ANCE | AREZZO

CONFINDUSTRIA TOSCANA SUD
Arezzo Grosseto Siena
Delegazione di Arezzo

Le infrastrutture strategiche nel territorio della Provincia di Arezzo. Situazione attuale e prospettive per il prossimo quinquennio.

Le infrastrutture strategiche nel territorio della Provincia di Arezzo.

Situazione attuale e prospettive per il prossimo quinquennio.

ANCE | AREZZO

CONFINDUSTRIA TOSCANA SUD
Arezzo Grosseto Siena
Delegazione di Arezzo

INDICE

Prefazione

1. Premessa ..... pag. 7
2. Centro Merci Intermodale (interporto) di Indicatore 8
3. Stazione AV Media Etruria 10
4. SGC E 78 Grosseto-Fano 12
5. SGC E 45 ipotesi di autostrada Orte-Venezia e ipotesi di ristrutturazione/riqualificazione del tracciato esistente Orte-Ravenna 15
6. Proposta per un'alternativa di medio periodo alla SGC E 78 Grosseto-Fano e all'Autostrada Orte-Venezia 16
7. Strade Regionali.....19
7.1 La variante esterna della SR 71 all'abitato di Arezzo 21
7.2 La nuova 71 a sud di Arezzo 23
7.3 Completamento della variante alla SR 71 da Montecchio alla località Vallone Camucia 24
7.4 Ulteriore intervento per la SR 69 riguardante la bretella tra la località le Coste e il Casello autostradale Valdarno 25
7.5 Valutazioni schematiche per ogni intervento in corso di realizzazione e da completare e per tutti gli interventi programmati o da programmare in attesa di finanziamento 25
8. Piano stralcio per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno 31
9. Difesa della Città di Arezzo dal rischio idraulico 32
10. Casse di espansione riguardanti il sub bacino del Cerfone 33
11. Rete irrigua della Valdichiana e opere per l'uso plurimo delle acque derivanti dal sistema Montedoglio 34
12. "Secondo" ponte sul Tevere a Sansepolcro 36
13. Aree di sosta in prossimità del casello Autostradale A1 37
14. Distribuzione di Energia Elettrica a servizio dell'industria 38
15. Aeroporto Molin Bianco 38
16. Investimenti puntuali a carattere immobiliare 40
17. Piano cave Arezzo e vallate 42

Conclusioni
Appendice

Prefazione del Presidente di Ance Arezzo Arch. Igor Michele Magini

Con questa indagine sulle infrastrutture strategiche dei territorio aretino ci siamo riproposti di compiere un salto di qualità rispetto agli studi promossi e realizzati in questo settore, anche grazie al contributo di uno dei più qualificati esperti del settore, l'Ingegner Giovanni Cardinali, che ha dedicato al tema delle infrastrutture gran parte della propria esperienza professionale.
Abbiamo anche voluto mettere a punto alcune proposte per i futuri investimenti, ad esempio per il corridoio Livorno-Ravenna o per la riqualificazione del centro storico del capoluogo; abbiamo allargato il tradizionale raggio d'azione delle nostre analisi arrivando a ricomprendere fondamentali interventi legati alla mitigazione del rischio idraulico, alla rete irrigua ed ai materiali necessari a realizzare gran parte degli interventi analizzati.
Abbiamo poi aggiunto, per ogni iniziativa, una valutazione in termini di effettivo stato di avanzamento, grado di efficacia, costi e copertura finanziaria, individuazione dei soggetti coinvolti nei processi decisionali con le relative azioni da compiere.
Certamente nei prossimi mesi aggiungeremo a questa analisi dinamica altri importanti progetti ed iniziative che - per esigenze temporali - sono rimaste fuori da questa analisi.
Ma soprattutto il territorio avrà a disposizione uno strumento per verificare, opera per opera - i progressi compiuti e l'evoluzione intervenuta, continuando a tenere vivo il dibattito su uno degli aspetti fondamentali dell'economia del nostro territorio.
L'auspicio dei costruttori edili è che si rimetta in moto la macchina degli investimenti pubblici, a beneficio degli utenti - cittadini, operatori economici, turisti - e di tutte le imprese del nostro vasto ed articolato comparto delle costruzioni che, attraverso la realizzazione delle opere stesse, sarebbero in grado di rilanciare l'economia locale portando nel territorio nuova ricchezza e opportunità di lavoro.

Il Presidente di Ance Arezzo
Arch. Igor Michele Magini

1 Premessa

Nel giugno 2014 Confindustria Arezzo ha condotto una indagine sullo stato di avanzamento delle infrastrutture nella provincia di Arezzo, dove sono state riportate iniziative pubbliche e private relative ad insediamenti e infrastrutture per la mobilità ritenuti di fondamentale importanza per lo sviluppo di attività economiche nel territorio.

L'indagine è stata impostata per interloquire con gli enti pubblici, utilities, società di servizi e organismi privati che, a vario titolo, investono nel territorio aretino tenuto conto del particolare ruolo che riveste l'Associazione, attraverso azioni di collaborazione e confronto sui temi della programmazione degli interventi, per l'applicazione ed interpretazione delle normative di settore, per sbloccare intoppi burocratici nella Pubblica Amministrazione e per promuovere lo sviluppo sostenibile.

A distanza di un anno e in vista di una nuova fase legislativa e di programmazione della Regione Toscana, nonché del rinnovo dei mandati amministrativi in numerosi comuni, ivi compreso il Comune capoluogo, si è posto il problema di aggiornare il documento, cercando di individuare "opere prioritarie" e di sicura efficacia in tempi ragionevoli per l'economia del territorio.

E' stata fatta pertanto un'analisi approfondita delle criticità che rallentano o impediscono la realizzazione di importanti opere pubbliche, con schematiche riflessioni e proposte sulle prospettive di breve-medio periodo relative agli investimenti ritenuti prioritari in tema di infrastrutture puntuali e lineari.

Nell'indagine del giugno 2014, analizzando quanto è già stato realizzato e quanto ancora doveva essere completato, si individuano le seguenti tre azioni principali da parte dell'Associazione:

- affidamento della realizzazione e della gestione delle opere agli operatori privati con ricorso alla **finanza di progetto**;
- **pressing** sull'**opinione pubblica** e sugli **enti competenti** finalizzato all'individuazione delle iniziative dell'avvio delle procedure;
- **monitoraggio** dei progetti avviati, **denuncia** dei ritardi accumulati, ricerca del **consenso** e soluzione di problemi legislativi, procedurali e finanziari.

Nel corso di un anno sono avvenuti importanti cambiamenti del quadro di riferimento istituzionale e legislativo in un contesto economico e finanziario nazionale ancora difficile e critico.
Le Regioni ed i Comuni, in forma singola o associata, con la riforma/ridimensionamento delle provincie costituiscono, oggi, gli unici interlocutori del cittadino per l'attività politico-amministrativa nel territorio. Le stesse opere infrastrutturali di competenza

statale e/o di SpA come ANAS, Terna, RFI, ecc. vengono decise e finanziate dopo l'approvazione da parte delle regioni.

La Regione Toscana si è dotata nel 2014 di un importante strumento di pianificazione: il Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, mentre, nella confinante Umbria, la Giunta Regionale dell'Umbria con deliberazione del 24/11/2014, n. 1522, ha preadottato la proposta di Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024.

Sul piano governativo, in queste ultime settimane, si registra una politica di ridimensionamento degli investimenti in "grandi opere", mentre l'Ance, assieme a Cna, Confartigianato e Legacoop**,** ha promosso un piano di 5mila opere, in gran parte piccole e medie, da realizzare immediatamente per un valore di 9 miliardi di euro.

L'indagine, fortemente voluta dalla sezione ANCE di Arezzo, ha un approccio realistico, tiene conto delle novità istituzionali e intende sottolineare tre aspetti fondamentali:

- le consistenti potenzialità del territorio aretino per la realizzazione di opere infrastrutturali – di interesse nazionale, regionale e locale - che possono essere realizzate nei prossimi anni secondo un percorso virtuoso che richiede, prioritariamente, il finanziamento dei progetti e la loro approvazione da parte degli enti pubblici interessati;
- i progetti che richiedono l'apporto di privati devono essere "bancabili" e rapportati alle effettive disponibilità finanziarie delle imprese e della pubblica amministrazione, senza trascurare le opportunità di contributi finanziari che offre il contesto comunitario;
- <u>è necessario un maggior coinvolgimento delle imprese locali in un ruolo di protagoniste, esperte e qualificate, in grado di realizzare anche opere complesse ed impegnative ed in ruoli non subordinati.</u>

2. Centro Merci Intermodale (interporto) di Indicatore

Esame delle criticità, analisi e prospettive del collegamento a rete di tipo intermodale tramite tronchetto ferroviario collegato alla linea lenta e stralcio viario Terminal Merci-raccordo autostradale Arezzo-Battifolle compreso nel progetto di variante esterna alla città di Arezzo (nuova SR 71 da S. Zeno a Ponte alla Chiassa)

Il progetto **Interporto di Arezzo** prevede una struttura che consentirà di offrire, una volta ultimato, servizi di logistica e di trasporto in modo altamente integrato a tutti gli operatori nazionali e internazionali. Consentirà, coerentemente alle linee guida dettate dall'Unione Europea, di conseguire obiettivi quali: il riequilibrio e l'intermodalità tra diverse tipologie di trasporto, la realizzazione di iniziative di stoccaggio e a prevalenza logistica e semi-manifatturiera, l'insediamento di nuove attività imprenditoriali legate alla logistica.

Il Consiglio Regionale della Regione Toscana con atto n. 18 del 28/02/2014, approvando il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), ha promosso a **centro intermodale** lo scalo merci aretino, inserendolo tra i quattro più importanti della

Toscana: lo scalo aretino diventa il perno dello scambio ferro-gomma insieme ai due interporti di Prato e di Guasticce e all'altro centro intermodale di Capannori-Porcari, in Provincia di Lucca.

Ad Indicatore è previsto il collegamento con la rete RFI, con un tronchetto ferroviario di collegamento alla linea lenta Firenze-Roma.
Nell'indagine del giugno 2014 si riportava che, nonostante *"l'aggiornamento del crono programma, le opere risultano in pesante ritardo sui tempi";* alla data odierna è stato comunque realizzato il Centro Agroalimentare e sono state realizzate circa l'80% delle opere di urbanizzazione previste dall'intero progetto.

La società RFI non sembra più intenzionata a dare seguito al Protocollo d'intesa sottoscritto nel 2003 con il Comune di Arezzo, il raccordo ferroviario e opere connesse comporta un investimento di circa 5 milioni di euro e FS Cargo può attuare un servizio solo se è garantita la partecipazione delle Aziende di Trasporto in grado di operare su questo polo logistico; al momento attuale non risultano operatori effettivamente interessati al trasporto su ferro.

