

PROGRAMMAZIONE PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITA' (Settima Commissione)

REDATTRICE: Giuliana Tarchiani

IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIIM)

1. INTRODUZIONE

La proposta di deliberazione al Consiglio regionale n. 388 avente per oggetto l'approvazione del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM) è stata assegnata per l'espressione del parere referente alla Settima Commissione "mobilità e infrastrutture" il 29 luglio 2013 ed è tuttora in discussione nella commissione competente che, presumibilmente, la invierà all'aula, per l'approvazione entro il mese di febbraio 2014. Essendo comunque la discussione del provvedimento in Commissione nella fase finale, si è ritenuto opportuno anticiparne i contenuti, trattandosi di un atto di programmazione di rilievo, in attuazione della legge regionale 4 novembre 2011, n. 55, istitutiva del piano stesso. La Settima Commissione ha, ad oggi, dedicato all'esame del provvedimento ben otto sedute, ha svolto consultazioni ed audizioni con tutti i soggetti interessati, e nell'ultima seduta del 22 gennaio 2014 ha già iniziato l'esame ed il voto sui molti degli emendamenti presentati dai consiglieri di maggioranza (PD, Idv, FdS-Verdi). Anche i gruppi di minoranza presenti in commissione (FI) hanno annunciato la presentazione di propri emendamenti per la prossima seduta della Commissione.

La legge regionale 55/2011 ha individuato sia l'ambito d'intervento sia i contenuti del PRIIM, prevedendolo quale nuovo strumento di programmazione intersettoriale che dà attuazione alla programmazione strategica definita dal Programma regionale di sviluppo (PRS), ponendosi in coerenza con il Piano di indirizzo territoriale (PIT). Il PRIIM, quindi, 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. 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.

2. COERENZA DEL PIANO RISPETTO AL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO 2011-2015 (PRS), AGLI ALTRI PIANI E ALL'INFORMATIVA EX ART. 48 DELLO STATUTO

Il PRS 2011-2015, approvato con Risoluzione 29 giugno 2011, n. 49, include una specifica sezione relativa alle politiche per le infrastrutture e per la mobilità in cui vengono individuati gli indirizzi di legislatura correlati agli ambiti strategici di intervento. La disponibilità e la funzionalità di un'adeguata rete infrastrutturale, la costruzione di una rete integrata di infrastrutture e servizi, la qualificazione del sistema di trasporto pubblico, le azioni per la mobilità urbana e la realizzazione di una piattaforma logistica sono gli indirizzi principali.

Il PRIIM dà attuazione al principio ispiratore del PRS volto a “favorire l'accessibilità materiale ed immateriale attraverso una 'rete di città' con strutture moderne ed efficienti”. Lo sviluppo di una rete integrata di infrastrutture e servizi consente di ridurre gli squilibri territoriali, garantendo la connessione della “rete di città”, superando criticità infrastrutturali secondo principi di mobilità sostenibile, di sicurezza, di basso impatto ambientale e paesaggistico, di intermodalità e riduzione dei tempi di percorrenza. Il PRS 2011-2015 individua pertanto, nel "Quadro degli strumenti di programmazione di legislatura" per l'Area "Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione", il Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità, quale strumento di programmazione ai sensi dell'articolo 10 della legge regionale 49/1999, stante l'esigenza di razionalizzare il complesso degli strumenti e procedimenti di programmazione, nelle materie attinenti al sistema delle infrastrutture di trasporto, alla logistica, al servizio di trasporto pubblico locale e alle politiche sulla mobilità.

Aspetti di coerenza del PRIIM con il Programma regionale di sviluppo (PRS) 2011-2015

Tra i principi ispiratori del PRS 2011-2015 vi è favorire l'accessibilità materiale ed immateriale attraverso una “rete di città” con infrastrutture moderne ed efficienti.

La Regione Toscana intende sviluppare una rete integrata di infrastrutture e servizi che riduca gli squilibri territoriali, garantendo la connessione della “rete di città”, superando criticità infrastrutturali secondo principi di mobilità sostenibile, di sicurezza, di basso impatto ambientale e paesaggistico, di intermodalità e riduzione dei tempi di percorrenza. Si individua, dunque, nell'accessibilità al sistema di città toscane, una rilevante condizione di competitività dell'intero sistema economico regionale, tendendo a privilegiare la sostenibilità delle modalità di trasporto.

