



LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE SUL SISTEMA DELLA MOBILITA': IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Ing. Enrico Becattini

Direttore Generale

D.G. Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, Regione Toscana

Prato, 2 luglio 2014 – “Il sistema aeroportuale toscano: quale sviluppo”



1. IL SISTEMA AEROPORTUALE NELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

- Gli indirizzi strategici del **Programma Regionale di Sviluppo** (PRS 2011-2015);
- I contenuti dell'**Integrazione al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT)** per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze, in corso di esame in Consiglio Regionale, contenente obiettivi strategici, prescrizioni e direttive per la qualificazione dell'aeroporto;
- La classificazione del **Piano Nazionale degli Aeroporti**;
- Le politiche regionali del nuovo **Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità** (PRIIM), elaborate in coerenza con i contenuti del PRS e del PIT.



1. IL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO 2011-2015

PRS 2011-2015

(Approvato con Risoluzione del CR n. 49 del 29 giugno 2011)

Atto fondamentale di indirizzo della programmazione regionale che definisce linee di indirizzo e priorità per la legislatura

Il PRS individua 10 principi ispiratori per rilanciare lo sviluppo regionale, tra cui il **principio ispiratore di "Favorire l'accessibilità materiale e immateriale attraverso una rete di città con infrastrutture moderne ed efficienti"**

A partire dai principi ispiratori, il PRS definisce quindi gli **indirizzi di legislatura per le politiche per le infrastrutture e la mobilità:**

1. Realizzare le grandi opere di interesse nazionale e regionale;
2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico locale;
3. Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile;
4. **Potenziare la piattaforma logistica toscana;**
5. Promuovere azioni trasversali per la  comunicazione e l'informazione ai cittadini



Il potenziamento della piattaforma logistica toscana prevede tra l'altro di rafforzare la dotazione aeroportuale e la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo

**Tra le opere di rilevanza strategica sia a livello nazionale che regionale:
Adeguamento e potenziamento del sistema aeroportuale toscano**



2. L' INTEGRAZIONE AL PIT – PARCO DELLA PIANA, AEROPORTO FIRENZE

Integrazione al PIT per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze

(Adottato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2013)

Con l'integrazione al PIT la Regione, intende:

- individuare ulteriori impegni ad integrazione del progetto di Parco Agricolo della Piana e al fine di porre in atto specifiche azioni di risanamento e miglioramento della qualità dell'aria, volte a ridurre le emissioni inquinanti nell'area interessata, anche attraverso interventi di miglioramento della mobilità collettiva;
- perfezionare le salvaguardie relative al Parco agricolo della Piana a seguito degli approfondimenti effettuati con la Sesta Commissione e con gli Enti Locali interessati;
- includere nelle valutazioni le nuove ipotesi di orientamento della pista per la qualificazione aeroportuale, e perfezionare le relative prescrizioni.

L'integrazione al PIT rappresenta la cornice pianificatoria rispetto alla quale la Regione, nell'ambito del procedimento di approvazione del nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Firenze, dovrà verificare la coerenza degli interventi rispetto a obiettivi strategici, prescrizioni e direttive.



2. L' INTEGRAZIONE AL PIT – PARCO DELLA PIANA, AEROPORTO FIRENZE

Integrazioni alla DISCIPLINA PIANO DEL MASTER PLAN "Il Sistema aeroportuale toscano" (All. A5)

Individua gli obiettivi strategici e le prescrizioni per la qualificazione dello scalo aeroportuale

- Obiettivi strategici per il sistema aeroportuale (*modifiche art. 3*):

Il processo di integrazione aeroportuale rappresenta obiettivo strategico ai fini dell'implementazione del PRS che prevede la specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in un'ottica di gestione dei due aeroporti come componenti di un unico sistema aeroportuale regionale.

La Regione promuove con i soggetti interessati un percorso di integrazione, anche gestionale, tra gli aeroporti di Pisa e Firenze quali scali a sviluppo correlato, al fine di garantire l'utilizzazione più sostenibile, dal punto di vista ambientale ed economico, della capacità aeroportuale complessiva.

- Prescrizioni per il progetto di qualificazione (*modifiche art. 5 ter*):

la Regione, ai fini della valutazione di sua competenza nel procedimento di approvazione del piano di sviluppo aeroportuale, verifica che:

- l'utilizzo della pista di atterraggio sia regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dall'inquinamento acustico ed atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista relativa all'areale B della VAS, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza;
- la pista di rullaggio sia da escludere per la pista di riferimento dell'areale B della VAS in funzione sia della monodirezionalità della pista, sia del controllo delle emissioni inquinanti.

