navigazione all'intersezione del canale dei Navicelli con l'Autostrada A11, finanziata nel 2018 con risorse FSC. 	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale</p>
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Porti regionali e vie navigabili	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> A seguito della sottoscrizione di specifica Convenzione tra Regione, Comune di Pisa e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione monitorerà l'attuazione della realizzazione di una conca di navigazione all'intersezione del canale dei Navicelli con l'Autostrada A11, finanziata nel 2018 con risorse FSC. 	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.4 Vie navigabili</p>
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Sistema aeroportuale	<p>Aeroporto A. Vespucci di Firenze – Piazzale Ovest per Aeromobili: Nel corso del 2019, previo completamento dei necessari adempimenti amministrativi a carico del gestore aeroportuale, saranno avviati i lavori per l'esecuzione dell'intervento.</p>	<p>4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana</p> <p>3.4.5 Il sistema aeroportuale</p>

DEFR 2019 – 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	Sistema aeroportuale	Aeroporto T. Tesei di Campo nell'Elba (LI): Nel corso del 2019 è prevista la prosecuzione degli interventi di adeguamento infrastrutturale presso l'aeroporto di Marina di Campo (Elba), avviati nel corso del 2017. Per quanto concerne l'intervento di deviazione del Fosso della Pila, finanziato a valere su risorse FSC, nel corso del 2019 sarà completata la progettazione esecutiva a cura del Consorzio di Bonifica, ed, a seguito del completamento delle attività per l'assegnazione dei lavori, è previsto l'avvio di questi entro il 31/12/2019.	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	Per quanto concerne la mobilità sostenibile nel 2019 proseguirà la realizzazione degli interventi finanziati nell'ambito del programma regionale POR FESR 2014-2020 con particolare riferimento alle 2 linee di azioni di competenza 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" (dedicata quest'ultima sia al completamento della ciclopiasta 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
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 Ciclopiasta dell'Arno finanziati rispettivamente con risorse europee (v. sopra), con risorse nazionali derivanti dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS), con risorse regionali e statali FSC; le risorse regionali disponibili in bilancio saranno destinate prioritariamente da parte della Giunta in attuazione dell'accordo sottoscritto nel 2014 al progressivo completamento di tratti funzionali che potranno consentire la percorribilità su tratti più estesi. - Relativamente alla ciclovia Verona/Firenze inserita fra le ciclovie di interesse nazionale, oltre che regionale, prosegue l'attività di progettazione (coordinata dalla Regione Emilia Romagna in qualità di capofila) con conseguente individuazione dei lotti prioritari di finanziamento.	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	Mobilità sostenibile	Relativamente alla ciclovia Tirrenica, inserita fra le ciclovie di interesse nazionale, oltre che regionale, e oggetto di specifico 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; saranno realizzate le attività previste dal progetto INTENSE del PC Interreg Italia – Francia "Marittimo" 2014 – 2020; saranno destinate risorse regionali per tratti nei comuni di Castiglione della Pescaia e Grosseto finalizzati a dare continuità all'itinerario regionale nonché all'intervento (da realizzare anche per stralci funzionali) sul fiume Ombrone cofinanziato con risorse regionali nel 2014.	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	Mobilità sostenibile	Con riferimento alla Ciclopiasta dell'Arno e alla Ciclopiasta Tirrenica, potranno essere finanziati interventi a valere su risorse FSC a seguito di procedura di manifestazione di interesse avviata nel 2018. Per garantire la realizzazione del maggior numero dei progetti oggetto di tale procedura potranno essere destinate dalla Giunta, in aggiunta alle risorse statali, risorse regionali disponibili in bilancio, da utilizzare secondo le stesse condizioni: la Giunta potrà inoltre finanziare, in attuazione ad accordi con gli EE.LL. e i soggetti gestori dell'infrastruttura ferroviaria, interventi di completamento di	3. Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	3.3.5 Mobilità ciclabile