Coerentemente con tali principi ispiratori, il PRIIM introduce scelte finalizzate alla costruzione di una rete integrata di infrastrutture e servizi che

determini un abbattimento di tempi e costi, individuali e generali, per lo spostamento di persone e merci, che riduca gli squilibri territoriali garantendo la connessione della “rete di città” e permetta il superamento di criticità dovute alle pressioni di una domanda particolarmente intensa. Inoltre, il PRIIM, nella sua articolazione strategica, tende a privilegiare la sostenibilità dei mezzi di trasporto in un’ottica di riduzione delle emissioni in atmosfera, delle emissioni climalteranti e del rumore, di miglioramento delle condizioni di sicurezza dei soggetti coinvolti nella mobilità, il minor impatto ambientale e paesaggistico e l’integrazione e l’intermodalità a livello di rete.

Contemporaneamente il PRIIM tende alla qualificazione del sistema del trasporto pubblico locale tramite il rinnovo del materiale rotabile (gomma e ferro), all’attuazione del sistema di alta velocità regionale e all’integrazione intermodale e alla complementarietà del servizio ferroviario sia con quello tranviario (sistema tramvie di Firenze) che con quello su gomma.

Il PRS inserisce, inoltre, la logistica al centro della visione regionale di sviluppo, nell’ottica della creazione di una piattaforma logistica – fatta di porti, aeroporti, interporti e scali merci – che sia orientata al consolidamento del ruolo della Toscana in Europa ma anche alle nuove opportunità dell’Est Europa e del bacino Mediterraneo, rappresentando quindi una spinta nuova allo sviluppo economico.

In tal senso, il PRIIM prefigura uno sviluppo della logistica attraverso l’infrastrutturazione ed il potenziamento nonché la messa in atto di azioni volte a favorire forme di sinergia e integrazione del sistema dei porti a beneficio del traffico merci ed a rafforzare la dotazione aeroportuale e la specializzazione delle funzioni di aeroporto in un’ottica di pianificazione integrata di attività e servizi.

In particolare, il PRIIM risulta principalmente connesso ai seguenti Progetti integrati di sviluppo (PIS) delineati dal PRS, di cui ne rappresenta strumento di attuazione, talvolta congiuntamente con altri piani e programmi, proprio nell’ottica di integrazione delle politiche su cui si basa l’impostazione dei PIS stessi:

- a) cluster per la nautica e i sistemi portuali;
- b) cluster per i sistemi logistici integrati;
- c) sistema dei servizi pubblici locali, per la parte del trasporto pubblico locale;
- d) distretto per le tecnologie ferroviarie, l’alta velocità e la sicurezza delle reti;
- e) distretto per le ICT e le telecomunicazioni, in riferimento all’infomobilità;
- f) progetto integrato di sviluppo dell’area pratese, in riferimento agli interventi per la rete infrastrutturale.

Aspetti di coerenza del PRIIM con il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)

La legge regionale 55/2011 prevede che il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture e trasporti in coerenza con il PIT concorrendo a realizzarne i meta-obiettivi.

Il Documento di piano del PIT, all'interno del 1° meta obiettivo "integrare e qualificare la Toscana come città policentrica" individua l'opzione strategica 3° "sviluppare la mobilità intra e inter-regionale", dove viene esplicitato l'intento di perseguire la messa in opera della programmazione in materia di mobilità e infrastrutture al fine di "rimettere in moto" la "città" regionale e stimolarne le opportunità rendendo agevole il muoversi tra i suoi centri e le sue attività secondo parametri di efficacia e di sostenibilità - sul piano ambientale, economico e organizzativo - così da rendere pienamente agibili per persone, merci e informazioni l'accesso e l'attraversamento della Toscana e l'insieme delle sue connessioni col resto d'Italia, d'Europa e del mondo.

Il PIT ed il PRIIM fanno riferimento, in particolare: al sistema ferroviario toscano, che potrà configurarsi come una delle più importanti reti metropolitane di scala regionale in Europa; al sistema portuale toscano e della sua rete logistica a partire dalla sua configurazione costiera; al compimento della modernizzazione e dello sviluppo del sistema stradale e autostradale regionale; all'integrazione del sistema aeroportuale regionale.

Non a caso, tra le risorse di interesse unitario regionale il PIT considera i "beni, le funzioni e le infrastrutture attinenti alla realizzazione e alla operatività di viabilità regionale, di porti e aeroporti" (articolo 29 - le infrastrutture di interesse unitario regionale quale invariante strutturale dello Statuto).