Altro aspetto importante è il collegamento stradale dell'Interporto di Indicatore con il raccordo Arezzo – Battifolle che viene trattato al successivo paragrafo 6, relativo alla variante esterna alla città di Arezzo della SR 71, il lotto 2 di tale variante riguarda il tratto dall'innesto della SR 69 a detto raccordo, è un lotto funzionale, richiede un investimento di 15 milioni di euro e deve essere considerato come "prioritario" nel contesto della programmazione della Regione Toscana per gli investimenti futuri nelle strade regionali.
In sintesi possiamo fare questa considerazione finale sull'Interporto di Indicatore

STATO DI AVANZAMENTO

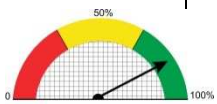
MEDIO/BASSO

GRADO DI EFFICACIA

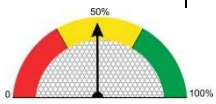
ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO INFRASTRUTTURALE

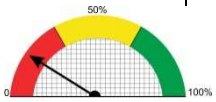
- opere urbanizzazione interne: realizzate all'80%



- collegamento stradale interporto – casello A1: da programmare,
- probabilità **ALTA** nel medio periodo



- collegamento alla linea ferroviaria FI-Roma: da programmare,
- probabilità **BASSA** nel medio periodo



Azioni da svolgere[1]:

- Regione Toscana: inserire in programmazione 2015-2020 la variante esterna di Arezzo alla SR 71, dando priorità al lotto che collega l'interporto con il raccordo autostradale con la redazione del progetto preliminare, promuovere l'interesse delle Aziende di Trasporto per ottenere il consenso di FS Cargo alla costruzione dei raccordi ferroviari alla linea Arezzo-Firenze;
- Comune di Arezzo: inserire la variante esterna di Arezzo fra gli strumenti urbanistici sulla base del progetto preliminare trasmesso dalla Regione Toscana (al momento nel R.U. è presente solo un "areale" senza alcuna valenza di conformità urbanistica nel caso di finanziamento dell'intervento relativo alla variante esterna di Arezzo);
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: promuovere l'iniziativa degli operatori interessati alla logistica e ai servizi offerti dall'interporto.

3. Stazione AV Media Etruria

Le Regioni Toscana e Umbria hanno raggiunto un accordo politico per avviare un progetto di una stazione sulla linea ferroviaria AV tra Arezzo sud e Chiusi, a servizio dell'Umbria e della bassa Toscana. Lo studio di fattibilità è attualmente all'esame di una commissione formata da rappresentanti di RFI, delle due regioni e delle Università di Perugia e Siena.
Il bacino di utenza, in un tratto di 250 km senza alcuna fermata intermedia tra Roma e Firenze, valutato in circa un milione di persone tra Perugia, Arezzo e Siena, viene ritenuto *"significativo".* L'ipotesi **Media Etruria** è stata pensata in analogia alla stazione "Mediopadana", nei pressi di Reggio Emilia, fra Milano e Bologna.

Sono state fatte più ipotesi circa la sua collocazione, cioè il punto di riferimento più idoneo per fare da fulcro ad un sistema infrastrutturale interconnesso costituito dalla linea ferroviaria veloce Firenze-Roma, la linea ferroviaria lenta, il collegamento ferroviario Terontola-Perugia, attualmente a binario singolo, l'autostrada A1, i raccordi autostradali Perugia Bettolle e Siena Bettolle.
Alla data odierna la Commissione non ha ancora presentato alcun rapporto, pur avendo concluso le indagini sulle potenzialità del bacino di utenza con ricerche statistiche sui flussi ferroviari e autostradali.

Alla luce di recenti decisioni adottate dal nuovo Ministro alle infrastrutture e Trasporti Graziano Del Rio (drastica riduzione del numero delle "grandi opere" previste dalla legge obiettivo), si prevedono tempi lunghi per una decisione sulla convenienza costi/benefici della stazione Media Etruria e sta maturando la prospettiva di valorizzare comunque la stazione di Arezzo.

Una ipotesi di breve-medio periodo per l'attuale stazione centrale di Arezzo richiede un modesto investimento (circa un milione di euro) per il rialzamento dei marciapiedi, allo scopo di consentire la fermata di 6 coppie di treni/giorno (su 180/g delle società NTV e

[1] la finestra "azioni da svolgere" viene riportata solo per investimenti valutati con significativo grado di efficacia

Trenitalia che percorrono la linea Firenze-Roma), è stato calcolato per ogni treno, un accumulo di una modesta perdita di tempo (dai 10 ai 15 minuti), da ritenere accettabile in una ottica di lunga percorrenza che è in grado di intercettare un numero consistente di viaggiatori anche nelle stazioni intermedie. La medio-padana, per esempio, costruita in linea con il tratto in AV, intercetta 50 persone/treno con 18 coppie di treni/giorno, tutto sommato non un gran numero alla luce degli investimenti fatti (79 milioni di euro per una previsione di 2.750 passeggeri/giorno).

In conclusione si possono fare le seguenti valutazioni multicriteria:

- **per la stazione Medio Etruria:**

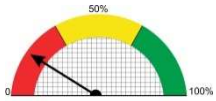
STATO DI AVANZAMENTO

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

MEDIO/BASSO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO INFRASTRUTTURALE



- **per la ristrutturazione/valorizzazione dell'attuale stazione di Arezzo:**

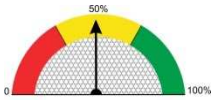
STATO DI AVANZAMENTO

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO INFRASTRUTTURALE



Azioni da svolgere per piano minimale:

- Regione Toscana: accordo di programma con RFI, Trenitalia, Italo, per la fermata di 6 coppie di treni AV ad Arezzo (dopo conclusione lavori Commissione Media Etruria);
- Comune Arezzo: impegno a verificare progetto riqualificazione stazione FS in tempi brevi, l'area della Stazione-Scalo Merci è già individuata nello strumento urbanistico come Area Strategica di Intervento da sottoporre a Piano Complesso e procedure operative UrbanPro (vedasi successivo par. 16);
- RFI: redazione progetto esecutivo/appalto modifica dei marciapiedi interessati dalle fermate AV;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: controllo tempi previsti accordo di programma, promozione per l'uso dei servizi AV stazione di Arezzo.

4. SGC E 78 Grosseto-Fano

Prospettive di attuazione del progetto STRABAG, elementi di criticità, verifica azioni della società mista Centralia di ANAS-Regioni, alternative "realistiche"

Nel gennaio 2013 la Società austriaca STRABAG SA, una delle maggiori imprese di costruzioni europea, dopo aver manifestato interesse al completamento della SGC E 78 ha consegnato al Ministero uno studio di fattibilità relativo all'intero tracciato da Grosseto a Fano; nella prima parte dello studio e relativi allegati, dopo avere esaminato il contesto comunitario e la lunga storia di questo itinerario, presenta il piano economico e finanziario che parte da una drastica riduzione dell'investimento previsto da ANAS in precedenza, operata con una *"ottimizzazione del tracciato in accordo con il territorio"*; si prevede un risparmio complessivo pari a circa 900 milioni di euro per un investimento complessivo pari a 2.900 Milioni di euro, da considerare maggiormente *"bancabile"*.

I Comuni interessati dalle modifiche di tracciato sono: Fermignano, Mercatello sul Metauro e Urbania per le Marche, San Giustino per l'Umbria. La Toscana ha accettato l'utilizzo della A 1 nel tratto Bettolle-Arezzo e la realizzazione del raccordo tra lo svincolo di Arezzo dell'Autostrada e lo svincolo Arezzo Ovest, che è finanziato dalla Società Autostrade S.p.A. sulla base di precedenti accordi.

In particolare, per la Toscana, l'idea del tracciato iniziale Rigomagno-Monte S. Savino-Arezzo viene abbandonata per la difficile realizzazione sotto il profilo sia tecnico che ambientale, e per i rilevanti oneri derivanti dall'ammodernamento del tratto esistente tra Monte S. Savino e Arezzo. Questo tracciato viene sostituito mediante la semplice utilizzazione di infrastrutture esistenti e programmate, come il tratto di autostrada A1 dal casello di Valdichiana al casello di Arezzo e parte del raccordo autostradale di Arezzo programmato da Autostrade S.p.A.. In questo modo si determina una riduzione di tracciato da realizzare pari a circa 30 km con un conseguente risparmio economico.

Per quanto riguarda il collegamento tra Arezzo e Palazzo del Pero, il progetto predisposto dalla Provincia di Arezzo e approvato dall'ANAS prevedeva l'adeguamento della strada esistente con un consistente investimento per il cosiddetto "nodo di Olmo", dove la SGC E 78 sormonta le gallerie della linea storica RFI. Il nuovo tracciato, proposto da STRABAG, si svolge quasi completamente in variante. Esso ha inizio dal raccordo autostradale precedentemente indicato, programmato da Autostrade S.p.A. e termina a Palazzo del Pero dove si immette sul tratto di E 78 già adeguato fino all'abitato di Le Ville Monterchi.

Nel tratto fra Le Ville e Parnacciano, il tracciato non rispetta la scelta operata nel giugno 2010 dalla Commissione istituita dal MIT per decidere l'itinerario al confine tosco-umbro (dopo oltre un decennio di verifiche venne valutato di minor impatto e maggior convenienza economica l'itinerario con passaggio in galleria sotto la collina di Citerna per innestarsi sulla SGC E 45 nei pressi di Città di Castello). Il tracciato proposto da STRABAG privilegia un percorso tutto in rilevato nella Val Sovara.

In conclusione sono stati accantonati tutti i progetti presentati in precedenza, soprattutto da Regione Toscana tramite Provincia di Arezzo e da Regione Marche

tramite Provincia di Pesaro Urbino, alcuni in stato avanzato con VIA approvata (è il caso del nodo di Olmo ad Arezzo) o, addirittura, già all'esame del CIPE (tutto il tratto marchigiano da completare).
Nello studio di fattibilità di STRABAG vengono riportate le modalità di finanziamento dell'opera e una cronologia di attività che prevede come primo passo la costituzione di una Società Pubblica di Progetto per gestire tutta l'operazione per il completamento della SGC E 78 tramite affidamento lavori e concessione autostradale in Partenariato Pubblico Privato (PPP).

La proposta di PPP della STRABAG prevede che il finanziamento dell'intera opera da Arezzo a Fano (circa 3 Mld di euro) possa essere garantito per il 63% da "introiti da pedaggio" nel periodo di concessione, per il 30% dalla quota statale (fundig gap al netto della quota di defiscalizzazione), per il 3% dal contributo delle CCIAA, per il 4% dagli introiti di valorizzazione territoriale.
L'8 Maggio 2014 è stato siglato l'accordo fra il Ministero delle Infrastrutture, ANAS, le Regioni Toscana, Umbria e Marche per costituire la società pubblica di progetto che dovrà occuparsi del completamento della Grosseto-Fano.

La società Centralia è stata costituita nell'ottobre del 2014 - le tre regioni (Toscana, Umbria, Marche) partecipano al 45%, l'ANAS al 55% - e si occuperà della gestione di tutta l'operazione per il completamento della due mari seguendo un cronoprogramma, suddiviso in attività di iniziativa pubblica e altre di iniziativa privata.

Le attività di iniziativa pubblica, una volta completata la fase valutazione dello studio di fattibilità e l'eventuale richiesta di revisione dello stesso di competenza MIT (ancora non avvenuta) si sarebbero dovute concludere con l'approvazione da parte del CIPE entro cinque mesi dalla costituzione della società Centralia.

Dopo l'approvazione dal parte del CIPE dello studio di fattibilità è previsto che il promotore (STRABAG) presenti la proposta sotto forma di progetto preliminare, schema di convenzione, Piano Economico e Finanziario e capitolato prestazionale, successivamente Centralia provvede alla pubblicazione del bando di gara.

Allo stato attuale si registrano notevoli ritardi ed è abbastanza improbabile che, alla luce di recenti provvedimenti del MIT di riduzione del programma di "grandi opere" previste nella legge obiettivo, il CIPE possa approvare la proposta nei tempi previsti per dare luogo all'espletamento della gara e alla scelta definitiva del promotore.