DEFR 2019 – 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	collegamenti intermodali con le stazioni ferroviarie. A seguito del successo riscontrato da pari iniziativa a cavallo fra il 2015 e il 2016, nel 2019 sarà varato un nuovo bando regionale finalizzato alla concessione di bonus ai pendolari abbonati al servizio ferroviario che abbiano acquistato una bici pieghevole da trasportare in treno, al fine di promuovere l'utilizzo integrato tra bicicletta e treno.	2. Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico	3.2.2 Servizi ferroviari
15. Grandi infrastrutture regionali e nazionali, accessibilità e mobilità integrata	Sicurezza stradale e infomobilità	Proseguiranno gli interventi e le opere per la sicurezza stradale finanziate con i bandi regionali attuativi del PRIIM nonché le attività di censimento degli incidenti stradali nell'ambito del progetto SIRSS per il quale dovrà essere attivata la nuova convenzione nel 2019.	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	In continuità con quanto realizzato nel 2018, nel 2019 saranno ulteriormente sviluppati gli interventi per l'infomobilità, con particolare riferimento all'Osservatorio Regionale Mobilità e Trasporti anche ai fini della gestione del contratto ponte 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. Ulteriori azioni in tema di infomobilità saranno svolte nell'ambito del progetto MOBIMART – Mobilità Intelligente Mare Terra, avviato nel 2018 nell'ambito del Programma di Cooperazione Italia-Francia Marittimo 2014/2020.	5. Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	3.5.1 Infomobilità

ALLEGATO 3 – CARTOGRAFIE DI SINTESI

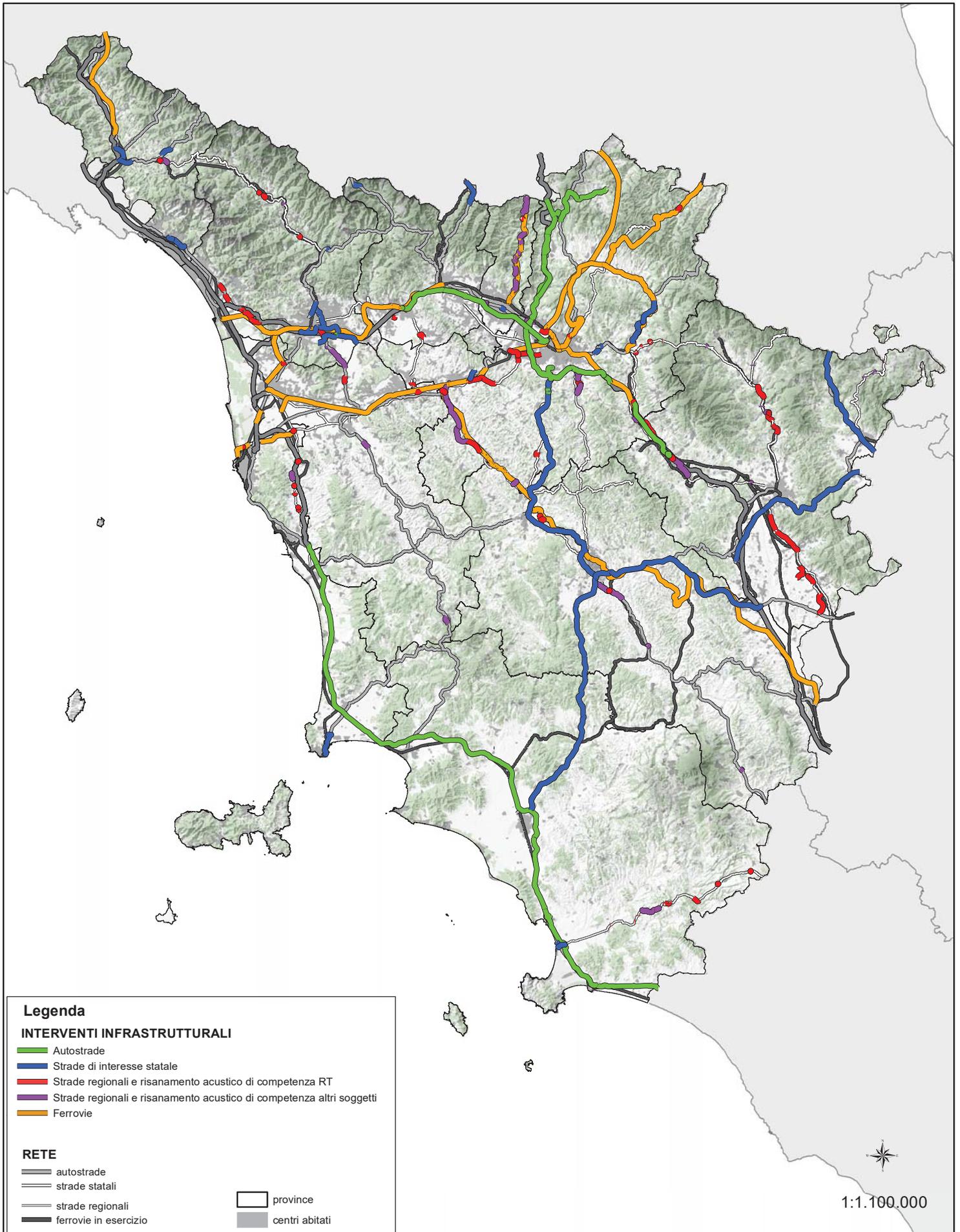
Il presente allegato contiene l'aggiornamento al 31/12/2019 delle cartografie tematiche dei principali interventi infrastrutturali di competenza della Direzione Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto pubblico locale della Regione Toscana programmati nell'ambito del PRIIM (integrati per la parte 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.

