



Regione Toscana



MUOVERSI IN TOSCANA

IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM): DAL DIRE AL FARE

PRIMO STATO DI ATTUAZIONE



Regione Toscana

IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM): DAL DIRE AL FARE

PRIMO STATO DI ATTUAZIONE



Regione Toscana

**A cura della Direzione Generale
Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale**

Hanno collaborato le strutture:

Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale

Area di Coordinamento Mobilità e Infrastrutture

Area di Coordinamento Trasporto Pubblico Locale

Settore Viabilità di interesse regionale

Settore Programmazione porti commerciali interporti e porti e approdi turistici

Settore Infrastrutture di trasporto strategiche e cave nel governo del territorio

Settore Affari giuridici - amministrativi per le materie di competenza della Direzione Generale

Per i dati di monitoraggio finanziario si ringrazia

Direzione Generale Presidenza, Settore Controllo strategico e di gestione

Per i dati relativi agli indicatori si ringrazia IRPET

Per i dati IRSE relativi alle emissioni di CO2 e di PM10 si ringrazia

Direzione Generale Politiche Ambientali, Energia e cambiamenti climatici, Settore Energia, tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico e acustico

Stampa: Centro stampa del Consiglio della Regione Toscana

INDICE

1. Introduzione: il PRIIM quale cornice unica delle politiche regionali in materia di infrastrutture e mobilità	5
2. L'avanzamento delle politiche regionali: principali interventi realizzati	10
2.1. Obiettivo generale 1 – Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale	11
2.1.1 Autostrade	12
2.1.2 Strade di interesse statale	14
2.1.3 Strade di interesse regionale	15
2.1.4 Ferrovie	17
2.1.5 Monitoraggio degli effetti delle grandi opere	19
2.1.6 Indicatori	20
2.1.7 Principali delibere di attuazione	23
2.1.8 Monitoraggio finanziario	24
2.2 Obiettivo generale 2 – Qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico ..	25
2.2.1 Riforma TPL su gomma	26
2.2.2 Servizi ferroviari	28
2.2.3 Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei	29
2.2.4 Attività ispettiva	29
2.2.5 Indicatori	30
2.2.6 Principali delibere di attuazione	34
2.2.7 Monitoraggio finanziario	35
2.3 Obiettivo generale 3 – Azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria	36
2.3.1 Sistema tramviario	36
2.3.2 People mover	39
2.3.3 Mobilità sostenibile urbana e intermodalità	40
2.3.4 Sicurezza stradale	40
2.3.5 Sicurezza ferroviaria	43
2.3.6 Mobilità ciclabile	43
2.3.7 Indicatori	45
2.3.8 Principali delibere di attuazione	50
2.3.9 Monitoraggio finanziario	51
2.4 Obiettivo generale 4 – Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	52
2.4.1 Nodi interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali	53
2.4.2 Porti nazionali	54
2.4.3 Porti regionali e Autorità Portuale Regionale	55
2.4.4 Vie navigabili	57
2.4.5 Il sistema aeroportuale	58

2.4.6 Interporti	59
2.4.7 Indicatori	60
2.4.8 Principali delibere di attuazione	63
2.4.9 Monitoraggio finanziario	65
2.5 Obiettivo generale 5 – Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti	66
2.5.1 Infomobilità	67
2.5.2 Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione	69
2.5.3 Partecipazioni regionali	71
2.5.4 Indicatori	73
2.5.5 Principali delibere di attuazione	74
2.5.6 Monitoraggio finanziario	75

1. INTRODUZIONE: IL PRIIM QUALE CORNICE UNICA DELLE POLITICHE REGIONALI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Il PRIIM (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità). Per la prima volta un unico piano che puntando all'integrazione delle politiche e alla semplificazione delle procedure, definisce per la nostra regione le scelte in materia di ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile. Il PRIIM è stato approvato ad inizio 2014, con la deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 12 febbraio, in attuazione della legge regionale istitutiva n. 55/2011.

Con il PRIIM la Regione si è dotata di uno strumento per confrontarsi con la nuova programmazione nazionale e comunitaria, dando attuazione ai programmi strategici regionali, ma con una proiezione di più lungo periodo. Attraverso il Piano la Toscana vuole realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci; ottimizzare il sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e ridurre i costi esterni del trasporto, incentivando l'uso del mezzo pubblico, la mobilità ciclabile e pedonale, l'intermodalità, ma anche migliorando le condizioni di sicurezza stradale e promuovendo le tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Il Piano definisce il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi, individua le strategie, gli obiettivi generali e specifici, le tipologie di intervento, il quadro delle risorse attivabili e i criteri di spesa. 5 gli **obiettivi generali** del PRIIM, volti a:

1. Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico;
3. Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
4. Potenziare la piattaforma logistica toscana;
5. Promuovere azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Per il triennio 2014-2016, il Piano mette in campo **risorse per oltre 2,2 mld di euro**, stanziato sul bilancio regionale, di cui 444 mln destinati a potenziare e migliorare la rete delle infrastrutture e 1833 mln per i servizi di trasporto.

In un'ottica di più lungo periodo, il **totale degli interventi infrastrutturali programmati sul territorio regionale ammonta a 23,5 mld**, dei quali oltre 6 mld relativi a interventi conclusi, 7 destinati a interventi finanziati e quasi 11 per interventi programmati¹. L'impatto sull'economia e sull'occupazione di tali interventi è rilevante: considerando solo gli interventi finanziati, si stima che la realizzazione degli investimenti infrastrutturali nel breve periodo porterebbe ad un incremento del tasso di crescita medio del PIL regionale dello 0,8%; considerando gli interventi programmati, nel medio lungo periodo l'incremento previsto sarebbe pari allo 0,6%.

Un anno di PRIIM: i risultati ottenuti. A conclusione del primo anno di attuazione possiamo dar conto di alcuni importanti **risultati raggiunti** dalle politiche regionali della mobilità e delle infrastrutture. Al novembre 2014, nonostante i vincoli imposti dal patto di stabilità, è stato impegnato nel complesso il 20% del totale delle risorse previste dal Piano per il triennio 2014-2016 (pari a 455.679.000 euro su 2.277.400.000 stanziato), ed è stato liquidato il 71% delle risorse 2014 (309.826.000 euro)².

Di seguito il dettaglio dei principali risultati raggiunti:

¹ Dato luglio 2013.

² Dati a cura del Settore Controllo strategico e di gestione, DG Presidenza, aggiornati al 21 novembre 2014.

Grandi opere **Le Autostrade.** Proseguono i lavori di progettazione e realizzazione delle terze corsie dell'**Autostrada del Sole A1** (Barberino di Mugello-Firenze Nord: consegnati i lavori del 1° lotto a maggio 2014, la conclusione dei lavori per l'intera tratta è ipotizzata per il 2018; Firenze Sud-Incisa: consegna dei lavori prevista per inizio 2015; Incisa-Valdarno: in corso procedimento di VIA nazionale (la Regione si è espressa nel luglio 2013); Fi Nord- Fi Sud conclusione di opere connesse e collaterali prevista entro il 2016), mentre sono realizzati per oltre il 90% i lavori per la Variante di Valico la cui ultimazione è prevista per il 2015). In relazione agli interventi di adeguamento a 3 corsie dell'**autostrada Firenze-Mare A11** (tratte Firenze-Pistoia; Pistoia-Montecatini), è in corso la procedura di VIA nazionale per la tratta Firenze-Pistoia (la Regione si è espressa nel luglio 2013). Per quanto riguarda il **Corridoio Tirrenico**, la Regione è in attesa della presentazione da parte di SAT dei prossimi sviluppi progettuali.

La due Mari. Per quanto riguarda le **strade di interesse statale**, un ruolo strategico è rivestito dalla **SGC E78 Due Mari**, inserita tra le reti di trasporto TEN-T, per la quale risultano ultimati ed in esercizio 127 Km sui 166 complessivi nel tratto toscano. Ai fini del completamento dell'opera, nel mese di novembre 2014 è stata costituita la società pubblica di progetto "Centralia" tra ANAS e la Regione Toscana, che partecipa tramite la Società Logistica Toscana, la Regione Umbria che partecipa tramite la Società Sviluppumbria e la Regione Marche.

Il sistema tangenziale di Lucca. La Regione ha stanziato 2 mln per la progettazione definitiva e 15 per la realizzazione dell'opera, che si aggiungono ai 61 mln di ANAS, per un primo stralcio di interventi prioritari; la Provincia di Lucca si è espressa ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale e siamo in attesa della convocazione da parte del CIPE per la localizzazione dell'opera.

Il Raccordo Autostradale Siena-Firenze. Nel 2014 sono conclusi gli interventi di manutenzione straordinaria (per 20 mln di risorse statali) a cui si aggiungeranno ulteriori interventi finanziati con altrettanti 20 mln che ANAS si è impegnata a stanziare.

Il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca. La Regione ha stanziato 35 mln per il primo stralcio dei lavori del raddoppio **Pistoia-Montecatini**, che si aggiungono ai 215 mln di risorse statali (previsti dal Decreto "Sblocca Italia") e ai 200 mln che la Giunta ha proposto nella finanziaria regionale 2015 che, sommati, consentono il **raddoppio da Pistoia a Lucca**.

A settembre 2014 è stato concluso il procedimento di accertamento di conformità urbanistica sul progetto di raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini, per cui RFI potrà procedere alle successive fasi di appalto e realizzazione delle relative opere. Nella primavera del 2015 è previsto l'avvio della procedura di appalto del raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini Terme con inizio dei lavori entro agosto 2015.

I raccordi ferroviari del Porto di Livorno. Sono in corso di realizzazione le opere quale insieme di interventi volti a dotare il porto di una serie di adeguate infrastrutture ferroviarie per il trasporto delle merci (per un costo complessivo di 40 mln, di cui 33 di fondi regionali e comunitari). A settembre 2014 l'Autorità Portuale ha consegnato a RFI le aree portuali su cui verranno realizzati i binari di collegamento tra la Darsena e la linea ferroviaria Pisa-Genova-Firenze; la conclusione dei lavori è prevista per novembre 2015 e l'attivazione dell'esercizio ferroviario per dicembre 2015.

L'Alta velocità ferroviaria. Nell'ambito del completamento dei lavori per l'AV, la cui tratta Firenze–Bologna è in esercizio da fine 2009, rilievo strategico assumono gli **interventi sul nodo di Firenze**, che libererà anche binari di superficie consentendo di incrementare il servizio ferroviario fino a ulteriori 224 treni al giorno. Ad aprile 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato il progetto definitivo di inserimento del **tracciato linea 2 della tramvia all'interno della nuova stazione AV** di Belfiore. Ad agosto 2014, la Regione Toscana e la Regione Umbria hanno sottoscritto un'intesa che prevede la realizzazione di uno studio di fattibilità per la **nuova stazione ferroviaria Medio-Etruria sul tracciato della Direttissima Roma-Firenze**, per consentire a migliaia di cittadini della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria di utilizzare i treni ad alta velocità.

La viabilità di interesse regionale. Sono proseguiti gli interventi derivanti dal **Programma sulla viabilità regionale** (confluito nel PRIIM), finanziato dal 2001 con 1.187 mln (di cui 968 gestiti dalla Regione, comprese le risorse FAS-CIPE), più ulteriori 7,7 mln da programmare. Ad oggi risultano completati 160 interventi e 20 in corso di realizzazione, per un totale di 871 mln di cui 682 mln di risorse regionali.

Trasporto pubblico

La gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma. E' entrata nella fase conclusiva la procedura di gara, con l'invio il 13 novembre 2014 della lettera di invito a presentare offerta alle aziende che avevano effettuato manifestazione di interesse, e nel 2015 si potrà quindi procedere all'affidamento del servizio al nuovo gestore.

Nel maggio 2014 la Regione aveva approvato la ricognizione definitiva dell'assetto delle reti, delle risorse e del livello tariffario da applicare in due diverse fasi del contratto; le risorse da assegnare agli Enti locali per lo svolgimento dei servizi deboli fuori dal lotto unico regionale; la stabilizzazione delle risorse di Regione e Enti Locali destinate ai servizi su gomma. Annualmente 300 mln, di cui 260 mln regionali – incluso Fondo Nazionale Trasporto - e 40 mln degli enti locali; ad essi si sommano circa 105 mln annui di ricavo dalla vendita dei biglietti, per un totale di oltre 4 miliardi di euro.

Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km: 98 mln all'interno del contratto per il lotto unico, più ulteriori 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto (servizi in economia esclusi). Il contratto punta a rinnovare progressivamente circa la metà dell'attuale parco mezzi (1300 bus), mentre grazie ad un bando regionale (38 mln) avviato nel 2013 saranno acquistati circa 300 nuovi autobus urbani ed extraurbani.

La gara per i servizi ferroviari regionali. In vista della gara per il nuovo affidamento del servizio ferroviario, a partire dal 2020, la Toscana ha sottoscritto nel 2014 l'**intesa preliminare al contratto con Trenitalia**, per rinnovare l'attuale contratto di servizio (in scadenza a fine 2014) fino al 2019, attraverso un "contratto ponte" che consentirà di completare le procedure di gara. Il contratto prevede il miglioramento della qualità dei servizi, incrementi delle penali, investimenti per nuovi treni. La Regione intende firmare il contratto con Trenitalia solo se contestualmente sarà anche rinnovato l'**accordo-quadro con RFI**, proprietaria delle infrastrutture, e saranno garantiti miglioramenti sensibili per la regolarità del servizio, anche risolvendo i conflitti fra trasporto regionale e di lunga percorrenza.

Per promuovere il **servizio ferroviario sulle linee minori** nel 2014 è stato avviato un progetto regionale di durata triennale volto a valorizzare tali linee, che ha visto come prima azione sperimentale la realizzazione di un bando che ha cofinanziato iniziative sul territorio promosse dagli Enti locali.

La continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano. E' proseguito l'impegno per garantire la continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano; nel 2014 è stato destinato 1 mln a **collegamenti aerei** tra l'Elba e Pisa, Firenze e Milano. A garanzia dell'efficienza dei servizi di TPL è stata potenziata la dotazione del **corpo ispettivo** regionale con il ricorso a personale degli Enti Locali, modificando la legge di settore e approvando una specifica convenzione con gli Enti Locali.

Piattaforma logistica toscana

Il sistema aeroportuale toscano. La politica regionale portata avanti attraverso la partecipazione nelle società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa ha permesso di procedere nel percorso di **integrazione del sistema aeroportuale toscano**, che dovrebbe completarsi nel primo semestre 2015 con la fusione delle due società. A tal fine la Regione nel 2012 è entrata nel capitale sociale di ADF (con una quota pari al 5%) e nel 2014 ha aderito all'Offerta Pubblica di Acquisto volontaria lanciata dalla società Corporation America Italia riducendo la propria quota di partecipazione in SAT al 5%, in analogia alla quota detenuta in ADF.

La Darsena Europa nel Porto di Livorno. Per la realizzazione della nuova Darsena Europa, in grado di accogliere le grandi navi portacontainer, incrementare il traffico marittimo a mezzo di navi traghetto e il trasporto marittimo a corto raggio, la Toscana ha previsto in finanziaria regionale lo stanziamento di 170 milioni a favore dell'Autorità Portuale livornese, per realizzare gli interventi previsti dal nuovo Piano regolatore Portuale (che dovrebbe concludere il suo iter nel 2015). Quali azioni strategiche a risoluzione dei problemi del porto la Regione inoltre aveva stanziato 4,5 milioni di euro per 3 interventi di dragaggio (due dei quali conclusi).

Il nuovo Porto di Piombino. Sono in corso di realizzazione, e si concluderanno nei primi mesi del 2015, gli interventi sul Porto previsti da un Accordo di Programma che la Regione ha sottoscritto con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune, per rilanciare il porto e riqualificare l'area di Piombino e il polo siderurgico nel suo complesso (le opere riguardano in particolare l'approfondimento dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e la realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali). L'accordo prevede risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

L'Autorità portuale regionale. A seguito della costituzione nel 2013 di tutti gli organi, l'Autorità, chiamata a garantire efficacia ed efficienza nella gestione dei porti regionali, è ad oggi pienamente operativa. Nel maggio 2014 è stato approvato il Piano di Attività 2014 dell'Autorità, che definisce, per ciascuno dei quattro porti regionali, le attività e le opere da realizzare, ed è stato recentemente adottato il Piano delle Attività 2015. **Per il porto di Viareggio** è in fase di consegna l'appalto dei lavori di dragaggio dell'avamposto e dell'imboccatura, necessario per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale (2,3 mln di fondi regionali). E' stato completato il progetto preliminare della banchina commerciale ed avviata la progettazione definitiva (2,6 mln di fondi FAS). Infine è stato completato lo studio di fattibilità del sistema continuo di dragaggio ed è in corso di ultimazione la relativa progettazione preliminare (2,275 mln per un primo lotto di opere).

**Mobilità
sostenibile e
infomobilità**

Il sistema tramviario fiorentino. Per completare il sistema tramviario dell'area fiorentina (sono attualmente in corso i lavori delle Linee 2 e 3.1), ad aprile 2014 la Regione ha sottoscritto con i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli un accordo di programma che conferma quanto concordato con l'Unione Europea, prevedendo una tempistica di rendicontazione di spesa e di realizzazione fisica dell'opera (messa in esercizio entro il 31 marzo 2019), ed un monitoraggio dello stato di avanzamento, nell'ambito di una Cabina di Regia tra Regione e Comune di Firenze.

L'accordo prevede inoltre **l'estensione del sistema tramviario a servizio dell'intera area metropolitana**, stanziando 1 mln di euro per uno studio di fattibilità (da completarsi entro gennaio 2015) relativo al prolungamento fino a Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli.

Il People Mover a Pisa. A maggio 2014 è stato approvato il progetto esecutivo e sono iniziati i lavori del People Mover per il collegamento tra la stazione centrale di Pisa e l'aeroporto, la cui conclusione è prevista entro il 2015; l'opera prevede un costo complessivo di di 69 mln, in parte finanziato tramite fondi europei (21 mln) e in parte tramite Project financing; l'intervento è oggetto di un monitoraggio puntuale.

La mobilità ciclabile. Nel 2014 la Regione ha destinato 22 mln per i prossimi tre anni per promuovere la mobilità ciclabile: 4 mln per cofinanziare, attraverso un bando rivolto a Province, Comuni e Unioni di Comuni, interventi in ambito urbano; 18 mln per il **sistema integrato della Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica**, nell'ambito della rete di interesse regionale individuata dal PRIIM.

Migliorare la sicurezza stradale. Nel 2014 la Regione ha stanziato attraverso un bando regionale 5 mln destinati a cofinanziare interventi degli Enti locali, in continuità con i bandi attivati a partire dal 2004 che hanno finanziato complessivamente oltre 300 interventi.

L'infomobilità. Da giugno 2014 è operativo il **nuovo portale regionale "Muoversi in Toscana"**, con servizi per il cittadino che forniscono un quadro completo della mobilità in Toscana permettendo agli utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto. E' inoltre in corso di realizzazione una App per dispositivi mobili.

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

Nei seguenti paragrafi sono illustrati, attraverso **5 schede sintetiche di monitoraggio**, una per ciascun obiettivo generale di Piano, i principali interventi realizzati in attuazione delle politiche del PRIIM, con riferimento all'anno 2014, ma anche con un richiamo ad un intervallo temporale di maggior ampiezza per quegli interventi che per loro natura prevedono tempi di realizzazione più lunghi (si pensi alle grandi opere di interesse nazionale e regionale).

All'interno di ciascuna scheda di monitoraggio:

- sono riportati attraverso una tabella di riepilogo, gli **obiettivi specifici e le azioni previste dal PRIIM** per l'obiettivo generale di riferimento;
- sono descritti i principali **interventi realizzati ed in corso di realizzazione** previsti dal Piano, dando conto dello stato di avanzamento, delle relative risorse finanziarie e dei risultati raggiunti; la descrizione è articolata in tematiche che traducono in chiave comunicativa gli obiettivi specifici e le azioni del Piano;
- vengono aggiornati una serie di **indicatori** che forniscono i dati relativi alle politiche realizzate ed in corso di realizzazione, ai principali risultati raggiunti, nonché al contesto di riferimento;
- sono riportate le **Delibere di Giunta del 2014** attraverso le quali si è data attuazione 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 21 novembre 2014.

2.1. OBIETTIVO GENERALE 1

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

Obiettivo generale 1: Articolazione in obiettivi specifici e azioni

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

Tra gli obiettivi strategici del PRIIM riveste carattere prioritario la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali di interesse statale e regionale, quale insieme di opere con interesse regionale concorrente rispetto al preminente interesse nazionale, individuate nell'ambito dell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Stato e Regione nel 2003, aggiornata nel gennaio 2010 e integrata nel giugno 2011. Si tratta di opere da approvare 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 ha talvolta contribuito con propri finanziamenti.

Di seguito si dà conto dello stato di avanzamento delle grandi opere relative ad autostrade, strade di interesse statale e ferrovie, con riferimento ad un intervallo temporale di maggior ampiezza tenuto conto dei tempi necessari all'approvazione e alla realizzazione di tali tipologie di opere.

Accanto a questi interventi, la Regione finanzia le opere relative alla viabilità di competenza regionale.

2.1.1 AUTOSTRADE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

L'**Autostrada del Sole A1** risulta uno dei tratti di maggior rilievo dell'intera rete autostradale in quanto svolge il duplice ruolo di dorsale della rete viaria italiana e di attraversamento locale nell'ambito del territorio fiorentino raccogliendo così il traffico che proviene dall'autostrada A11 Firenze-Mare, dalla SGC FIPILI, dall'Autopalio e dal traffico fiorentino che utilizza l'autostrada per spostamenti locali. Il livello di traffico risulta quindi particolarmente consistente e destinato ad aumentare nel tempo.

Gli interventi riguardano la realizzazione della Variante di Valico e l'adeguamento a tre corsie del tratto fiorentino.

Per la **Variante di Valico** il tratto toscano si estende per una lunghezza di circa 21 km, di cui oltre il 90% realizzati. Per quanto riguarda i lavori fuori dall'asse autostradale, l'opera principale è la Bretella per Firenzuola (13,4 km) che collega il nuovo svincolo di Poggiolino con l'abitato di Firenzuola.

L'intervento è suddiviso in 4 lotti di cui tre completati (15-16-17), mentre per il lotto 14, che prevede l'attraversamento del versante che separa la valle del torrente Stura nel Comune di Barberino di Mugello dalla valle del fiume Santerno in Comune di Firenzuola, nell'ottobre 2014 è stato condiviso tra Ministero, Società Autostrade per l'Italia, Regione Toscana e i Comuni interessati lo studio di fattibilità presentato dalla Società Autostrade per l'Italia che prevede il potenziamento e l'adeguamento della viabilità esistente.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a 1230 milioni di euro di cui circa 1100 mln per quelli realizzati. L'ultimazione di tutti i lavori è prevista per il 2015.



Per quanto riguarda gli interventi di potenziamento a **Terza corsia dell'autostrada A1** da Barberino di Mugello a Incisa Valdarno l'importo complessivo dei lavori ammonta a 2154 milioni di euro di cui circa 875 mln per quelli realizzati.

Nel 2011 è stata aperta al traffico l'intera terza corsia tra *Firenze Nord e Firenze Sud* (22 Km) in cui rimangono ancora da concludere alcune opere connesse e collaterali. Tra queste opere le principali sono il By Pass del Galluzzo, il parcheggio

scambiatore di Scandicci, il parcheggio dell'Osmannoro e il completamento di dune antirumore.

In particolare il By Pass del Galluzzo è un nuovo collegamento tra la SR 2 Cassia e il raccordo autostradale della Firenze – Siena, tramite il nuovo svincolo dell'autostrada A1 di Firenze Certosa, evitando l'attraversamento dell'abitato del Galluzzo.

All'interno di quest'opera sono previste tre gallerie, su due gli scavi sono terminati, rimane da completare lo scavo della galleria Del Colle e la realizzazione dei rilevati stradali.

Il primo tratto con immissione dalla SR 2 Cassia in località Galluzzo, che comprende la galleria delle Romite, fino alla rotatoria su via delle Bagnesi è aperta al traffico.

La conclusione dei lavori per il By Pass è prevista per la fine del 2016.