La SGC E 78 si trova nell'elenco delle 30 opere strategiche prioritarie scelte dal Ministro Del Rio solo per 471 milioni di euro relativi al completamento della Grosseto-Siena entro il 30 giugno 2016, occorre però considerare che il fabbisogno complessivo secondo progetto STRABAG è 2.960 milioni di euro, compreso il costo di adeguamento dei tratti esistenti che non hanno gli attuali standard di progetto per essere classificati "autostrade".
La valutazione multicriteria riguarda quindi tre tratti distinti:

- **Completamento della Grosseto-Siena**

STATO DI AVANZAMENTO

MEDIO/ALTO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

- **Completamento dei tratti mancanti fra Arezzo e innesto E45:**

STATO DI AVANZAMENTO

MEDIO/BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

- **Completamento dei tratti mancanti fra innesto E45 e Fano:**

STATO DI AVANZAMENTO

MEDIO/BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

- **Raddoppio raccordo autostradale Arezzo-Ponte a Chiani, con ristrutturazione attuale CaselloA1 di Arezzo, corsie di accumulo mezzi pesanti e parcheggio scambiatore:**

STATO DI AVANZAMENTO

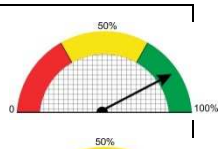
MEDIO/ALTO

GRADO DI EFFICACIA

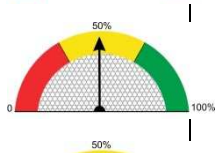
ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO

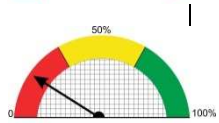
- opere di competenza ANAS per le corsie di accumulo mezzi pesanti: progetto esecutivo



- raddoppio raccordo autostradale: presente accordo di programma, probabilità **MEDIO/ALTA** nel medio periodo



- collegamento Arezzo-Sansepolcro: da programmare, probabilità **BASSA** nel medio periodo



Azioni da svolgere:

- Regioni: accordo di programma per procedere secondo lotti funzionali in relazione alla redditività, quindi verificata "bancabilità", anche investendo risorse proprie;

- Comuni: adeguamento degli strumenti urbanistici una volta definito l'accordo di programma;
- CENTRALIA SpA: commissionare progettazione per lotti funzionali prendendo a base proposta STRABAG;
- Autostrade per l'Italia SpA: attuazione del raddoppio del tratto di raccordo fra Casello Arezzo (Battifolle) e Ponte a Chiani;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: promuovere iniziative e studi per il completamento dei tratti mancanti e ancora non finanziati.

5. SGC E 45 ipotesi di autostrada Orte-Venezia e ipotesi di ristrutturazione/riqualificazione del tracciato esistente Orte-Ravenna

E' presente una proposta di Project Financing (PF) del Consorzio Ilia Orme SpA che prevede un investimento di 10,4 miliardi di euro, di cui 9,8 per lavori, per la costruzione di un nastro autostradale di 396 chilometri che attraversa i territori di cinque regioni, circa 35 chilometri, in Toscana, interamente in provincia di Arezzo nei Comuni di Sansepolcro e Pieve S. Stefano.

La proposta dei privati è stata approvata dal CIPE nel 2013 con un contributo pubblico di 1,8 miliardi di euro, sotto forma di sconti fiscali IRES, IRAP e IVA nell'arco dei primi 15 anni di gestione, poi l'opera, per superare un parere negativo della Corte dei Conti, è stata ammessa al regime di defiscalizzazione dal cosiddetto decreto "sblocca Italia", per renderla "bancabile".

In un articolo del 22 marzo 2015 de "Il Sole 24 Ore", prima del cambio di consegne al Ministero, si riportava: "*non ci sono ancora contratti, la gara deve essere bandita, in teoria si potrebbe fare marcia indietro, anche se la delibera CIPE è in registrazione".*

La "marcia indietro", una vera e propria svolta, è poi realmente avvenuta con il nuovo ministro Graziano Del Rio che ha definitivamente depennato la proposta di autostrada Orte-Venezia dall'elenco di "30 opere prioritarie", vedasi articolo 11 aprile 2015 de "Il Sole 24 Ore" dal titolo "*Del Rio sceglie 30 opere ma archivia il primato della legge obiettivo",* sullo stesso quotidiano si riportava la consueta scheda di valutazione nel modo seguente:

STATO DI AVANZAMENTO

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

BASSO

Resta il fatto che la SGC attuale è stata realizzata, in modo incostante e in epoche diverse, negli ultimi decenni del secolo scorso, in un periodo in cui i comuni dell'Alta Valle del Tevere e del Savio non erano inseriti in area sismica ad alto rischio, di conseguenza, a parte una pavimentazione devastata da carenze di manutenzione, le

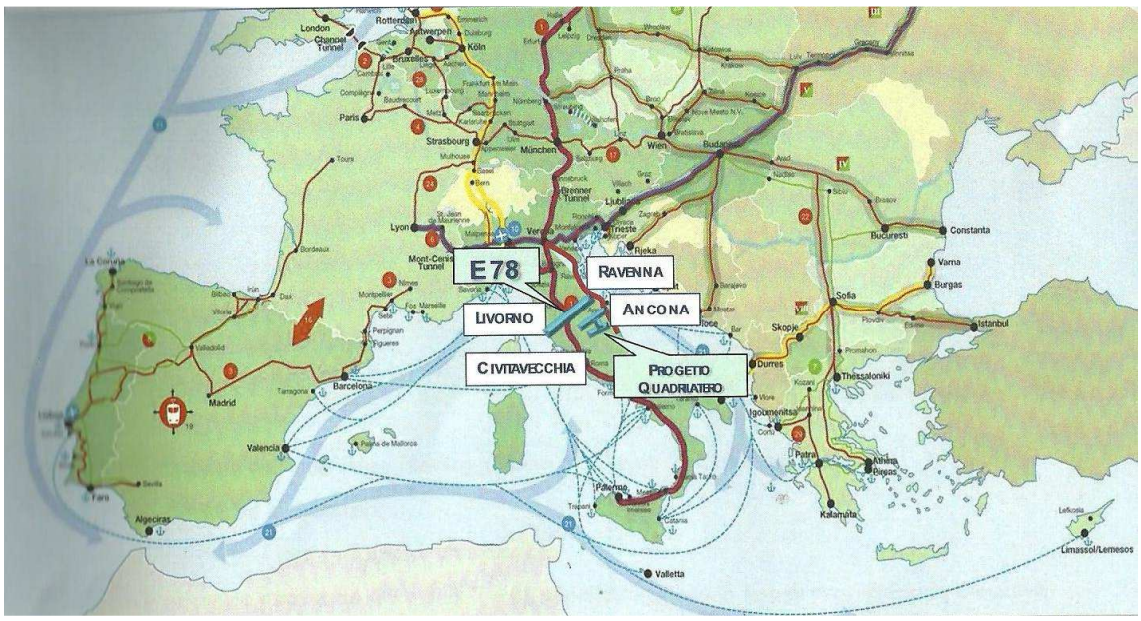
opere d'arte principali, viadotti e gallerie, sono strutturalmente inadeguate ed è già iniziato un programma di investimenti per circa **74 milioni di euro**, finalizzato al rifacimento dei tappeti di usura, consolidamento dei sottofondi, al ripristino di copri ferri e giunti di dilatazione, nonché altre opere di manutenzione straordinaria con demolizioni e ricostruzioni, complessivamente 15 viadotti interessati da interventi strutturali.

Tale programma è ritenuto comunque insufficiente a "rifasare" e mettere a norma il tratto critico di attraversamento dell'Appennino, tenuto conto che la scelta del tracciato fu a suo tempo molto grossolana, impegnando il fondovalle stretto con piloni in alveo, sul Tevere e sul Savio, con lunghi tratti esposti a Nord, in area dove le avversità invernali sono piuttosto intense.

6. Proposta per un'alternativa di medio periodo alla SGC E78 Grosseto – Fano e all'Autostrada Orte-Venezia

Il collegamento autostradale trasversale Tirreno – Adriatico secondo la direttrice Livorno-Ravenna

- *Nota per uno studio di fattibilità*



Con le recenti decisioni del Ministro Del Rio si allontana sempre più la prospettiva di vedere completata la SGC E 78 da Siena a Fano.

Come riportato nel paragrafo precedente, il Ministro ha confermato gli impegni per 471 milioni di euro per il completamento della Grosseto-Siena, dove sono attualmente in corso i lavori di ampliamento a quattro corsie dei lotti 5, 6, 7 e 8 (maxilotto), trattasi di un tratto di circa 12 chilometri nei comuni Civitella Paganico, in provincia di Grosseto, e Monticiano, in provincia di Siena, che comprende 4 svincoli (Lanzo, Casal di Pari, Pari e Palazzo Lama), 8 viadotti da adeguare e 6 da realizzare ex novo (tra cui il viadotto "Farma", lungo circa 800 metri e alto 100 metri nelle due campate centrali), 3 gallerie naturali per 2,5 km e 7 gallerie artificiali. I progetti definitivi del lotto 4, da svincolo per Civitella Marittima allo svincolo in località Lanzo, e del lotto 9 dalla località

Potatine alla località Bagnaia, per un totale di 245 milioni di euro, sono stati approvati dal CIPE e possono andare in appalto.

Oltre al completamento della Grosseto-Siena, il MIT ha confermato il finanziamento di 1.803 milioni di euro per completare il cosiddetto "quadrilatero umbro"; il mega-progetto di nuova autostrada fra Orte e Venezia è stato stralciato.
Queste decisioni indeboliscono notevolmente la prospettiva che possano essere completati in breve tempo i tratti della SGC E 78 Grosseto-Fano ancora mancanti, in particolare i tratti umbro-marchigiani (da San Giustino Umbro a Fermignano attraversando in galleria l'Appennino in località La Guinza).

La previsione di STRABAG di finanziare il completamento della SGC E 78 con una quota del 63% derivante da "introiti da pedaggio", appare sovrastimata, infatti un calcolo fatto in un periodo di crescita del PIL (primi anni 2000), quindi di incremento dei traffici commerciali, portava al risultato che gli introiti da pedaggio avrebbero coperto appena il 30% nel tratto Arezzo-Sansepolcro, ed erano nettamente inferiori negli altri tratti.

In quel periodo, fra l'altro, non venivano considerati due dati:
- la realizzazione del quadrilatero stradale umbro
- il raddoppio dell'A1 fra Barberino del Mugello e Sasso Marconi.

Il completamento della Grosseto – Siena e del Progetto "Quadrilatero Marche Umbria", in tempi non lunghi, determinerà una infrastruttura trasversale che, attraverso i raccordi autostradali esistenti Siena-Bettolle e Bettole-Perugia, conduce all'Adriatico con altre due arterie principali che, una volta completati i lavori di adeguamento, risulteranno potenziate nell'asse Perugia – Ancona (ss 76 e 318) e nell'asse Foligno-Civitanova Marche (ss 77).

Il raddoppio dell'A1 fra Firenze e Bologna, nonché l'adeguamento a tre corsie per senso di marcia già progettate e in attuazione, a sud (Firenze-Incisa e Incisa-Casello Valdarno) e a nord di Firenze, aumenta le capacità di traffico dell'Autosole.

A questo punto si pone una riflessione sugli assi autostradali o simil-autostradali (cioè SGC a doppia carreggiata o sistema di strade extraurbane di tipo C1) fra il Tirreno e l'Adriatico nell'Italia centrale.