L'implementazione del PIT definisce prescrizioni per il progetto di qualificazione dell'aeroporto di Firenze e appone salvaguardie e condizioni sull'areale interessato dal parco agricolo della piana e su quello interessato per la qualificazione aeroportuale. Le salvaguardie del Parco sono superate con l'approvazione del provvedimento, quelle relative all'area di qualificazione aeroportuale con la approvazione del piano di sviluppo aeroportuale.



2. L' INTEGRAZIONE AL PIT – PARCO DELLA PIANA, AEROPORTO FIRENZE

Integrazioni alla DISCIPLINA PIANO DEL MASTER PLAN "Il Sistema aeroportuale toscano" (All. A5)

- **Prescrizioni** per il progetto di qualificazione (*modifiche art. 5 ter*):

Con riferimento alla lunghezza della pista aeroportuale, l'articolo 5 ter, comma 1, lettera b) della disciplina del Master Plan prescrive:

"b) lo sviluppo dell'unica pista di atterraggio sia realizzato nel rispetto della sostenibilità territoriale e ambientale e della compatibilità con il progetto di territorio del parco agricolo della piana e comunque, non abbia una lunghezza massima superiore a 2000 metri lineari. Il suo utilizzo dovrà essere regolamentato in modo da garantire la massima tutela degli insediamenti dagli inquinamenti acustico e atmosferico con un utilizzo esclusivamente monodirezionale nell'opzione di cui alla pista parallela convergente, senza sorvolo di Firenze, fatte salve situazioni di emergenza."

E' previsto inoltre un **comitato di garanzia** per il monitoraggio del funzionamento dell'aeroporto, che include una rappresentanza degli enti locali e dei cittadini interessati (*modifiche art. 5 quater*)



2. L' INTEGRAZIONE AL PIT – PARCO DELLA PIANA, AEROPORTO FIRENZE

ALLEGATO PROGRAMMATICO 7

“Interventi di miglioramento della mobilità’ collettiva nell’area interessata dall’integrazione al PIT parco-aeroporto, anche al fine di ridurre l’inquinamento atmosferico”

Concorrono al raggiungimento degli obiettivi propri del progetto di territorio di rilevanza regionale “Parco agricolo della Piana” alcune azioni specifiche, individuate negli **Allegati programmatici del Documento di Piano del PIT.**

Tali azioni, integrative del progetto di Parco agricolo, e di qualificazione dell'intero contesto territoriale afferente, sono definite in coerenza con quanto disposto dalla Disciplina del PIT art. 9, comma 12 septies.

L’Allegato programmatico 7 prevede in particolare le seguenti azioni di interesse della Direzione Generale Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale:

- **integrazione della rete delle tramvie della Piana Fiorentina**, per le quali la Regione ed i comuni interessati valuteranno le modalità per la redazione del collegamento verso Campi e Sesto, valutando contestualmente l’ipotesi di collegamento con Prato;
- **potenziamento dei collegamenti ferroviari**, con l’inserimento di coppie di treni veloci fra i principali capoluoghi (tra cui Prato-Firenze);
- **potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti di Firenze e Pisa** quali scali a sviluppo correlato;
- **promozione di interventi per il collegamento viario tra Lastra a Signa e Prato**, attraverso il finanziamento di interventi relativi alla viabilità locale integrativa della viabilità regionale nei comuni di Campi Bisenzio, Signa e Lastra a Signa



3. IL PIANO NAZIONALE AEROPORTI

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Previsto dall'art. 698 del Codice della navigazione
Individua gli **aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale**, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato.

Il procedimento di approvazione del Piano Nazionale degli Aeroporti prevede l'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome.

Informativa in Consiglio dei Ministri inerente il Piano Nazionale degli Aeroporti (17 gennaio 2014 - Ministro per le Infrastrutture ed i Trasporti) riguardante le motivazioni, le linee direttrici di sviluppo del settore ed i criteri per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale strategico.

Criteri considerati dall'Informativa del Governo:

- individuati dei bacini di traffico omogeneo;
- identificato un solo aeroporto strategico per ciascuno di tali bacini, nonché gli ulteriori aeroporti di interesse nazionale insistenti nel medesimo bacino.

Eccezione relativa al bacino di traffico del Centro-Nord, per il quale sono individuati due aeroporti strategici: Bologna e **Pisa/Firenze**

- in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali;
- a condizione, relativamente ai soli **scali di Pisa e Firenze**, che tra gli stessi si realizzi la **piena integrazione societaria e industriale**.