Per quanto riguarda la tratta *Barberino del Mugello-Firenze Nord* (17,5 km) sono in corso i lavori; le opere si adegueranno al progetto di variante per la nuova galleria S.Lucia che risulta già approvato.

L'avanzamento dei lavori per il lotto 0 (cantierizzazione, viabilità di servizio, aree di cantiere e di deposito, opere propedeutiche, tratti di corpo stradale, viadotti, ecc.) è al 60% circa.

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

Per la tratta *Firenze Sud-Incisa V.no* (19km), sono in corso le progettazioni esecutive del tratto Firenze sud - Galleria San Donato e del tratto Galleria San Donato - Incisa.

Per la variante di S. Donato, l'opera più importante della tratta in oggetto, è in corso il procedimento di VIA nazionale (la Regione si è espressa a luglio 2013). La consegna dei lavori è ipotizzabile per l'inizio del 2015, mentre per la loro ultimazione sono previsti 54 mesi.

Infine per il progetto di potenziamento del tratto *Incisa-Valdarno* (18,4 km) nel 2013 la Regione Toscana ha espresso il proprio parere nell'ambito del procedimento di VIA statale ancora in corso.

Come previsto nel protocollo di intesa del 2011 con Autostrade e ANAS, deve essere definito di comune accordo, sulla base di studi di fattibilità elaborati a cura di Autostrade per l'Italia, la migliore soluzione progettuale da adottare per il potenziamento del collegamento tra Arezzo e l'autostrada A1. L'accordo prevede la realizzazione di un *nuovo svincolo ad Arezzo* di interconnessione con la E78 e raccordi di adduzione per il potenziamento del collegamento tra Arezzo e l'Autostrada A1. La definizione dello studio di fattibilità è prevista per la fine del 2014.

Anche l'**autostrada Firenze-Mare A11**, collegando la dorsale centrale (A1) e il capoluogo regionale con il Corridoio tirrenico, attraverso le province di Prato, Pistoia, Lucca e Pisa, rappresenta una delle arterie più importanti e trafficate della Toscana assorbendo flussi di traffico che, in alcuni tratti, arrivano a livelli paragonabili a quelli dell'A1. Gli interventi di potenziamento riguardano l'allargamento a tre corsie nelle tratte *Firenze-Pistoia* per la quale è in corso di definizione la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (si è in attesa dell'emissione del decreto Ministeriale) e *Pistoia-Montecatini* per la quale l'attivazione del procedimento di VIA è condizionata all'approvazione della tratta precedente. L'importo previsto per la realizzazione delle suddette opere è rispettivamente pari a 390 mln. di euro per il tratto Firenze-Pistoia e a 450 mln. di euro per il tratto Pistoia-Montecatini.

Tra le grandi opere autostradali, la Regione si impegna nel promuovere il completamento del **Corridoio Tirrenico**, previsto dalle reti trans-europee di trasporto e parte integrante dell'autostrada A12, per un costo di 2 miliardi di euro a carico dei privati che consentirà di aumentare la funzionalità della rete infrastrutturale, ma anche di garantire più elevate condizioni di sicurezza, considerati i livelli di incidentalità sulla S.S. 1 Aurelia molto superiori alla media nazionale. La necessità di migliorare le infrastrutture necessarie allo sviluppo delle zone interessate ha portato a realizzare, negli ultimi trenta anni, una serie imponente di studi e progettazioni sul migliore assetto da dare al collegamento stradale tra Rosignano e Civitavecchia.

Il progetto prevede la realizzazione di un'opera a tipologia autostradale con due corsie, oltre alla corsia di emergenza, per ciascuna carreggiata.

Nel corso del 2012, sono stati ultimati i lavori del primo lotto, *Rosignano - San Pietro in Palazzi*.

La progettazione definitiva dell'intero tratto tra San Pietro in Palazzi, in Comune di Cecina, e Civitavecchia è stata completata dal concessionario SAT nel marzo 2011. Nel 2012 la Regione ha espresso le valutazioni sul progetto definitivo dei tratti tra S. Pietro in Palazzi e confine regionale, confermando anche al Governo le condizioni per accettare il tracciato: realizzare l'intero tratto tra Rosignano e il confine con il Lazio ed esentare dal pedaggio i residenti.

Ad agosto 2012, il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo dei lotti 2, 3, 5A, 6B, con un costo pari a 1,3 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo dell'intero progetto pari a circa 2 miliardi di euro, la cui copertura finanziaria è a carico della concessionaria SAT.

La Regione è ad oggi in attesa della presentazione da parte di SAT dei prossimi sviluppi progettuali.

2.1.2 STRADE DI INTERESSE STATALE

- azioni PRIIM: 1.1.1, 1.1.2 -

La **SGC E78 Due Mari** rappresenta un collegamento trasversale fondamentale non solo a livello regionale, ma anche nazionale in quanto funziona da collegamento tra la costa tirrenica e la costa adriatica. Il tracciato interessa Toscana, Marche e Umbria.

Il tratto toscano è interessato da circa 166 chilometri. L'opera ha caratteristiche di una strada extraurbana principale così come classificata dal nuovo codice della strada.

La "Due Mari" è stata inserita tra le reti strategiche di interesse nazionale e comunitario, la rete transeuropea di trasporto TEN-T; questo consentirà di ottenere risorse nell'ambito della programmazione europea 2014-2020.

I lavori sono terminati su molti lotti del territorio toscano; risultano ultimati ed in esercizio 127 Km.



Nel tratto *Siena-Grosseto* sono percorribili a quattro corsie 37 Km su 63; sono in esercizio i lotti 1,2,3,10,11 e il nuovo svincolo di Paganico.

Stanno proseguendo i lavori di adeguamento a quattro corsie del maxilotto 5,6,7,8 di 12 Km da Lanzo a Ornate (11,8 km) per una spesa prevista di 233 mln. La previsione di fine lavori è per luglio 2015.

La Regione svolge ogni azione per giungere al finanziamento dei lotti i cui progetti sono già approvati, ma non ancora finanziati, come i Lotti 4 e 9, in fase di progettazione, approvati dal CIPE con risorse previste di 247 mln.

Nel tratto *Siena-Bettolle* sono aperti al transito già da tempo i lotti 1,2 e 3; è in fase di progettazione il lotto 0 Siena-Ruffolo per una spesa prevista di 100 mln.

Gli interventi per *il nodo di Arezzo* sono in fase di progettazione per un investimento previsto di 560 mln.; sono in esercizio i tratti tra Palazzo del Pero e Le Ville di Monterchi.

Il 4 novembre 2014 è stata costituita la società pubblica di progetto "Centralia" tra ANAS e la Regione Toscana, che partecipa tramite la Società Logistica Toscana, la Regione Umbria che partecipa tramite la Società Sviluppo Umbria e la Regione Marche, per il completamento del corridoio autostradale Grosseto-Fano.

Il **sistema tangenziale di Lucca** è previsto con la finalità di recuperare un adeguato livello di servizio sulla direttrice della SS12 dell'Abetone e del Brennero, che oggi attraversa l'area urbana della città di Lucca, migliorando i collegamenti nord-sud fra la viabilità di fondovalle del Serchio e la rete autostradale, i collegamenti est-ovest fra Altopascio, Porcari, Capannori e Lucca e l'accessibilità alla città di Lucca.

Il sistema tangenziale è composto da una rete stradale a due corsie dell'estensione di circa 30 Km. da realizzarsi sia con la costruzione di nuova viabilità sia con l'adeguamento di strade esistenti, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca est e altra viabilità est-ovest, ritenuta necessaria per il decongestionamento del traffico nella piana di Lucca.

L'intervento complessivo risulta suddiviso in 9 lotti funzionali così individuati: Asse Nord-Sud (ponte a Moriano – Antraccoli), Asse Ovest-Est (Antraccoli – Casello Lucca Est), Asse Est-Ovest (Antraccoli – Casello di Capannori-Frizzone), Adeguamento SS12 (tratto Ponte a Moriano – Nuovo ponte sul Serchio), Opera connessa (adeguamento via del Rogio e collegamento con via di Sottomonte), Circonvallazione Altopascio (collegamento tra il Casello di Capannori-Frizzone e

Altopascio) , Cavalcaferrovia Lucca-Firenze nell'area dell'ex scalo merci di Lucca, Intersezione Lucca Est, Intersezione Antraccoli.

Per questo intervento è in corso il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e di Localizzazione (previsto dall'articolo 165 del D.Lgs. 163/2006), secondo il quale il progetto preliminare è approvato dal CIPE, che decide a maggioranza, con il consenso, ai fini localizzativi, dei presidenti delle regioni, che si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera.

Per quanto riguarda la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, la Provincia di Lucca ha concluso il 21/10/2014 gli adempimenti di sua competenza, inviando al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il "Rapporto Interdisciplinare" relativo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza sul progetto preliminare del Sistema tangenziale di Lucca, con il quale l'opera viene ritenuta compatibile in termini ambientali, a condizione che siano ottemperate prescrizioni e approfondimenti progettuali relativi ai tracciati, alla cantierizzazione ed alle componenti ambientali; mentre per quanto concerne la "localizzazione" dell'intervento la Giunta Regionale ha espresso il proprio parere favorevole con delibera 287/2013, confermato con successiva delibera 931/2014. La Regione ad oggi è in attesa della convocazione da parte del CIPE per la localizzazione dell'opera

Il costo complessivo degli interventi è stimato pari a circa 270 milioni di euro, a fronte dei quali risultano disponibili 61,05 milioni di euro nel Contratto di Programma ANAS 2014 approvato dal CIPE; inoltre la Regione Toscana ha stanziato 2 milioni di euro quale contributo per la progettazione definitiva e 15 milioni di euro, che si aggiungono ai 61 mln di ANAS, quale contributo per la realizzazione dell'opera, per cui e' stato ipotizzato un primo stralcio funzionale comprendente gli interventi prioritari che permetteranno di allontanare i flussi veicolari, soprattutto pesanti, dall'area urbana e dal centro storico di Lucca.

Per quanto riguarda il **Raccordo Autostradale Siena-Firenze** sono state riprogrammate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risorse per 20 milioni di euro per la realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria su tutto il Raccordo Autostradale. I cantieri sono stati avviati nel mese di ottobre 2013; i lavori sono conclusi ad eccezione di un cantiere che interessa il tratto di Poggibonsi in direzione Siena, la cui conclusione è prevista entro la fine del 2014. ANAS si è impegnata a stanziare ulteriori 20 milioni di euro per il completamento della manutenzione straordinaria e l'adeguamento di tutto il raccordo stradale.

2.1.3 STRADE DI INTERESSE REGIONALE

- azioni PRIIM: 1.1.3, 1.1.4 -

L'obiettivo generale delle politiche in materia di **viabilità di interesse regionale** consiste nel potenziamento delle principali infrastrutture di interesse regionale, al fine di renderle sempre più interconnesse con la rete infrastrutturale nazionale in modo da migliorarne l'accessibilità complessiva ai sistemi territoriali di livello superiore, ai sistemi territoriali locali ed alle infrastrutture puntuali, ottimizzando l'uso delle infrastrutture per la mobilità delle persone e delle merci. Gli interventi infrastrutturali sono individuati lungo le strade regionali dove maggiori sono le problematiche di incidentalità e di traffico e dove è più urgente garantire il miglioramento della vivibilità dei centri urbani, potenziando allo stesso tempo i collegamenti trasversali della rete stradale regionale e integrando i collegamenti fra le strade principali di diverso ordine e grado.



Il PRIIM dà prosecuzione agli interventi derivanti dal *Programma sulla viabilità regionale* finanziato dal 2001 con 1.187 mln. (968 gestiti dalla Regione Toscana, comprese le risorse FAS-CIPE); restano da programmare altri 7,7 mln. Ad oggi risultano impegnati 792,8 mln. (di cui 2,5 mln. nel

2014) e liquidati 663,5 mln. Gli interventi completati sono 160, mentre quelli in corso sono complessivamente 20 per un totale di 871 mln di cui 682 mln di risorse regionali.

A ottobre 2013 il Consiglio ha approvato l'ultimo stato di attuazione e l'aggiornamento del programma con uno stanziamento straordinario di 29,8 mln. di cui 14,8 mln. per interventi di miglioramento e potenziamento della viabilità regionale e della sicurezza stradale nei Comuni di Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio e 15 mln. a Lucca per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Serchio.

A giugno 2014 la Giunta ha rimodulato l'impiego di 24,7 mln.: oltre 12 mln. per interventi in provincia di Firenze; 2,5 mln. in provincia di Pisa; 3,5 in provincia di Arezzo; 650 mila euro in provincia di Pistoia; 1,9 mln. in provincia di Massa-Carrara; 2 mln. per interventi urgenti sulla FI-PI-LI; 2,2 mln. per interventi di risanamento acustico.

Ad agosto 2014 sono stati stanziati altri 11,5 mln. per la SR 2 Cassia (tratto Monteroni-Monsindoli).

A ottobre 2014 la Giunta ha rimodulato l'impiego di 3,630 mln: 3,5 in provincia di Arezzo; 130.000 euro in provincia di Livorno.

Nel 2014 sono state completate la variante di raccordo alla SR 66 pistoiese nei pressi di Poggio a Caiano (PO), la variante alla SRT 435 al centro abitato di Chiesina Uzzanese (PT) 2° lotto, e la variante, 1° lotto, alla SR 69 presso Montevarchi (AR), che ha comportato l'apertura del ponte "Leonardo" che scavalca l'Autostrada A1 ed il fiume Arno e costituisce sicuramente un'opera di particolare impatto sia per gli aspetti funzionali, ma anche di particolare riferimento per gli aspetti tecnologici oltre che per l'inserimento nel contesto ambientale.

In ogni caso la Regione Toscana nel 2014 ha operato un attento monitoraggio degli interventi programmati ed in corso di realizzazione. Nella tabella seguente si riporta il dettaglio attuativo di tutti gli interventi in corso e quelli programmati, non ancora avviati, su ciascuna Provincia.

Provincia	INTERVENTI IN CORSO			INTERVENTI PROGRAMMATI		
	numero	costo complessivo (€ *1000)	risorse regionali (€ *1000)	numero	costo complessivo (€ *1000)	risorse regionali (€ *1000)
Arezzo	5	73.831,31	55.442,67	9	11.959,29	9.374,00
Firenze	3	136.240,80	110.781,92	9	103.014,83	92.064,55
Grosseto	1	947,06	947,06	4	12.705,40	10.263,40
Livorno	2	12.379,39	11.416,91	6	8.203,81	5.750,05
Lucca	1	610,00	570,00	16	42.409,58	31.890,00
Massa Carrara	1	26.644,10	22.440,32	0	-	-
Pisa	0	-	-	4	23.358,78	20.520,31
Pistoia	2	8.016,32	5.425,97	2	1.032,00	700,00
Prato	4	29.548,59	28.179,53	2	2.981,97	1.890,00
Siena	1	9.000,00	9.000,00	1	33.929,58	33.929,58
TOTALE	20	297.217,57	244.204,39	53	239.595,23	206.381,88

Interventi di viabilità regionale - in corso e programmati

Ulteriori 2 milioni di euro sono stati destinati per interventi straordinari nelle province di Firenze, Lucca, Pisa, Prato e Siena, necessari a ripristinare strade danneggiate in conseguenza di fenomeni franosi. Sono inoltre stati impegnati e liquidati 11,7 mln. per la manutenzione delle strade regionali.

Tra le strade di interesse regionale una funzione di rilievo è svolta dalla **S.G.C. FI-PI-LI**, per la quale, in attuazione della DCR n°88/2013, sono previsti approfondimenti su un possibile pedaggiamento selettivo. Nel corso del 2014 si è conclusa la gara per l'installazione delle nuove postazioni di misura del traffico sulle strade regionali tramite la quale sarà possibile anche installare ulteriori postazioni di misura presso gli svincoli della SGC FI-PI-LI. Tali postazioni consentiranno, non appena sarà possibile acquisire i primi dati significativi, di procedere con l'analisi dei vari scenari e delle prime valutazioni.

La programmazione della viabilità di interesse regionale è implementata da interventi strategici di **integrazione con la viabilità locale**, per i quali la Legge finanziaria regionale 2013 prevede un contributo straordinario di 29,8 mln destinato anche alla messa in sicurezza della viabilità nei

Comuni di Lastra a Signa, Signa, Campi Bisenzio e per la costruzione del nuovo ponte sul fiume Serchio.

Nel Comune di Lastra a Signa è previsto il collegamento dell'uscita della SGC FI-PI-LI con il ponte sull'Arno fra Lastra a Signa e Signa, nel Comune di Signa il collegamento del ponte sull'Arno fra Lastra a Signa e Signa e la località Indicatore lungo la SR 66 e nel Comune di Campi una circonvallazione di Campi Bisenzio lato est nel tratto attraversato dalla SR 325.

A dicembre 2013 la Giunta ha approvato le finalità degli accordi di programma tra Regione Toscana e i Comuni di Campi Bisenzio (assegnati oltre 5,4 mln.), Lastra a Signa (assegnati oltre 4,9 mln.) e Signa (assegnati oltre 4,4 mln.) che definiscono i progetti attuativi degli interventi e la loro suddivisione in lotti.

Oltre alla programmazione della viabilità di interesse regionale, con varie leggi finanziarie per il 2013, il 2014 ed il 2015 sono state programmate opere per risolvere problematiche sulla **viabilità locale** per complessivi 11,3 milioni circa. Nel dettaglio si tratta dei finanziamenti per la messa in sicurezza della viabilità di accesso al Parco della Pace di Sant'Anna di Stazzema, per la messa in sicurezza della viabilità del Pratomagno, per il nuovo ponte di Sansepolcro, per interventi in comune di Pisa e in comune di Empoli, per la viabilità di accesso al nuovo ospedale di Lucca, per la viabilità di accesso all'interporto di Arezzo. Nel 2014 sono già stati sottoscritti numerosi Accordi di Programma, per l'attuazione degli interventi programmati, come ad esempio per la realizzazione di una rotatoria per l'accesso all'ospedale di Lucca, per migliorare l'accessibilità all'area del Pratomagno nelle Province di Firenze ed Arezzo.

2.1.4 FERROVIE

- azioni PRIIM: 1.2.1, 1.2.2., 1.2.3-

Il carattere fortemente policentrico del territorio regionale rende necessario dotarlo di una rete infrastrutturale di trasporto che sia adeguata alle esigenze di crescita, di efficienza, di modernizzazione, di competitività, di accessibilità, di attrazione, di sicurezza e di sostenibilità anche attraverso il potenziamento dei corridoi e delle infrastrutture ferroviarie.

Il **raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca** rientra tra le grandi opere ferroviarie ritenute di fondamentale importanza per incrementare e ottimizzare il trasporto ferroviario regionale.

Per un primo stralcio funzionale di interventi tra Pistoia e Montecatini, la Regione ha previsto uno stanziamento di 35 milioni.

Il Decreto Sblocca Italia (DL 133/2014 convertito con modifiche dalla Legge 164/2014) prevede inoltre 215 mln per la tratta Pistoia- Lucca che consentono almeno i lavori di raddoppio Pistoia-Montecatini già autorizzati. La Giunta ha proposto nella finanziaria regionale un ulteriore stanziamento di 200 mln nel 2015 per cui RFI dovrà svolgere le attività di progettazione e successiva realizzazione, che consentiranno il completamento del raddoppio dell'intera tratta Pistoia-Lucca.

A settembre 2014 è stato concluso il procedimento di accertamento di conformità urbanistica sul progetto di raddoppio della tratta Pistoia - Montecatini, per cui RFI potrà procedere alle successive fasi di appalto e realizzazione delle relative opere. Con protocollo d'intesa firmato a dicembre 2011 da Regione e RFI è stato individuato un primo stralcio funzionale relativo al superamento dei passaggi a livello e all'adeguamento tecnologico della tratta Pistoia – Montecatini, per un costo complessivo pari a circa 44 mln, di cui 35 mln per l'eliminazione dei passaggi a livello a carico della Regione e 8,8 mln. per l'adeguamento degli apparati tecnologici a carico di RFI.

L'avvio della procedura di appalto del raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini Terme è previsto nella primavera del 2015, con inizio dei lavori entro agosto 2015.

Particolarmente strategiche risultano le opere relative ai **raccordi ferroviari** del Porto di Livorno, quale insieme di interventi volti a dotare il porto stesso di una serie di adeguate infrastrutture

ferroviarie per il trasporto delle merci, la cui descrizione è trattata nel par. 2.4.1 “Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali”.

Di rilievo strategico per il territorio regionale e per l'intero paese risulta il completamento del nodo per l'**Alta velocità di Firenze**, che consentirà di accorciare ulteriormente le distanze tra il Nord e il Sud dell'Italia, ma libererà anche binari di superficie, che permetteranno a loro volta di potenziare il servizio di trasporto metropolitano e regionale, migliorando le connessioni interne alla regione e i collegamenti con l'esterno.

Il progetto complessivo dell'Alta velocità in Toscana è costituito dal quadruplicamento veloce del tratto dal confine con l'Emilia fino alla stazione di Firenze-Castello attualmente in esercizio e gli interventi del nodo di Firenze di cui è stato inaugurato lo scavalco tra Firenze-Castello e Firenze-Rifredi per la fluidificazione del traffico.



Il completamento dei lavori del Nodo ferroviario fiorentino consentirà di incrementare notevolmente il servizio ferroviario fino ad un totale di ulteriori 224 treni al giorno. Infatti, l'insieme degli interventi previsti nell'ambito del nodo di Firenze consentirà di utilizzare, oltre ai due nuovi binari A.V. sotterranei e la relativa stazione, le nuove fermate metropolitane, i binari di superficie oggi destinati al traffico nazionale e tutti i vari interventi di sviluppo tecnologico che consentiranno un notevole rafforzamento del servizio passeggeri a livello regionale e metropolitano, tale da soddisfare la domanda di mobilità.

A ottobre 2012 è stato dato parere favorevole alla VIA per il deposito dei materiali di scavo a S. Barbara e alla VIA statale sul completamento della collina-schermo. Ad aprile 2014 Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso il decreto di approvazione del progetto definitivo di inserimento del tracciato della linea 2 della tramvia all'interno della nuova stazione AV di Belfiore, a conclusione del relativo procedimento di intesa Stato - Regione.

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 722 milioni corrispondono alle opere già realizzate (44%).

Per il completamento del Nodo AV è necessaria una celere ripartenza dei lavori principali.

Ad agosto 2014, la Regione Toscana e la Regione Umbria hanno sottoscritto un'intesa che prevede la realizzazione di uno studio di fattibilità per la **nuova stazione ferroviaria Medio-Etruria** sul tracciato della Direttissima Roma-Firenze, per consentire a migliaia di cittadini della Toscana centro-meridionale e dell'Umbria di utilizzare i treni ad alta velocità.

Lo studio, che approfondirà gli aspetti legati alla sostenibilità trasportistica e commerciale, dovrebbe concludersi entro gennaio 2015.

La proposta che le due Regioni intendono avanzare è rivolta a intercettare almeno il 10-12% dei circa 180 treni che ogni giorno transitano sulla tratta ad alta velocità. La nuova stazione dovrà essere un punto strategico rispetto alla rete ferroviaria, ma anche in relazione a quella stradale, possibilmente correlato agli interventi di potenziamento in corso tra cui quelli legati al completamento della Due mari.

2.1.5 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELLE GRANDI OPERE

- azione PRIIM: 1.3.1, -

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

Ad oggi, con la partecipazione di Regione, Provincia, Enti Locali, Autostrade o R.F.I., sono attivi gli osservatori delle seguenti opere: Nodo AV di Firenze, Variante di Valico, Terza Corsia A1 Firenze Nord-Firenze Sud, Terza corsia A1 Barberino di Mugello-Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa Valdarno.

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

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

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

La Regione Toscana inoltre attraverso il Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale, il progetto SIRSS, il Catasto delle Strade e il sistema di rilevamento dei dati di traffico, oltre ad altri progetti accessori, consolida le basi dati per attuare le necessarie verifiche ex – post ed ex ante relative agli interventi programmati e da programmare sulla rete stradale regionale (si veda anche il par. 2.3.4 "Sicurezza stradale").