Livorno è collegato a Firenze con la SGC regionale FI-PI-LI che, fra l'altro, intercetta il retroporto/interporto di Guasticce e l'interporto di Prato Gonfienti.
Firenze è collegato ad Arezzo e, in uscita dallo svincolo autostradale, intercetta l'interporto di Indicatore, classificato di secondo livello dal PRIIM. Da Arezzo a Sansepolcro la SGC E 78 è stata realizzata nel tratto più impegnativo nella Val Cerfone, da Palazzo del Pero a Le Ville (Monterchi), manca un tratto di circa 8 chilometri per arrivare all'innesto con la SGC E 45 Orte-Ravenna, fra Sansepolcro e San Giustino Umbro. Da Sansepolcro a Cesena sono presenti circa 90 km da adeguare, a Cesena si intercetta l'A14 e dopo 35 km si arriva a Rimini, proseguendo invece per Ravenna, sempre in SGC si arriva a porto Corsini dopo circa 36 km.

Il corridoio Livorno-Ravenna unisce i porti di riferimento per le cosiddette “autostrade del mare”; Livorno: 27 milioni di tonnellate di merci e 600 mila container trasportati; Ravenna: 20 milioni di tonnellate di merci e 130 mila container trasportati. Ne consegue che un collegamento trasversale fra i due mari potrebbe risultare l’asse LI-FI-AR-Sansepolcro-RA, occorre per questo:

- adeguare la FI-PI-LI e dotarla di ingressi free flow per il pedaggiamento automatico come previsto per la due mari nel progetto STRABAG;
- realizzare la SGC E 78 nel tratto Casello A1 di Arezzo a Palazzo del Pero;
- realizzare la SGC E 78 da Le Ville all’innesto con la SGC E 45;
- adeguare l’attuale SGC E 45 con opere di rifasamento della carreggiata e manutenzione straordinaria.

Le caratteristiche dei due porti nel traffico merci internazionale (vedasi capitolo 2.2.1 la portualità connessa, pubblicazione Uniontrasporti CCIIA di Arezzo del 2010) dovrebbero essere approfondite in riferimento alle potenzialità dei porti spagnoli e balcanici.

STATO DI AVANZAMENTO

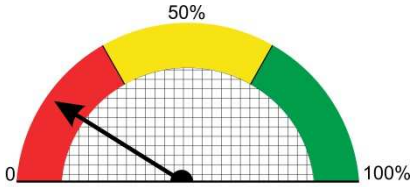
BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA’ DI FINANZIAMENTO

- probabilità pressoché **NULLA** nel medio periodo: opere da programmare



Azioni da svolgere:

- Regioni: accordo di programma per la valorizzazione del corridoio;
- Comuni: inserimento negli strumenti urbanistici delle nuove infrastrutture previste dall’accordo di programma;
- CENTRALIA SpA: dare priorità alla progettazione del tratto SGC E78 Arezzo-Sansepolcro, dopo averne verificato la fattibilità economico/finanziaria;
- Autostrade per l’Italia SpA: completare il programma delle terze corsie (per il tratto Firenze Sud-Incisa è terminata la procedura di VIA anche per la galleria di San Donato, per il tratto Incisa-Casello Valdarno il progetto è in fase di VIA), dare avvio al raddoppio del raccordo autostradale Arezzo (Battifolle) Ponte a Chiani;

- Autorità Portuali: definire una partnership per qualificare i terminali marittimi delle “autostrade del mare” che potrebbero utilizzare il corridoio di terra nei trasporti Est-Ovest, al fine di facilitare le relazioni tra regioni del Mediterraneo Occidentale (porti spagnoli) e la Regione dei Balcani;

- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: realizzare uno studio di fattibilità per la verifica dell'utilità e potenzialità del corridoio infrastrutturale coinvolgendo le Autorità Portuali, le CCIAA e tutti i soggetti economici.

7. Strade Regionali

Ipotesi di un programma di investimenti 2015-2020 da proporre alla Regione Toscana - variante esterna della SR 71 alla città di Arezzo da località La Chiassa a S. Zeno e nuovo tratto della SR 71 da S. Zeno all'innesto con il raccordo Perugia-Bettolle

Nel 2001 la Regione Toscana, a seguito del passaggio di competenze relativo a strade fino allora gestite da ANAS, approvò un programma straordinario di investimenti 2002-2007, premiando in modo particolare la Provincia di Arezzo per numero e qualità di progetti già disponibili.

Per una ipotesi di nuovo programma di investimenti nel prossimo quinquennio occorre esaminare i dati a consuntivo del primo programma e fare un nuovo accertamento sul patrimonio di progetti disponibili da attuare nei prossimi anni, verificata la permanenza delle criticità che, a suo tempo, hanno giustificato gli interventi prioritari.

Molte delle opere co-finanziate da regione ed enti locali del primo programma sono state ultimate, altre sono in via di ultimazione, altre sono ancora in fase di progetto, di seguito viene riportata la situazione per strada regionale, aggiornata alla data di marzo 2015:

A) Strada regionale 69 del Valdarno

- La **variante di Levane** alla SR 69 di Km 2+654 è in esercizio dal 2007, il costo finale è stato di € 11.549.811.
- **trasferimento in riva destra della SR 69 da Levane fino al confine di provincia, con nuovo ponte sull'Arno e superamento dell'autosole**, impostata in 3 lotti funzionali, è stato ultimato e in esercizio dal 21 ottobre 2014 il primo lotto, in corso di completamento il lotto 2, i lavori effettuati dei lotti 1 e 2 di per Km 11+500 (7+500 di nuova strada o di ristrutturazione dell'esistente) hanno richiesto un impegno finanziario di € 57.014.477.23, ai quali vanno aggiunti € 3.493.012.20 per accordo bonario sulle riserve ed € 1.650.000 per spese varie a completamento dei lavori, totale quindi di € 62.157.489; il lotto 3 di Km 4+686 è in fase di completamento ma l'Appaltatore (CCC di Bologna) è in grave ritardo nell'ultimare i lavori già eseguiti per oltre l'80%, la situazione è piuttosto critica, il costo dei lavori, a meno di riconoscimento riserve impresa assomma a € 9.153.250,02. Salvo imprevisti dovuti a difficoltà delle Imprese Esecutrici appartenenti al CCC di Bologna, il lotto 2 dovrebbe essere completato entro l'autunno 2015, mentre il lotto 3 potrebbe rimanere a lungo non completato, anche se il tratto più importante che interseca la SP 8 di Botriolo è già in esercizio.
- **L'eliminazione del PdL di Indicatore** con variante della SR 69 al centro abitato Km 1+600 è completato a cura di RFI con contributi di Regione, Provincia e Comune, è in esercizio dal 2012, il costo presunto assomma a € 5.196.950 (dato di progetto e non a consuntivo).

B). Strada Regionale 71 Umbro Casentinese

- La **variante di Calbenzano** alla SR 71 di Km 2+160 è in esercizio dal 2008, il costo finale è stato di € 6.090.205.
- La **variante di S. Mama** alla SR 71 di Km 1+600, è in corso di ultimazione, affidato al CCC di Bologna presenta gli stessi problemi riportati per il lotto 3 della SR 69, il costo dei lavori, a meno di riconoscimento riserve impresa, assomma a € 7.427.253.
- La **ristrutturazione della SR 71 da Calbenzano a S. Mama**, di km 1+386 è in fase di progettazione esecutiva per un importo già finanziato di € 3.500.000.
- La **variante di Bibbiena** alla SR 71 con bretella di Casamicciola di Km 4+256 oltre a Km 0+500 della bretella, è in esercizio dal 2009 il costo finale è stato di € 18.871.783.
- La **variante di Camucia** alla SR 71 detta "lunga" da Montecchio a località Vallone è stata realizzata per circa Km 2 (stralci 1-3-4 relativi alla variante "corta" da Centro Commerciale i Girasoli a località Vallone) è in esercizio dal febbraio 2014 ed ha richiesto un investimento di € 5.581.016, in precedenza era stato realizzato con un investimento di € 4.163.400 lo stralcio 2 di km 1 circa relativo al ponte sull'Esse, aperto al traffico il 5/07/2011.

Nella **tabella 1** sono riportati i dati con il calcolo del costo a chilometro che può essere di riferimento per determinare gli impegni finanziari relativi al programma 2015-2020 e impostato su una serie di interventi che l'Area Infrastrutture Strategiche della Provincia di Arezzo ha già esaminato con studi di fattibilità e progetti preliminari negli anni 2001-2006, essi riguardano importanti tratti della SR 71 che non erano rientrati nel primo programma regionale approvato nel 2001, dopo il passaggio di competenze da ANAS a Regioni.

Infatti, nell'ipotesi di un secondo programma di finanziamenti regionali, è possibile riprendere i progetti per alcuni tratti della SR 71 e cioè:

a) ristrutturazione della SR 71 da Subbiano a Calbenzano Km 2+800
b) variante di Rassina Km 4+200
c) variante del Corsalone Km 3+500
d) variante esterna alla città di Arezzo da località La Chiassa a San Zeno Km 15
e) nuovo tracciato della SR 71 a sud di Arezzo da S. Zeno a località Montecchio Km 15+500 e dalla località Vallone all'innesto con il raccordo Perugia-Bettolle di Km 12.

Per i tratti di cui alla lettera a) **ristrutturazione della SR 71 da Subbiano a Calbenzano** e c) **variante del Corsalone** sono a disposizione progetti ad un buon livello di elaborazione tali da consentire l'avvio delle procedure per l'inserimento nella pianificazione urbanistica e la convocazione delle Conferenze di Servizio.

Per la **variante di Rassina** lo studio di fattibilità redatto nel 2004, è stato a suo tempo accantonato per l'alto costo dell'intervento (oltre 50 milioni di euro): il tracciato a monte del centro abitato in riva sinistra Arno richiede tratti in viadotto e in galleria, in un contesto geologicamente complicato, soprattutto nel versante lato Bibbiena per la presenza di elementi residuali della vecchia miniera della cementeria.

Per la **variante esterna della SR 71 all'abitato di Arezzo** e per l'ulteriore ipotesi di **nuova 71 a sud di Arezzo** con variante ai numerosi centri abitati attraversati dall'attuale strada regionale (Olmo, Policiano, Rigutino, Vitiano, Castiglion F.no) gli studi si sono fermati nel 2008, anche in difetto di previsioni urbanistiche adeguate, pur essendo in presenza di notevoli problemi dovuti a sinistrosità, inquinamento acustico ed atmosferico.

Si riporta di seguito un esame della situazione in dettaglio.

7.1 La variante esterna della SR 71 all'abitato di Arezzo

La variante esterna di Arezzo è stata oggetto di uno studio di fattibilità/progetto preliminare nel tratto da Ponte alla Chiassa all'interferenza con il raccordo autostradale Arezzo-Battifolle in prossimità dell'abitato di San Giuliano, e di un progetto preliminare completo e quasi definitivo per la parte di ingegneria stradale dall'innesto con il raccordo autostradale e S. Zeno, collegato alle opere di cantierizzazione della due mari per il cosiddetto "nodo di Olmo", dove convergono SS 73, la SR 71 e la linea lenta di RFI.