Gli obiettivi del PRIIM di realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale e di sviluppo della piattaforma logistica toscana, sono dunque fortemente correlati con tale opzione strategica del PIT.

Il fatto che il PRIIM intenda sviluppare una rete integrata di infrastrutture e servizi che riduca gli squilibri territoriali, favorendone l'accessibilità, presenta inoltre evidenti profili di coerenza anche con il 2° meta obiettivo del PIT "la presenza e la permanenza di attività industriali nel territorio regionale".

Gli obiettivi del PRIIM relativi alla realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale e per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana, presentano profili di potenziale contrasto con il 3° meta obiettivo del PIT "conservare il valore del patrimonio territoriale della Toscana". Questa considerazione porta a osservare come già in questa fase strategica di definizione delle scelte programmatiche relative alla mobilità ed alla logistica debbano essere identificati gli elementi di indirizzo atti a garantire una adeguata sostenibilità dei possibili interventi anche dal punto di vista della tutela del paesaggio.

Tra i sistemi funzionali del PIT è individuata anche la "Toscana delle reti". Una delle aree più tradizionali dove il PIT applica il concetto di rete è

quello delle infrastrutture relative alla mobilità. Il PIT propone una visione integrata e connessa della rete regionale che includa le infrastrutture stradali e ferroviarie, le funzioni aeroportuale, portuale o di interporto.

Il PRIIM è, in questo senso, un piano delle reti: cioè un piano che dà gli indirizzi e le regole per contribuire in maniera ordinata, efficace ed efficiente alla costruzione del sistema infrastrutturale delle reti e ad aumentarne l'apporto allo sviluppo complessivo e duraturo della Toscana.

Il PRIIM risulta inoltre coerente con l'integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze (deliberazione del Consiglio regionale 24 luglio 2013, n. 74). In particolare i contenuti dell'Integrazione al PIT risultano coerenti e sinergici rispetto alla strategia perseguita dal PRIIM ed ai suoi obiettivi, con particolare riferimento all'obiettivo specifico volto al "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 (obiettivo generale "Sviluppo della piattaforma logistica toscana"), nonché all'obiettivo specifico "Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano" (facente capo all'obiettivo generale "Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria"). Il PRIIM concorre inoltre a realizzare i contenuti dell'Allegato programmatico 7, parte integrante del documento di Piano del PIT adottato con la deliberazione consiliare 74/2013, relativo agli "Interventi di miglioramento della mobilità collettiva nell'area interessata dall'integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico".

Aspetti di coerenza del PRIIM con l'Integrazione paesaggistica del PIT

Il PRIIM definisce, ai sensi della legge istitutiva (legge regionale 55/2011), le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti in coerenza con il PIT secondo quanto disposto dall'articolo 48 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio). Tra le finalità generali del Piano, la riduzione dei costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione del mezzo pubblico – tenendo a privilegiare la sostenibilità dei mezzi di trasporto (il ferro rispetto alla strada, il mare rispetto alla terra), migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione. In questo senso le politiche del PRIIM, orientando verso la sostenibilità il sistema della mobilità regionale, concorrono a perseguire l'obiettivo di tutelare le risorse ambientali e paesaggistiche regionali perseguito dall'Integrazione paesaggistica del PIT, avviata con deliberazione della Giunta regionale 27 giugno 2011, n. 538 ed attualmente in corso di elaborazione. D'altra parte, al fine di evitare possibili impatti sul paesaggio, gli interventi di realizzazione e modifica delle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali

dovranno tener conto della disciplina paesaggistica del PIT, degli obiettivi e delle azioni delle schede di paesaggio e delle specifiche direttive, prescrizioni e misure di salvaguardia volte a favorire la migliore integrazione paesaggistica degli interventi.

Le politiche del PRIIM potranno inoltre contribuire alla realizzazione dei Progetti di paesaggio previsti dalla disciplina paesaggistica del PIT, in corso di definizione, quali progetti volti ad integrare, oltre agli aspetti paesaggistici, azioni di valorizzazione culturale e turistica, con gli aspetti infrastrutturali locali per la loro fruizione; in particolare nell'ambito dei Progetti di paesaggio potrà essere data particolare attenzione alle strade storiche, poderali e bianche, al fine di svilupparne la riconoscibilità e la valenza territoriale.