2.1.6 INDICATORI

- Costo complessivo e realizzato (valori assoluti e %) per interventi stradali e ferroviari previsti da APQ, aggiornamento giugno 2014

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

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
A1 Milano - Napoli - Variante di Valico - Lotto Mugello 2 Stralcio (ex lotto 13).	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Barberino M.	353.554.000,00	332.310.000,00	93,99%
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	75.027.000,00	7.898.000,00	10,53%
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	22.581.000,00	22.029.999,62	97,56%
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	497.093.000,00	473.636.000,00	95,28%
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.	281.730.000,00	266.027.000,00	94,43%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3 corsia - Firenze Sud - Incisa.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	397.486.000,00	19.763.400,00	4,97%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla 3 corsia - Tratto Barberino di Mugello - Firenze Nord.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	898.580.002,00	161.878.000,00	18,01%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 0, 2 e 3.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	125.877.000,00	125.877.000,00	100,00%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 1B, 4, 5 e 6.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	447.109.727,53	338.943.763,00	75,81%
A1 Milano - Napoli - Adeguamento e ampliamento alla terza corsia - Tratto Firenze Nord - Firenze Sud, Lotti 7 e 8.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	253.696.144,00	227.630.144,00	89,73%
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Peretola.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	16.993.007,56	682.007,56	4,01%
A1 Milano - Napoli - Asse di penetrazione di Varlungo.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	14.067.557,17	261.557,93	1,86%
A1 Milano - Napoli - Lavori di ristrutturazione e ampliamento stazione Valdarno e adeguamento della viabilità esterna.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Com. Terranova B.	5.034.000,00	4.793.265,00	95,22%
A1 Milano - Napoli e A11 Firenze - Pisa Nord - Nodo Autostradale e centro direzionale di Firenze. Lotto 3. Terzo Stralcio, completamente.	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Provincia FI	23.317.000,00		
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	24.019.935,59	23.615.346,15	98,32%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	21.985.732,05	21.774.606,51	99,04%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto Arezzo - Confine regionale - Lotto 5	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	15.053.839,37	14.381.473,21	95,53%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 11	ANAS S.p.A.	Com. Buonconvento, Monteroni d'Arbia e Siena.	17.961.134,90	17.911.134,90	99,72%

INTERVENTO	REFERENTE	LOCALIZZAZIONE	COSTO INTERVENTO	COSTO REALIZZATO	%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Civitella Paganico.	74.370.489,72	71.401.955,65	96,01%
S.G.C. Grosseto - Fano - Tratto GR-SI - Stralcio funzionale Lotto 10	ANAS S.p.A.	Com. Monteroni d'Arbia e Sovicille.	34.567.490,70	31.013.905,61	89,72%
S.G.C. Grosseto - Fano- Tratto GR-SI - Lotto 1	ANAS S.p.A.	Com. Campagnatico e Com. Grosseto.	59.707.165,54	58.557.035,22	98,07%
S.G.C. Grosseto-Fano - Tratto GR-SI - Lotto 3	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	51.281.915,45	48.883.125,89	95,32%
S.G.C. Grosseto-Fano - Tratto S.Zeno-Arezzo	ANAS S.p.A.	Com. Arezzo	198.000.000,00	0,00	0,00%
S.G.C. Grosseto-Fano -Tratto GR-SI- Lotto 4	ANAS S.p.A.	Com. Civitella Paganico	103.000.000,00	0,00	0,00%
SS. 429 - Costruzione della variante esterna all'abitato di Certaldo	ANAS S.p.A.	Com. Certaldo, Gambassi Terme e di San Gimignano.	79.468.225,51	61.098.661,28	76,88%
SS. 445 - Completamento della variante di San Donnino	ANAS S.p.A.	Comune Piazza al Serchio	13.888.011,96	13.747.259,13	98,99%
SS.12 - Variante all'abitato di Ponte a Moriano - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Lucca	23.205.836,76	23.199.547,89	99,97%
SS.325 - Adeguamento e miglioramento della sede stradale	ANAS S.p.A.	Com. Cantagallo, Prato e Vaiano.	16.288.968,79	11.830.209,34	72,63%
SS.398 - Collegamento SS.1 - Porto di Piombino	ANAS S.p.A.	Com. Piombino	20.388.048,66	18.452.117,07	90,50%
SS.445 - Costruzione del ponte sul fiume Serchio in loc. "Fornaci di Barga" ed adeguamento svincolo	ANAS S.p.A.	Com. Barga e Galliciano.	7.548.985,87	6.627.925,42	87,80%
SS.67 - Variante all'abitato di Pontassieve e San Francesco - Lotto 2	ANAS S.p.A.	Com. Pelago	35.955.871,15	34.050.600,49	94,70%
S.G.C. FI-PI-LI - Collegamento stradale con l'area del cuoio (Bretella del cuoio)	Provincia PI	Provincia PI	24.883.694,77	24.798.002,97	99,66%
S.G.C. FI-PI-LI - Completamento della variante di Vicarello	ANAS S.p.A.	Com. Colle Salvetti	4.027.961,86	3.630.366,58	90,13%
S.G.C. FI-PI-LI - Lavori di adeguamento dello svincolo di Empoli Est	Provincia FI	Com. Empoli e Montelupo	7.496.340,54	7.496.340,54	100,00%
S.G.C. FI-PI-LI - Svincolo di Empoli Ovest	Provincia FI	Com. Empoli	9.879.298,35	9.879.298,35	100,00%
SR.66 - Variante di Limestre	Provincia PT	Com. San Marcello Pistoiese	1.619.330,48	1.604.629,72	99,09%
SR.69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la rotatoria dello stadio al ponte sul torrente Gallianella (1 Stralcio).	Provincia FI	Com. Figline Vno	2.536.366,27	450.146,15	17,75%
SR.69 - Variante di Figline - 2 Stralcio - Collegamento tra la S.P. 87 nei pressi del ponte sull'Arno e la rotatoria nei pressi dello stadio.	Provincia FI	Com. Figline Vno	2.255.083,40	2.255.083,40	100,00%
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 1.	Com. Calenzano	Com. Calenzano	6.849.492,94	6.849.492,94	100,00%
Completamento dell'Asse Stradale Firenze-Prato - Lotto 3 Stralcio 2.	Com. Calenzano	Com. Calenzano	1.929.919,07	1.929.919,07	100,00%
Tratta A.V. Bologna - Firenze.	T.A.V. S.p.A. - R.F.I. S.p.A.	Com. Borgo San Lorenzo, Firenzuola, San Piero a Sieve, Scarperia, Sesto Fno e Vaglia.	3.310.760.000,00	3.302.730.000,00	99,76%
Nodo A.V. di Firenze.	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze.	1.612.061.000,00	721.470.196,45	44,75%
Potenziamento dell'Asse Pisa-Livorno. Sistemazione degli impianti del nodo di Pisa, elettrificazione Pisa - Collesalvetti - Vada, potenziamento impianti merci di Livorno.	R.F.I. S.p.A.	Province PI e LI	184.719.010,35	184.719.010,35	100,00%
Centro dinamica sperimentale di Osmannoro.	R.F.I. S.p.A.	Com. Firenze.	85.000.000,00	80.467.844,07	94,67%

- Interventi completati e in corso del Programma sulla viabilità regionale, aggiornamento ottobre 2014

(Fonte Regione Toscana, Settore Viabilità di interesse regionale)

Provincia	N° INTERVENTI	
	ultimati	in corso
Arezzo	16	5
Firenze	33	3
Grosseto	7	1
Livorno	2	2
Lucca	20	1
Massa Carrara	2	1
Pisa	17	0
Pistoia	20	2
Prato	19	4
Siena	24	1
TOTALE	160	20

-N. totale di opere strategiche di viabilità regionale, n. opere con criticità, n. opere con criticità risolte

(Fonte Regione Toscana, Settore Viabilità di interesse regionale)

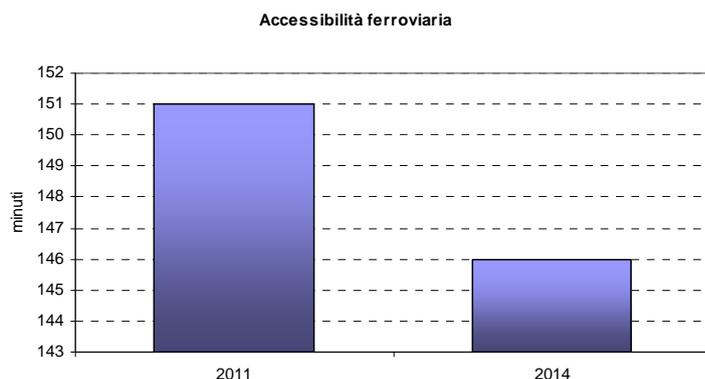
Opere strategiche viabilità regionale	numero	Note
Totali	47	
Critiche*	3	1-variante alla SRT 69, 5° lotto, (Prov.FI) (contenzioso in corso) 2-Intersezioni SR 206 con SP8 e SP11(Prov. LI) (patto di stabilità provinciale)
Critiche risolte	3	Risoluzione criticità attraverso azioni impulso

* Criticità al giugno 2014

- 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.



Anno	minuti
2011	151
2014	146

2.1.7 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 127 del 24/02/2014 - Trasferimento risorse finanziarie alle provincie per la manutenzione delle strade regionali per l'anno 2014

DGR 157 del 3/03/2014 - Itinerario E/78 Grosseto-Fano. Tratto Grosseto-Siena. Lavori di adeguamento a quattro corsie della S.S. n. 223 tra i Km. 30+040 e 41+600. Lotti 5,6,7 e 8. "Variante al piano di cantierizzazione-nuove aree di stoccaggio temporaneo (siti di destinazione intermedi A1,A2,A3,A4,A5,A6,A7 e A8)". Verifiche ai sensi dell'art. 185 comma 7 del D.Lgs. 163/2006 e delle varianti ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm. e ii

DGR 411 del 19/05/2014 - Protocollo di Intesa tra la Regione Toscana, la Provincia di Arezzo, il Comune di Montevarchi, il Comune di Terranuova Bracciolini e la Società PRADA S.p.A. per la progettazione e la realizzazione della c.d. Bretella tra Le Coste e il Casello autostradale Valdarno nel Comune di Terranuova Bracciolini, collegata con le parti di tessuto urbano circostanti e con la previsione del nuovo attraversamento sul Fiume Arno

DGR 493 del 16/06/2014 - Bozza II Atto Aggiuntivo all'Accordo Procedimentale sottoscritto il 17 giugno 1999, per i lavori sull'autostrada A1 terza corsia tratto Firenze Nord-Firenze Sud- parere.

DGR 518 del 23/06/2014 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), azione 1.1.3, azione 1.1.4 - Interventi sulle strade regionali.

DGR 519 del 23/06/2014 - E/78. Lavori di adeguamento a 4 corsie della SS 223 tra il km.30+040 e 41+600. lotti 5,6,7 e 8 "variante al viadotto Casal di Pari". parere ai sensi d.lgs 163/2006.

DGR 536 del 30/06/2014 - XII^A Allegato Infrastrutture - Richiesta integrazioni e modifiche al documento " XII^A Allegato Infrastrutture macro Regioni ed opere strategiche - giugno 2014"

DGR 562 del 7/07/2014 - Protocollo di intesa tra Regione Toscana e Regione Umbria per la promozione della realizzazione Nuova Stazione linea AV Firenze-Roma.

DGR 615 del 21/07/2014 - E/78 Itinerario GR - Fano tratto SI-GR, lavori di adeguamento a 4 corsie della SS.223 tra il km.30+040 e 41+600. Lotti 5,6,7 e 8 "Variante Muri". Parere ai sensi del D.Lgs 163/2006.

DGR 720 del 25/08/2014 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM). Azione 1.1.3 interventi sulle strade regionali

DGR 780 del 23/09/2014 - E/78 Itinerario GR-FANO tratto SI-GR, lavori di adeguamento a 4 corsie della SS-223 tra il Km 30+040 e 41+600. Lotti 5,6,7 e 8 "variante viadotti ". Parere ai sensi del D.LGS 163/2006.

DGR 891 del 20/10/2014 - Denominazione "Ponte Leonardo" del nuovo ponte sul fiume Arno e sull'Autostrada A1.

DGR 907 del 27/10/2014 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM). Azione 1.1.3 - interventi sulle strade regionali.

DGR 931 del 27/10/2014 - D.Lgs. 163/2006. Sistema tangenziale di Lucca, viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del "Frizzone" e di Lucca Est. Parere regionale sul progetto preliminare ai fini della localizzazione.

DGR 947 del 03/11/2014 - Attuazione del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), Azione 1.1.3 interventi sulle strade regionali.

DGR 1068 del 25/11/2014 - Accordo di programma tra Regione Toscana e Provincia di Lucca per la progettazione definitiva e relativo studio di impatto ambientale del nuovo ponte sul fiume Serchio in Comune di Lucca - viabilità locale con funzioni di integrazione alla viabilità regionale. Approvazione del testo dell'Accordo.

2.1.8 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 1 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016			Gestione fino al 21/11/2014		
	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	265.658,15	28.679,44	11%	22.626,61	16.447,05	72,7%
1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali*	52.500,00	15.500,00	30%	5.500,00	-	0%
1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità	-	-	-	-	-	-
Totale obiettivo generale 1	318.158,15	44.179,44	14%	28.126,61	16.447,05	58%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 21 novembre 2014)

*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 di 5 milioni di euro destinati ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno descrittivi nel par.2.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

2.2. 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 può rappresentare un fattore chiave nel determinare l'accessibilità dei territori e, di conseguenza, una condizione necessaria per la crescita e l'equità della regione, riducendo i costi sociali e ambientali del trasporto. Al fine di qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico, la Regione prosegue l'attuazione del processo complessivo di riforma del trasporto pubblico locale su gomma in un'ottica di ottimizzazione della spesa e efficienza del servizio, punta al mantenimento e l'ulteriore velocizzazione del servizio ferroviario, ma anche a garantire la continuità territoriale con l'Arcipelago toscano attraverso il trasporto marittimo e aereo.

2.1.1 RIFORMA TPL SU GOMMA

- azioni PRIIM: 2.2.1; 2.3.1-

La Toscana rappresenta la prima regione in Italia ad aver sviluppato il processo di **riforma relativa al servizio di trasporto pubblico su gomma**, avviato fin dai primi anni 2000 (con gare provinciali) ed evolutosi con la finanziaria regionale 2011 (L.R. 65/2010), prevedendo un unico gestore (in sostituzione degli attuali 14 contratti) per il lotto unico regionale individuato quale ambito territoriale ottimale del servizio, ed un nuovo modello di governance, caratterizzato dall'esercizio associato delle funzioni fra Regione, Provincia e Comuni. La riforma prevede l'adozione di criteri di spesa basati su costi e ricavi standard e un contratto di servizio della durata di 11 anni; l'obiettivo è ridurre i costi di esercizio e migliorare la qualità del servizio, in conseguenza dei ridotti trasferimenti statali al settore, separando la quota industriale dell'offerta da quella che attiene a politiche di welfare.

Ad oggi, con l'invio in data 13.11.14 della lettera di invito a presentare offerta alle aziende che avevano precedentemente effettuato manifestazione di interesse, avvenuto dopo la sottoscrizione dell'Accordo fra Comune di Firenze e la Concessionaria Tram per l'integrazione tariffaria tra rete bus e rete tramviaria, è entrata nella fase conclusiva la procedura della gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma che nel 2015 porterà all'affidamento del servizio al nuovo gestore.

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

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

Il servizio interesserà, a regime, 108 mln di km: 98 mln all'interno del contratto per il lotto unico, cui si sommeranno ulteriori 9,6 mln di km di servizi su gomma gestiti fuori contratto, servizi in economia esclusi; il contratto prevede specifiche clausole per garanzie occupazionali. Nel corso degli 11 anni di validità del contratto, si punta a rinnovare progressivamente circa la metà dell'attuale parco autobus (1.300 unità), con l'obiettivo di dimezzarne l'età media.

Le risorse complessivamente ammontano annualmente a 300 mln, di cui 260 mln (comprensivi del fondo unico nazionale per il TPL) di provenienza regionale e 40 mln di provenienza degli enti locali; ad essi si sommano circa 105 mln annui di ricavo dalla vendita dei biglietti, per un totale di oltre 4 miliardi di euro.

Il nuovo assetto del servizio prevederà:

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

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

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

**Offerta di servizio di TPL su gomma previsto dal progetto di rete
(km di percorrenza dei bus in un anno su territorio regionale):**

Anno	milioni di km*bus
2012	120
2014	109
1° anno di affidamento	110
3° anno di affidamento	108

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



Per garantire la qualità del servizio, è intanto proseguito l'impegno regionale per il **rinnovo del parco bus**; attraverso un bando regionale avviato nel 2013 sono state destinate risorse per oltre 38 milioni di euro, per un investimento complessivo di 65-70 milioni di euro (sommando alle risorse regionali quelle delle aziende di trasporto), destinate all'acquisto di autobus urbani e extraurbani a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale per lo

svolgimento dei servizi di TPL.

Ciò consente l'acquisto di circa 300 autobus, pari al 10% circa di quelli circolanti in Toscana, contribuendo a diminuire l'età media e a ridurre l'impatto ambientale del trasporto. Il programma di rinnovo del parco mezzi proseguirà inoltre attraverso le risorse previste nell'ambito della nuova programmazione comunitaria (POR Creo FESR 2014-2020).

2.1.2 SERVIZI FERROVIARI

- azioni PRIIM: 2.2.2

In vista della scadenza del **contratto di servizio tra Regione e Trenitalia** prevista a fine 2014, la Toscana ha deciso di non rinnovare il contratto, ricorrendo alla possibilità di proroga per 6 mesi e del rinnovo per il tempo utile a completare le procedure per il nuovo affidamento dei servizi ferroviari regionali, che avverrà attraverso procedura di gara, a partire dal 2020.

Ad agosto 2014 la Giunta ha quindi approvato l'**intesa preliminare al contratto con Trenitalia** (sottoscritta successivamente nel mese di ottobre), volta a rinnovare l'attuale contratto di servizio per i prossimi 5 anni (fino al 2019). Il cosiddetto "contratto ponte" prevede il miglioramento della qualità dei servizi, incrementi delle penali in caso di disservizi, il raddoppio dei treni accessibili alle persone con problemi di mobilità (dagli attuali 300 ad oltre 600 treni) e investimenti per acquistare nuovi treni (sono previsti 100 mln., 80 di Trenitalia e 20 mln. della Regione, per acquistare 15 treni Jazz di nuova generazione per il nuovo servizio metropolitano, in aggiunta ai treni diesel già finanziati dalla Regione per le linee non elettrificate).

Per questo, in contemporanea sono stati effettuati gli avvisi di pre-informazione previsti dalla normativa comunitaria, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea nel settembre 2014.

La Regione firmerà il contratto con Trenitalia solo se contestualmente sarà anche rinnovato l'**accordo-quadro con RFI**, proprietaria delle infrastrutture, e saranno garantiti miglioramenti sensibili per la regolarità del servizio, anche risolvendo i conflitti fra trasporto regionale e di lunga percorrenza.



Per il **rinnovo del parco rotabile ferroviario**, entro dicembre 2014 è prevista la consegna delle ultime 3 carrozze Vivalto a doppio piano di nuova generazione che completeranno la fornitura di 150 carrozze programmata nel contratto fra Trenitalia e Regione (il 70% per cento delle corse saranno quindi garantite da nuovi treni). Sempre entro il 2014 è prevista la stipula di una convenzione con l'attuale gestore dei servizi per l'acquisto da parte della Regione di 10 treni diesel per le tratte 'minori' non elettrificate.

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

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

Come prima azione sperimentale, nel 2014 è stato realizzato un bando (con risorse regionali pari a 40.000 €) rivolto a Comuni, Province e associazioni, per sostenere l'organizzazione e lo

svolgimento di iniziative di promozione e valorizzazione di un primo insieme di linee ferroviarie minori: la Siena-Grosseto; la Cecina-Saline di Volterra; la Porretta Terme-Pistoia; l'Arezzo-Pratovecchio-Stia; l'Arezzo-Sinalunga. 5 sono i progetti finanziati nell'ambito del bando.

La Regione si è impegnata inoltre nel **ripristino e messa in sicurezza delle linee ferroviarie** interrotte a seguito di calamità naturali: il 19 ottobre è riaperta la linea Grosseto-Siena ed entro l'anno è prevista la riapertura della Porrettana; con un costo per quest'ultima di 1,8 mln di euro, di cui 1,3 mln. a carico di RFI e 500 mila euro della Regione³.

2.2.3 CONTINUITÀ TERRITORIALE: TRASPORTO MARITTIMO E COLLEGAMENTI AEREI

- azioni PRIIM: 2.4.1, 2.4.2 -

Al fine di garantire la piena continuità territoriale da e per l'Arcipelago toscano, la Regione assicura da un lato l'integrazione funzionale (con il miglioramento della connessione fisica dei nodi di scambio e con il coordinamento degli orari con i vettori marittimi, ferroviari e su gomma), dall'altro



la necessaria integrazione tariffaria al servizio di residenti dell'Arcipelago.

A seguito di una gara europea e dello stanziamento per tre anni 2014-2016 di risorse regionali (pari a 1.050.000 euro) e del Ministero dei Trasporti (pari a 1.500.000 euro), sono stati garantiti, a partire dall'ottobre 2014, regolari collegamenti aerei tra l'**aeroporto dell'Isola d'Elba** e le città di Pisa, Firenze e Milano (si veda anche il paragrafo 2.4.5 "Il sistema aeroportuale").

2.2.4 ATTIVITA' ISPETTIVA

- azioni PRIIM: 2.5.1 -

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

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

A seguito della riforma del TPL regionale e della gara per il lotto unico su gomma, è stata potenziata la dotazione del corpo ispettivo regionale prevedendo, mediante modifica della L.R. 42/1998 introdotta nella finanziaria regionale 2014 (L.R. 77/2014), la possibilità per la Regione di avvalersi direttamente di personale degli Enti locali nello svolgimento delle funzioni di vigilanza sugli obblighi del gestore. A tale proposito è stata approvata dalla Giunta regionale (DGR 697 del 4 agosto 2014) una convenzione per regolare lo svolgimento delle attività di vigilanza svolte avvalendosi del personale degli Enti locali.

E' inoltre in corso di sperimentazione un nuovo sistema operativo che consentirà la segnalazione in tempo reale da parte degli ispettori di eventuali disservizi sulla rete ferroviaria a seguito di verifiche e controlli a bordo treno; tali dati, una volta che il sistema sarà a regime, saranno restituiti all'utenza nell'ambito della nuova piattaforma web dedicata ai pendolari, in corso di costruzione.

³ Di tali risorse si dà conto nella tabella di monitoraggio finanziario relativa all'obiettivo generale 1 "Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale" (par. 2.1.8).