Il tracciato dello studio di fattibilità (quasi preliminare), per l'intero tratto, ha subito numerose modifiche nel tempo per contrasti con le comunità locali e indecisioni da parte del Comune di Arezzo, fino al punto, che in sede di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e di Piano strutturale e Regolamento Urbanistico dello stesso Comune, fu deciso di lasciare una vasta superficie di territorio, definita "areale", che comprendesse 12 ipotesi di tracciato.
Il tracciato originario, a differenza di tutti gli altri, è integrato con opere per la riduzione del rischio idraulico (casse di espansione di Quarata) e con una risistemazione (idrogeologica, ambientale e paesaggistica) dell'asta finale del Canale Maestro della Chiana e del polo estrattivo.
Esso si sviluppa per circa 15 chilometri e è suddiviso in quattro lotti (partendo da S. Zeno):

1. da località S. Zeno (intersezione con SS73) a località San Giuliano (intersezione con Raccordo A1) – circa 4 km,
2. da località San Giuliano a località Indicatore (intersezione con SR 69) – circa 3 km,
3. da località Indicatore a località Campoluci (intersezione con SP 43) – circa 5 km,
4. da località Campoluci a località Ponte alla Chiassa (intersezione con SR 71) attraverso strada parallela alla SP43 – circa 3 km.

Il lotto 1 era stato inserito nel capitale di investimento per la costruzione del tratto della SGC E 78 da S. Zeno all'attuale svincolo con la tangenziale esterna di Arezzo, richiesto in fase di VIA dal Ministero dell'Ambiente nel 2005, condizionante il parere favorevole dello stesso MATT, l'importo presunto si può oggi ipotizzare in circa **20 Mln euro**, comprendente un nuovo ponte sul Canale Maestro della Chiana e uno svincolo sul raccordo autostradale predisposto per il raddoppio a 2 corsie per senso di marcia.

Il lotto 2, da ritenere prioritario rispetto a tutti gli altri, consente il collegamento del terminale merci di Indicatore con il raccordo autostradale e uno svincolo verso la SR 69 per i flussi veicolari provenienti dall'A1. Il costo dell'intervento è in funzione del superamento della ferrovia lenta e dello svincolo a livello con la SR 69 e richiede un investimento di **15 Mln euro**.

Il lotto n. 3 è quello più costoso poiché richiede l'attraversamento del Canale Maestro in prossimità di una zona particolarmente instabile (Ortali), in fase di studio di fattibilità richiedeva un investimento di **35 Mln euro**, comprensivo di una sistemazione dell'asta terminale del canale maestro per arrestare le erosioni spondali e i dissesti in atto.
Il lotto n. 4, al contrario potrebbe essere quello più economico in un contesto di accordo di pianificazione che comprenda il risanamento del polo estrattivo di Quarata, in fase di studio di fattibilità richiedeva un investimento di **15 Mln euro.**

In totale quindi la variante esterna di Arezzo, salvo verifiche più puntuali e rigorose, richiede un investimento complessivo di **85 Mln euro**, e potrebbe rappresentare una occasione per la riqualificazione del Canale Maestro della Chiana a valle della Chiusa dei Monaci, nonché, alla realizzazione integrata di un nuovo ponte a monte di Ponte a Buriano e delle casse di sinistra per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno.

Questa variante, con Delibera della Giunta Regionale Toscana n. 417 del 7 aprile 2015, è stata inserita nelle priorità legate al sistema stradale toscano e, di conseguenza, l'inserimento nel XII Allegato Infrastrutture del MIT che *"da quest'anno rappresenta anche il documento di programmazione che soddisfa le condizionalità ex-ante ai fini della programmazione comunitaria 2014-2020"* (pag. 3, terzo comma, Del. GRT 417/2015).

7.2 La nuova 71 a sud di Arezzo

Il tracciato della SR 71 a sud di Arezzo, da S Zeno a località *Montecchio e da Vallone all'innesto con il raccordo Perugia-Bettolle.*

Nel corso degli anni, a partire dalla presentazione di uno studio preliminare affidato alla LEGECO, società di Ingegneria toscana, sono stati ipotizzati vari tracciati; nel corso della VIA per la due mari, sempre allo scopo di agevolarne la cantierizzazione, oltre al tratto S. Zeno-S. Giuliano è stata proposta una "**variantina" per by-passare l'abitato di Olmo** a partire dalle località Madonna di Mezzastrada – il Matto verso l'attuale impianto semaforico presente a S. Zeno, circa Km 1+500 per un importo di **€ 4.500.000.**

Tale "variantina" lasciava in sospeso tutta la criticità della "città lineare" che da Policiano conduce a Castiglion Fiorentino, passando prima da Rigutino e poi da Vitiano, frazioni densamente popolate.

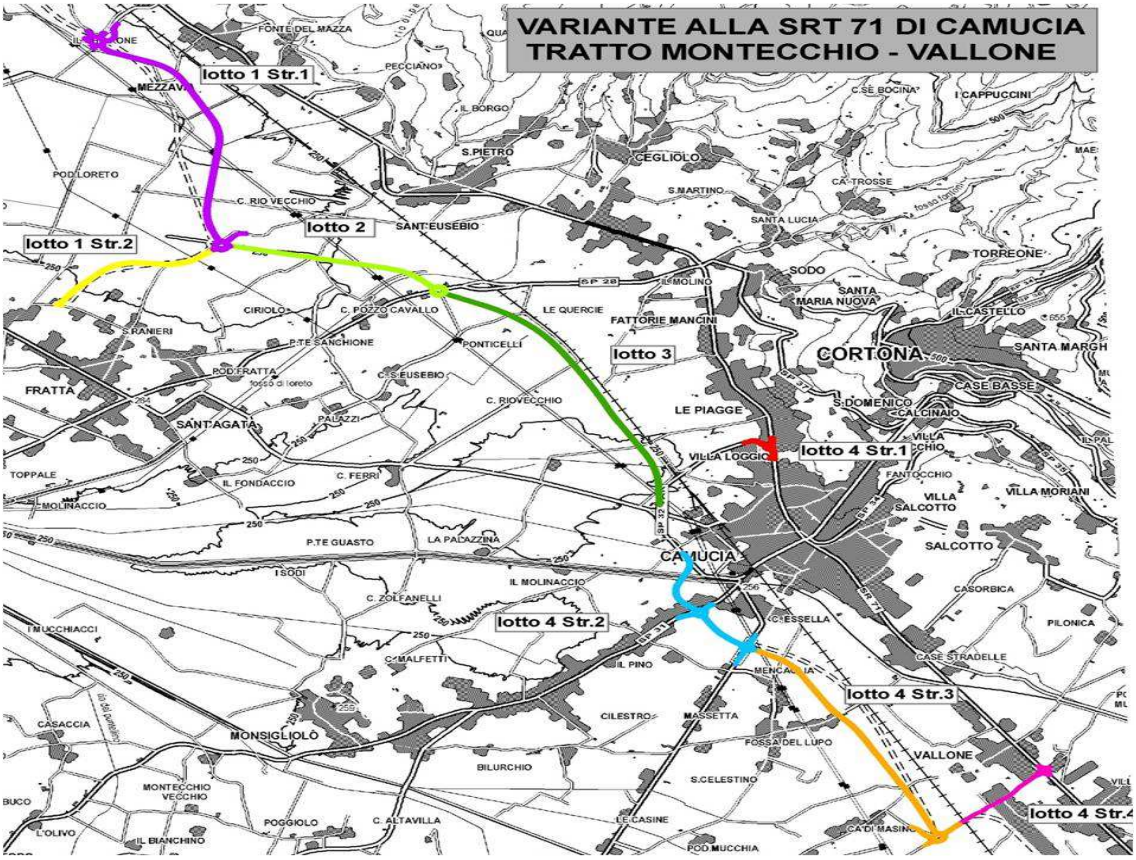
Una successiva rielaborazione del progetto LEGECO fu accettata dal Comune di Arezzo ma non da quello di Castiglion Fiorentino, la nuova 71 percorre il corridoio fra la linea lenta e la linea AV, fino alla frazione di Montecchio, dalla quale si sviluppa un tratto compreso nel primo programma regionale di interventi straordinari (da Montecchio a Camucia con raccordo all'ospedale regionale), mai andato in appalto per la crisi amministrativa e finanziaria del Comune di Castiglion F.no.

Allo stato attuale e diversamente da quanto riportato per la variante esterna di Arezzo, gli elementi progettuali sono molto scarsi. Il Comune di Arezzo ha inserito il corridoio in modo generico nel R.U.. Il Comune di Castiglion F.no dopo un periodo di stallo e di provvedimenti contraddittori (proprio lungo il corridoio del progetto LEGECO, a suo tempo, decise insediamenti residenziali e agrituristici), ha finalmente adottato il nuovo Regolamento Urbanistico con Del. del C.C. n. 12 del 12.03.2015, che recepisce i corridoi infrastrutturali della nuova SR71 per il territorio comunale.

Allo stato attuale si può calcolare il capitale di investimento necessario per costruire questa nuova SR 71 a valle della strada storica attuale partendo da dati di larga massima e con stima dedotta da opere analoghe, ipotizzando due lotti:

- **lotto 1 da S. Zeno a Frassineto di Km 7+500 che richiede un investimento di € 37.500.000,**
- **lotto 2 da Frassineto a Montecchio di Km 8+000 che richiede un investimento di € 40.000.000.**

7.3 Completamento della variante alla SR 71 da Montecchio all'innesto con il raccordo PG-Bettolle.



Il tratto Montecchio-raccordo con Ospedale Regionale in località La Fratta di Km 5+550, dispone di progetto definitivo ed è suddiviso in più lotti (Lotto 0 km 2+150 da Montecchio alla località Chiarone Lotto 1 stralcio 1 km 2+050 e Lotto 1 stralcio 2 km 1+150 dalla località Chiarone alla Fratta), costo **€ 11.950.000**.

Il tratto da La Fratta alla rotatoria nei pressi del sottopasso alla ferrovia lenta è suddiviso in due lotti di complessivi Km 3+700 (Lotto 2 di km 1+350 e Lotto 3 di km 2+350) dispone di progetto preliminare e si ipotizza un costo di **€ 8.000.000.**

E' presente una seconda ipotesi di progetto, tutta nel Comune di Cortona, per allungare l'attuale variante di Camucia, dalla variante della zona archeologica del Sodo fino alla rotatoria per Mezzafratta accanto al sottopasso ferroviario. Il progetto, redatto in fase preliminare, comporta un costo di **7 milioni e 500 mila euro**, è attualmente fermo, nonostante il finanziamento regionale di **6 milioni di euro** per l'impossibilità del Comune di assicurare la compartecipazione finanziaria.
Come riportato in precedenza l'intero tratto dalla località Girasoli al Vallone e interamente in esercizio, il lotto 4 stralcio 2 km 1+050 riguardante il ponte sul torrente Esse è stata aperto al traffico il 5 luglio 2011, il lotto 4, stralcio 1 rotatoria Girasoli, stralci 3 e 4 km 2+900, dalla Sp di Manzano alla località Vallone e innesto sull'attuale SR 71, è stato aperto nel febbraio 2014.

Rimane infine il tratto dalla rotatoria del Vallone, a sud della ferrovia, lenta fino all'innesto con la Perugia-Bettolle di Km 7. L'investimento necessario viene stimato in **€ 15.000.000.**

7.4 Ulteriore intervento per la SR 69 riguardante la bretella tra la località le Coste e il Casello autostradale Valdarno

Nella Del. GRT n. 417/2015 è stato inserito l'adeguamento e messa in sicurezza della SR 69 del Valdarno nel tratto tra il casello autostradale A1 e ponte Mocarini – Le Coste, *"quale intervento di messa in sicurezza, anche strutturale, della infrastruttura di adduzione al corridoio plurimodale europeo n. 1"*.

