

PROGRAMMAZIONE PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ (Settima Commissione)

REDATTRICE: Giuliana Tarchiani

IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM)

1. INTRODUZIONE

Nel Rapporto 2014 abbiamo già esaurientemente illustrato il piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM), essendo già, a gennaio 2014, in fase avanzata la discussione in Commissione. Infatti il piano è stato definitivamente licenziato dalla Commissione nella seduta del 6 febbraio 2014 (proposta di deliberazione n. 388 divenuta deliberazione del Consiglio regionale 18/2014) e approvato dall'Assemblea nella seduta del 12 febbraio 2014. Oltre ad una sintesi dei contenuti del piano in questa relazione ci soffermeremo in particolare sulle ultime fasi di approvazione in Commissione, del dibattito in aula e degli ordini del giorno presentati e approvati collegati alla proposta di deliberazione, delle risorse finanziarie e della prima attuazione del PRIIM. Il Piano, in attuazione della legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 istitutiva del piano stesso, costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di infrastrutture di trasporto, di logistica, di trasporto pubblico locale e di mobilità.

2. ELEMENTI FONDAMENTALI E CARATTERIZZANTI IL PIANO

L'istituzione del PRIIM nasce dall'esigenza di introdurre un elemento di semplificazione e razionalizzazione nel processo di programmazione delle diverse materie interessate (ferrovie, autostrade, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile) fino ad ora affidato a strumenti e procedimenti diversi, al fine anche di superare l'eterogeneità delle procedure oltre che a creare uno strumento unitario per la gestione delle politiche in questo campo.

Finalità del piano sono:

- la realizzazione di una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;
- l'ottimizzazione del sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;
- la riduzione dei costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo

pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Il PRIIM definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi, definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse attivabili e disponibili per ciascun ambito del piano, individua inoltre le tipologie di intervento ed i criteri di ripartizione delle risorse cui i documenti attuativi devono attenersi.

Il piano comprende un insieme complesso di documenti che si articola in:

Allegato A – Il piano che comprende a sua volta:

- a) il documento di piano, che indica le strategie, gli obiettivi, la classificazione della rete, le azioni ed i criteri di finanziamento, il quadro finanziario e gli indicatori di monitoraggio del piano;
- b) le schede di quadro conoscitivo, che approfondiscono la situazione in materia di infrastrutture e mobilità, dalle analisi della congiuntura economica e delle dinamiche della domanda di mobilità, alle indagini su comportamenti e percezioni della mobilità, alle singole schede su ferrovie, strade, porti, aeroporti, mobilità sostenibile, servizi di trasporto pubblico locale, infomobilità;
- c) cartografie di sintesi, che illustrano gli interventi sul territorio (reti ferroviarie, stradali, piattaforma logistica, rete di trasporto pubblico locale, carte degli interventi infrastrutturali);
- d) quadro delle valutazioni, che prende in esame le valutazioni di coerenza del piano, le valutazioni degli effetti socio-economici, il monitoraggio e l'analisi dei costi sociali e ambientali della mobilità (costi da incidentalità, inquinamento atmosferico e acustico, cogestione).

Al piano si accompagna, sulla base di quanto previsto dalla legge regionale 10/2010 in materia di Valutazione ambientale strategica (VAS):

Allegato B – Rapporto ambientale e relativi allegati cartografici infrastrutture/ambiente

Allegato C – Sintesi non tecnica

Allegato D – Dichiarazione di sintesi e relativi allegati

D1 – Osservazioni e controdeduzioni VAS

D2 - Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale

Infatti, la proposta di piano, prima di essere inoltrata al Consiglio regionale, è stata oggetto della consultazione pubblica prevista dall'articolo 25 della legge regionale 10/2010 in materia di VAS, avviata a seguito della pubblicazione dell'avviso sul BURT nel novembre 2012, e si è conclusa nei termini di sessanta giorni previsti dalla legge regionale 10/2010, con la presentazione di osservazioni e pareri da parte dei soggetti competenti in materia

ambientale e del pubblico. A seguito della consultazione pubblica sono state presentate osservazioni da parte di 28 soggetti (Comuni, Province, Soprintendenze, Autorità di bacino, Strutture regionali, Arpat, Asl, Comitati ed associazioni, una Camera di commercio). All'interno della Dichiarazione di sintesi (allegato D) si dà conto dell'esito delle consultazioni e del loro recepimento nel PRIIM.