2.2.5 INDICATORI

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

Regioni italiane	Anno										
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lombardia	20.9	20.7	..	19.7	21.6	20.3	19.6	22.9	21.0	22.9	22.2
Veneto	13.8	14.7	..	17.0	15.2	15.2	16.4	13.7	16.9	14.2	15.5
Emilia- Romagna	12.2	11.6	..	12.4	13.3	12.6	13.0	13.8	11.8	11.9	12.9
Toscana	16.9	14.3	..	15.5	16.2	16.5	16.4	14.3	18.2	16.1	17.1
Marche	14.0	14.0	..	13.6	17.1	15.1	12.8	14.4	13.8	14.5	16.3
Italia	18.8	18.9	..	19.0	18.7	19.5	19.2	19.1	19.4	19.3	19.6

- Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate sul totale degli utenti del servizio* (percentuale)
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

2009	2010	2011	2012
49,8%	48,0%	53,0%	50,0%

* 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

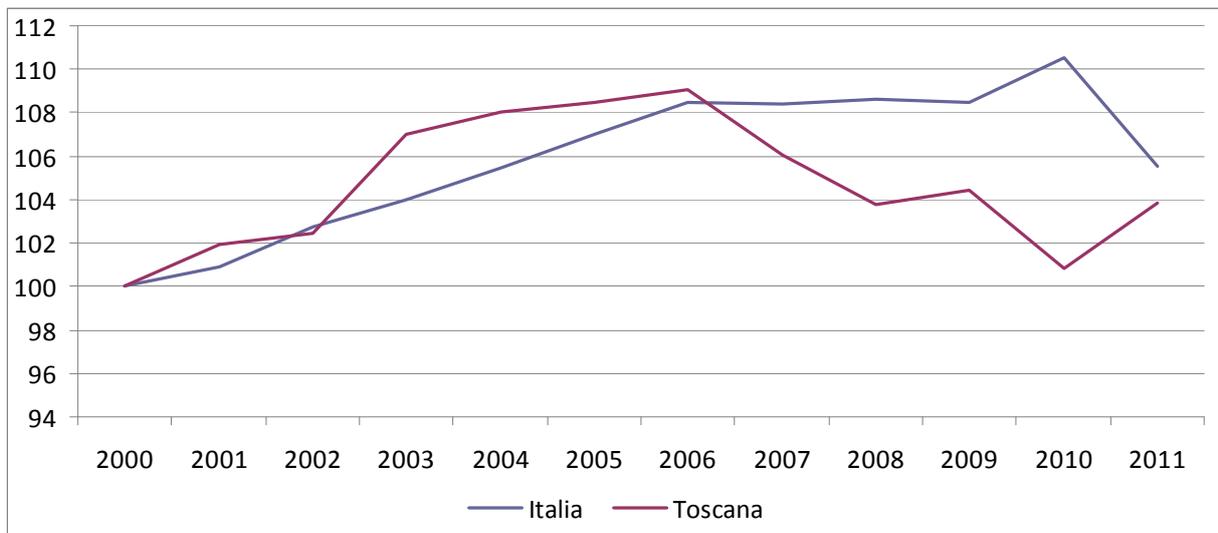
- Grado di soddisfazione rispetto a 10 aspetti del servizio ferroviario, confronto 2009 e 2012 (% di voti compresi tra 3 e 5)
(Fonte Regione Toscana, Indagine "Gli utenti del treno regionale in Toscana", anni 2009 e 2012)

ASPETTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO	% Satisfatti (voti 3-5)	
	2009	2012
Puntualità	60,7	55,4
Coincidenze dei treni	62,9	60,1
Affollamento a bordo	57,9	66,1
Pulizia a bordo delle vetture	37,5	55,3
Adeguatezza e pulizia dei bagni	20,3	27,4
Funzionamento del condizionamento/riscaldamento	57,5	63,7
Funzionamento delle porte	69,3	67,2
Senso di sicurezza (furti, molestie)	80,6	83,4
Personale di bordo	88,6	90,5
Comunicazione a bordo in caso di ritardi o anomalie	56,5	65,6

- Domanda di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia (Passeggeri/abitante, numeri indice, 2002=100)
 (Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat - "Indicatori Ambientali Urbani")

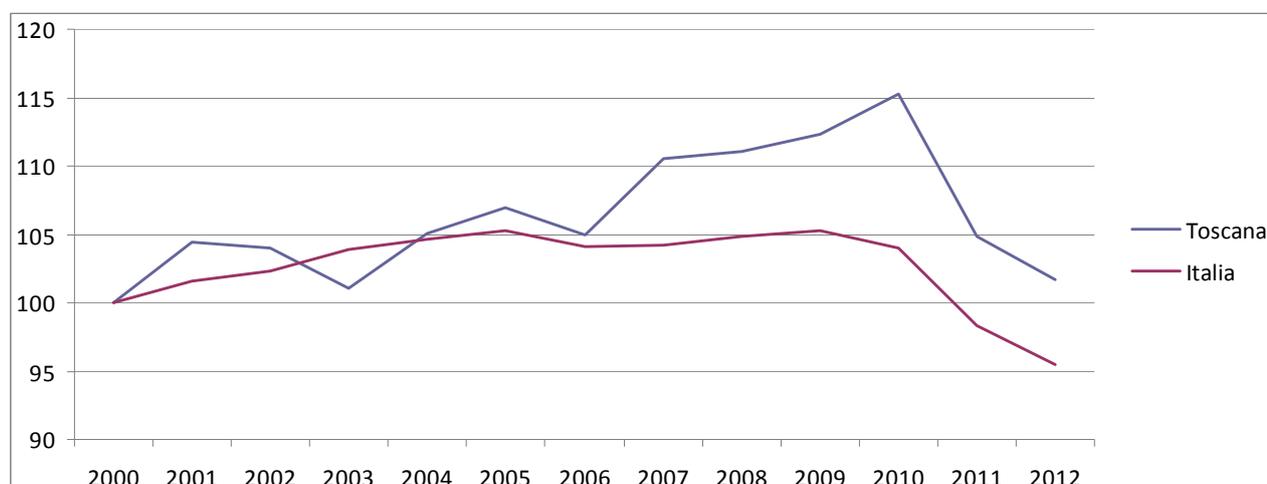


- Domanda di trasporto pubblico complessiva (Passeggeri/Km, numeri indice, 2000=100)
 (Fonte: elaborazioni IRPET su dati Eurostat)



- Offerta di trasporto pubblico nei comuni capoluogo di provincia (in posti km, numeri indice, 2000=100)

(Fonte: elaborazioni IRPET su dati Istat)



- Km/anno TPL su gomma extraurbano e urbano*

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

	2011	2012	2013
Extraurbano	66,7	62,9	62,7
Urbano	47,9	46,7	45,9
Totale	114,6	109,4	108,6

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

- Passeggeri trasportati treno/km treno offerti*

(Fonte Trenitalia)

	2011	2012	2013
	2,79	3,1	3,2

* 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.)

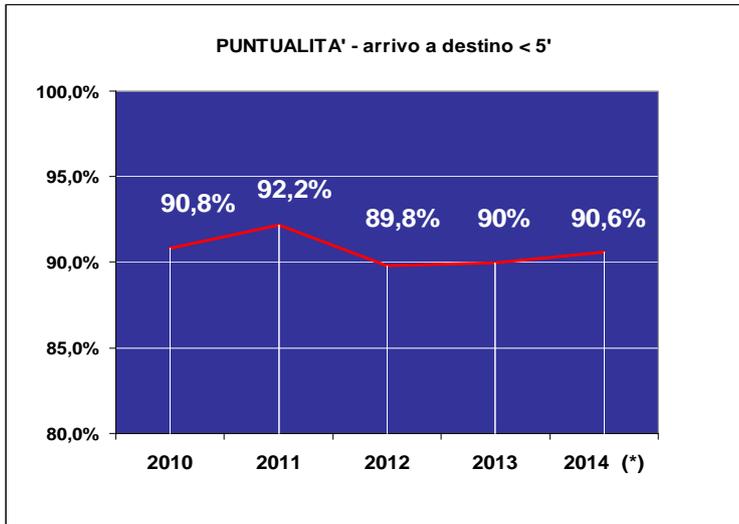
- Km/anno treno offerti*

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

	2011	2012	2013	2014
	22,9 mln	22,7 mln	22,4 mln	21,9 mln

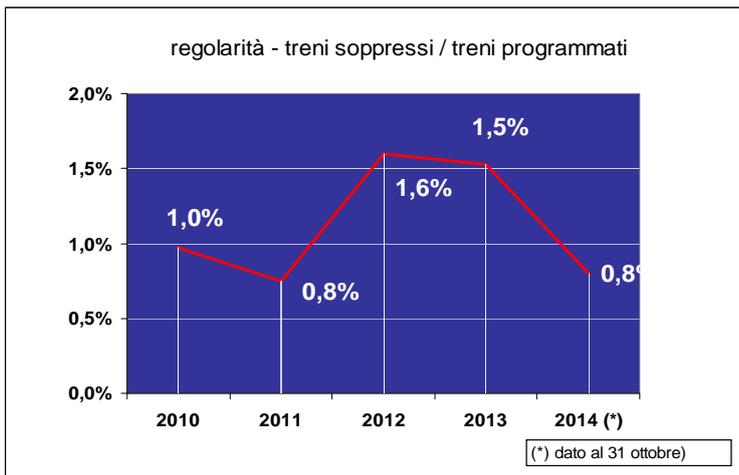
* N. complessivo di km di servizio programmato (offerta) sui treni regionali in Toscana nell'anno di riferimento

- La puntualità media regionale dei treni regionali, 2010-2014
 (Fonte Regione Toscana, ACO Trasporto Pubblico Locale)



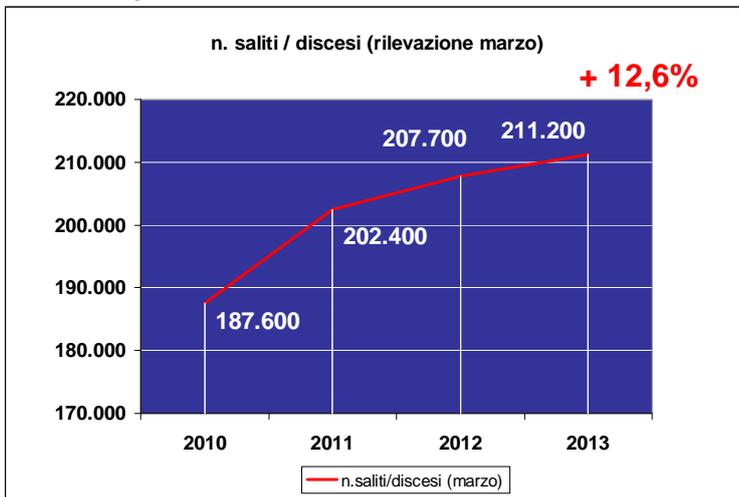
* aggiornamento al 31 ottobre 2014

- La regolarità media dei treni regionali (treni soppressi/treni programmati):
 (Fonte Regione Toscana, ACO Trasporto Pubblico Locale)



* aggiornamento al 31 ottobre 2014

- Frequentazione dei treni della Toscana, 2010-2013
 (Fonte Regione Toscana, ACO Trasporto Pubblico Locale)



2.2.6 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 27 del 20/01/2014 – L.R. 42/98 - rinnovo gratuito carta Pegaso. Proseguimento agevolazione per l'anno 2014

DGR 391 del 12/05/2014 - Servizi di TPL del lotto unico regionale e delle aree a domanda debole: ricognizione e validazioni servizi minimi ed aggiuntivi, risorse EE.LL. e attribuzione risorse regionali - Presa d'atto tariffe.

DGR 494 del 16/06/2014 - Approvazione del documento "Valorizzazione delle linee ferroviarie minori - indirizzi e prime azioni per il 2014"

DGR 697 del 4/08/2014 - Approvazione schema convenzione per l'utilizzo in avvalimento del personale degli Enti Locali da parte della Regione Toscana per lo svolgimento di attività di vigilanza ex art. 24 comma 3 lettera b) L.R. 42/1998.

DGR 703 dell'8/08/2014 - Approvazione schema di intesa per il miglioramento del livello qualitativo del servizio ferroviario regionale preliminare al rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia SpA.

DGR 769 del 15/09/2014 - Adeguamento quote ricavi da tariffa per servizio tramviario di Firenze previsto nel nuovo affidamento lotto unico regionale ; applicazione della compensazione sulle risorse di competenza enti locali per servizi aggiuntivi gara lotto unico regionale.

DGR 810 del 29/09/2014 - Approvazione accordo Regione Toscana/Enac per l'esercizio del servizio di trasporto aereo di linea con l'isola D'Elba, volto ad assicurare la continuita' territoriale.

DGR 846 del 13/10/2014 - Art. 25 L.R 4 Agosto 2014 n. 46 - Anticipazione agli enti locali per il finanziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma.

DGR 879 del 20/10/2014 - L.R. 4 Agosto 2014, n.46 - Trasferimento alla Provincia di Livorno quali contributi straordinari per l'integrazione tariffaria sul TPL per la direttrice Campiglia Marittima - Piombino.

DGR 945 del 3/11/2014 - Deliberazione G.R N. 563/2013; deliberazione G.R. 1076/2013; deliberazione G.R. 254/2011. Accordo di programma sottoscritto in data 13/04/2011 tra Regione Toscana, Comune di Pisa, Provincia di Pisa, SAT S.p.A., RFI e FS sistemi urbani S.p.A.; istituzione prenotazione impegno di spesa finalizzata a far fronte agli oneri per i servizi di T.P.L. per il collegamento di ospedali di vari Comuni nonche' agli oneri per i servizi di T.P.L. derivanti dalla realizzazione del progetto People Mover.

DGR 974 del 10/11/2014 - Art.31 Ter; L.R. 77/2013 assegnazione di contributi aggiuntivi a favore delle Province per i servizi di T.P.L.

2.2.7 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 2 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016			Gestione fino al 21/11/2014		
	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	1.777.645,72	379.820,05	21%	378.472,75	276.425,62	73%
2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale	500,00	-	-	-	-	-
2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba	50.476,32	15.321,65	30%	15.321,65	14.613,12	95%
2.5 Structurare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione	4.806,08	583,40	12%	583,40	317,77	54,5%
Totale obiettivo generale 2	1.833.428,13	395.725,10	22%	394.377,80	291.356,51	74%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 21 novembre 2014)

2.3. 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

La Regione intende ridurre i costi esterni della mobilità, che anche a causa dello squilibrio modale a vantaggio del trasporto su gomma, ammontano per il territorio toscano a circa il 3% del PIL regionale. Per far ciò, il PRIIM promuove modalità di trasporto sostenibili in grado di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, quali i sistemi a guida vincolata in ambito urbano, la mobilità ciclabile, sia in ambito urbano che extraurbano, investendo inoltre nella sicurezza per ridurre i costi sociali derivanti dall'incidentalità.

2.3.1 SISTEMA TRAMVIARIO

- azioni PRIIM: 3.1.1; 3.1.2-

Per promuovere la mobilità urbana sostenibile, tra le opere chiave del PRIIM rientra il progetto complessivo di **completamento del sistema tramviario dell'area fiorentina e la sua estensione nell'area metropolitana**, volto alla realizzazione di una rete di linee tramviarie per il trasporto rapido di massa che collegherà direttamente fra loro le principali centralità urbane dei vari Comuni dell'Area Metropolitana (Firenze e la sua cintura), con ricadute importanti sul territorio regionale, in termini di miglioramento della mobilità collettiva ma anche di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Il progetto complessivo (linea 1 Firenze Santa Maria Novella- Scandicci, linea 2 Aeroporto- Piazza della Libertà e linea 3.1 – Firenze Santa Maria Novella - Careggi) è stato approvato ai fini del finanziamento comunitario con Decisione della Commissione Europea il 16 novembre 2010, nell'ambito dei Fondi FESR 2007-2013 con risorse pari a 36,6 milioni di risorse comunitarie e statali a valere sul Programma.



Per garantire la realizzabilità dell'intera opera (la Linea 1 è in esercizio dal 14 febbraio 2010, mentre sono attualmente in corso i lavori di realizzazione delle Linee 2 e 3.1) ad aprile 2014 la Regione Toscana ed i Comuni di Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli, hanno firmato un accordo di programma che conferma quanto concordato con l'Unione Europea nell'estate 2013 e le relative risorse, prevedendo una tempistica della rendicontazione di spesa (194 mln. entro il 31 dicembre 2015) e di realizzazione fisica dell'opera (messa in esercizio entro il 31 marzo 2019), ed un monitoraggio trimestrale dello stato di avanzamento, nell'ambito di una Cabina di Regia tra Regione Toscana e Comune di Firenze.



Una volta che le tre linee saranno in funzione, si stimano 39,4 milioni di passeggeri annui, e 14,5 i milioni di passeggeri che rinunciarebbero all'uso dell'auto; un risultato importante anche in termini di riduzione di congestione e inquinamento atmosferico, acustico e emissione di gas climalteranti (con una riduzione di CO2 in ambito urbano dovuta all'introduzione della tramvia, stimata, su base annua, in circa 12 milioni di kg), e con importanti ricadute anche in termini di economia e occupazione (si vedano le seguenti tabelle).

Costi sociali e ambientali annui in assenza della Linea 1 (Fonte: IRPET, Studio tramvia)

	Pass-km	Incidentalità	Inquinamento	Rumore	Totale
Auto + Moto	19,404,000	6,755,276	448,364	-	
Autobus	11,880,000	50,700	13,894	-	
Bici + piedi	4,716,000	1,486,824			
Totale (pre-tramvia)	36,000,000	8,292,800	462,258	2,478,000	11,233,058
Tramvia	36,000,000	77,329		1,750,000	1,827,329
Differenza					9,405,730

Impatto Economico dell'Investimento (Fonte: IRPET, Studio tramvia)

		LINEA 1	LINEA 2	LINEA 3.1	TOTALE
Investimento	(mil €)	260	258	114	632
PIL regionale	(mil €)	142	137	62	341
Import interregionale	(mil €)	68	67	30	165
Import estero	(mil €)	104	103	46	253
Unità di lavoro dipendenti		1.516	1.505	671	3.692
Unità di lavoro autonome		1.103	1.095	488	2.686
Unità di lavoro totali		2.620	2.600	1.159	6.379

In relazione all'**estensione del sistema tramviario** a servizio dell'intera area metropolitana, l'accordo prevede inoltre (in coerenza con i contenuti dell'Integrazione al PIT approvata dal Consiglio nel luglio 2014) lo stanziamento di 1 mln. di euro per uno studio di fattibilità (da completarsi entro gennaio 2015) relativo al prolungamento della tramvia fino a Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino e Bagno a Ripoli.



Lo studio di fattibilità prenderà in esame il quadro delle alternative che scaturirà a seguito dei lavori di un tavolo tecnico costituito tra i soggetti sottoscrittori dell'accordo. I lavori del tavolo saranno sintetizzati in uno studio di prefattibilità che verificherà la sostenibilità ambientale ed economico-finanziaria delle varie ipotesi.

È confermata l'intenzione di prolungare la linea 3 fino a Rovezzano-Coverciano e Bagno a Ripoli, compreso il tratto di

sottoattraversamento del centro storico fiorentino dalla stazione AV/AC al Lungarno Pecori Giraldi, con l'alternativa dei viali di circonvallazione per piazza della Libertà.

Il collegamento con Sesto prevede come punto di interscambio il capolinea Peretola della linea tramviaria 2 verso Sesto Fiorentino con fermate al Polo Universitario e alla fermata Castello della linea ferroviaria; ed inoltre il collegamento con Campi Bisenzio consentirà di ottimizzare i trasporti e ridurre l'inquinamento atmosferico nell'area interessata.

In base allo studio svolto si valuteranno le ipotesi di prolungamento ed estensione delle linee tramviarie da sottoporre all'esame del Collegio di Vigilanza dell'Accordo, per il proseguo dei successivi livelli di progettazione.

2.3.2 PEOPLE MOVER

- azioni PRIIM: 3.1.1-

Tra le priorità del PRIIM anche la realizzazione del People Mover, linea urbana di collegamento tra la stazione ferroviaria centrale, i parcheggi scambiatori di Pisa sud e l'aeroporto di Pisa in sostituzione del precedente collegamento ferroviario, che consente di migliorare l'accessibilità dell'aeroporto e della stazione nell'ottica di un unico polo di interscambio modale. Attraverso tale intervento la Regione contribuisce inoltre ad orientare la mobilità urbana verso una maggiore sostenibilità, abbattendo le emissioni inquinanti ed incentivando l'uso del mezzo pubblico.



Il Progetto, previsto nell'ambito della programmazione comunitaria POR CReO (FESR) 2007-2013, è stato approvato ai fini del finanziamento dalla Commissione Europea con Decisione del giugno 2013 come grande progetto, per un importo complessivo di oltre 21 milioni di euro (risorse comunitarie e statali).

Gli interventi riguardano la sostituzione del collegamento ferroviario esistente con un nuovo sistema People Mover, la realizzazione di due parcheggi scambiatori con la relativa viabilità di connessione al sedime aeroportuale nonché l'adeguamento dello svincolo in uscita della SGC FI-PI-LI. In sintesi, il progetto complessivo è composto da tre grandi interventi:

- realizzazione del People Mover e opere strettamente connesse;
- interventi infrastrutturali: modifica e riassetto svincolo SGC FI-PI-LI Pisa Aeroporto in direzione mare;
- realizzazione di due parcheggi scambiatori e relativa viabilità di accesso.

L'opera prevede un costo complessivo di investimento pari a 69 milioni di €, in parte finanziato tramite fondi europei e in parte tramite Project financing; il concessionario (PISAMOVER) è stato individuato tramite gara pubblica nel 2012 e si è assunto l'onere di realizzare e gestire l'opera per oltre 30 anni.



A maggio 2014 è stato approvato il progetto esecutivo e sono quindi iniziati i lavori, la cui conclusione è prevista entro il 2015. La realizzazione dell'opera è oggetto di un monitoraggio puntuale (in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto nell'aprile 2011 tra Regione Toscana, Comune di Pisa, Provincia di Pisa, Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.p.A), con l'obiettivo di rintracciare eventuali inefficienze in fase di realizzazione dell'intervento e rendicontazione della spesa.

Dal 15 dicembre 2013 è stato interrotto il servizio ferroviario per dare attivazione ai lavori di dismissione delle infrastrutture ferroviarie presenti lungo il percorso dal binario 14 all'Aeroporto Galileo Galilei; a partire da tale data è stato istituito un Servizio sostitutivo su gomma finanziato nell'ambito del trasporto pubblico locale con un costo inferiore al corrispettivo trasferito a Trenitalia per il servizio ferroviario dismesso.

2.3.3 MOBILITÀ SOSTENIBILE URBANA E INTERMODALITÀ

-azioni PRIIM: 3.1.3-

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

Nell'ambito della nuova programmazione comunitaria 2014-2020 in corso di avvio (POR Creo FESR 2014- 2020) verranno sviluppati in ambito urbano una serie di interventi di potenziamento e realizzazione di sistemi di interscambio tra diverse modalità di trasporto e loro attrezzature (es. parcheggi scambiatori, ciclostazioni, aree di sosta) e interventi infrastrutturali e di promozione dell'ICT (es. corsie preferenziali, semafori intelligenti).

Si tratta di interventi specificamente dedicati alla mobilità sostenibile (contenuti nell'Asse IV) e di interventi riferiti a comuni inseriti in aree a disagio socio-economico oggetto della strategia integrata di sostenibilità urbana promossa e sostenuta dall'Unione Europea (contenuti nell'Asse VI Urbano). L'azione complessiva è in grado di contribuire a raggiungere l'obiettivo di una maggiore sostenibilità della mobilità attraverso l'offerta di intermodalità, la qualificazione del trasporto pubblico urbano anche mediante l'incremento della sua velocità media, e la dissuasione dall'uso del mezzo privato limitandone l'accessibilità in aree riservate (es. centri storici),

2.3.4 SICUREZZA STRADALE

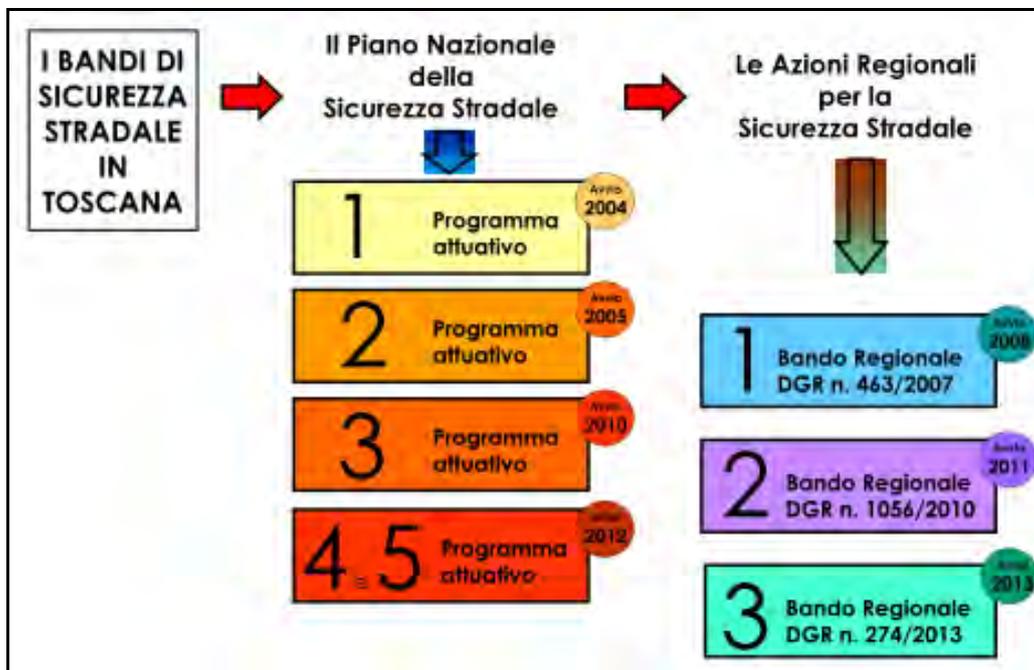
-azioni PRIIM: 3.2.1-

La strategia regionale per migliorare i livelli di sicurezza stradale in Toscana (anche con riferimento a quanto prevede la specifica legge regionale in materia, LR. 19/2011), è basata su azioni di adeguamento delle infrastrutture critiche, azioni per il miglioramento dei comportamenti di guida e relativi monitoraggi.