Nel maggio 2014 è stato firmato un "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 bretella.

La società Prada S.p.a. si è impegnata fin d'ora a finanziare i costi di progettazione preliminare, nel febbraio 2015 è stato sottoscritto l'accordo di programma nel quale sono state previste le risorse necessarie, i tempi e le modalità di affidamento all'esterno dell'incarico di progettazione, i termini di completamento delle procedure di gara relativi alla realizzazione dell'opera.

7.5 Valutazioni schematiche per ogni intervento in corso di realizzazione e da completare e per tutti gli interventi programmati o da programmare in attesa di finanziamento

7.5.1 Nuova SR 71 tratto Arezzo-Bibbiena

VARIANTE DI S.MAMA in corso di realizzazione

STATO DI ATTUAZIONE (circa 95%)

ALTO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

Azioni da svolgere:

- Regione Toscana: assistere la Provincia di Arezzo in una fase delicata di trasformazione degli assetti organizzativi a seguito della riforma dell'ente provincia;
- Provincia di Arezzo: definire prima possibile con il CCC di Bologna aggiudicatario dell'appalto il subentro della ditta esecutrice in sostituzione della precedente che, per difficoltà aziendali, ha abbandonato i lavori, ovvero procedere, visti i gravi ritardi, a risoluzione del contratto e affidamento a nuova impresa di costruzioni.

7.5.2 Collegamento S. Mama-Calbenzano tratto progettato e finanziato

STATO DI ATTUAZIONE

MEDIO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

Azioni da svolgere:

- Regione Toscana: acquisire progettazione già redatta dal Servizio Grandi Infrastrutture della Provincia di Arezzo portarla alla fase esecutiva per l'appalto, quindi decidere sul soggetto appaltante;
- Provincia di Arezzo: procedere su eventuale delega della Regione Toscana all'appalto dei lavori.

7.5.3 Variante del Corsalone - tratto ancora da finanziare

STATO DI ATTUAZIONE

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

MEDIO

Nota: il tratto della 71 di attraversamento del centro urbano del Corsalone nei pressi di Bibbiena, non viene comunque considerato "prioritario" ed "urgente".

7.5.4 VARIANTE ESTERNA DI AREZZO – tratto ancora da finanziare ma inserito nella Del. GRT 417/2015

STATO DI ATTUAZIONE

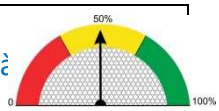
BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO

Probabilità **MEDIO/ALTA** nel medio periodo condizionata alla possibilità di disporre della progettazione preliminare entro uno-due anni



Azioni da svolgere:

- Regione Toscana: promuovere accordo di pianificazione con Comune di Arezzo per opere integrate stradali, idrauliche, idrogeologiche e di valorizzazione paesaggistica con riferimento ad un tracciato stradale che interessa il raccordo autostradale, l'interporto di Indicatore, la confluenza del CM della Chiana con l'Arno, l'area estrattiva di Quarata, la necessità di impostare una alternativa all'attuale ponte sull'Arno (ponte Buriano) per la sp 1 di Setteponti, nell'ambito dei 4 lotti individuati definire le priorità;
- Comune di Arezzo: predisporre, in collaborazione degli uffici regionali, gli studi di fattibilità, le progettazioni preliminari, gli strumenti urbanistici;
- Confindustria, Ance altre associazioni di categoria: collaborare con il Comune di Arezzo per gli studi propedeutici all'accordo di pianificazione, prefigurare una partecipazione privata agli investimenti pubblici in relazione al fabbisogno di aree per il prelievo di inerti.

7.5.5 Nuova SR 71 tratto Arezzo-innesto raccordo Perugia-Bettolle

Nessun tratto in corso di realizzazione alla data dell'aprile 2015

Tratti ancora da finanziare:

- da Arezzo a Montecchio
- da Montecchio al raccordo con Ospedale Regionale La Fratta
- da La Fratta all'attuale variante "corta" di Camucia
- dal termine della variante "corta" di Camucia (località Vallone) all'innesto con il raccordo Perugia-Bettolle

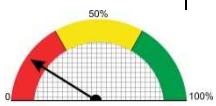
STATO DI ATTUAZIONE

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO
probabilità **BASSA** nel medio periodo, fondamentale procedere comunque all'aggiornamento della progettazione preliminare entro uno-due anni



Azioni da svolgere:
l'entità del fabbisogno finanziario, oltre 120 milioni di euro non è attualmente compreso nella programmazione regionale che, nel frattempo, ha inserito, per la nuova SR 71, solo la variante esterna di Arezzo. La Regione Toscana, in ogni caso, dovrà assicurare la prosecuzione dell'attività di progettazione già iniziata dalla Provincia di Arezzo (aggiornamento dei preliminari e verifiche di fattibilità con i

Comuni). Resta da definire l'utilizzo della risorsa da 6 milioni di euro per allungare l'attuale variante di Camucia fino alla zona archeologica del Sodo.

7.5.6 Nuova SR 69 da Levane al confine con la Provincia di Firenze:

Tratti in corso di realizzazione: nessuna annotazione particolare per il lotto 2, da Casello A1 Valdarno a località Acquaviva (S. Giovanni Valdarno) sta per essere messo in esercizio.
Il lotto 3, da S. Giovanni Valdarno al confine di provincia, affidato alla stessa ditta esecutrice della variante di S. Mama, presenta gli stessi problemi e la valutazione può essere scissa in due stralci: lo stralcio già realizzato e aperto al traffico e lo stralcio che arriva fino al confine con la Città Metropolitana di Firenze.

STATO DI ATTUAZIONE (circa 95%)

ALTO

GRADO DI EFFICACIA

MEDIO

Azioni da svolgere:
Regione Toscana: assistere la Provincia di Arezzo in una fase delicata di trasformazione degli assetti organizzativi a seguito della riforma dell'ente provincia.
Provincia di Arezzo: definire prima possibile con il CCC di Bologna aggiudicatario dell'appalto il subentro della ditta esecutrice in sostituzione della precedente che, per difficoltà aziendali, ha abbandonato i lavori, ovvero procedere, visti i gravi ritardi, a risoluzione del contratto e affidamento a nuova impresa di costruzioni.

La situazione in provincia di Firenze è piuttosto critica: ancora non è stato provveduto all'appalto dei lavori per dare continuità alla nuova SR 69 e permettere il collegamento tutto in riva dx da casello Valdarno a casello di Incisa. La Regione Toscana ha inviato una diffida all'Ente Attuatore (oggi Città Metropolitana di Firenze) per procedere eventualmente ad un commissariamento.

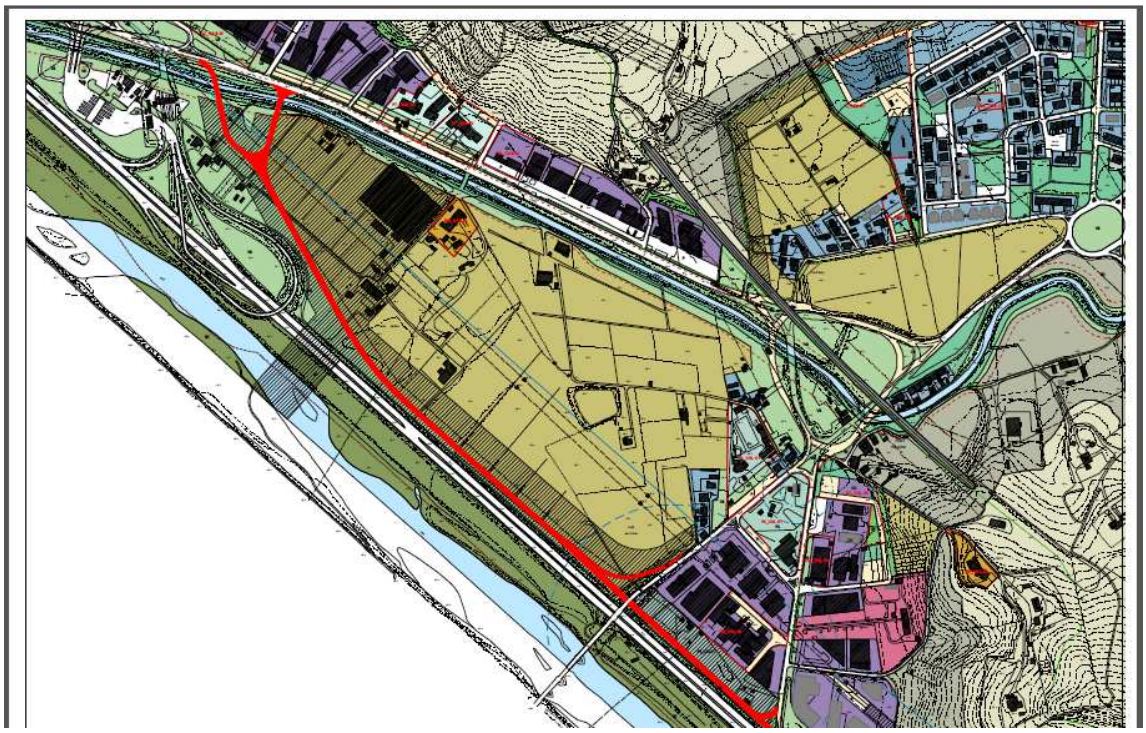
7.5.7 Bretella SR 69 tra le Coste e il Casello autostradale Valdarno in Comune di Terranuova Bracciolini - Tratto in fase di nuova progettazione e inserito nella delibera GRT n. 417/2015

STATO DI ATTUAZIONE

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO



(Nel disegno la planimetria desunta dal progetto definitivo redatto nel 2004 della nuova SR – tratto Le Coste – Casello A1 Valdarno, non approvato a suo tempo poiché, in corrispondenza dell'interferenza con la SP 59, interferiva con l'area di prelievo idropotabile dell'acquedotto comunale).