E' inoltre presente un focus specifico relativo al passaggio di competenze tra ANAS e Regione Toscana avvenuto nel novembre 2018. 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



PRINCIPALI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN TOSCANA

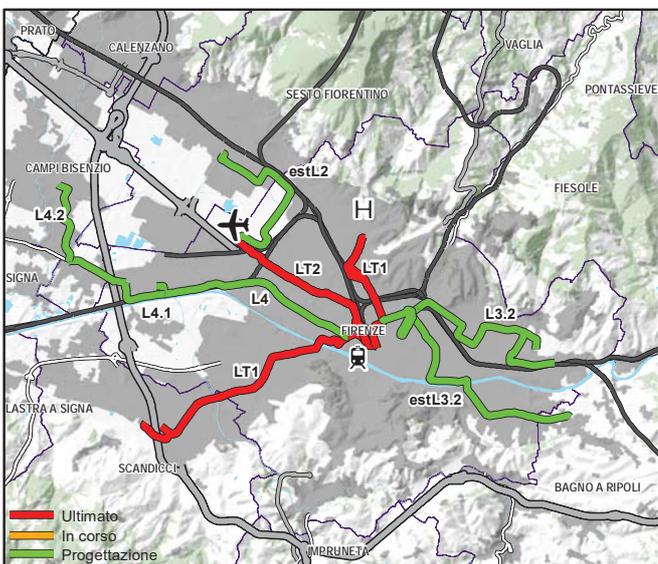




PRINCIPALI INTERVENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE IN TOSCANA



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)