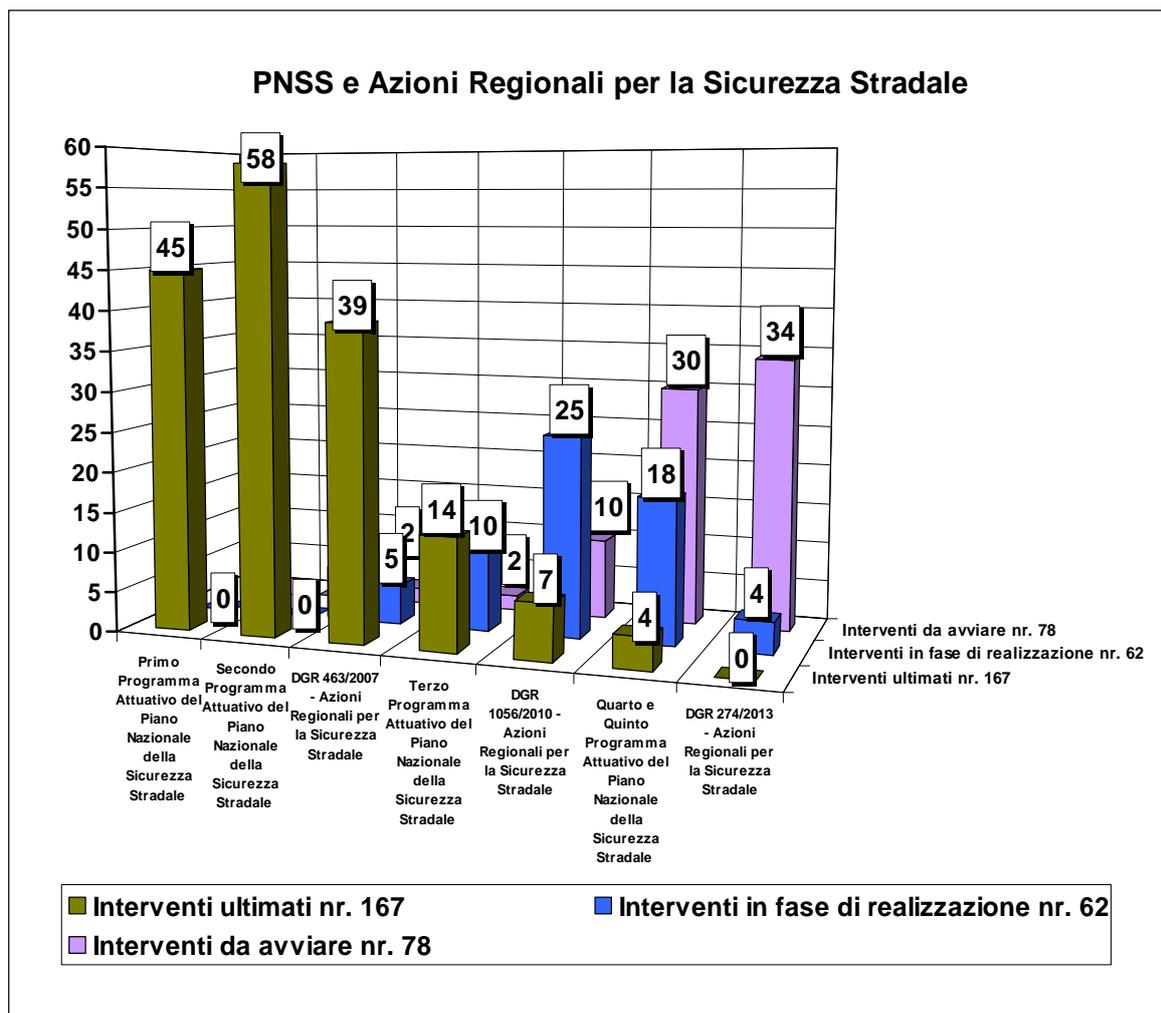
Complessivamente la Regione Toscana ha attivato dal 2004 ad oggi oltre trecento **interventi sulle strade** della Toscana per ridurre la pericolosità e gli incidenti stradali. Nella tabella sottostante è riportato il quadro complessivo degli interventi finanziati, suddivisi per Provincia e l'entità delle risorse attivate comprensive dei contributi degli Enti locali.

Investimenti complessivi in Sicurezza Stradale						
Territorio provinciale		Numero domande presentate	Numero interventi finanziati	Costo totale dei progetti FINANZIATI	Quota parte a carico dell'Ente locale	Cofinanziamento
Provincia di Arezzo	AR	44	28	14.878.341,08	9.247.349,10	5.630.991,98
Provincia di Firenze	FI	134	79	26.578.814,00	14.916.986,34	11.661.827,66
Provincia di Grosseto	GR	55	38	10.681.862,86	6.578.880,10	4.102.982,76
Provincia di Livorno	LI	37	18	8.428.918,67	5.866.006,81	2.562.911,86
Provincia di Lucca	LU	40	30	12.913.838,62	7.643.469,50	5.270.369,12
Provincia di Massa Carrara	MS	24	5	3.269.056,45	1.947.616,45	1.321.440,00
Provincia di Pisa	PI	32	18	6.308.593,84	3.884.970,09	2.423.623,75
Provincia di Pistoia	PT	33	16	6.085.052,30	3.712.519,72	2.372.532,58
Provincia di Prato	PO	26	16	8.377.984,50	4.897.135,33	3.480.849,17
Provincia di Siena	SI	100	59	19.510.602,35	12.964.819,29	6.545.783,06
Totali		525	307	117.033.064,67	71.659.752,73	45.373.311,94

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



Lo stato di attuazione al novembre 2014 degli interventi attivati dalla Regione per ciascun bando, illustrato nella figura seguente, evidenzia come risultano ultimati 167 interventi, in fase di realizzazione 62 interventi e 78 interventi da avviare.



Nel 2014 è stata inoltre attivata un'ulteriore iniziativa per cofinanziare interventi di messa in sicurezza di tratti stradali pericolosi. Sono infatti stati stanziati, nell'ambito di una bando regionale pubblicato nel luglio scorso, ulteriori 5 milioni di euro da destinare agli Enti locali proprietari e gestori di strade. Per facilitare gli Enti locali nell'individuazione delle proposte più efficaci da presentare, il bando contiene in allegato un'analisi completa su tutte le strade regionali che, sulla base dei dati di incidentalità stradale forniti dal Progetto SIRSS (Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale) opportunamente confrontati con i dati di traffico disponibili, individuano quattro classi di pericolosità.

Il 9 ottobre 2014 è scaduto il termine di presentazione delle domande: sono pervenute 98 proposte ed è in fase di conclusione l'istruttoria dei lavori, che dovrebbe concludersi entro fine 2014 – inizio 2015 con l'approvazione delle graduatoria delle proposte ammissibili. Gli Enti locali potenziali beneficiari dei contributi straordinari regionali dovranno garantire al 15 settembre 2015 la cantierabilità dei progetti, pena possibile perdita dei finanziamenti.

Al fine di rafforzare le politiche regionali in materia di sicurezza stradale è stato costituito con L.R. 19/2011 l'**Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale**, quale organo di consulenza del Consiglio e della Giunta. L'Osservatorio, insediatosi formalmente ad agosto 2013, ha approvato nel gennaio 2014 il proprio regolamento interno ed a giugno 2014 il Programma di attività per il 2014 che prevede tra i vari progetti, la realizzazione di un'iniziativa di comunicazione sulla sicurezza. L'evento è stato organizzato a fine settembre su tre giorni (si veda anche il paragrafo 2.5.2 "Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione"), nel corso dei quali sono stati organizzati interventi da parte di esperti sui vari temi della sicurezza stradale e tavole rotonde di confronto ed approfondimento, ed è stata inoltre organizzata nella piazza del Duomo di Prato una



uno specifico sistema di rilevamento incidenti (sistema integrato regionale per la sicurezza stradale – **Progetto SIRSS**) e progettato la costruzione di uno specifico **Centro di monitoraggio per la Sicurezza stradale** con esso integrato.

Inoltre, ai fini di aumentare le conoscenze delle dinamiche relative all'incidentalità stradale, nel 2013 è stata realizzata per la prima volta un'indagine conoscitiva attraverso interviste ad un campione di cittadini toscani, acquisendo informazioni sul grado di conoscenza del Codice della strada, i comportamenti di guida, la percezione dei rischi e le valutazioni sugli interventi ritenuti prioritari in materia di sicurezza stradale. Il rapporto completo e i dati sono consultabili e scaricabili all'indirizzo www.regione.toscana.it/statistiche/publicazioni-statistiche.

2.3.5 SICUREZZA FERROVIARIA

-azioni PRIIM: 3.2.2-

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

2.3.6 MOBILITÀ CICLABILE

-azioni PRIIM: 3.3.1; 3.3.2; 3.3.3-



Al fine di promuovere la mobilità ciclabile quale modalità di trasporto sostenibile alternativo ai mezzi di trasporto motorizzati, la Regione, nell'ambito delle politiche del PRIIM e secondo quanto previsto dalla L.R. 27/2012 in materia di mobilità ciclabile, ha avviato una serie di interventi volti a promuovere tale modalità di trasporto, sia in ambito urbano che extraurbano. Complessivamente nel 2014 sono state destinate risorse pari a 22 milioni di euro per i prossimi tre anni. Di queste, 4 mln sono destinati a cofinanziare, mediante un apposito bando rivolto a Province,

Comuni e Unioni di Comuni, **interventi in ambito urbano** finalizzati all'incremento e alla messa in rete dei percorsi ciclabili, alla loro messa in sicurezza, alla realizzazione di aree di sosta dedicate e di interventi di vivibilità e qualità urbana funzionali alla ciclopeditonalità. Sono state presentate 83 domande attualmente in fase di istruttoria.

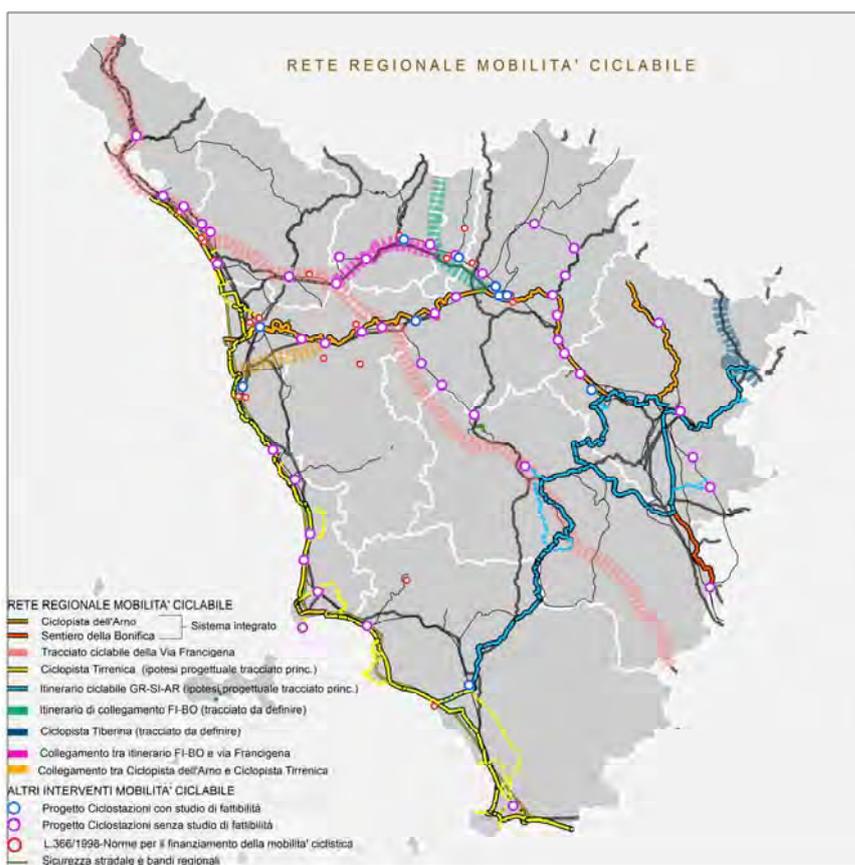
18 milioni sono invece destinati a finanziare il **sistema integrato della Ciclopista dell'Arno e Sentiero della bonifica**, nell'ambito della rete di interesse regionale individuata dal Piano che oltre a questo prevede ulteriori itinerari regionali, fra i quali la Ciclopista tirrenica, la Ciclopista della Via Francigena, l'Itinerario dei Due Mari (Grosseto-Siena-Arezzo, con ipotesi di prolungamento fino all'Adriatico), l'itinerario Firenze-Bologna e il suo collegamento con la via Francigena, il collegamento tra la Ciclopista dell'Arno e la Tirrenica.

A marzo 2014 la Giunta ha avviato una procedura di raccolta di proposte progettuali rivolta a Province, Unioni di Comuni e Comuni lungo l'asta fluviale dell'Arno e del Sentiero della bonifica per individuare gli interventi ammissibili e le tratte prioritarie da finanziarie. Sono state presentate 12 domande, per complessivi 48 interventi riguardanti tratte progettate di ciclopista ed interventi connessi in rappresentanza di 55 Comuni territorialmente interessati. A seguito della conclusione dell'istruttoria, ad oggi in corso, verranno sottoscritti specifici accordi con gli Enti interessati al fine di definire modalità tempistiche e iter procedurale per la realizzazione degli interventi.



Quali ulteriori interventi per lo sviluppo della mobilità ciclabile si sono chiuse nel 2014 le attività avviate con apposito bando pubblicato nel dicembre 2012 finalizzato a promuovere attività di studio per dare impulso allo sviluppo della mobilità ciclabile.

A seguito del bando sono stati finanziati con 50 mila euro 3 progetti destinati a studi sugli itinerari di interesse regionale e interregionale, sulle ciclopiste, sulle banche dati georeferenziate delle piste e dei percorsi ciclabili: uno studio della "Ciclopista Tirrenica" per la definizione e georeferenziazione di un percorso lungo la costa; un progetto di ricognizione della ciclabilità di oltre 60 comuni con produzione di banche dati georeferenziate; un progetto per completare il quadro conoscitivo relativo al corridoio ciclabile di interesse regionale ed interregionale della Ciclopista GR-SI-AR o dei Due Mari. La figura illustra la rete regionale della mobilità ciclabile comprensiva delle ipotesi progettuali della Ciclopista Tirrenica e della Ciclopista Due Mari derivanti dagli studi oggetto del bando suddetto.



Per promuovere gli **itinerari interregionali** favorendo nuove opportunità di uno sviluppo turistico sostenibile, nel luglio 2014 la Toscana ha sottoscritto con la Regione Umbria un protocollo d'intesa

che si pone come obiettivo principale la creazione e valorizzazione di una rete ciclabile di carattere interregionale che possa permettere la connessione dei rispettivi territori e la loro visita ed esplorazione, partendo dai percorsi già esistenti come il Sentiero della bonifica tra Arezzo e Chiusi.

E' inoltre in fase di sottoscrizione un **Accordo tra Regione e ANCI Toscana** finalizzato rispettivamente alla definizione di modalità operative omogenee per la redazione dei piani comunali per la mobilità, alla realizzazione di attività di promozione, comunicazione e formazione per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica, e in ultimo alla redazione di indirizzi tecnici contenenti gli standard minimi di qualità e sicurezza dei percorsi ciclabili di nuova realizzazione.

2.3.7 INDICATORI

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

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISAT)

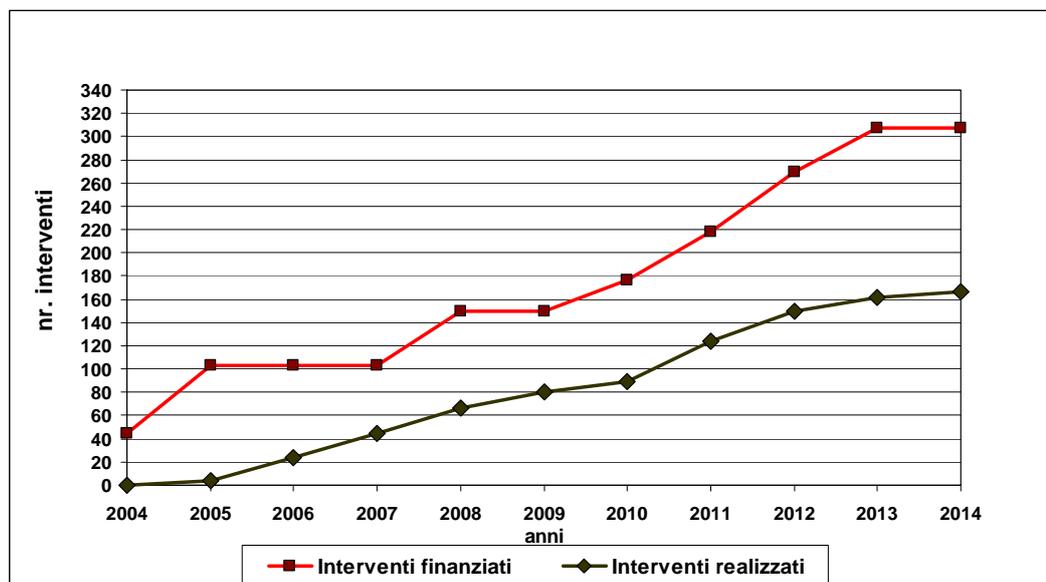
Comuni capoluogo	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Massa	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8
Lucca	17,0	17,3	17,3	17,6	17,6	19,1
Pistoia	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,9
Firenze	64,7	64,7	49,7	49,8	52,4	87,0
Prato	46,2	46,2	46,2	46,2	48,3	57,5
Livorno	11,2	11,2	11,7	12,3	13,4	13,6
Pisa	18,9	18,9	17,8	18,2	18,2	19,2
Arezzo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

- n. morti, feriti e incidenti stradali

(Fonte Regione Toscana, SIRSS)

anno	incidenti stradali	morti	feriti
2010	18.808	307	25.297
2011	18.465	264	24.589
2012	16.911	248	22.780
2013	16.250	224	21.689

- n. di interventi di sicurezza stradale cofinanziati e realizzati
(Fonte Regione Toscana, Settore viabilità di interesse regionale)



- n. passeggeri per anno sulle linee tramviarie in funzione
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Comune di Firenze)

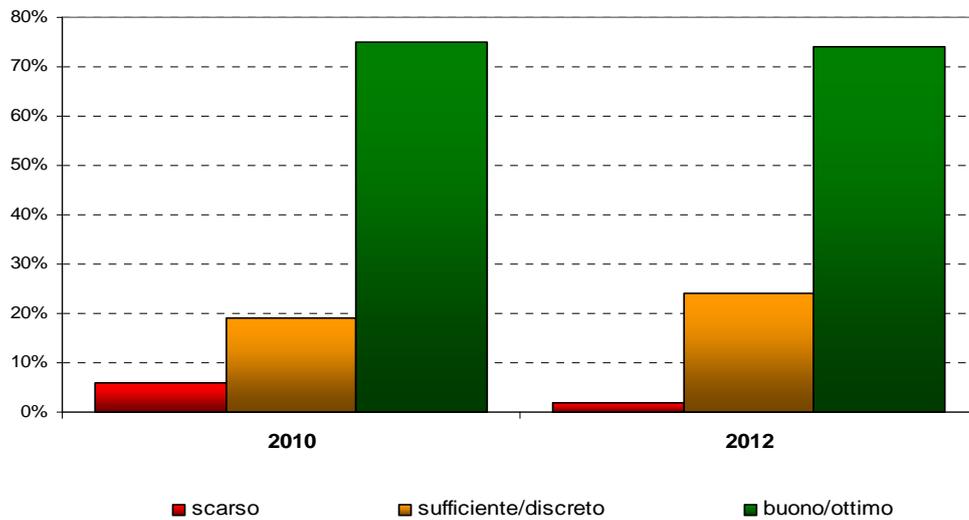
Anno	Passeggeri Linea 1
2010 (dal 14/02)	7.751.134
2011	12.151.799
2012	12.770.202
2013	12.897.497
2014 (al 30/9)	9.204.103

- n. di km e fermate previste e attualmente in esercizio sulle linee tramviarie
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati Comune di Firenze)

	Previsti (3 linee)	In esercizio (Linea 1/T1)	%
Km di linea	18,92	7,72	41%
fermate	36	14	39%

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

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

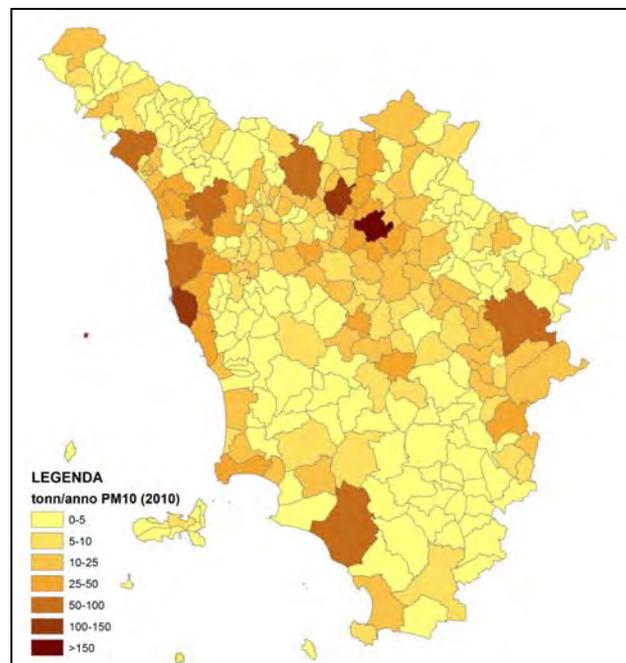


* Il giudizio è espresso su scala 10 dove:

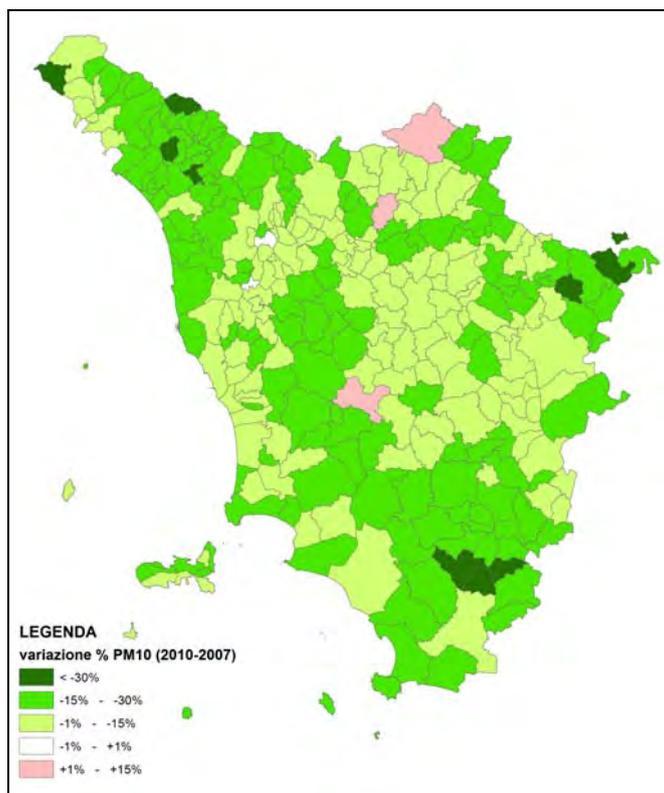
- 0-5 scarso
- 6-7 sufficiente/dicreto
- 8-10 buono/ottimo