Tabella 1

INTERVENTI piano 2002-2007	COSTO FINALE €	Km	€/Km	note
SR 69 variante di levane	11.549.811,00	2,654	4.351.850,41	dato a consuntivo
SR 69 lotto 1 e 2	62.157.489,00	7,5	8.287.665,20	compreso riserve e spese varie a completamento lavori
SR 69 lotto 3	9.153.250,00	4,686	1.953.318,40	dato provvisorio

SR 69 eliminazine PdL Indicatore	5.196.950,00			dato provvisorio
SR 71 variante di Bibbiena	18.871.783,00	4,756	3.967.994,74	dato a consuntivo compreso bretella di Casamicciola
SR 71 variante di Calbenzano	6.090.205,00	2,16	2.819.539,35	dato a consuntivo
SR 71 variante di S. Mama	7.427.253,00	4,6	1.614.620,22	dato provvisorio
SR 71 Calbenzano-S.Mama	3.500.000,00	1,386	2.525.252,53	dato di progetto
SR 71 variante di Camucia	9.744.416,00	3	3.248.138,67	dato a consuntivo
totale	133.691.157,00			
INTERVENTI nuovo piano 2015 - 2020				
SR 69 bretella Le Coste - Casello A1	**8.000.000,00**	2	4.000.000,00	studio di fattibilità
				studio di fattibilità
SR 71 lotto 1 S. Zeno - San Giuliano	20.000.000,00	4	5.000.000,00	studio di fattibilità
SR 71 lotto 2 S. Giuliano - Indicatore	15.000.000,00	3	5.000.000,00	studio di fattibilità
SR 71 lotto 3 Indicatore - Campoluci	35.000.000,00	5	7.000.000,00	studio di fattibilità
SR 71 lotto 4 Campoluci - Chiassa	15.000.000,00	3	5.000.000,00	studio di fattibilità
totale variante esterna di Arezzo	**85.000.000,00**			
ALTRI INTERVENTI DA PROGRAMMARE				
SR 71 variante del Corsalone	8.750.000,00	3,5	2.500.000,00	studio di fattibilità
SR 71 Subbiano Nord - Calbenzano	8.400.000,00	2,8	3.000.000,00	studio di fattibilità
totale Casentino	17.150.000,00			
SR 71 S. Zeno Il Matto	4.500.000,00	1,5	3.000.000,00	studio di fattibilità
SR 71 lotto 1 S. Zeno Frassineto	37.500.000,00	7,5	5.000.000,00	studio di fattibilità
SR 71 lotto 2 Frassineto-Montecchio	40.000.000,00	8	5.000.000,00	studio di fattibilità
SR 71 Montecchio - La Fratta	11.950.000,00	5,55	2.153.153,15	prog preliminare
SR 71 La Fratta - Camucia	8.000.000,00	3,7	2.162.162,16	prog preliminare
SR 71 Vallone - innesto PG Bettolle	14.700.000,00	7	2.100.000,00	studio di fattibilità
totale Valdichiana	116.650.000,00			
totale completamento SR 71	**133.800.000,00**			

Nota: per tutte le valutazioni economiche si è fatto riferimento al costo standard indicato per km dalla regione e ai costi unitari a consuntivo delle opere realizzate

7.5.8 Conclusioni su investimenti per strade regionali 69 e 71

Per rendere attuabili gli investimenti di un secondo programma straordinario della Regione Toscana e relativi alla SR 71 (variante di Arezzo) e alla SR 69 (bretella Terranuova B.ni) occorre recuperare ed armonizzare i numerosi studi e progetti redatti a partire dal 2004 dal Servizio Grandi Infrastrutture della Provincia di Arezzo, verificando l'attualità o meno degli strumenti urbanistici nei vari comuni, quindi procedere alle campagne geognostiche e ai rilievi topografici di dettaglio per la redazione di progetti preliminari, anche per lotti funzionali, come è stato già sperimentato per la SR 69 in Valdarno e per la SR 71 in Casentino, privilegiando i lotti da ritenere prioritari.
E' indispensabile infine recuperare e trasferire alla Regione Toscana, secondo le competenze definite dalla legge regionale sulle provincie, il patrimonio di esperienza progettuale e di gestione appalti del Servizio Grandi Infrastrutture di Arezzo, unico servizio presente nello scenario regionale, che ha rivelato la sua utilità, non solo predisponendo per tempo i progetti ma anche per definire accordi di programma con i Comuni e con i privati per l'attuazione integrata di opere viarie con altre opere, nonché per il reperimento delle risorse necessarie alla costruzione di rilevati ed opere d'arte.

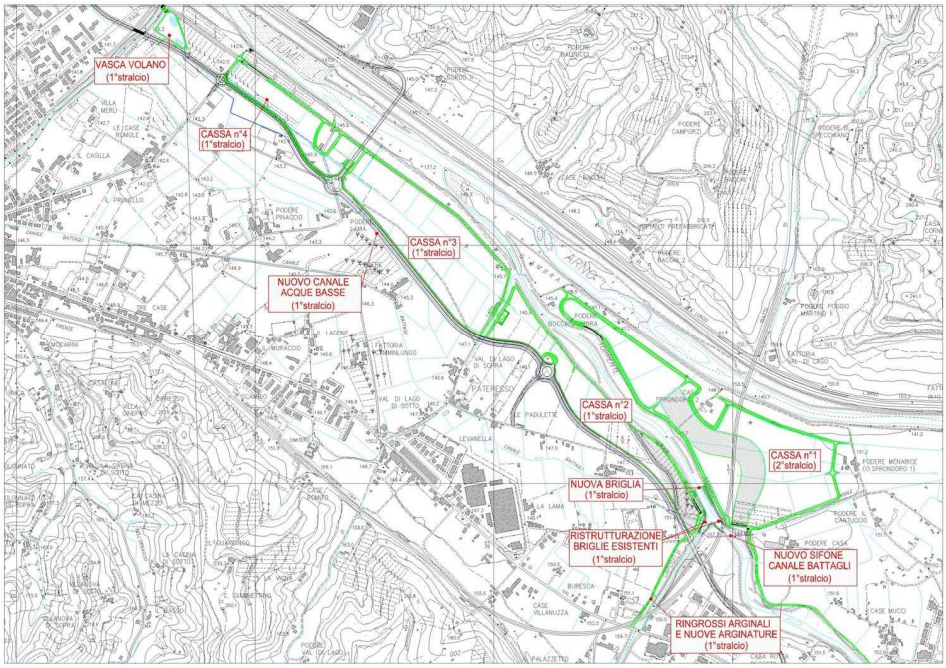
8 Piano stralcio per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno

La sicurezza delle infrastrutture di trasporto e degli edifici, in una realtà territoriale particolarmente vulnerabile dal punto di vista idrogeologico, è affidata ad una corretta

gestione della rete idraulica minore e alla predisposizione di opere di difesa per la riduzione del rischio idraulico.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 226 del 5 novembre 1999 fu approvato il ***"piano stralcio relativo alla riduzione del rischio idraulico del bacino del fiume Arno"***
Nel piano vengono individuate le opere realizzabili secondo varie tipologie di intervento. A monte di Firenze si prevede la costruzione di 12 "casse di espansione" con un volume massimo invasabile di circa 70 milioni di metri cubi di acqua, con un investimento valutabile in 127 milioni di euro ai prezzi del periodo.

Per la provincia di Arezzo erano previste **casse di espansione** nel fondovalle, a Montevarchi, a monte di Ponte a Buriano (Quarata e Castelluccio), Rassina, Corsalone, Bibbiena, Poppi, Campaldino e Pratovecchio.
Il piano stralcio prevede anche il **sovralzo delle dighe di Levane, l'adeguamento degli scarichi di fondo per la diga della Penna e lo sfangamento di entrambi gli invasi** con la messa in sicurezza dell'abitato di Laterina.
Alla data del presente rapporto la situazione è piuttosto preoccupante. Le casse di espansione di Montevarchi, di Bibbiena e di Poppi sono state progettate a livello preliminare, a questo livello hanno consentito alla Regione Toscana, su proposta della Provincia di Arezzo, di predisporre le varianti stradali della SR 69 e della SR 71 con rilevati aventi anche la funzione di barriera idraulica.
Il progetto per il Casentino aveva anche i finanziamenti per completare le opere ma si è bloccato per l'opposizione del Comune di Poppi, di conseguenza il sistema di casse di laminazione a fianco della nuova SR 71 non si è realizzato (nell'immagine il progetto delle casse di espansione di Montevarchi integrate con il tracciato della nuova SR 69)



Per tutte le altre casse non siamo andati oltre la pianificazione di massima senza procedere con attività progettuali di sorta.
Per il sovralzo della diga di Levane, indispensabile a contenere 20-22 milioni di mc di acqua, è stato fatto un accordo fra Regione Toscana e ENEL per una spesa di 25 milioni

di euro, con il 50% a carico di entrambi i contraenti. Il progetto di sovralzo è in corso, sarà sottoposto a VIA, quindi si procederà alla fase esecutiva e all'appalto.

La Regione Toscana intende impegnare nei prossimi anni complessivamente 50 milioni di euro/anno per la prevenzione dei dissesti idrogeologici ed è disponibile a finanziare le progettazioni se dai territori vengono avanzate proposte in merito. Risulta quindi abbastanza chiaro che ci sono le condizioni per completare le casse di Montevarchi, Bibbiena e Poppi e di iniziare la progettazione delle casse in riva dx e sin Arno a monte di Ponte Buriano perché integrabili, come già fatto in Valdarno e in Casentino, con la nuova viabilità regionale.

VALUTAZIONE PER IL SOVRALZO DIGA DI LEVANE

STATO DI ATTUAZIONE

MEDIO

GRADO DI EFFICACIA

MEDIO

AZIONI DA SVOLGERE PER LE CASSE DI ESPANSIONE

- Regione Toscana: promuovere accordi di pianificazione con i Comuni e finanziare la progettazione;
- Comuni: predisporre gli studi di fattibilità, le progettazioni preliminari e gli strumenti urbanistici;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: assistere i Comuni per gli studi propedeutici all'accordo di pianificazione, prefigurare una partecipazione privata agli investimenti pubblici in relazione al fabbisogno di aree per il prelievo di inerti.

9 Difesa della Città di Arezzo dal rischio idraulico

Il piano stralcio prevede anche interventi sugli affluenti dell'Arno (torrenti aretini, Ambra, Ciuffenna).

Per quanto riguarda Arezzo sono stati completati i lavori di realizzazione delle 4 casse di espansione del torrente Castro da Molinelli a Staggiano. Gli invasi realizzati sono in grado di contenere 104mila metri cubi di acqua e hanno richiesto un investimento di 3 milioni e mezzo, la Regione Toscana ha concesso un contributo del 50%, la parte restante è stata ripartita tra Comune e Provincia. La manutenzione e la gestione delle casse sarà affidata al Consorzio di Bonifica Valdichiana Aretina.
Il progetto definitivo per le casse d'espansione sul Bicchieraia è in fase di approvazione e la realizzazione di queste ulteriori casse contribuirà a contenere gli eventi maggiormente pericolosi, Castro e Bicchieraia s'incontrano nel tratto tombato in località Parata che rappresenta "un collo di bottiglia" critico. L'esondazione del 1934 invase il centro cittadino raggiungendo perfino la stazione ferroviaria.

L'intervento sul Bicchieraia avrà un costo di 2,3 milioni di euro. L'opera sarà finanziata entro l'anno per consentire l'apertura del cantiere nel 2016. Infine con gli altri enti, è in corso di definizione l'accordo di programma per le casse di espansione nelle zone del Valtina e del Sellina. Complessivamente la progettazione approvata e stata già attuata al 45% sarà capace di mettere in sicurezza la città di Arezzo dai grandi rischi idraulici con un investimento complessivo di circa 10 milioni di euro, compreso interventi sul contesto ambientale, riordinato e valorizzato con la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili.

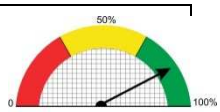
STATO DI ATTUAZIONE

MEDIO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO



- probabilità **ALTA** nel medio periodo

Azioni da svolgere:
- Comune di Arezzo: assicurare l'attuazione dell'accordo di programma per le casse sul Valtina e il Sellina;
- Consorzio di Bonifica: procedere all'appalto dei lavori per la cassa sul Bicchieraia e assicurarne la manutenzione.

10 Casse di espansione riguardanti il sub bacino del Cerfone

L'approvazione del progetto preliminare relativo alle casse di espansione a monte dell'abitato di Mercatale di Monterchi, in un area di 40 ettari fra le località Bagnaia e Pocaia, da parte del Comune di Monterchi (aprile 2010) risultò determinante affinché nel giugno dello stesso anno la commissione tecnica istituita presso il MIT escludesse il passaggio della SGC E 78 dalla Val Cerfone, preferendo un itinerario a Nord della collina di Citerna e riguardante la Val Sovara. Successivamente il Comune non ha mai provveduto a determinare il vincolo preordinato all'esproprio per rendere appaltabile il progetto definitivo per un importo di 4,2 milioni di euro, ripartiti fra finanziamenti della Regione e della Provincia, con accordo di programma con l'Autorità di Bacino del fiume Tevere.
Allo stato attuale non risultando possibile l'acquisizione dei terreni il progetto è fermo, nel frattempo sono venute meno le disponibilità finanziarie.
Il progetto in ogni caso riveste il carattere dell'urgenza per la difesa dal rischio idraulico dell'importante SP 221 che collega Le Ville a Città di Castello e di tutti gli insediamenti che stanno a valle della località Bagnaia, dove termina attualmente la SGC E 78 a due corsie per senso di marcia.