Aspetti di coerenza del PRIIM con il Piano ambientale ed energetico regionale (PAER)

Gli obiettivi attualmente delineati dalla proposta di PAER (attualmente all'esame delle commissioni consiliari competenti) relativi ad "Energia e cambiamenti climatici" e "Ambiente e salute e qualità della vita" risultano pienamente coerenti con gli obiettivi strategici del PRIIM di qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico e, soprattutto, di sviluppo di azioni per la mobilità sostenibile. Il PRIIM intende infatti contribuire anche all'incremento dell'efficienza ambientale ed energetica dei trasporti nell'obiettivo di ridurre le emissioni di gas inquinanti e di gas ad effetto serra. In particolare il PRIIM può concorrere a realizzare il Progetto speciale del PAER "Mobilità sostenibile" volto a rafforzare l'integrazione tra le politiche energetiche e ambientali e quelle della mobilità, riducendo l'impatto ambientale dei trasporti attraverso lo sviluppo di mezzi a basso impatto ambientale e della mobilità elettrica, e favorendo l'ottimizzazione della rete del trasporto pubblico locale. Il PRIIM si pone come obiettivo anche la realizzazione di grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale per il quale il Piano già prevede, nella declinazione degli obiettivi specifici, la necessità di monitorare gli effetti della realizzazione di tali opere contemporaneamente alla loro attuazione. Come è stato esplicitato nella sezione relativa alla valutazione degli effetti del Rapporto ambientale, in linea generale, i maggiori effetti del PRIIM si potranno avere in relazione alla nuova realizzazione e al potenziamento di opere infrastrutturali che determinano un incremento della mobilità stradale: dal punto di vista della compatibilità ambientale potrebbero determinarsi quindi situazioni di potenziale contrasto soprattutto con riferimento alle tematiche strategiche del PAER relative alla qualità dell'aria, al rumore, ai cambiamenti climatici ed energia, ai rifiuti (relativamente alla fase di cantiere). D'altra parte, una volta completati, tali interventi, che consistono prevalentemente nell'adeguamento di alcune direttrici principali attualmente congestionate, possono determinare un miglioramento rispetto allo stato attuale delle condizioni d'uso delle infrastrutture che porta a

minori livelli di emissioni da parte dei veicoli a motore. Tenendo conto che il Piano individua unicamente le tipologie di intervento finalizzate al raggiungimento degli obiettivi strategici di riferimento e non la loro localizzazione, la fase di progettazione degli interventi costituirà il momento in cui dovranno essere prese in esame le interazioni tra gli interventi infrastrutturali e le diverse matrici ambientali, nonché l'eventuale incidenza di tali interventi rispetto ad aree naturali protette e aree ricadenti all'interno della Rete Natura 2000.

In termini di coerenza è utile evidenziare come tra le azioni trasversali del PAER, ritroviamo anche altri interventi intersettoriali come l'implementazione e integrazione dei quadri conoscitivi e dei sistemi informativi e l'informazione, comunicazione ed educazione ambientale: anche tali azioni presentano profili di coerenza con le azioni trasversali presenti nel PRIIM per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti. Infine, l'azione del PAER relativa ad interventi volti a favorire la creazione ed il consolidamento di una filiera del calore, potrà contribuire ad una diminuzione del traffico veicolare necessario per il trasporto di combustibili da riscaldamento.

Aspetti di coerenza del PRIIM con il Piano regionale per la qualità dell'aria ambiente (PRQA)

Il PRQA rappresenta un Piano per il quale è ritenuta fondamentale l'integrazione con le altre politiche regionali settoriali al fine di perseguire il miglioramento della qualità dell'aria, individuando gli specifici interventi di risanamento e provvedendo alle azioni di miglioramento e/o mantenimento. Lo stesso PRS 2011-2015, fra gli indirizzi di legislatura per le politiche in materia ambientale, riconosce quello di "favorire l'integrazione tra ambiente e salute attraverso politiche di prevenzione del rischio ambientale e di riduzione degli inquinamenti, con particolare attenzione all'inquinamento atmosferico, anche attraverso un approccio integrato con le politiche per la mobilità". Il PRQA ha la finalità di orientare la programmazione settoriale, in particolare con il PRIIM, verso la mobilità sostenibile, attraverso la definizione di standard qualitativi nell'acquisto del materiale per il trasporto pubblico locale (TPL) a basso impatto ambientale, gas ed elettrico, l'ottimizzazione della rete di servizio TPL, in relazione alle modalità di svolgimento, in termini di numerosità e prossimità del servizio, di affidabilità, di tempi di percorrenza, di sicurezza e comfort e la promozione delle tecnologie di comunicazione intelligente nel servizio di TPL. Al di là delle specifiche criticità locali, uno dei fattori principali di inquinamento atmosferico è costituito dalla mobilità pubblica e privata; il PRIIM in tal senso si integra con le strategie del PRQA (anche nell'ambito del progetto speciale del PAER "Mobilità sostenibile", volto a promuovere l'integrazione tra i due Piani), prefigurando strategie volte a sviluppare azioni di sistema per la riqualificazione del trasporto pubblico e lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile in grado di