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

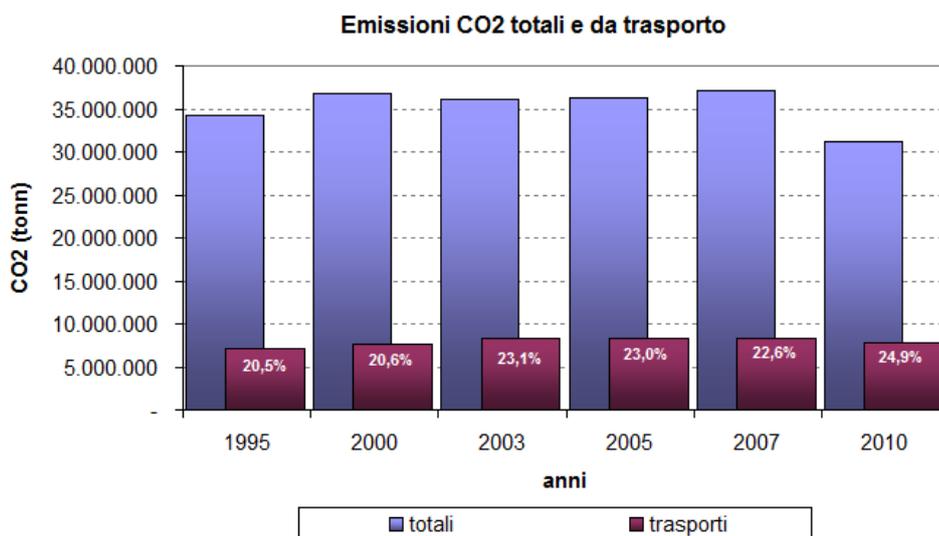
(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



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

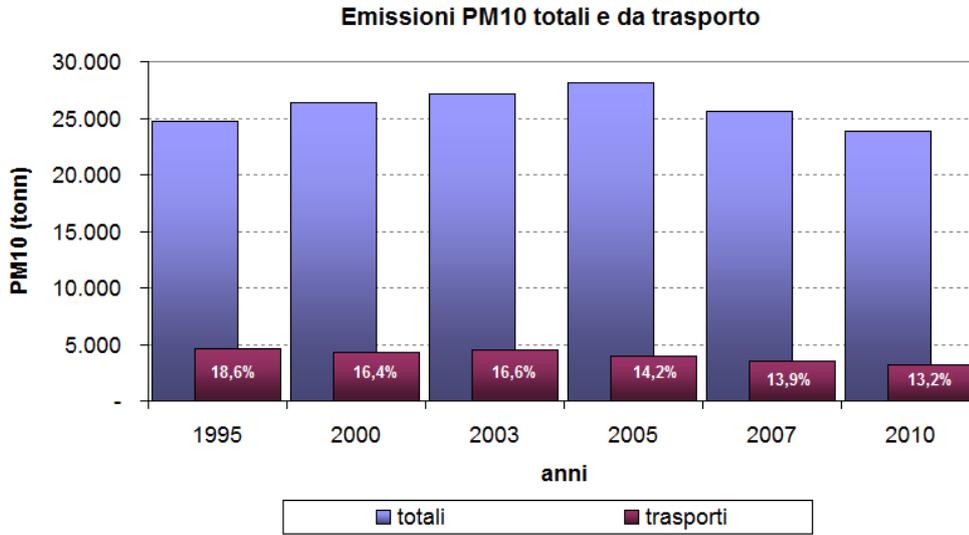


- Emissioni di CO2 totali e da trasporto (tonn)
 (Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)

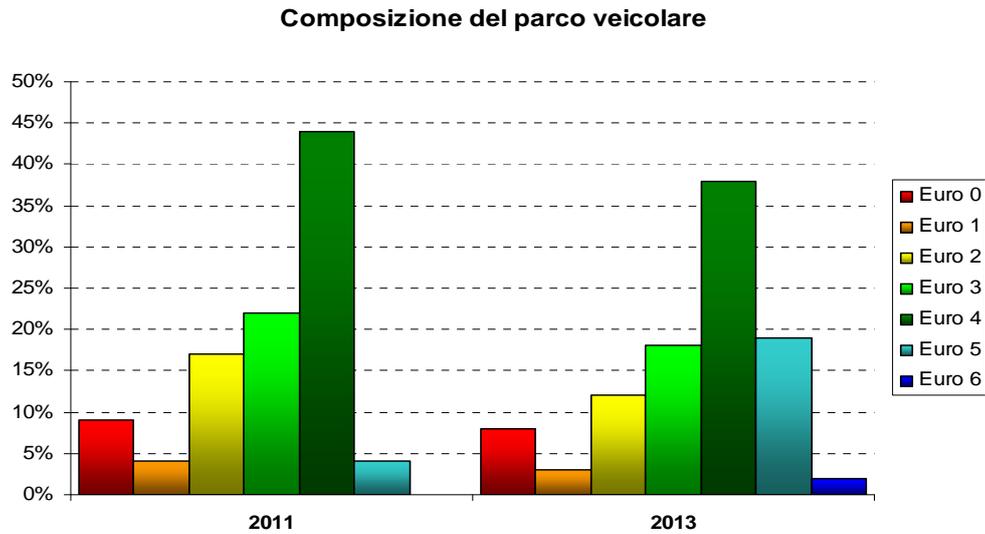


- Emissioni di PM10 totali e da trasporto (tonn)

(Fonte: elaborazione Regione Toscana su dati IRSE)



- Composizione del parco veicolare per standard emissivo (incidenza %), confronto 2011-2013 (Fonte elaborazione IRPET su dati ACI)



2.3.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 305 del 16/04/2014 - Approvazione dell'accordo di programma tra Regione Toscana, Comune di Firenze, Comune di Campi Bisenzio, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Bagno a Ripoli per il completamento del sistema tamviario dell'area fiorentina e l'estensione nell'area metropolitana. Revoca e sostituzione dell'accordo di Programma approvato con DPGR n.44 del 24 Marzo 2014

DGR 790 del 23/09/2014 - Autorizzazione al mutamento di destinazione e all'alienazione del terminal bus di Via Pertini nel Comune di Pistoia

DGR 224 del 24/03/2014 - Protocollo di intesa tra la Regione Toscana, l'Amministrazione Provinciale di Lucca, Amministrazioni comunali di Camaiore, Lucca, Porcari e Sillano e Motoclub Centauri Toscani per promuovere l'istallazione su strada di dispositivi laterali di sicurezza per motociclisti

DGR 563 del 7/07/2014 - Azione regionale sulla sicurezza stradale in attuazione del PRIIM, a supporto degli enti locali per la realizzazione di interventi di messa in sicurezza sui tratti maggiormente pericolosi: indirizzi

DGR 174 del 10/03/2014 - Legge regionale N° 27/2012 interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Approvazione documento . Definizione di obiettivi operativi e modalità di situazione per la realizzazione delle azioni per la mobilità ciclabile in ambito urbano previste dal PRIIM in coerenza con la L.R. 27/2012

DGR 225 del 24/03/2014 - Definizione dei criteri e delle modalità di attuazione delle azioni operative finalizzate alla realizzazione del sistema integrato ciclopista dell'Arno-Sentiero della bonifica previsto dal PRIM in coerenza con la L.R. 27/2012

DGR 495 del 16/06/2014 - Approvazione dello schema di protocollo d'intesa fra Regione Toscana e Regione Umbria per lo sviluppo degli itinerari ciclabili tra Umbria e Toscana finalizzato alla costruzione interregionale per il cicloturismo.

DGR 670 del 4/08/2014 - L.R. 27/2012 - Approvazione schema di Accordo tra Regione Toscana e ANCI Toscana in materia di mobilità ciclabile

2.3.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 3 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016			Gestione fino al 21/11/2014		
	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	13.896,04	1.067,36	8%	1.067,36	856,98	80%
3.2. Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale in accordo agli obiettivi europei e nazionali	13.081,44	150,50	1%	150,50	150,00	100%
3.3. Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità dolce e ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto	24.219,54	-	-	-	-	-
Totale Obiettivo generale 3	51.197,02	1.217,86	2%	1.217,86	1.006,98	83%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 21 novembre 2014)

2.4. 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 transeuropee di trasporto nell'ambito della piattaforma logistica toscana.

2.4.1 NODI DI INTERSCAMBIO MODALE: RACCORDI FERROVIARI, SCALI MERCI, CENTRI INTERMODALI

- azioni PRIIM: 4.1.1; 1.2.3 -

Per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana un nodo di interscambio modale di rilevanza strategica è rappresentato dal nodo di Livorno, per il quale sono in corso di realizzazione 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, a partire dalla Darsena Toscana, e di collegarle più funzionalmente con la linea ferroviaria Tirrenica, con l'interporto di Guasticce, con la linea Pisa – Collesalvetti – Vada e con la linea Pisa-Firenze. Il costo complessivo dell'intervento è di 40 milioni di cui 33 milioni di euro di fondi regionali e comunitari.

Gli interventi previsti dal progetto sono in fase di realizzazione e consistono nel collegamento diretto della Darsena Toscana alla Direttrice Tirrenica lato nord, nella nuova stazione sulla Darsena Toscana e nell'ulteriore binario di collegamento fra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena. Le opere permetteranno il riequilibrio modale fra la gomma ed il ferro relativamente alla movimentazione delle merci in arrivo e partenza dal Porto, riducendo i tempi di movimentazione e permettendo pertanto una maggiore competitività.

A settembre 2014 l'Autorità portuale ha consegnato a Rete ferroviaria italiana le aree portuali su cui verranno realizzati i binari di collegamento tra la Darsena e la linea ferroviaria Pisa-Genova-Firenze ed è stato dato avvio ai lavori con la bonifica da ordigni bellici inesplosi nelle aree oggetto di intervento. La conclusione dei lavori è prevista per novembre 2015 e l'attivazione dell'esercizio ferroviario per dicembre 2015.

Per il potenziamento dei **collegamenti tra Porto e Interporto di Livorno**, nel dicembre 2013 la Regione ha siglato un accordo con la Provincia di Livorno, i Comuni di Collesalvetti e Livorno, l'Autorità Portuale di Livorno e l'interporto Amerigo Vespucci, per il potenziamento dei collegamenti tra porto di Livorno ed interporto di Livorno prevedendo la realizzazione di un breve raccordo ferroviario lungo circa 1200 metri che si allaccia ai raccordi ferroviari esistenti tramite il recupero di un ponte ferrotramviario in disuso che scavalca già la linea tirrenica.

La Regione finanzia le risorse per il progetto preliminare e definitivo pari a 310.000 euro e si è impegnata a curare le procedure di affidamento avvalendosi anche del supporto del personale dell'interporto; le procedure di gara sono in fase di avvio. Secondo lo studio di fattibilità il costo dell'intervento è pari a 14 milioni di euro di cui 9 già stanziati sul bilancio regionale. Le parti si sono inoltre impegnate a richiedere l'inserimento dell'opera con residuo finanziamento statale a carico della Legge Obiettivo.

L'intervento è stato inserito, insieme ai raccordi ferroviari tra l'Interporto e la Pisa –Collesalvetti – Vada a sua volta raccordata sulla linea ferroviaria Fi –Pi, nel *Progetto Raccordo “Accessibilità Ferroviaria dalla Costa al Corridoio nella rete trans-European transport network (TEN-T)”* (si veda anche il par. 2.5.2 “Ricerca e innovazione, informazione e comunicazione) ed è stata finanziata la progettazione al 50% dei costi individuati dalla Commissione Europea.

Nel 2014 inoltre la Regione ha stanziato 200.000 euro per supportare il completamento funzionale dello **scalo merci ferroviario Capannori-Porcari** in località Frizzone nel comune di Porcari, quale centro intermodale a servizio del sistema produttivo locale, ed in particolare del settore cartario, dotato dei servizi necessari a garantire un adeguato scambio gomma-ferro per il miglioramento della logistica e del sistema dei trasporti delle merci.

2.4.2 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.

Gli interventi infrastrutturali relativi al **Porto di Livorno**, che prevedono lo sviluppo dell'area retro portuale, il collegamento con l'Interporto A. Vespucci, con il Corridoio Tirrenico e con la rete ferroviaria nazionale, fanno del porto di Livorno, recentemente inserito dalla Commissione Europea nella lista dei porti italiani della "core network" europea TEN-T anche grazie all'azione della Regione Toscana, il fulcro della piattaforma logistica toscana.



E' in corso l'aggiornamento del nuovo Piano Regolatore Portuale di Livorno, adottato dal Comitato Portuale nel dicembre 2013, e che si prevede possa concludere il suo iter nel 2015.

Il nuovo PRP del porto di Livorno si propone l'obiettivo di superare le criticità attuali che limitano l'efficienza del porto commerciale, attraverso il complessivo riassetto funzionale del sistema portuale e il potenziamento infrastrutturale del porto operativo, che prevede la realizzazione di un ampio bacino esterno a nord della diga del Marzocco, nuovi banchinamenti e piazzali.

Fra gli interventi di razionalizzazione è anche compresa la nuova collocazione del terminal petroliferi, che permetterà di allontanare ulteriormente dal centro cittadino una potenziale fonte di pericolo, consentendo nello stesso tempo una minima interferenza delle tubazioni di trasporto con i piazzali operativi commerciali.

Si tratta di obiettivi strategici irrinunciabili per assegnare a Livorno un ruolo centrale nello sviluppo della piattaforma logistica costiera, nella quale i porti rappresentano un sistema centrale per il consolidamento del ruolo della Toscana in Europa e per garantire alla Toscana l'apertura internazionale verso i traffici marittimi.

Per la realizzazione della nuova darsena (Darsena Europa) in grado di accogliere le grandi navi portacontainer, incrementare il traffico marittimo a mezzo di navi traghetto (RO-RO) e il trasporto marittimo a corto raggio la Giunta regionale ha proposto nella finanziaria 2015 **risorse pari a 170 milioni di euro a favore dell'Autorità Portuale di Livorno**, per realizzare gli interventi previsti dal nuovo PRP, nell'ambito di intese con il Ministero competente e l'Autorità Portuale; inoltre quali azioni strategiche a risoluzione dei problemi del porto di Livorno la Regione ha stanziato 4,5 milioni di euro destinati a cofinanziare 3 interventi di Dragaggio del porto del costo complessivo di circa 17,2 milioni di euro (di cui 12,7 milioni a carico dell'Autorità Portuale di Livorno) dei quali due risultano conclusi e per un contributo regionale liquidato di circa 2,8 milioni.

Particolarmente strategiche risultano le opere relative ai **raccordi ferroviari del Porto**, precedentemente descritte al paragrafo 2.4.1 "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali".

Per sviluppare le potenzialità del porto, nel maggio 2014 la Regione Toscana, l'Autorità Portuale di Livorno, il Comune di Livorno e la società Mediterranean Shipping Company hanno firmato un

protocollo d'Intesa; attraverso tale strumento l'Autorità portuale si impegna alla realizzazione di lavori per dare maggior operatività alle infrastrutture portuali ed a facilitare le manovre portuali, anche nelle ore notturne, e la Mediterranean Shipping Company si impegna a consolidare ed incrementare i propri traffici container in import/export operanti nel porto di Livorno garantendo a regime un aumento dei volumi dei traffici di container di almeno il 40% rispetto a quelli attuali.

In relazione al **Porto di Piombino**, la Regione è impegnata a sostenere l'Autorità portuale di Piombino-Elba nelle attività di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale, a fronte della crisi economica che ha colpito l'industria siderurgica e le attività portuali ad essa correlate. Gli interventi sono oggetto di un Accordo di Programma che la Regione ha sottoscritto con i Ministeri interessati, l'Autorità Portuale ed il Comune e che prevede risorse per 133 mln, di cui 111 per interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi prevedono in particolare l'approfondimento a quota -20 mt dei fondali del bacino di evoluzione e del canale di accesso e la realizzazione di infrastrutture portuali atte a garantire il potenziamento della accessibilità del bacino portuale da parte di grandi navi commerciali. Tali opere consentiranno di rilanciare il porto e riqualificare l'area di Piombino e il polo siderurgico nel suo complesso.

I lavori per la realizzazione degli interventi sono in corso di realizzazione e se ne prevede la conclusione nei primi mesi del 2015.

Tra le opere previste dall'Accordo, si prevede inoltre la realizzazione di una strada di collegamento diretto tra il piazzale del Porto e la viabilità nazionale, per la quale Regione ha stanziato complessivamente 20 milioni di euro.

Per quanto riguarda il **Porto di Marina di Carrara**, è in corso di elaborazione il nuovo Piano Regolatore Portuale che prevede l'ampliamento del porto commerciale e la realizzazione del nuovo approdo turistico.

Il PRP di Marina di Carrara persegue gli obiettivi condivisi attraverso la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 10 luglio 2008, consistenti nel potenziamento del porto commerciale e nella realizzazione del nuovo approdo turistico alla foce del Lavello. Si prevede che il Comitato portuale del porto di Marina di Carrara possa adottare il PRP entro giugno 2015.

2.4.3 PORTI REGIONALI E AUTORITA' PORTUALE REGIONALE

- azioni PRIIM: 4.3.1; 4.3.2; 4.3.3 -

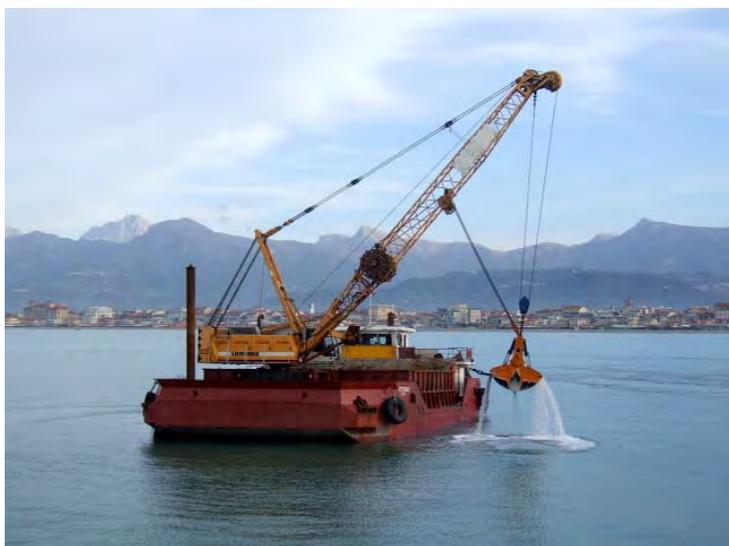
Il PRIIM sostiene il sistema dei porti regionali, affinché assuma, attraverso lo sviluppo della piattaforma logistica costiera, un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone.

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

Per aumentare efficienza ed efficacia nella gestione delle funzioni concernenti i porti di interesse regionale, precedentemente attribuite alla competenza comunale, riallocandole ad un livello più adeguato quale il livello regionale, in quanto ciò consente la programmazione e la progettazione degli interventi portuali in una visione strategica d'insieme, nonché la razionalizzazione delle risorse in funzione dell'efficienza e della competitività del sistema, è stata istituita a seguito della L.R.23/2012 l'**Autorità portuale regionale**, quale ente dipendente della Regione chiamato a svolgere per i porti di interesse regionale (Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano, Isola del Giglio), funzioni di pianificazione delle aree portuali e di progettazione e realizzazione delle opere portuali.

A seguito della costituzione nel 2013 di tutti gli organi (Comitati Portuali, Segretario Generale e Collegio dei revisori dei conti) l'Autorità è ad oggi pienamente operativa. Nel maggio 2014 è stato approvato il **Piano di Attività 2014** dell'Autorità, che definisce, per ciascuno dei quattro porti regionali, le attività e le opere da realizzare, ed è stato recentemente adottato presso i rispettivi comitati portuali il **Piano delle Attività 2015**.

Con riferimento al Piano delle Attività 2014, per il **porto di Viareggio** è in fase di consegna



l'appalto dei lavori il dragaggio dell'avamposto e dell'imboccatura, necessario per contrastare i fenomeni di insabbiamento e garantire la piena accessibilità in sicurezza al bacino portuale, per un importo previsto di 2,3 milioni di euro (fondi regionali).

E' stato altresì completato il progetto preliminare della banchina commerciale ed avviata la progettazione definitiva, per un importo previsto di 2,6 milioni di euro (fondi FAS).

Infine è stato completato lo studio di fattibilità del sistema continuo di dragaggio ed è in corso di ultimazione la relativa progettazione preliminare, per un importo previsto relativo ad un primo lotto

di opere pari a 2,275 milioni di euro.

Per il **porto di Marina di Campo** è stata conclusa la progettazione preliminare del prolungamento del muro paraonde, necessario al miglioramento della sicurezza del bacino portuale ed è in corso la progettazione definitiva del 1° lotto.

Nel corso del 2014 sono stati effettuati studi preliminari di assetto complessivo del porto, anche in funzione della valutazione degli effetti sull'equilibrio morfologico dell'arenile.

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

Infine, per **Giglio Porto** è stato approvato il progetto definitivo del pontile Galli per un importo previsto di 100.000 euro, funzionale a mantenere in efficienza la infrastruttura portuale.

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

Per assicurare lo sviluppo delle infrastrutture portuali dei 4 porti dell'Autorità Portuale Regionale occorre aggiornare i Piani Regolatori Portuali dei quattro porti regionali sulla base di Protocolli di Intesa sottoscritti nel 2013 e 2014 tra Regione, Autorità Portuali ed Enti Locali (tra cui quello di Viareggio approvato nell'ottobre 2013).

Nel novembre 2014 è stato approvato in Consiglio Regionale il nuovo PRP di Porto Santo Stefano (Porto del Valle) mentre è stata conclusa la fase di ascolto preliminare all'aggiornamento del quadro conoscitivo per la variante al PRP di Viareggio e contestualmente è stata avviata la redazione del rapporto preliminare di VAS, essenziale per la formalizzazione dell'avvio del procedimento di variante.

Sono in corso di preparazione le fasi di ascolto per i nuovi PRP di Giglio Porto e di Marina di Campo, che si apriranno entro il corrente anno.

La Regione prevede inoltre interventi per i **porti minori**, quali i porti dell'Arcipelago toscano con esclusiva o prevalente funzione di collegamento passeggeri, ovvero gli scali marittimi di interesse

regionale che svolgono funzioni di collegamento con il continente ed assicurano la continuità territoriale; nonché i porti con esclusiva o prevalente funzione di diportismo nautico, ovvero i porti e gli approdi turistici, e gli scali marittimi in genere, di diversa tipologia e rilevanza, che espletano in modo esclusivo o prevalente la funzione turistico-diportistica, inclusi le porzioni dei porti polifunzionali di rilevanza commerciale destinate al diportismo nautico e gli scali attualmente individuati come “ormeggi” ma dotati di opere di difesa e strutture portuali (banchine, moli) di carattere inamovibile.

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

In particolare nel 2014 sono state destinate risorse per 340.000 euro al Comune di Livorno come cofinanziamento di interventi urgenti di riparazione e messa in sicurezza delle infrastrutture portuali di Quercianella e Antignano; è inoltre in fase di elaborazione un programma di interventi di manutenzione straordinaria, messa in sicurezza, riqualificazione funzionale degli scali marittimi delle isole minori dell'Arcipelago Toscano (Capraia, Giannutri Gorgona, Montecristo, Pianosa) che svolgono funzioni di trasporto passeggeri e assicurano la continuità territoriale.

2.4.4 VIE NAVIGABILI

- azioni PRIIM: 4.1.1 -

Nell'ambito della piattaforma logistica toscana le vie navigabili assumono una funzione strategica quali percorsi dedicati per il trasporto delle merci tra i poli logistici toscani (porti, interporti, aeroporti), contribuendo sviluppare l'intermodalità e decongestionare il traffico stradale. Si tratta del **Canale di Navicelli** (16 km che collegano Pisa a Livorno) e del **Canale di Burlamacca** (7,5 km dal Lago di Massaciuccoli al Porto di Viareggio), oltre al **tratto dell'Arno** dalla città di Pisa alla foce, per una lunghezza di 11 km. A seguito della realizzazione dei lavori di apertura dell'incile, di cui si prevede la conclusione entro 2 anni, il tratto navigabile dell'Arno sarà collegato con il canale di Navicelli. E' inoltre in progetto rendere navigabile il tratto terminale del **Canale Scolmatore d'Arno** garantendone una piena funzionalità idraulica.