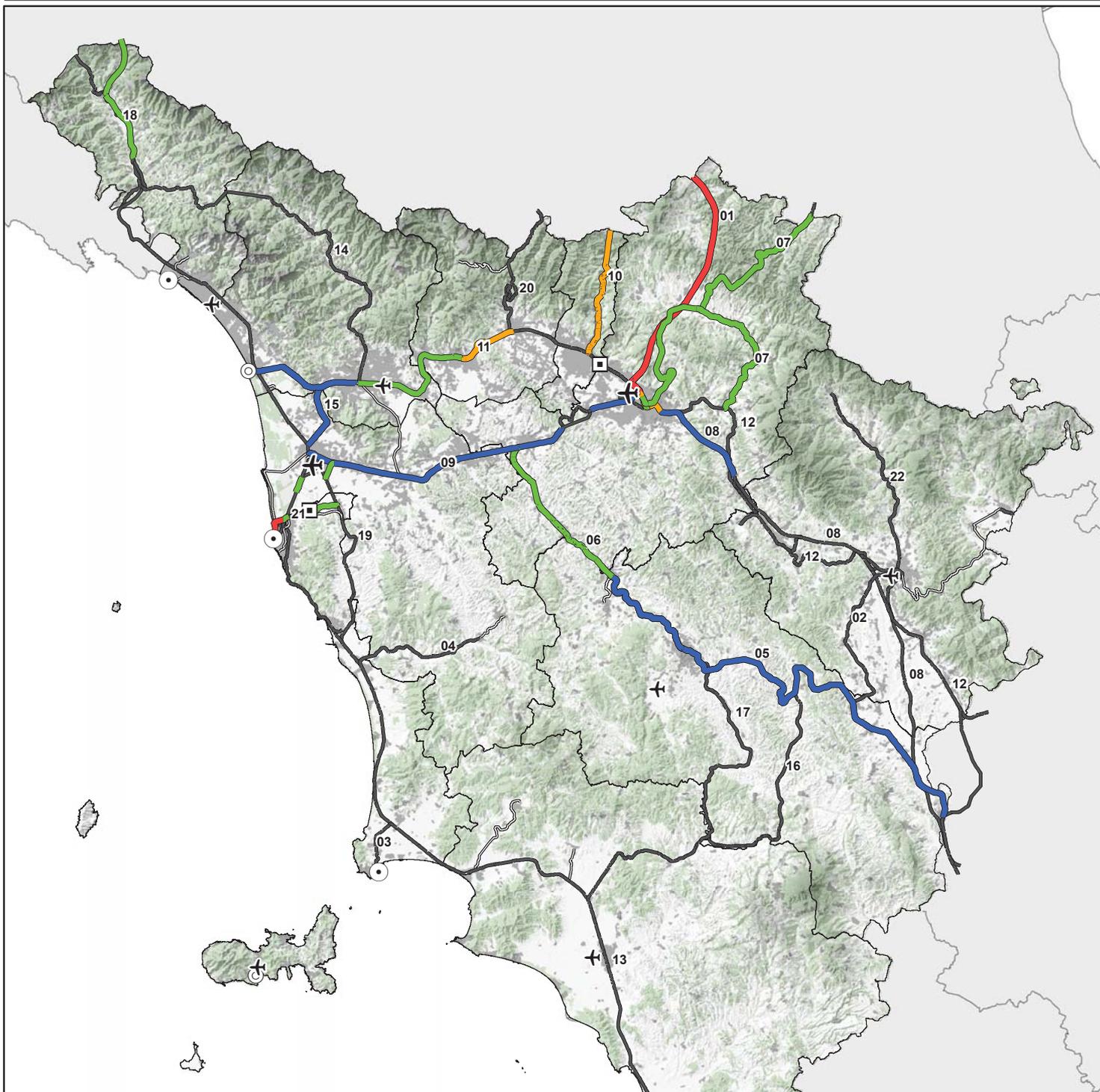
RETE FERROVIARIA

- 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

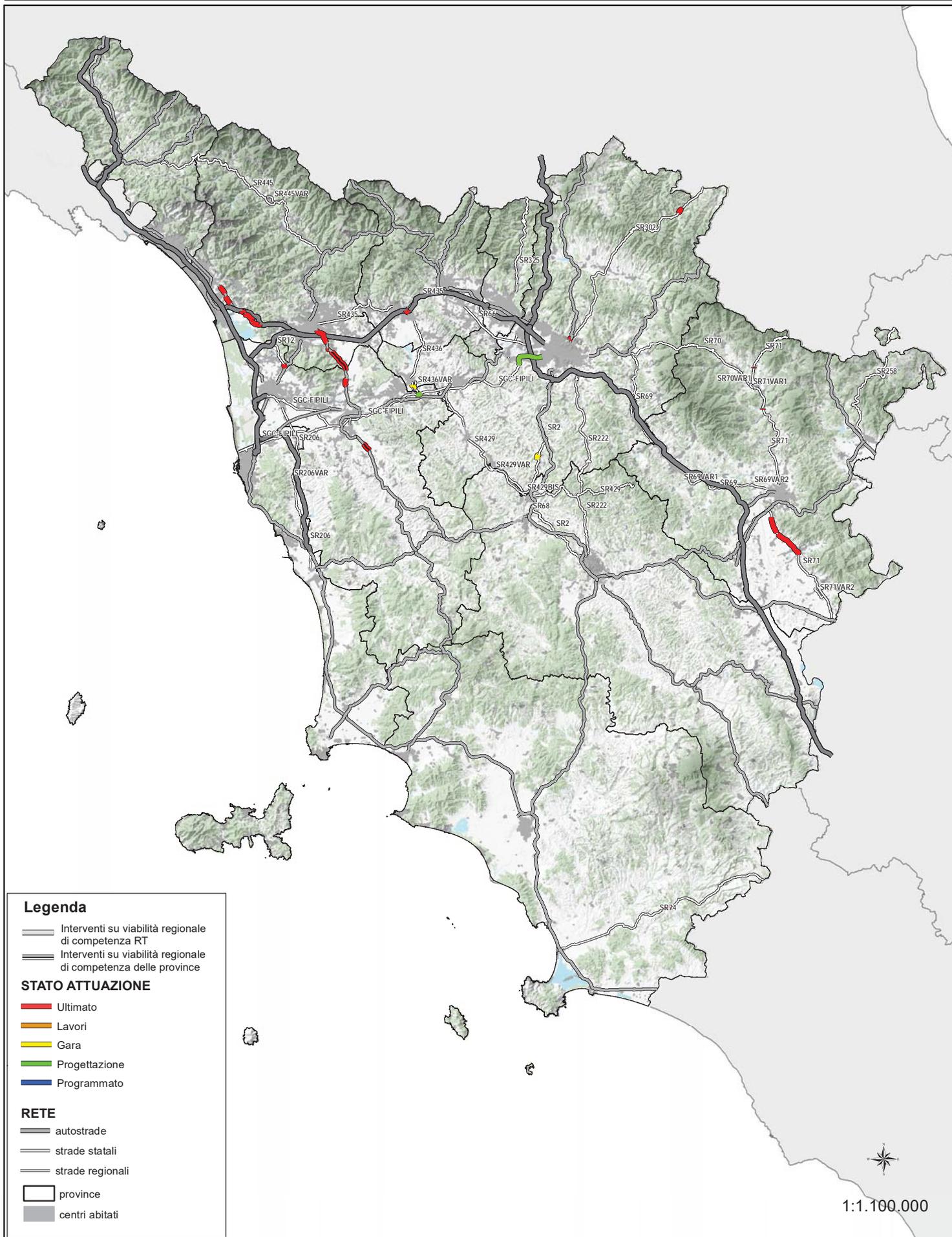
- 01 - AC-AV FIRENZE-BOLOGNA
- 02 - AREZZO-SINALUNGA (LFI)
- 03 - CAMPIGLIA MARITTIMA-PIOMBINO
- 04 - CECINA-VOLTERRA
- 05 - CHIUSI-CHIANCIANO TERME-EMPOLI
- 06 - EMPOLI-SIENA
- 07 - FAENTINA
- 08 - FIRENZE-ROMA (LINEA VELOCE)
- 09 - FIRENZE-PISA
- 10 - FIRENZE-PRATO-BOLOGNA
- 11 - FIRENZE-PRATO-PISTOIA-VIAREGGIO
- 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 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)