contribuire positivamente ad un contenimento dei livelli di emissione del settore. Il PRIIM prefigura quindi azioni per la qualificazione della mobilità urbana (piste ciclabili, tramvie, etc.) che potranno apportare una buona riduzione dell'inquinamento atmosferico. Nell'ambito della mobilità pubblica, il PRQA persegue una strategia in grado di ridurre le cause che determinano le emissioni degli inquinanti nelle aree urbane e che permetta di diminuire le percorrenze dei mezzi di trasporto privato nei centri abitati e sviluppare e favorire il trasporto pubblico.

Aspetti di coerenza del PRIIM con il Piano regionale di sviluppo economico (PRSE) 2012-2015

Gli interventi previsti dal PRIIM finalizzati all'ottimizzazione dell'accessibilità del territorio ed allo sviluppo dell'intermodalità del trasporto merci e della logistica costituiscono elementi sinergici rispetto alla strategia di sviluppo delineata dal PRSE 2012-2015.

Tali tipologie di interventi costituiscono, infatti, alcune delle condizioni di competitività del sistema regionale prefigurate anche dal PRSE. In particolare, l'Asse I - "Il sistema regionale delle politiche industriali" del PRSE ha l'obiettivo di rafforzare la competitività del sistema produttivo toscano attraverso azioni che migliorino le capacità innovative, in particolare favorendo sinergie tra imprese, e tra queste e gli organismi di ricerca, potenziando il sistema delle infrastrutture materiali e immateriali a sostegno delle imprese, aumentando l'offerta di servizi avanzati rivolti alle PMI e qualificando ulteriormente gli strumenti di ingegneria finanziaria, anche in una maggiore ottica di mercato. Le azioni suddette prefigurate dal PRIIM dunque, possono concorrere a tale obiettivo.

Aspetti di coerenza del PRIIM con il Programma regionale della società dell'informazione e della conoscenza nel sistema regionale 2012-2015

Il PRIIM ed il Programma regionale per la promozione e lo sviluppo dell'amministrazione elettronica e della società dell'informazione e della conoscenza nel sistema regionale 2012-2015, deliberato dal Consiglio regionale nel dicembre 2012, presentano espliciti profili di coerenza con riferimento alla promozione di azioni trasversali per la comunicazione e l'informazione dei cittadini per conoscere in tempo reale i servizi programmati e disponibili, favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle piste ciclabili per la riduzione dell'uso del mezzo privato, supportando gli enti locali nell'incentivazione di alcune specifiche azioni di miglioramento infrastrutturale, promuovendo la ricerca e la formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali. Sia le azioni del PRIIM che quelle del Programma regionale della società dell'informazione e della conoscenza sono finalizzate a:

- migliorare l'accessibilità territoriale della Toscana attraverso la diffusione delle informazioni geografiche relative ai sistemi di mobilità;
- incrementare il livello di integrazione del sistema dei trasporti regionali attraverso sistemi informativi innovativi a sostegno della mobilità pubblica e privata di persone e merci;
- definire standard e modelli organizzativi di cooperazione tra gli *stakeholders* presenti nel territorio regionale.

Coerenza con l'informativa ex art. 48 dello Statuto

Relativamente alla coerenza con l'informativa ex articolo 48 dello Statuto, la Giunta regionale ha adottato l'informativa preliminare al PRIIM 2012-2015 nella seduta del 21 novembre 2011, è pervenuta al Consiglio regionale il 25 novembre 2011 e lo svolgimento dell'informativa in aula da parte dell'assessore regionale ai trasporti e infrastrutture ha avuto luogo nella seduta del 7 dicembre 2012. E' seguito il dibattito, a cui hanno partecipato, fra l'altro, alcuni componenti la Settima Commissione, il Consiglio tuttavia ha ritenuto di non formulare precisi indirizzi alla Giunta regionale di cui tener conto nell'elaborazione del piano. Rispetto alle tempistiche indicate nel cronoprogramma di cui all'informativa, si rileva che veniva indicato il termine del mese di maggio 2012 per l'esame della Giunta della proposta finale. La proposta di piano è stata approvata dalla Giunta nella seduta del 22 luglio 2013, inoltrata al Consiglio regionale il 26 luglio 2013 ed assegnata alla Settima Commissione, come già detto, il 29 luglio 2013. Si evidenzia quindi uno slittamento dei tempi per quanto riguarda la predisposizione del piano da parte della Giunta di oltre un anno, con cui il provvedimento è giunto all'esame del Consiglio regionale.