BACINI DI TRAFFICO	AEROPORTI STRATEGICI	RESTANTI AEROPORTI DI INTERESSE NAZIONALE
Centro - Nord	Bologna, Pisa/Firenze*	Rimini, Parma, Ancona

* a condizione che si realizzi la gestione unica



4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

PRIIM

(Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 74 del 24 luglio 2013)

Strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità infrastrutture e trasporti (ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale, mobilità ciclabile)

Istituito con la L.R. 55/2011, con la **finalità di:**

- **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 **sviluppare la piattaforma logistica toscana** quale condizione di competitività del sistema regionale,
- **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 dà attuazione alla programmazione strategica definita dal **PRS** ponendosi in coerenza con il **PIT**, e garantendo una visione d'insieme delle politiche regionali con cui la Toscana si confronta a livello nazionale ed europeo (anche in vista del **nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020**).

Il Piano gestisce in maniera integrata il complesso delle risorse finanziarie (regionali, nazionali e comunitarie) destinate a trasporti ed infrastrutture, che per nel triennio 2014-2016 ammontano ad **oltre 2 miliardi di euro** di cui 375 milioni per infrastrutture 1709 milioni per i trasporti (dati bilancio regionale 2014-2016)

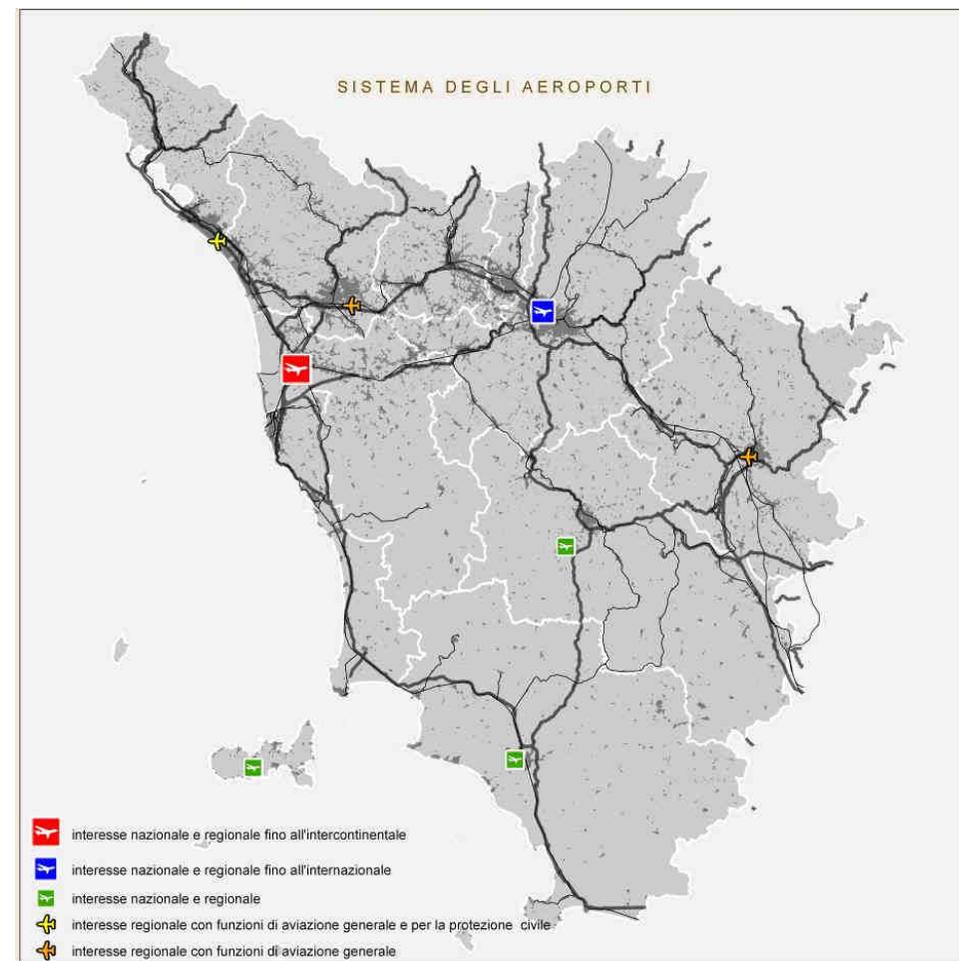


4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Le politiche del PRIIM sono basate su un'analisi approfondita dei quadri conoscitivi esistenti, in particolare la descrizione della situazione relativa agli aeroporti è descritta nell'Allegato A.b.7 - IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Il Piano contiene la **classificazione delle reti delle infrastrutture**, necessaria al fine definire le infrastrutture verso cui è rivolta la programmazione di livello regionale

Il Piano classifica il sistema aeroportuale di interesse Nazionale e regionale con rilevanza economica fino all'intercontinentale (Pisa), fino all'internazionale (Firenze), di interesse nazionale e regionale (Elba, Grosseto, Ampugnano).