L'elaborazione delle politiche del PRIIM si fonda su un'attenta considerazione degli elementi emersi nel quadro conoscitivo sulla cui base sono state definite le politiche del piano, orientate da cinque strategie di fondo:

- competitività
- sostenibilità economica
- sostenibilità ambientale
- sostenibilità territoriale
- innovazione.

Nell'ambito delle strategie delineate, il piano persegue cinque obiettivi generali volti a:

- realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
- qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico;
- sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
- potenziare la piattaforma logistica toscana;
- promuovere azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti. I cinque obiettivi generali sono a loro volta articolati in venti obiettivi specifici che si realizzano attraverso tipologie di azioni e specifiche risorse.

I principali interventi previsti sono: la conclusione della gara per il gestore unico del servizio di trasporto pubblico su gomma; la realizzazione del nodo per l'alta velocità ferroviaria di Firenze; dei raccordi ferroviari del Porto di Livorno; del raddoppio della ferrovia Pistoia-Montecatini; il completamento del Corridoio tirrenico; della E78 Grosseto-Fano; ulteriori interventi per l'adeguamento e messa in sicurezza della SGC FI-PI-LI e della Firenze-Siena, gli assi viari di Lucca; l'integrazione gestionale tra gli aeroporti di Pisa e di Firenze oltre al miglioramento dell'offerta infrastrutturale dell'aeroporto di Firenze; il completamento delle linee 2 e 3 della tramvia di Firenze e la sua integrazione verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio; l'avvio di nuovi piani regolatori portuali per Livorno, Piombino e Marina di Carrara; la realizzazione della ciclo-pista dell'Arno e nuovi interventi per la mobilità ciclabile in ambito urbano; nuovi bandi per la sicurezza stradale per gli enti locali; lo sviluppo dell'informazione in tempo reale nei servizi di trasporto pubblico e di mobilità (infomobilità).

3. L'ITER IN COMMISSIONE E IL VOTO FINALE

La proposta di deliberazione inerente l'approvazione del PRIIM è stata assegnata alla Settima commissione per l'espressione del parere referente il 29 luglio 2013. La Commissione ha iniziato l'esame del provvedimento nella seduta del 18 settembre 2013 con l'illustrazione da parte dell'assessore alle infrastrutture e mobilità a cui sono seguite otto sedute, ha svolto consultazioni ed audizioni con tutti i soggetti interessati. Molti gli emendamenti presentati sia dai consiglieri di maggioranza (PD, Idv, FdS-Verdi) sia dai gruppi di minoranza (FI). Di questi, alcuni sono stati accolti. In particolare si segnala l'accoglimento di 3 emendamenti proposti dai consiglieri Bambagioni, Giani, Ruggeri, Ferrucci (PD), che chiedevano l'inserimento tra le opere ferroviarie previste dal piano, di un intervento, a carico di privati, di collegamento tra il porto di Livorno e il nuovo scalo merci di Pontedera nel piano; degli emendamenti proposti dal presidente della Commissione (Mattei) relativi a tramvia, centri intermodali di Arezzo e Capannori-Porcari e sulla mobilità ciclabile, 2 emendamenti presentati dal consigliere Fedeli (Idv) aventi ad oggetto il primo la previsione di un ruolo di coordinamento svolto dalla Regione fra tutti gli enti locali coinvolti, nel rispetto delle specifiche competenze, il secondo, fra gli obiettivi specifici del piano, la previsione per il traffico pesante aree di sosta attrezzate per il riposo dei conducenti, per il rifornimento di carburante e punti di informazione. Molti gli emendamenti presentati anche dalla capogruppo della FdS-Verdi (23), di questi alcuni sono stati accolti, altri respinti e recuperati, in parte, nell'ordine del giorno collegato presentato successivamente in aula. Anche per quanto riguarda gli emendamenti dei consiglieri del Gruppo FI si è registrato l'accoglimento parziale e/o con modifiche di tre emendamenti su un totale di 12 presentati.

Il provvedimento è stato licenziato dalla commissione nella seduta del 6 febbraio 2014. Sul provvedimento la Commissione ha espresso parere favorevole a maggioranza, con l'astensione dei consiglieri appartenenti al gruppo Forza Italia.