Per il consolidamento e mantenimento delle vie navigabili nel 2014 la Regione ha destinato risorse pari a 1,1 milione di euro al Comune di Pisa per interventi sul **Canale di Navicelli** (che si aggiungono a 1,375 milioni di euro stanziati nel 2013 e a cui si aggiungeranno ulteriori 1,8 milioni di euro previsti nel 2015), mentre sono state assegnate risorse per 130.000 euro (anno 2013) e per 130.000 (anno 2014) alla Provincia di Lucca per interventi sul **Canale Burlamacca**.

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



Gli interventi del primo lotto, per i quali è stato approvato nel 2014 il progetto esecutivo predisposto dalla Provincia di Pisa e di cui si prevede l'appalto dei lavori entro l'anno, prevedono la realizzazione di una foce armata che contribuisce a contrastare il fenomeno dell'insabbiamento che interessa la foce dello Scolmatore e il Porto di Livorno.

Entro dicembre 2014- gennaio 2015 verrà sottoscritto un **nuovo Accordo di Programma** sullo Scolmatore d'Arno nel quale saranno individuati gli altri due lotti funzionali: 2° lotto (inizio dragaggi, arginature e impianto trattamento terre) , 3° lotto (completamento dei lavori).

Per quanto riguarda l'**Accordo sulle opere di disconnessione (porte vinciane)** nel tratto del Canale dei Navicelli tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana del Porto di Livorno, si sta valutando il rinnovo dell'Accordo.

2.4.5 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).

Per lo sviluppo del sistema aeroportuale toscano, strategica risulta **l'integrazione gestionale dei due principali scali, gli aeroporti regionali di Pisa e Firenze** in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo, valorizzandone le specifiche funzioni (aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e city airport per Firenze). L'obiettivo, in coerenza con quanto previsto dall'Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale per la definizione del Parco agricolo della Piana e la qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, approvata dal Consiglio nel luglio scorso (DCR 61 del 16 luglio 2014), è quello di garantire alla Toscana un sistema aeroportuale più forte e competitivo e raggiungere gli obiettivi di crescita previsti per Pisa (fino a 7 milioni di passeggeri) e Firenze (fino a 4,5 milioni). Lo sviluppo degli aeroporti dovrà avvenire compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali, con particolare riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico.

L'integrazione tra Pisa e Firenze è condizione per l'inserimento tra gli aeroporti strategici secondo la proposta del Piano Nazionale Aeroporti.

L'obiettivo dell'integrazione del sistema aeroportuale toscano è stato recentemente riconfermato dalla Regione in relazione alle due offerte pubbliche di acquisto lanciate da parte di Corporation America Italia S.r.l. sul capitale sociale delle società di gestione degli aeroporti di Firenze e Pisa (SAT S.p.a e ADF S.p.a).

L'indirizzo strategico regionale ha portato al mantenimento di una quota di partecipazione pari al 5% in entrambe le società, riducendo dell'11,90% la quota di partecipazione in SAT S.p.a. a seguito dell'adesione all'Offerta Pubblica di Acquisto volontaria.

Il progetto di integrazione societaria dovrebbe completarsi nel primo semestre 2015.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Pisa, nel dicembre 2013 è stato sottoscritto un Accordo di Programma da Regione, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della difesa, Ministero dell'economia e delle finanze, Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), Società aeroporto Toscano SpA, provincia e comune di Pisa, per la delocalizzazione del Borgo Cariola, situato in prossimità del sedime dell'aeroporto di Pisa. All'operazione, che porrà risoluzione ai disagi di 44 famiglie e permetterà di realizzare interventi inclusi nel piano di sviluppo dell'aeroporto, sono destinate risorse per 16,5 milioni di euro, dei quali 3 milioni destinati dalla Regione, 10 milioni provenienti dal Ministero destinate all'ENAC, 3,5 milioni messi a disposizione dalla SAT.

Sono in corso interventi per la realizzazione 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 a valere sul PAR FAS per 1,8 milioni. Nel corso del gennaio 2014 la società di gestione dello scalo, soggetto beneficiario del contributo, ha comunicato l'avvenuto ritrovamento di materiali estranei nell'area di escavo per la realizzazione dell'intervento, che ha determinato la necessità di attivare le procedure di bonifica del sito e di elaborare un nuovo cronoprogramma ed un nuovo quadro economico.

Per quanto riguarda gli **interventi di miglioramento infrastrutturale e lo sviluppo dei collegamenti aerei**, a luglio 2013 la Regione ha deciso di investire 3 mln. per lo sviluppo dell'aeroporto di Marina di Campo: 1 mln. per aumentare il capitale sociale di Alatoscana e 2 mln. per migliorare l'infrastruttura (risorse FAS).

Nel 2013 l'aeroporto dell'Isola d'Elba ha incrementato il traffico passeggeri dei voli internazionali del 15% rispetto al 2012. Nel 2013, oltre ai collegamenti di Zurigo, Monaco, Friedrichsafen e Berna, sono stati attivati nuovi collegamenti per Altenrhein - St. Gallen, confermati anche per la stagione estiva 2014. A partire dal mese di ottobre 2014 sono stati attivati i collegamenti dagli scali di Pisa, Firenze e Milano mentre quelli da Pisa e Firenze verso l'aeroporto elbano saranno attivi tutto l'anno (si veda anche il paragrafo 2.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei").

2.4.6 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 delle reti trans europee di trasporto (TEN-T).

L'**interporto di Livorno** ha importanti prospettive di sviluppo legate alla realizzazione della piattaforma logistica toscana attraverso le connessioni con il porto di Livorno (per una descrizione delle opere relative ai raccordi ferroviari del Porto, si rinvia al precedente paragrafo "Nodi di interscambio modale: raccordi ferroviari, scali merci, centri intermodali").



La Regione sostiene inoltre le attività dell'**interporto della Toscana Centrale (Prato)**, che ha presentato a Regione e Ministero una proposta progettuale, relativa all'ampliamento dell'area interportuale sul Comune di Campi Bisenzio.

Nel novembre 2014 la Giunta ha proposto nella finanziaria regionale di destinare risorse per 3,2 mln al fine di sostenere finanziariamente l'acquisizione al

patrimonio pubblico delle aree sottoposte al vincolo archeologico che nel programma originario erano previste per il completamento dell'interporto.

2.4.7 INDICATORI

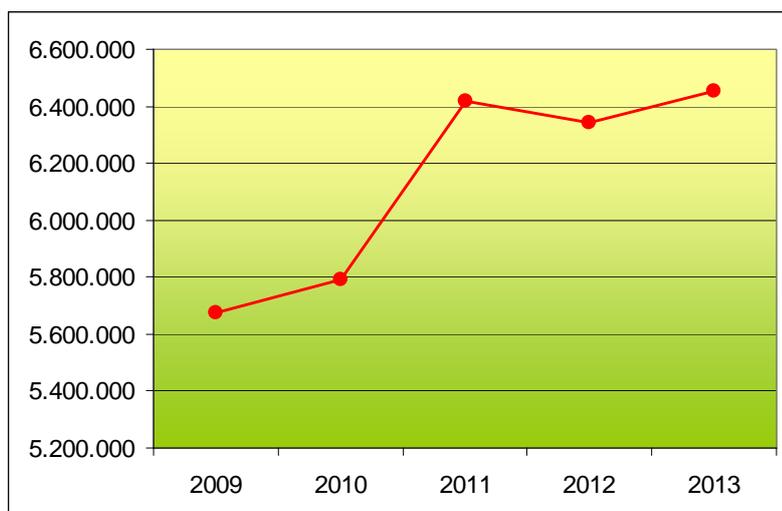
- Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità				Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità							
Regioni italiane	Anno										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lombardia	1,84	1,61	1,35	1,42	1,44	1,40	1,61	1,68	nd	nd	1,04
Veneto	1,35	1,21	0,97	1,08	1,11	1,04	1,20	1,32	nd	nd	0,68
Emilia-Romagna	2,39	2,50	2,11	2,20	2,18	2,17	2,19	1,89	nd	nd	1,19
Toscana	2,20	1,94	1,74	1,92	1,64	1,56	1,54	1,56	nd	nd	0,91
Marche	1,76	1,84	1,36	1,25	1,36	1,19	1,22	1,37	nd	nd	0,59
Italia	2,30	2,12	1,82	1,89	1,85	1,76	1,87	1,85	nd	nd	1,04

- T di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (Fonte elaborazione IRPET su dati Istat)

Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità				Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità							
Regioni italiane	Anno										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lombardia	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Veneto	2,10	2,09	1,84	2,12	1,90	2,09	2,49	3,03	nd	nd	2,55
Emilia-Romagna	1,37	1,61	1,62	1,60	1,68	1,90	1,87	1,65	nd	nd	1,47
Toscana	6,32	5,95	6,11	6,01	4,96	6,23	5,93	7,93	nd	nd	6,17
Marche	2,67	2,21	2,04	2,47	2,11	2,45	2,47	4,17	nd	nd	4,32
Italia	4,72	4,75	4,74	5,22	4,58	5,08	5,08	5,64	nd	nd	5,44

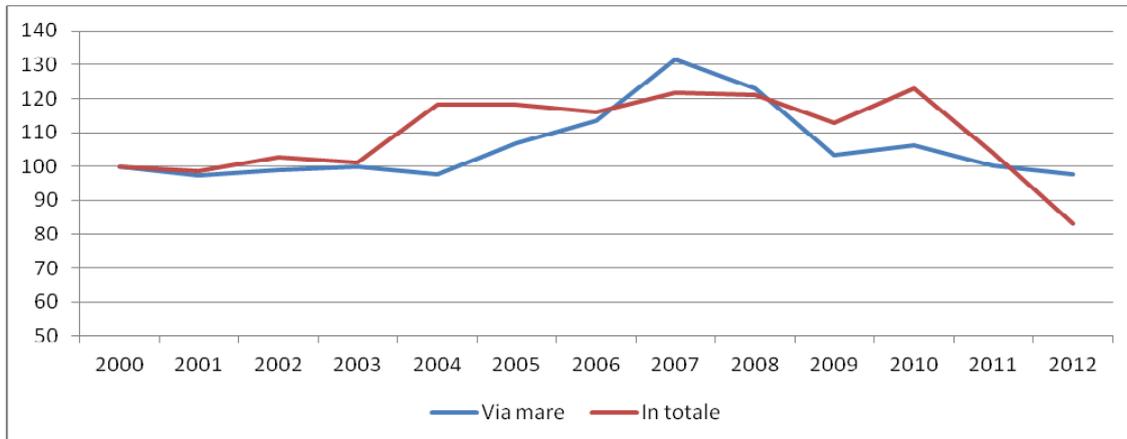
- Passeggeri trasportati (arrivi + partenze) sui servizi aerei commerciali (Fonte elaborazione IRPET e Regione Toscana su dati ENAC)



Anno	Passeggeri
2009	5.672.665
2010	5.793.841
2011	6.416.130
2012	6.340.346
2013	6.453.086

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

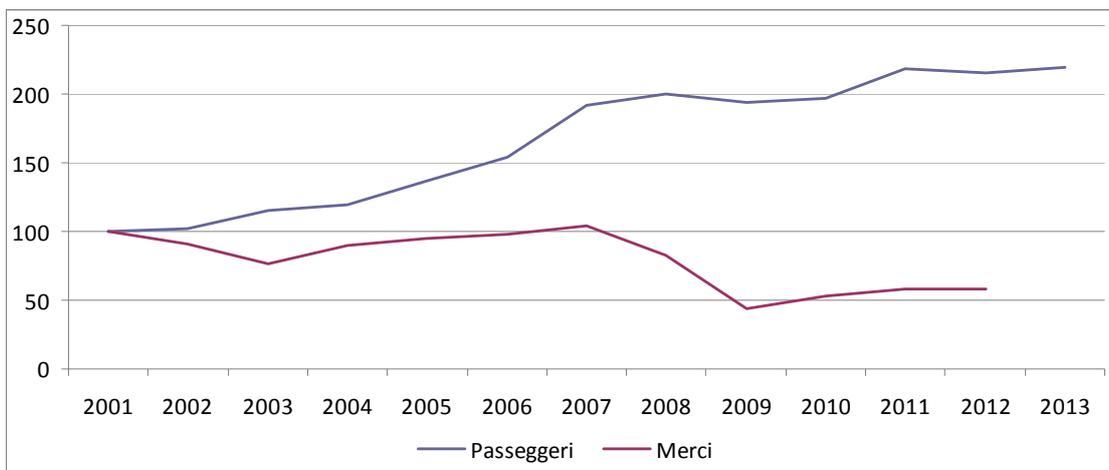
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)



	2009	2010	2011	2012
Via mare	33.708	34.602	32.661	31.856
In totale	168.208	183.704	155.413	123.983

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

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

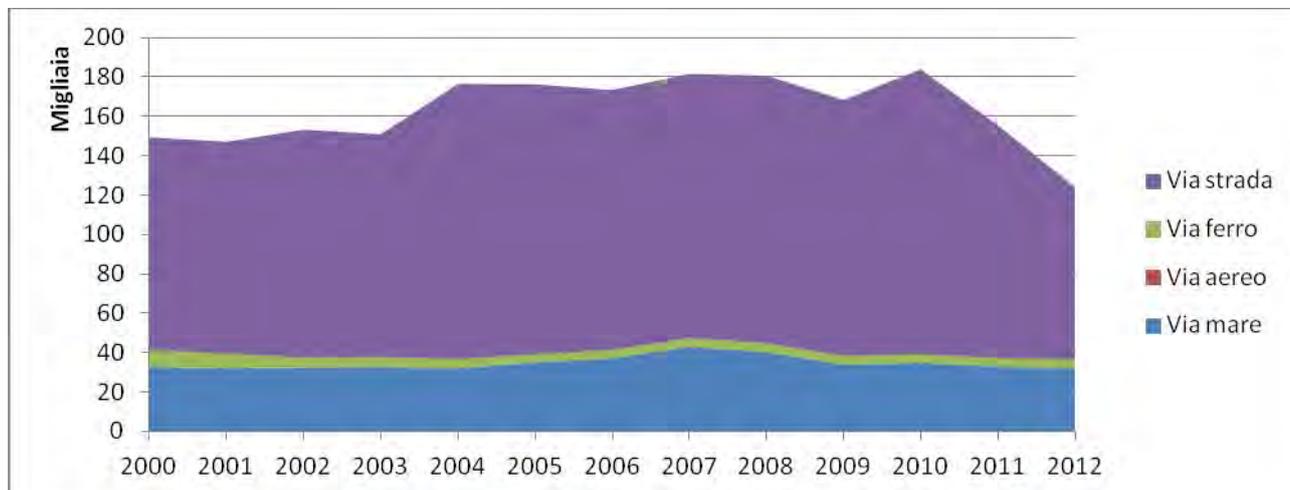


	2010	2011	2012	2013
Passeggeri (mil)	5,794	6,416	6,340	6,453
Merci (t)	6	7	7	nd

- Split modale trasporto merci*

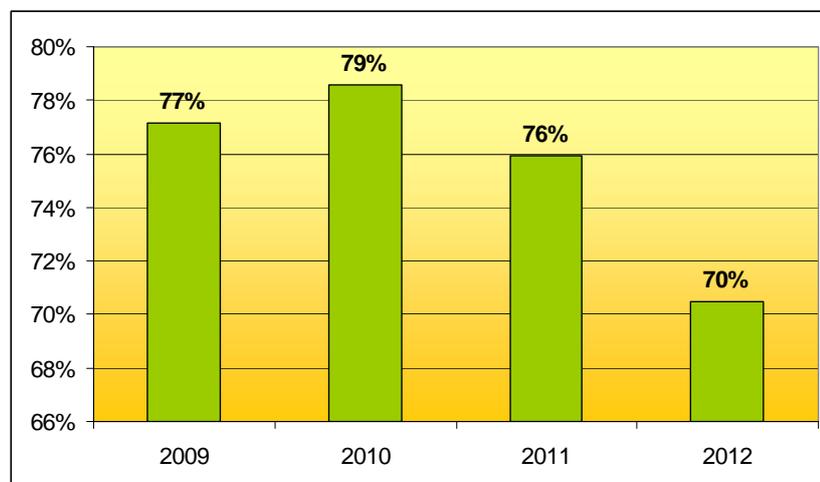
(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

*% di tonnellate trasportate su strada sul totale delle 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.



- merci trasportate su strada su totale delle modalità, valori % – confronto 2009-2012

(Fonte elaborazione IRPET/Regione Toscana su dati ISTAT)



2.4.8 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 60 del 3/02/2014 - L.R. N° 23/2012. Assegnazione risorse a favore dell'Autorità portuale regionale per la realizzazione banchina commerciale nel porto di Viareggio

DGR 72 del 3/02/2014 - Progetto preliminare relativo alla riqualificazione funzionale, architettonica e paesaggistica delle molteplici ed eterogenee relazioni urbane che caratterizzano il contesto insediativo di interfaccia tra il Porto di Carrara ed il sistema urbano e territoriale ad esso afferente. Espressione parere di ammissibilità

DGR 119 del 19/02/2014 - Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino -Adeguamento tecnico Funzionale- Conclusione del procedimento

DGR 141 del 24/02/2014 - L.R.67/2007 (legge finanziaria per l'anno2008), art. 21-quinquies"Interventi sul sistema aereoportuale". Destinazione di risorse del PAR FAS 2007-2013 all'attuazione del piano dettagliato degli interventi allegato allo "Studio di Fattibilità del piano investimenti 2014-16" presentato dalla società Alatoscana S.P.A.in coerenza con le previsioni e gli indirizzi di cui alla DGR 148/2012

DGR 155 del 3/03/2014 - Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 dell'Autorità Portuale Regionale

PDCR 12 del 7/04/2014 - Approvazione del piano di attività 2014 dell'Autorità Portuale Regionale e richiesta al Consiglio Regionale del parere previsto dall'art. 37 comma 2 dello statuto regionale sul bilancio preventivo economico annuale 2014 e pluriennale 2014-2016 dell'autorità Portuale Regionale.

DGR 304 del 16/04/2014 - Protocollo d'intesa tra la Regione Toscana, l'Autorità Portuale di Livorno, il Comune di Livorno e la Soc. Mediterranean Shipping- Company di Ginevra avente ad oggetto la realizzazione di interventi nell'ambito portuale finalizzati ad aumentare i traffici container di importazione e esportazione attraverso il porto di Livorno

PDCR 26 del 16/04/2014 - Modifiche alla D.C.R. n. 60/2011 alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

DGR 329 del 28/04/2014 - Criteri di finanziamento e modalità di attuazione degli interventi di competenza degli Enti locali concernenti l'efficienza funzionale delle Infrastrutture portuali individuate al punto 4.1a. Lett. C) e lett. D) del documento di Piano del PRIIM

PDCR 11 del 5/05/2014 - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

PDCR 24 del 12/05/2014 - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società S.A.T. S.p.a. e AdF S.p.a.

DGR 378 del 12/05/2014 - L.R. 88/98. Trasferimento risorse anno 2014 al Comune di Pisa e Provincia di Lucca per la gestione corrente del Canale dei Navicelli e Canale Burlamacca

PDCR 22 del 19/05/2014 - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società S.A.T. S.p.A. e A.d.F. S.p.A.

DGR 434 del 26/05/2014 - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze, alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società SAT S.p.a. e ADF S.p.a.. Proposta di determinazione ai fini del parere della Commissione Consiliare ai sensi dell'art. 11 comma 2 L.R. 20/2008.

DGR 440 del 30/05/2014 - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della quantificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze, alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle società SAT S.p.a. e ADF S.p.a.

DGR 448 del 3/06/2014 - Approvazione bilancio preventivo economico annuale 2014 e pluriennale 2014-2016 dell'Autorità Portuale Regionale

DGR 449 del 3/06/2014 - Definizione degli indirizzi per l'elaborazione del piano annuale delle attività e criteri per l'individuazione delle relative priorità per i porti ove è istituita l'Autorità Portuale Regionale ai sensi della l.r. 28 maggio 2012 n. 23 - anno 2015

DGR 486 del 12/06/2014 - Integrazione del sistema aeroportuale toscano ai fini della qualificazione e sviluppo degli aeroporti di Pisa e Firenze alla luce delle nuove composizioni dell'azionariato delle Società SAT S.p.a e AdF S.p.a. - Adesione all'offerta pubblica di acquisto relativa alle azioni della Società SAT S.p.a

DGR 573 del 14/07/2014 - Approvazione del protocollo d'intesa per lo sviluppo e la riqualificazione del Porto di Viareggio tra la Regione Toscana, l'Autorità portuale Regionale, la Provincia di Lucca e il Comune di Viareggio

PDCR 15 del 28/07/2014 - L.R. 23/2012- Approvazione del bilancio consuntivo anno 2013 dell'Autorità Portuale Regionale

PDCR 12 del 23/09/2014 - Approvazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale di Porto S.Stefano

DGR 906 del 27/10/2014 - Attuazione L.R. 88/98, D.C.R. 101/2008 e D.G.R. 1134/2009. Obiettivi operativi in materia di navigazione interna, attribuzione delle risorse ai sensi dell'art. 25 della L.R. 88/98 in favore del Comune di Pisa e della Provincia di Lucca.

DGR 968 del 3/11/2014 - Individuazione delle risorse finanziarie per l'anno 2015, per ambito portuale, dell'autorità portuale regionale in adempimento del comma 2, art. 13, LR 23/2012

DGR 1073 del 25/11/2014 - Accordo per la prima fase di attrezzaggio dello scalo ferroviario Capannori Porcari in località Frizzone (art. 15 L. 241/1990)

2.4.9 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 4 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016			Gestione fino al 21/11/2014		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano*	9.450,00	-	-	-	-	-
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	10.500,00	-	-	-	-	-
4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione	19.705,00	6.515,00	33%	6.515,00	688,50	11%
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	20.886,98	6.250,00	30%	6.250,00	195,00	3%
4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo	5.870,88	35,61	1%	35,61	-	0%
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	66.412,86	12.800,61	19%	12.800,61	883,50	7%

*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 ulteriori 5 milioni di euro destinati ai raccordi ferroviari del Porto di Livorno inseriti nella tabella di monitoraggio finanziario relativa all'obiettivo generale 1 "Realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale" (par. 2.1.8).

2.5. 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

Col presente obiettivo il PRIIM promuove azioni di carattere trasversale che vanno a rendere maggiormente efficace il raggiungimento degli altri obiettivi di Piano. In materia di innovazione tecnologica le azioni sono finalizzate all'informazione in tempo reale sui servizi programmati e sullo stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano, al fine di migliorarne l'efficienza. 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.

2.5.1 INFOMOBILITA'

-azioni PRIIM: 5.1.1-

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



Tra i progetti più importanti da segnalare il **nuovo portale regionale “Muoversi in Toscana”**

(www.regione.toscana.it/speciali/muoversi-in-toscana) pubblicato ufficialmente il 30 giugno 2014 con servizi per il cittadino che forniscono un quadro completo della

mobilità in Toscana.

Il Portale offre un collegamento veloce a tutte le informazioni sullo svolgimento in tempo reale dei trasporti: treni, bus, aerei, traghetti.

Tra i servizi più significativi:

- “TG Mobilità” attivo 7 giorni su 7 con notiziari sul traffico automobilistico, ferroviario, navale e aereo, in tutto il territorio regionale, diffusi tramite tutti i canali di comunicazione (tv, radio, siti web, web tv, social media).
- “Treni News” un notiziario dedicato specificatamente all'andamento del servizio ferroviario regionale fornito da Rfi e Trenitalia.
- “Travel Planner” un pianificatore di viaggio che offre la possibilità, digitando l'indirizzo di partenza e quello di arrivo, di calcolare il percorso con tutti i mezzi di trasporto utili per spostarsi da un luogo all'altro della Toscana (potendo scegliere, tra l'altro, se valutare solo il viaggio con mezzi pubblici, con auto privata o in forma intermodale).