4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Obiettivi e azioni del PRIIM per lo sviluppo del sistema aeroportuale regionale

Obiettivo generale

4 - Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana



Obiettivo specifico

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



Azioni



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. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Le politiche del PRIIM per lo sviluppo del sistema aeroportuale regionale

Il PRIIM individua nella qualificazione infrastrutturale degli aeroporti di Pisa e Firenze la risposta all'esigenza di recupero di offerta rispetto alla domanda potenziale.

In coerenza con il PIT lo sviluppo degli aeroporti dovrà avvenire in maniera complementare, non concorrenziale ma sinergica, esaltando le specificità di ciascuno.

Gli aeroporti dovranno costituire la "porta di accesso al territorio" e innalzare in tal senso i livelli di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità.

Il sistema aeroportuale della Toscana assume un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità e per l'attrattività del territorio. E' previsto lo sviluppo degli aeroporti in modo sistemico per consentire la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali, con particolare riferimento alla mitigazione degli effetti di inquinamento acustico e atmosferico.

Il miglioramento dell'offerta è finalizzato al recupero di competitività del sistema toscano attraverso lo sviluppo infrastrutturale, l'innalzamento del livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali ed il miglioramento dell'accessibilità.

E' incentivato lo sviluppo di soluzioni gestionali integrate e coordinate, nel rispetto delle normative vigenti, al fine di ridurre i costi e aumentare la competitività del sistema nell'ambito di una politica di integrazione del sistema aeroportuale.



4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Accanto agli interventi specifici per lo sviluppo del sistema aeroportuale nell'ambito della piattaforma logistica toscana, il PRIIM definisce inoltre, in coerenza con i contenuti dell'Allegato programmatico 7 del PIT, specifici interventi volti a sviluppare l'accessibilità agli scali, ed in particolare:

- realizzazione del **people mover**, linea metropolitana di collegamento tra l'aeroporto di Pisa, i parcheggi scambiatori di Pisa sud e la stazione ferroviaria centrale in sostituzione dell'attuale collegamento ferroviario, che consente di migliorare l'accessibilità dell'aeroporto e della stazione nell'ottica di un unico polo di interscambio modale;

- completamento della **rete tramviaria fiorentina** attraverso il completamento delle linee 2 e 3 del sistema tranviario fiorentino, la realizzazione della linea 4 e la prosecuzione del sistema verso Bagno a Ripoli. Il Piano prevede, a seguito di approfondimento con i Comuni di Firenze, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Calenzano e Prato, la definizione dell'integrazione della rete tramviaria della piana fiorentina anche a valere sulla nuova programmazione comunitaria 2014-2020. Contestualmente alla valutazione delle modalità per la redazione dello studio di fattibilità del collegamento verso Campi, la Regione e i Comuni interessati valuteranno l'ipotesi del collegamento tramviario con Prato previa gli opportuni raccordi con le amministrazioni comunali interessate.

Il Piano prevede inoltre:

- il **potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Prato e Firenze** in funzione delle nuove potenzialità della rete a seguito degli interventi infrastrutturali in corso (in particolare, a partire dal giugno 2013, la Regione ha inserito nella programmazione del contratto di servizio con Trenitalia, ulteriori 4 coppie di treni veloci Prato-Firenze, con sola fermata a Sesto Fiorentino);

- la realizzazione degli **interventi di viabilità locale** integrativi della viabilità regionale nei comuni di Campi Bisenzio, Signa e Lastra a Signa.



4. IL PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Completamento del sistema tramviario dell'area fiorentina e estensione nell'area metropolitana

Con **DGR 305 del 16 aprile 2014** è stato approvato l'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 tramviario dell'area fiorentina e l'estensione nell'area metropolitana.

Secondo l'Accordo, il **Comune di Firenze garantirà la prosecuzione dei lavori delle linee 2 e 3 e la loro conclusione entro il 31 marzo 2019** in coerenza con i contenuti della decisione della Commissione europea di grande progetto.

La Regione si impegna a svolgere la redazione degli studi di fattibilità della **estensione della linee tramviarie verso Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio e Bagno a Ripoli**, volti ad identificare il percorso, prevedendo un finanziamento regionale per un importo di **1 milione di euro**. Nell'ambito dell'Accordo le parti si impegnano a ricercare le necessarie coperture finanziarie delle opere.

Per la predisposizione degli studi si terrà conto del quadro conoscitivo presente con particolare riferimento alle previsioni in materia di tramvie del Piano di Indirizzo Territoriale, del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, dei Piani strutturali dei Comuni interessati.