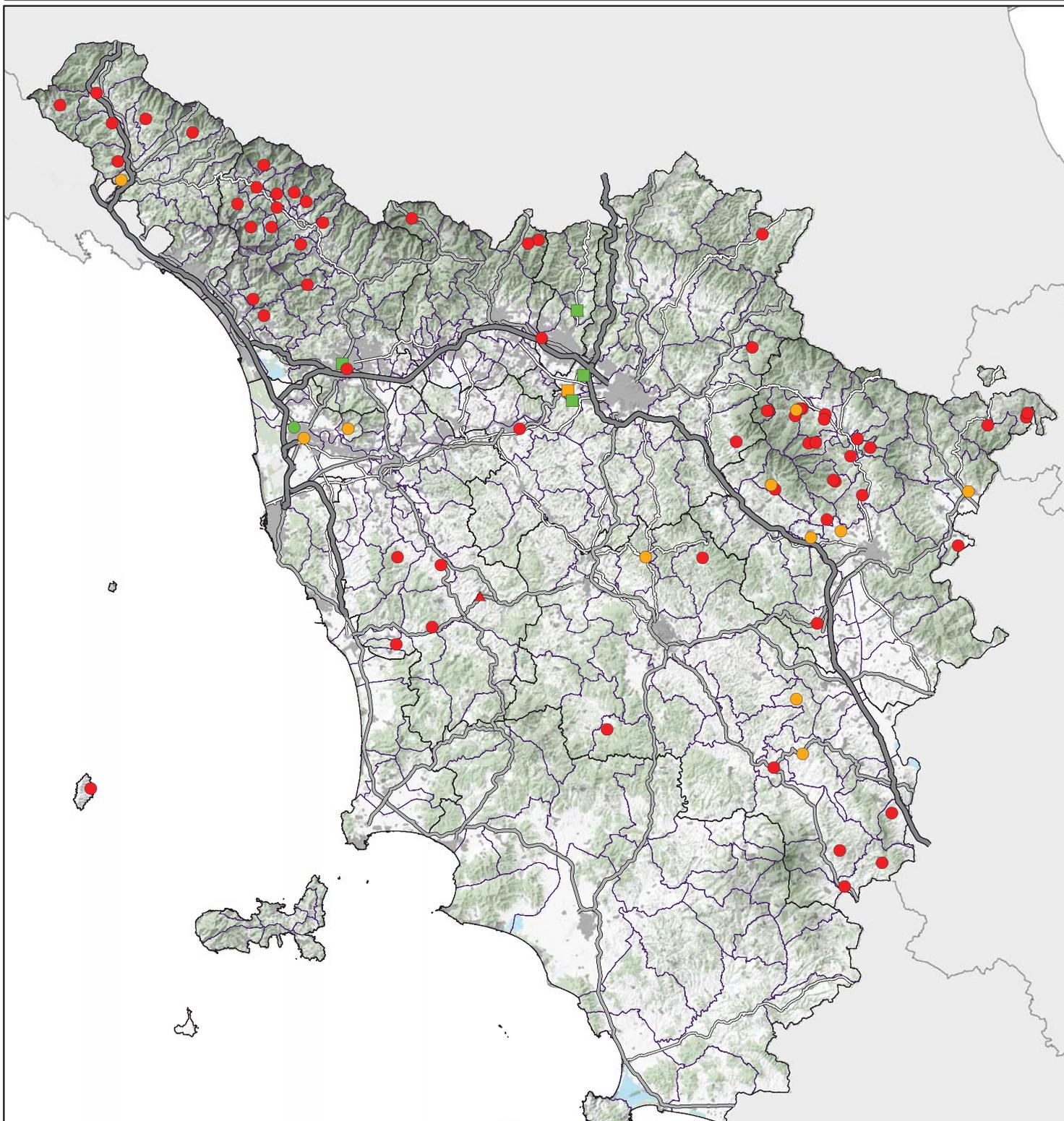




Regione Toscana

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

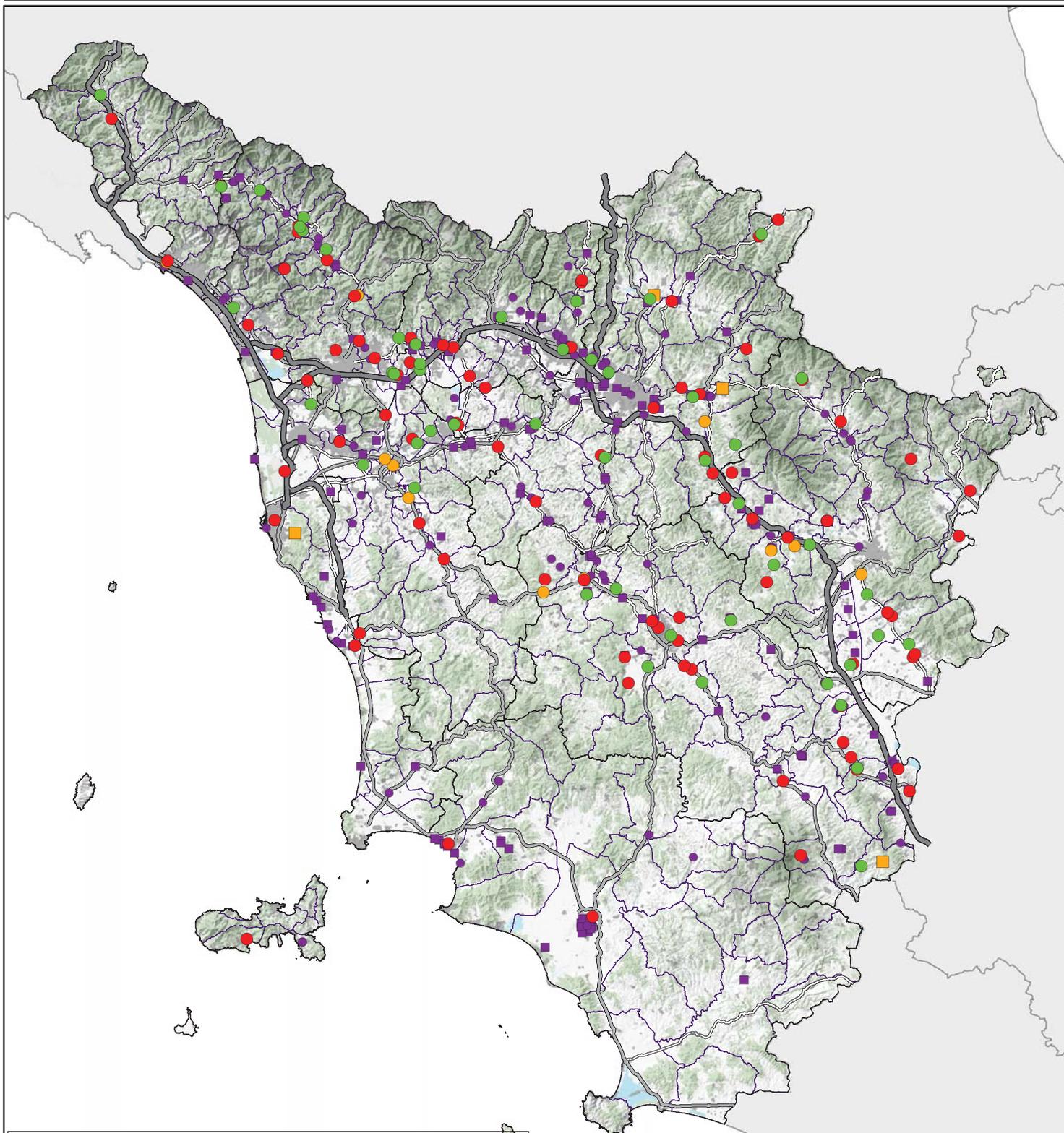


1:1.100.000



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
- DA AVVIARE

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:
 - DGR103/2019
 - 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