3. ELEMENTI FONDAMENTALI E CARATTERIZZANTI IL PIANO

Il PRIIM, in particolare, persegue le seguenti finalità:

- a) realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;
- b) ottimizzare il 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;
- c) ridurre i 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 la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito del piano, ed individua inoltre le tipologie di intervento ed i criteri di ripartizione delle risorse cui i documenti attuativi devono attenersi.

La volontà di istituire un nuovo piano deriva 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 allora affidato a strumenti e procedimenti diversi, con la volontà di superare l'eterogeneità delle procedure e di creare uno strumento unitario che consenta la gestione complessiva delle politiche e che dia una visione d'insieme in cui la Toscana si confronta con il livello nazionale ed europeo (anche in vista del nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020).

Il PRIIM si inserisce infatti nel quadro delle politiche in materia di trasporti e infrastrutture definite a livello comunitario (Libri bianchi sui trasporti, RETI TEN-T, etc) e nazionale (con particolare riferimento all'intesa quadro generale con il Governo), mentre, con il riferimento al contesto regionale, dà attuazione alle linee d'indirizzo individuate dal PRS 2011-2015 per le politiche per le infrastrutture e mobilità.

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

Allegato A – La proposta di 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).

Alla proposta di 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 b.u.r.t. 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 poggia 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:

- a) realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
- b) qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico;
- c) sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
- d) potenziare la piattaforma logistica toscana;
- e) 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.

Tra le opere-chiave contenute nel PRIIM sono previste:

- l'ultimazione della gara per dare alla Toscana un gestore unico del servizio di trasporto pubblico su gomma;
- la realizzazione del nodo per l'alta velocità ferroviaria di Firenze, quella dei raccordi ferroviari del porto di Livorno e la ferrovia Pistoia-Montecatini;
- il completamento del corridoio tirrenico, della E78 Grosseto-Fano, 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 tranvia di Firenze e la sua integrazione verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio;
- la realizzazione del People mover a Pisa;
- l'avvio di nuovi piani regolatori portuali per Livorno, Piombino e Marina di Carrara;
- la realizzazione della ciclopista 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).

4. LE RISORSE FINANZIARIE

Le risorse messe in campo dal Piano per l'attuazione degli interventi previsti e stanziati sul bilancio regionale ammontano nel triennio 2014-2016 a 2,084 miliardi di euro, di cui:

- 375 milioni di euro per infrastrutture
- 1.709 milioni di euro per i trasporti.

Le previsioni di quadro finanziario riportate sul bilancio regionale, ai fini della loro effettiva attuazione, devono essere verificate con i limiti imposti dal patto di stabilità interno.

5. NECESSITÀ DI REVISIONE DELLA LEGGE REGIONALE ISTITUTIVA DEL PRIIM A SEGUITO DELLA NUOVA LEGGE DI PROGRAMMAZIONE

La legge regionale 49/1999 (Norme in materia di programmazione regionale), vigente ad inizio dell' iter di formazione del PRIIM, è stata abrogata con legge regionale 2 agosto 2013, n. 44 (Disposizioni in materia di

programmazione regionale). L'articolo 17, comma 3, della legge regionale 44/2014 dispone che i procedimenti di elaborazione di piani e programmi già avviati alla data di entrata in vigore della legge si concludono secondo le norme vigenti al loro avvio. I piani e programmi rimangono in vigore fino all'approvazione del nuovo PRS o, qualora si tratti di strumenti che rientrano nella tipologia dell'articolo 10, non oltre dodici mesi dall'approvazione del nuovo PRS. L'articolo 18, comma 1, della legge regionale 44/2013 dispone che la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale, entro dodici mesi dall'entrata in vigore della stessa, una o più proposte di modifica delle leggi regionali contenenti disposizioni in materia di programmazione. Pertanto la legge regionale 55/2011, istitutiva del PRIIM, sarà soggetta a modifiche in conseguenza dell'entrata in vigore della nuova legge di programmazione.