A breve saranno inoltre disponibili due ulteriori sezioni dedicate ai pendolari del treno:

- “Pendolari Treno” un canale attraverso il quale la Regione informerà sui progetti in corso, sul bonus abbonamenti, sull'immissione in servizio di nuove vetture secondo il piano degli investimenti.
- “La stanza della partecipazione” uno spazio per raccogliere le esigenze delle persone interessate al trasporto pubblico regionale perché lo utilizzano ogni giorno, nello spostamento quotidiano al luogo di lavoro, a scuola o per il tempo libero. In questa stanza ogni pendolare può mettersi in contatto diretto con la Regione Toscana per comunicare quale tipo di informazioni sarebbe utile trovare nel portale e per inviare segnalazioni e suggerimenti per il miglioramento del servizio ferroviario regionale.

Attualmente è in corso di realizzazione anche una App per dispositivi mobili Android e iOS che permetterà di avere sempre con sé tutte le informazioni utili durante gli spostamenti quotidiani per lavoro, per studio e nel tempo libero.

I servizi offerti dal portale sono stati realizzati sia tramite progetti attuati direttamente dalla Regione Toscana sia tramite interventi effettuati dagli altri soggetti attivi sul territorio:

- il progetto Monitoraggio Traffico Strade Regionali, che prevede l'installazione sulle strade regionali di 120 sensori e 35 webcam per il rilievo ed il monitoraggio dei flussi di traffico in tempo reale.
- la gestione dell'Osservatorio Regionale per la Mobilità ed i Trasporti che assicura la raccolta e l'elaborazione dei dati relativi alla domanda di trasporto pubblico, alle caratteristiche di produzione dei servizi, all'efficacia e all'efficienza delle aziende di trasporto pubblico locale.
- 26 progetti, di cui 13 conclusi, degli enti locali e delle Autorità Portuali nell'ambito della Linea di Intervento 4.4a del POR-CReO con un finanziamento regionale di circa 5 mil euro. Tali progetti hanno permesso di realizzare sistemi tecnologici per la gestione di informazioni real-time su strade, viabilità, parcheggi e traffico.
- il progetto Meteo Mobility, con cui il Lamma ha installato 10 sensori per il rilievo delle condizioni meteo sulle strade con effetti sulla circolazione (neve, ghiaccio, ecc...).
- il progetto Automatic Vehicle Monitoring (AVM) per l'installazione di dispositivi di localizzazione satellitare su tutti gli autobus operanti in Toscana (circa 3.000) per il monitoraggio real time.

L'installazione dei dispositivi AVM, per cui è stato concesso alle aziende TPL un contributo regionale di 11.750.000 euro, permette la conoscenza in tempo reale delle seguenti informazioni:

- posizionamento dell'autobus con identificativo del mezzo, posizione georeferenziata e riferimento temporale della rilevazione;
- ritardo dell'autobus con la differenza temporale rispetto al suo orario previsto;
- raggiungimento prossima fermata con l'identificativo della prossima fermata del mezzo e la stima del tempo necessario a raggiungerla.

2.5.2 RICERCA E INNOVAZIONE, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

- azioni PRIIM: 5.2.1-

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

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

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

Tra le attività di ricerca in materia di mobilità, si segnalano le attività relative al **Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti (DITECFER)**, costituito insieme agli altri Distretti tecnologici per la Toscana nell'ambito della strategia delineata del Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015. Il distretto, che conta più di 100 imprese associate, ha come obiettivi generali la ricerca ed il trasferimento tecnologico nell'ambito del sistema ferroviario delle imprese e dei centri di ricerca regionali, il rafforzamento e consolidamento del posizionamento competitivo nel settore ferrotranviario della Toscana come centro di attrazione nazionale ed internazionale mediante interventi combinati atti a favorire l'innovazione nelle imprese in tempi coerenti col mercato, la sempre maggiore offerta di servizi di settore in grado di richiamare anche l'attenzione di clienti esterni, l'offerta di formazione qualificata.

La Regione sostiene le attività del Distretto riservando attenzione alle prospettive di sviluppo e partecipando alle diverse iniziative, nonché sostenendo la partecipazione a bandi regionali, nazionali ed europei (tra cui il bando di ricerca del MIUR per lo sviluppo ed il potenziamento di cluster tecnologici nazionali del maggio 2012, per cui è stata ammessa a finanziamento la proposta del Distretto nell'ambito del Cluster Trasporti Italia 2020 e il bando del MIUR "Smart Cities and Communities and Social Innovation" del marzo 2012, nel quale è stato finanziato il Progetto presentato). Il Distretto inoltre fa parte del Cluster Europeo ferroviario ed ha partecipato ad INNOTRANS (Berlino), una delle principali fiere e manifestazioni del settore ferroviario, offrendo assistenza e marketing alle principali aziende del settore.

Sempre in tema di ricerca, nel 2014 sono stati definiti dal punto di vista tecnico-amministrativo, ed hanno prodotto i primi effetti in termini di brevettazioni e di sviluppo ulteriore della ricerca, i progetti cofinanziati dalla Regione (con risorse europee e statali) attraverso il **bando 1.1 A "Sostegno alla realizzazione di progetti di ricerca in materia di ambiente e trasporti, logistica, infomobilità"** del POR CReO FESR 2007-2013, rivolto a raggruppamenti di imprese ed organismi di ricerca.

In particolare, sulle tematiche di trasporti, infomobilità e logistica sono stati finanziati 4 progetti che hanno ottenuto risultati giudicati di pregio da parte di valutatori esperti esterni. Gli studi oggetto della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale hanno riguardato sistemi di illuminazione intelligente in galleria (Progetto TESEO), protocolli di comunicazione in sicurezza per la gestione della rete ferroviaria (Progetto RSECURE), sistemi informativi per il monitoraggio e la gestione della mobilità urbana (Progetto IPERMOB) e modelli tecnologici/operativi per la riorganizzazione del processo logistico delle merci (Progetto TraMes).

Gli investimenti complessivi sono stati pari a circa 13 milioni di euro, per contributo totale pari a 8,5 milioni di euro.

Il Piano promuove anche **azioni di informazione e comunicazione** volte alla sensibilizzazione dei cittadini che si spostano sul territorio. Nel corso del 2014 si sono svolti i seguenti eventi e seminari:

- “3iplus: Conferenza finale Sistemi intelligenti di trasporto nella mobilità futura” (Firenze, 27 marzo 2014) – A conclusione di 36 mesi di lavoro, i rappresentanti del progetto di cooperazione “3iplus” si sono incontrati per presentare i risultati raggiunti sul tema dei servizi ITS ai cittadini in movimento;
- “Sicurezza stradale: la Toscana c’è” (Firenze, 25-26-27 settembre 2014) – Convegno articolato in tre giornate molto diversificate, anche se con un unico obiettivo: la promozione della sicurezza stradale a tutti i livelli;
- “Il punto sul trasporto pubblico locale: verso minori costi e migliori servizi?” (Firenze, 10 ottobre 2014) - Nell’ambito della XVI Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica (SIET) si è tenuta la Tavola organizzata da IRPET sul tema della riforma del TPL su gomma.

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

I progetti, coordinati sulle priorità indicate dal precedente Piano della Logistica e della Mobilità e dal PRIIM successivamente, 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 europei portati avanti dalla Regione in materia di mobilità e trasporti si articolano nell’ambito dei seguenti programmi:

- *Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Francia Marittimo 2007-2013*: programma di “cooperazione territoriale europea” cofinanziato dal FESR
 - Progetto 3i plus - Piattaforma ITS per l’infomobilità intermodale interregionale
 - Progetto SIC “Intermodalità e sicurezza per un sistema dei trasporti competitivo Italia-Corsica - SIC (sicurezza, intermodalità, competitività)”
- *Programma MED*: programma di “cooperazione territoriale europea” cofinanziato dal FESR
 - Progetto Securmed
 - Progetto MEDITA
- *Programmi a gestione diretta della Commissione europea*
 - Progetto Italmed: finanziato nell’ambito del “Programma di Sostegno alla cooperazione regionale”
 - Progetto CoCities: all’interno del Programma quadro per la competitività e l’innovazione (2007-2013)
 - Progetto DOROTHY: fa parte del 7° Programma Quadro a cui la Regione partecipa in qualità di partner
 - Progetto Raccordo - Rail Access from Coast to Corridor, nell’ambito del Bando Rete TEN-T – Connecting Europe Facility

Di seguito sono illustrati i progetti finanziati nell'ambito dei vari strumenti di finanziamento, di cui alcuni tuttora in corso.

Nome Progetto	Programma comunitario di finanziamento	Ruolo Regione Toscana	Budget totale del progetto	Contributo UE RT	Durata	Tematiche
ITALMED	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	€ 147.650,00	€ 87.550,58	Concluso	Integrazione logistica e trasportistica sulle relazioni Italia-Sponda Sud del Mediterraneo
SECUR MED PLUS	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	non segnalato	€ 140.720,00	Concluso	Sicurezza marittima dei cluster del mediterraneo e tutela ambientale
3i -Framework cooperativo per l'infomobilità intermodale interregionale delle persone	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Capofila	€ 1.500.000,00	€ 450.000,00	Concluso	Infomobilità
3i PLUS - PIATTAFORMA ITS PER L'INFOMOBILITÀ INTERMODALE INTERREGIONALE	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Capofila	€ 6.000.000,00	€ 768.750,00	Concluso	Creazione nell'area di cooperazione un'infrastruttura informativa per la mobilità, che faciliti gli spostamenti delle persone in una forte logica di integrazione intermodale.
CoCities – Cooperative Cities extend and validate mobility services	CIP Competitiveness And Innovation Programme ICT Policy Support Programme VII Programma Quadro	Partner	€ 1.949.997,00	€ 55.890,00	In corso	accesso e feedback servizi di infomobilità regionali
MEDITA	Programma MED/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	€ 1.966.413,00	€ 90.000	In corso	Creazione di una rete tra porti e interporti per consentire un movimento più facile e veloce di merci nella zona del Mediterraneo con una tecnologia a basso costo.
SIC -INTERMODALITÀ E SICUREZZA PER UN SISTEMA DEI TRASPORTI COMPETITIVO ITALIACORSICA	Programma Italia Francia Marittimo 2007- 2013/ Programma di Cooperazione territoriale (FESR)	Partner	€ 1.501.744,00	€ 50.767,50	In corso	Collegamenti intermodali passeggeri nell'area transfrontaliera, e miglioramento sicurezza passeggeri e lavoratori del sistema Portuale transfrontaliero, sicurezza dei porti e servizi specifici
Dorothy Development of Regionale Clusters for research and implementation of environmental friendly urban logistics	VII Programma Quadro	Partner	€ 2.803.879,00	€ 124.380,00	In corso	mobilità sostenibile e sistemi di trasporto intelligente
Raccordo - Rail Access from Coast to Corridor	baando TEN-T	Partner	€ 1.357.402	€ 310.054	In corso	Studi di progettazione di segmentiferroviari nella Piattaforma Logistica Costiera - connessioni ferroviarie del porto al retroterra

2.5.3 PARTECIPAZIONI REGIONALI

- azioni PRIIM: 5.3.1-

Il piano promuove le attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e della logistica avendo queste un carattere strategico e funzionale sia nel settore aeroportuale che logistico.

Nell'anno 2014 le società di gestione aeroportuale di Firenze e Pisa hanno registrato un cambio di proprietà a seguito delle offerte pubbliche di acquisto lanciate da Corporation America Italia S.r.l. nel mese di marzo e che si sono concluse nel mese di luglio.

L'obiettivo del rafforzamento della dotazione aeroportuale, della specializzazione della funzione degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo si realizzeranno con il completamento del progetto di fusione nel primo semestre 2015.

Sempre in ambito aeroportuale sono stati avviati oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale ai sensi del Decreto Ministeriale n. 328 del 6 settembre 2013 "Imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Elba Marina di Campo - Pisa e viceversa, Elba Marina di Campo - Firenze e viceversa, Elba Marina di Campo - Milano Linate e viceversa". I voli in continuità territoriale sono partiti nell'ottobre 2014 e si concluderanno nell'ottobre 2017 (si veda anche il paragrafo 2.2.3 "Continuità territoriale: trasporto marittimo e collegamenti aerei" e il paragrafo 2.4.5 "Il sistema aeroportuale").

Nel settore Logistico la Regione ha contribuito per un totale di 4,4 milioni di euro ad aumenti di capitale sociale al fine di un consolidamento dell'equilibrio patrimoniale e per supportare nuovi investimenti nei due Interporti della Toscana. Con legge regionale n. 28/2014 ha inoltre disciplinato la gestione della società Logistica Toscana S.crl secondo il modello "in house providing", anche al fine della partecipazione nella società pubblica di progetto Centralia per il completamento del corridoio autostradale Grosseto-Fano.

Per quanto riguarda le prospettive future, nell'ambito della proposta di Documento Annuale di Programmazione 2015 approvato dalla GR il 25 novembre scorso e che sarà approvato dal Consiglio entro l'anno, si prevede che l'uscita dalle aziende partecipate dovrà avvenire con tempi tali da garantire comunque il perseguimento delle finalità per le quali erano state acquisite le partecipazioni societarie. Per quanto riguarda le partecipazioni nelle società di gestione degli aeroporti si può operare al fine di garantire l'integrazione dell'intero sistema aeroportuale toscano, confermando in particolare la strategicità dell'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze, in coerenza con le previsioni del piano nazionale relativo alla rete degli aeroporti di interesse nazionale, e dell'aeroporto di Marina di Campo ai fini della continuità territoriale dell'isola d'Elba; per gli interporti è necessario operare in modo tale da non indebolire le azioni intraprese per il consolidamento della piattaforma logistica toscana.

Società partecipata	Quota partecipazioni	Breve descrizione
Società Aeroporto di Firenze S.p.A.	5,06%	La partecipazione regionale si è consolidata nel primo semestre 2012. Attualmente il 61,29% del capitale sociale è privato. La Regione non ha patti parasociale in essere. Il progetto di fusione con l'Aeroporto di Pisa dovrebbe essere operativo dal primo semestre 2015.
Società Aeroporto Toscana "G. Galilei" S.p.A.	5,00%	La Regione ha aderito all'offerta pubblica di acquisto volontaria lanciata da Corporacion America Italia ed ha portato al 5% la propria partecipazione. Attualmente il 53% del capitale sociale è privato. Il progetto di fusione con l'Aeroporto di Pisa dovrebbe essere operativo dal primo semestre 2015.
Società Alatoscana S.p.A.	50,05%	La Regione Toscana ha partecipato nel 2013 al consolidamento patrimoniale della società con la sottoscrizione di capitale sociale pari ad 1 milione di euro. Si è inoltre impegnata ad erogare contributi in conto esercizi per il triennio 2015/2016 pari a € 470.000,00 ed oneri di servizio pubblico per un totale di 1,050 milioni per il triennio 2014/2016.
Società SEAM S.p.A.	7,08%	La società opera nel settore dei servizi aeroportuali presso l'aeroporto di Grosseto e promuove lo sviluppo del traffico aereo, del turismo, e del commercio. La composizione dell'assetto societario vede il 63% del capitale sociale pubblico.
Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A. - Prato	12,55%	E' in essere un piano industriale 2013/2021 approvato dall'assemblea dei soci nel 2013. La Regione ha partecipato con 1,1 milioni di euro ad un aumento del capitale sociale al fine di consolidare l'equilibrio patrimoniale della società e supportare nuovi investimenti.
Società Interporto Toscano "A. Vespucci" S.p.A. - Livorno	23,56%	E' in essere un Piano Industriale 2013/2020 approvato dall'assemblea dei soci nel 2013. La Regione ha partecipato con 3,2 milioni di euro ad un aumento del capitale sociale al fine di consolidare l'equilibrio patrimoniale della società e supportare nuovi investimenti.
Società Logistica Toscana S.crl	52,38%	Nel 2014 con legge regionale n. 28 è stata disciplinata secondo il modello "in house providing". Si occupa principalmente di promozione di iniziative funzionali al sostegno di progetti e strategie volte a garantire investimenti sulla rete logistico-transportistica sul territorio regionale e di sviluppo territoriale. Nell'ottobre 2014 la società ha costituito insieme alla Regione Marche, alla società Sviluppo Umbria e ANAS la società Centralia - Corridoio Italia Centrale S.p.A. . La società ha come obiettivo la promozione della realizzazione del progetto SGC E78 Fano-Grosseto.
Società Italcertifer		In attuazione di una DCR del 2013 in cui di da atto che tra gli obiettivi del PRS 2011-2015 vi è quello denominato "Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti", è stato dato avvio nel mese di novembre 2014, dopo un primo tentativo nei primi mesi del 2014, alla procedura ad evidenza pubblica per l'acquisto di quote del capitale sociale di Italcertifer con l'obiettivo di svolgere funzioni di garanzia e raccordo tra Italcertifer ed il sistema della ricerca ed industria ferroviaria.

2.4.7 INDICATORI

- n. di accessi annui al nuovo Portale della Mobilità

(Fonte: Regione Toscana, ACO Mobilità e infrastrutture)

Oggetto	N. accessi
Accessi al servizio di Travel Planner (Gennaio-Ottobre 2014)	34.713
Accessi al Portale (Luglio-Ottobre 2014)	4.061

- Numero dei servizi online contenuti nel nuovo portale della mobilità

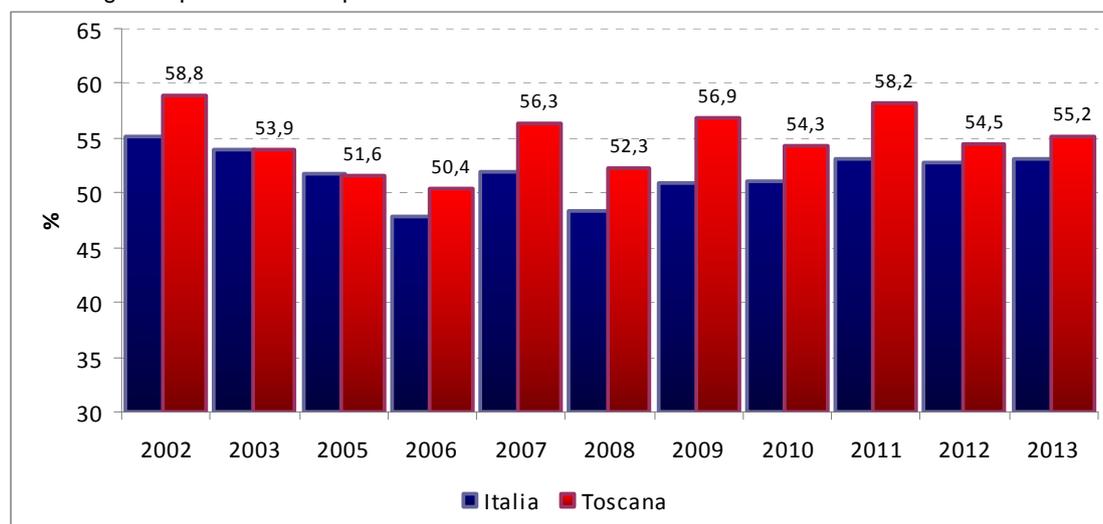
(Fonte: Regione Toscana, ACO Mobilità e infrastrutture)

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 in tempo reale
7	TOTALE SERVIZI

- Persone che utilizzano il treno/pullman soddisfatte delle informazioni del servizio (% utenti)*

(Fonte elaborazione IRPET su dati ISTAT)

*Per la metodologia di analisi si rimanda alla nota metodologica relativa all'indagine "Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana" curata da ISTAT



- Km di strade gestite nelle banche dati per la mobilità integrata

(Fonte Regione Toscana, Osservatorio Trasporti)

Anno	2012	2013	2014
KM strade	66790	67236	66949*

* La leggera diminuzione del dato dal 2013 al 2014 è dovuta all'eliminazione dalla banca dati di sentieri/tratturi non carrabili oppure di strade private non accessibili alla mobilità pubblica.

2.5.5 PRINCIPALI DELIBERE DI ATTUAZIONE

DGR 47 del 28/01/2014 - Modifiche allo statuto della Società Aeroporto Toscano S.A.T. Galileo Galilei S.p.a.. Richiesta di parere al Consiglio Regionale ai sensi del comma 2 art. 10 della L.R. 20/2008

DGR 138 del 24/02/2014 - Partecipazione all'azione di raccordo per candidatura nella priorità 1 del bando annuale delle TEN-T.

DGR 154 del 30/03/2014 - Società Aeroporto Toscano (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.A. Indirizzi del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

DGR 156 del 30/03/2014 - Partecipazione della Regione Toscana al Progetto Europeo denominato Dorothy

DGR 211 del 17/03/2014 - Società Interporto della Toscana Centrale S.P.A. Indirizzi del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria e straordinaria dei soci.

DGR 349 del 28/04/2014 - Società Aeroporto di Firenze S.p.a. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea della Società

DGR 350 del 28/04/2014 - Società Aeroporto Toscana (S.A.T.) Galileo Galilei S.p.a. - Indirizzi per la partecipazioni del rappresentante regionale all'assemblea della Società.

DGR 371 del 05/05/2014 - Società Esercizio Aeroporto Maremma S.p.A.- Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

DGR 379 del 12/05/2014 - Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria della Società.

DGR 380 del 12/05/2014 - Società Interporto della Toscana Centrale S.p.A.- Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 408 del 19/05/2014 - Società Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea ordinaria della Società.

DGR 425 del 26/05/2014 - Approvazione schema di accordo fra Regione Toscana, Provincia di Firenze e UPI Toscana per la sperimentazione di un notiziario audio e video in materia di mobilità pubblica e privata.

DGR 435 del 26/05/2014 - Attuazione della D.G.R. n. 38/2014 - Rinuncia al diritto di prelazione Art. 7 Patto Parasociale tra Regione Toscana e SO.GI.M. S.p.a.

DGR 450 del 03/06/2014 - Società Alatoscana S.p.A. - Indirizzi per il rappresentante regionale all'assemblea ordinaria dei soci.

DGR 564 del 07/07/2014 - Approvazione schema di Statuto della Società Logistica Toscana s.c.r.l.- richiesta di parere al Consiglio Regionale ai sensi del comma 2 art. 10 della l.r. 20/2008.

DGR 647 del 28/07/2014 - Società Aeroporto Toscano S.A.T. Galileo Galilei S.p.a. - Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

DGR 688 del 04/08/2014 - Approvazione Schema di Statuto della Società Logistica Toscana S.c.r.l.

DGR 834 del 06/10/2014 - Società Logistica Toscana Scrl. Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea della Società.

DGR 880 del 20/10/2014 - Società Interporto della Toscana Centrale S.p.a. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea ordinaria dei soci

DGR 909 del 27/10/2014 - Società Interporto Toscana S.A.T. Galileo Galilei S.p.a.. Indirizzi al rappresentante regionale in assemblea ordinaria dei soci.

DGR 926 del 27/10/2014 - Approvazione schema di Protocollo d'Intesa per la realizzazione di un sistema di informazione integrata sui servizi ferroviari regionali tra Regione Toscana, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A.

DGR 1008 del 18/11/2014 - Società Aeroporto di Firenze S.p.A. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'assemblea dei soci.

DGR 1031 del 18/11/2014 - Rinnovo dell'accordo fra Regione Toscana, Provincia di Firenze e Upi Toscana per la sperimentazione di un notiziario audio e video in materia di mobilità pubblica e privata.

DGR 1061 del 25/11/2014 - Interporto della Toscana Centrale S.p.A. - Indirizzi per la partecipazione del rappresentante regionale all'Assemblea dei soci.

2.5.6 MONITORAGGIO FINANZIARIO

(valori in migliaia di euro)

Obiettivo generale 5 - Obiettivi specifici PRIIM	Dati complessivi 2014-2016			Gestione fino al 21/11/2014		
	Assegnazioni Regionali	Impegni	Impegni/Assegnazioni	Impegni	Pagamenti	Pagamenti/Impegni
	(1)	(2)	(3=2/1)	(4)	(5)	(6=5/4)
5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato della mobilità in ambito urbano ed extraurbano	5.944,01	1.649,47	28%	1.649,47	77,03	4,7%
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	424,34	54,29	13%	50,43	2,96	5,9%
5.3 Attività connesse alle partecipazioni regionali nel campo della mobilità e dei trasporti	1.835,83	52,01	3%	52,01	52,01	100,0%
Totale obiettivo generale 5	8.204,17	1.755,77	21%	1.751,91	132,00	8%

(Dati a cura del Settore Controllo Strategico e di Gestione, DG Presidenza, aggiornamento al 21 novembre 2014)