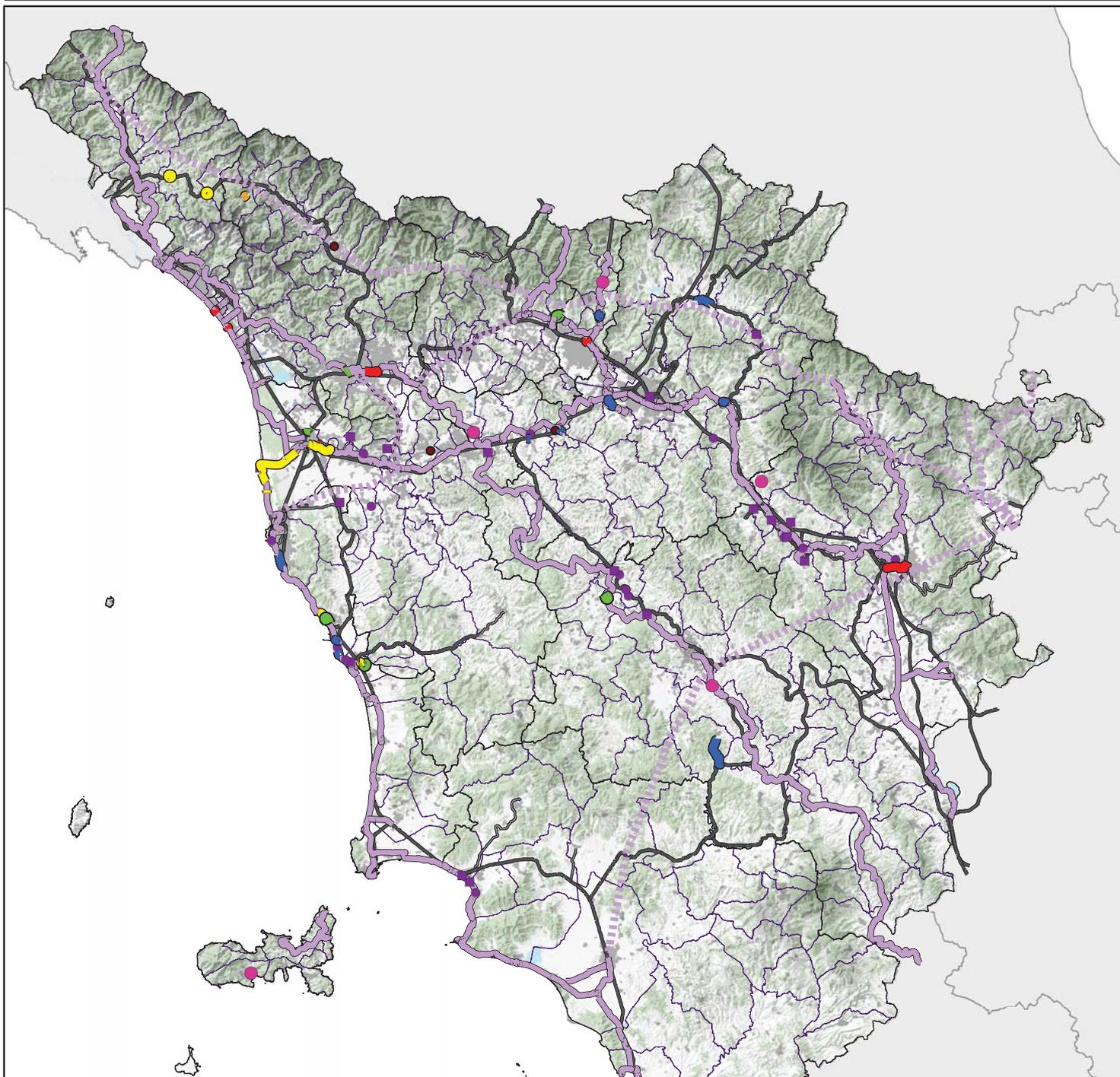




INTERVENTI SULLE PISTE CICLABILI IN AMBITO URBANO

(programmati con il P.R.I.I.M. e con atti successivi di programmazione ad esso coerenti)

COMPRENSIVI 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
- Ciclovie di interesse regionale con tracciato da definire
- ferrovie in esercizio
- ferrovie dismesse
- comuni
- province
- centri abitati





VIABILITA' DI INTERESSE STATALE E REGIONALE

Passaggio di competenze RT-Anas avvenuto il 15 novembre 2018