4. IL VOTO FINALE IN AULA E GLI ORDINI DEL GIORNO

Il piano è stato approvato a maggioranza, con il voto contrario dei gruppi Ncd, Udc e Più Toscana-Ncd e l'astensione dei gruppi di Forza Italia, Fratelli d'Italia e del consigliere Chiurli del gruppo misto. E' stato anche approvato, sempre a maggioranza, un emendamento (primo firmatario il presidente della commissione mobilità e infrastrutture, Mattei) che inserisce all'interno dell'Allegato A.a "Documento di Piano", cap. 7, par. 7.1 "Grandi opere di interesse regionale e statale" in coda al paragrafo relativo al potenziamento della rete ferroviaria fra le priorità di intervento per la rete ferroviaria, ulteriori interventi quali la realizzazione delle opere inerenti l'Alta Velocità e la programmazione delle connessioni tra l'Alta Velocità e le altre realtà territoriali toscane; interventi di soppressione di passaggi a livello al fine di velocizzare le

linee ferroviarie; il ripristino di tratte interrotte tra cui la Grosseto-Siena e la Porrettana; la modernizzazione della linea Lucca-Aulla.

Collegati alla proposta di deliberazione del PRIIM in aula sono stati presentati 9 ordini del giorno: 5 dei consiglieri Staccioli, Donzelli, Marcheschi, 3 della consigliera Sgherri, 1 dei consiglieri Mattei, Sgherri, Fedeli, di cui 4 sono stati ritirati nel corso della seduta (in quanto confluiti in emendamenti approvati o ricompresi nell'ordine del giorno presentato ed approvato), 4 respinti ed 1 approvato a maggioranza. L'ordine del giorno, presentato dalla maggioranza (Mattei, Sgherri, Fedeli) e approvato dall'aula, raccomanda alla Giunta regionale:

(con riferimento all'aeroporto di Ampugnano) di aggiornare il Consiglio sull'evoluzione dei procedimenti relativi all'aeroporto di Siena, in coerenza con le prospettive di un sistema aeroportuale toscano e negli eventuali procedimenti relativi alla infrastruttura aeroportuale considerare prioritariamente la funzionalità dell'infrastruttura esistente riconfermando le attuali caratteristiche dello scalo in relazione al contesto territoriale e ambientale;

(con riferimento all'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia: Corridoio tirrenico) di attivarsi presso il Governo nazionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e SAT-Società Autostrada Tirrenica S.p.a affinché sia garantita l'esenzione del pedaggio in coerenza con la delibera della Giunta regionale 546/2012;

(con riferimento alla procedura di gara di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma) di ricercare tutte le possibili soluzioni nell'ambito della procedura di gara in corso, prima della conclusione dell'iter di affidamento, affinché siano assicurati in termini unitari gli aspetti qualificanti nell'esecuzione dei servizi;

(con riferimento all'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma in territori a domanda debole) di confermare la raccomandazione agli enti locali in ordine al rispetto da un lato di quanto definito al verbale di incontro sottoscritto, in data 12 settembre 2013, con Regione Toscana, Anci Toscana, Upi Toscana, Uncem Toscana e le organizzazioni sindacali del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle clausole di trasferimento degli addetti in caso di subentro e dall'altro, nel procedere agli affidamenti dei servizi di competenza, al rispetto dei criteri di trasparenza e non discriminazione.

5. RISORSE FINANZIARIE E PRIMA ATTUAZIONE DEL PRIIM

Per il triennio 2014-2016 sono programmati e finanziati interventi per oltre 2, 2 miliardi di euro tra infrastrutture e servizi di TPL; il totale degli investimenti per le infrastrutture è di 23,5 miliardi (di cui 5,8 miliardi già effettuati, 7 finanziati e quasi 11 programmati). Sono stati impegnati 442,7 mln, di cui 378 milioni di euro per TPL; 293,4 mln liquidati. Sono state erogate le

risorse per gli interventi sulla viabilità, per il TPL (bus e ferrovie), i parcheggi, il trasporto marittimo, i collegamenti ferroviari tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce, i collegamenti aerei con l'isola d'Elba, i porti, le vie navigabili (canale Burlamacca e Navicelli).

La Giunta regionale, ad oggi, ha approvato diverse delibere di attuazione del piano.