STATO DI ATTUAZIONE

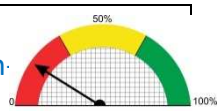
BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO

Probabilità **BASSA** nel medio periodo, fondamentale procedere comun que all'approvazione della progettazione definitiva prima possibile



Azioni da svolgere:

- Regione Toscana: rifinanziamento del progetto;
- Comune di Monterchi: approvazione del progetto definitivo con vincolo preordinato all'esproprio;
- Unione dei Comuni della Valtiberina: acquisizione del progetto, appalto e gestione delle opere;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: vigilanza sullo stato di attuazione.

11 Rete irrigua della Valdichiana e opere per l'uso plurimo delle acque derivanti dal sistema Montedoglio

Grande potenzialità di investimenti con finanziamenti UE per agroindustria per non perdere le opportunità che derivano dalle grandi opere costruite nel passato

Negli anni sessanta e settanta del secolo scorso iniziò la programmazione del cosiddetto Sistema Irriguo Montedoglio: una grande diga in terra fra Pieve S. Stefano e Sansepolcro, in grado di contenere a regime oltre 142,5 milioni di mc d'acqua per una disponibilità annua di 102 milioni, invasi secondari e condotte adduttrici principali per servire, con un semplice sistema "per caduta naturale a gravità", opere di distribuzione irrigua in Valtiberina e in Valdichiana con l'obiettivo di sostituire il prelievo di falda con acque da invaso e sviluppo di politiche attive per l'ortofrutta di qualità.

Il volume d'acqua annualmente disponibile era previsto di destinarlo, per l'80% a "distretti irrigui" della Valtiberina, della Valdichiana e delle aree limitrofe al Lago Trasimeno; negli anni novanta venne anche stabilito l'uso plurimo delle acque e il

prelievo di acqua dal Tevere, fra l'altro, è servito per alimentare l'acquedotto di Arezzo.

La condotta di adduzione principale va dalla Valtiberina alla Valdichiana tramite una galleria di 12 chilometri, sotto il colle della Libbia, che sbocca nei pressi della Chiassa Superiore, da qui prosegue, con tratti canalizzati a cielo aperto e altre gallerie, sempre in pressione, fino al Fondaccio dell'Olmo, dalla Valdichiana giunge fino al Lago Trasimeno secondo un corridoio più o meno adiacente alla linea ferroviaria. La condotta principale è collegata a 45 serbatoi collinari "di compenso", in grado di alimentare, tramite condotte secondarie e rete di distribuzione, i vari distretti irrigui.

Dopo la realizzazione, negli anni scorsi e da parte dell'Ente Irriguo Umbro Toscano, di tutta la condotta primaria e dei laghetti collinari, è iniziata anche la costruzione della rete secondaria da parte della Provincia, su delega della Regione Toscana; allo stato attuale, oltre a circa 800 ha irrigabili nel Distretto 1, a nord di Arezzo, fin dal 1996 (zona Catona-Petrognano), sono state messe in funzione nel luglio 2011 le reti per 1359 ettari nei Comuni di Arezzo, Civitella in Val di Chiana e Monte San Savino (Distretto 21), per un importo complessivo di 6,8 milioni di euro con fondi della Regione Toscana e PSR (Piano Sviluppo Regionale, fondi UE).

Investimenti per circa 4,2 milioni di euro (3,080 con finanziamenti UE) hanno consentito di realizzare la rete secondaria nel Distretto 7 di Castiglion Fiorentino per un'area irrigua di 1000 ettari, altri 700 ettari, tra la direttissima e il Canale Maestro della Chiana, per un costo presunto di 6 milioni di euro sono da realizzare.

A fine anno 2015, tramite due laghetti di compenso realizzati dall'Ente Acque Umbria Toscana (EAUT) e finanziati con fondi regionali per 2,5 milioni di Euro, potranno essere serviti i Distretti 22 e 23 nei Comuni di Foiano e di Marciano della Chiana, questa zona è ad elevata specializzazione frutticola e orticola come la parte a nord già servita con il Distretto 21.
La distribuzione secondaria dal laghetto di compenso alle aziende irrigue presenta problemi non indifferenti poiché le prime condotte devono attraversare una zona altamente urbanizzata e densa di infrastrutture e sottoservizi.
E' fondamentale la collaborazione dei Comuni per evitare di avere acqua nei laghetti di compenso, derivante dalla condotta primaria che attraversa tutta la Valdichiana, senza poter servire le aziende di questi due importanti distretti, mentre lo sono quelle del confinante distretto 21.
EAUT, fra l'altro, garantisce per fine 2015 altri due laghetti di compenso, nei pressi di Castiglion Fiorentino e nei pressi di Cortona, per servire il Distretto 7, in parte già dotato di rete idrica, e i Distretti 9, 10 e 11, da realizzare.
Tutti questi distretti irrigui sono caratterizzati da grandi proprietà, anche di recente acquisizione da parte di soggetti con forte spinta imprenditoriale nel settore dell'Agroindustria.

La Regione Toscana dovrà impostare nei prossimi anni un programma per tutta la Valdichiana aretina e senese che, oltre a prevedere il completamento della rete irrigua del Distretto 7, già progettato a cura della Provincia di Arezzo, comprenda la progettazione/realizzazione di condotte secondarie che, in origine dai laghetti di compenso in costruzione, si diramino in più punti di derivazione di rango elevato, destinati alle aziende disponibili a realizzare le reti per il proprio territorio agricolo con possibilità di beneficiare di cofinanziamenti del Piano di Sviluppo Regionale.
Questa nuova "politica irrigua" per la Valdichiana:

- comporta una forte riduzione degli investimenti che fino ad oggi sono arrivati fino ai "comizi" (punti di prelievo diffusi nel territorio agricolo) e sono stati prevalentemente pubblici,
- evita di servire chi al momento non necessita di acqua e il proliferare di richieste di derivazione dalle condotte principali.

Necessita per questo un elevato grado di conoscenza del territorio e delle aziende interessate che potrà essere gestito da una Società mista pubblico/privata o dall'attuale consorzio di bonifica che già ha in carico la gestione della campagna irrigua (rilascio concessioni irrigue, gestione allacci ed erogazione, letture e sorveglianza rete, riparazione guasti) nei distretti già dotati di rete e alimentati dai laghetti di compenso.

STATO DI ATTUAZIONE

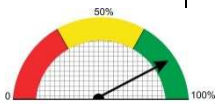
MEDIO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO

- probabilità **ALTA** nel medio periodo, fondamentale procedere comunque all'aggiornamento della progettazione preliminare entro uno-due anni



Azioni da svolgere:

- Regione Toscana: ricerca dei finanziamenti UE per agricoltura di qualità, proposta ai privati di realizzazione delle reti in PPP;
- Comuni: collaborazione nella redazione dei progetti, tempestività nell'adozione delle varianti urbanistiche;
- Consorzio di Bonifica: redazione dei progetti e gestione dell'attività irrigua;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: eventuale promozione in PPP degli interventi di costruzione e gestione per realizzare reti secondarie di servizio alle aziende interessate che intendono investire in agroindustria (produzione e trasformazione) di qualità.

12 "Secondo" ponte sul Tevere a Sansepolcro

La Regione Toscana ha stanziato 3,2 milioni di euro per il secondo ponte sul Tevere in località Via Banchetti di Sansepolcro, è previsto il cofinanziamento del Comune per 800 mila euro anche se, per il momento, esistono problemi di copertura finanziaria da parte dello stesso Comune.
Dopo aver eseguito i sondaggi è pronta la gara per l'affidamento del progetto definitivo (attualmente il bando è in attesa di essere pubblicato in GU), il progetto per l'appalto, salvo imprevisti, potrebbe essere pronto entro fine 2015.

STATO DI ATTUAZIONE

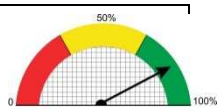
BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO

- probabilità **ALTA** nel medio periodo, fondamentale disporre della progettazione definitiva prima possibile



Azioni da svolgere:

- Comune di Sansepolcro: affidamento del progetto definitivo, sua approvazione, cofinanziamento e appalto dei lavori;
- Regione Toscana: approvazione del progetto definitivo non appena consegnato dal Comune di Sansepolcro, eventuale integrazione del contributo finanziario;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: vigilanza sullo stato di attuazione.

13 Aree di sosta in prossimità del casello Autostradale A1

L'ANAS Toscana ha redatto il progetto esecutivo, dotato di tutte le autorizzazioni richieste, per la nuova area di sosta nelle vicinanze del casello "Arezzo" dell'Autostrada del Sole, collocata al Km 7+700 del raccordo Arezzo-Battifolle. Questa nuova area in adiacenza alla strada esistente consentirà la sosta soprattutto per gli autotreni dedicati ai carichi eccezionali. L'ANAS avrebbe dovuto appaltare i lavori a breve e, data la caratteristica piuttosto contenuta delle opere, circa 170 mila euro, completarli entro il 2015. Allo stato attuale il progetto trasmesso alla Direzione Generale deve essere ancora approvato.

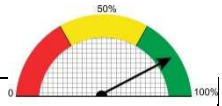
STATO DI ATTUAZIONE

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO



Azioni da svolgere:

- ANAS: approvazione e finanziamento del progetto da parte della Direzione Generale, appalto lavori e realizzazione opere;
- Regione Toscana: chiedere ad ANAS rispetto dei tempi di attuazione concordati nel settembre 2014 (appalto lavori entro 2015);
- Confindustria, ANCE e altre associazioni di categoria: controllo tempi attuazione progetto.

14 Distribuzione di Energia Elettrica a servizio dell'industria

Colloqui presso ENEL hanno permesso di acquisire dati nuovi e molto importanti per il fabbisogno di energia elettrica in due aree di fondovalle chiuso, particolarmente industrializzate ma con problemi di alimentazione energetica tramite distribuzione elettrica (Pieve S. Stefano in Valtiberina e Pratovecchio-Stia in Casentino).

ENEL ha ottenuto l'autorizzazione per una nuova cabina nel Comune di Pieve S. Stefano ed è previsto di iniziare i lavori entro la fine del 2015 per rendere disponibile l'alimentazione elettrica agli utenti, potenziata e stabile, entro la metà del 2017.
Anche in Casentino si è sbloccata la situazione di stallo che si registrava da anni: il Comune di Poppi ha autorizzato la cabina primaria in località Porrena ed è in corso la progettazione esecutiva.
Su tutte le linee a media tensione della Provincia di Arezzo, in particolare nelle aree danneggiate dalla tempesta di vento del 5 marzo 2015, sono previsti consistenti investimenti per decine di chilometri di cavi nell'arco dei prossimi 2-3 anni, nonché la costruzione di "centri satellite", che consentono, anche in assenza di cabine primarie, una alimentazione senza "buchi di tensione" con cavo particolare di MT che parte da cabina primaria.

Il programma ENEL risponde a tutte le esigenze del territorio e rende meno cogente la realizzazione della linea elettrica AT 380 Kv fra Santa Barbara e Monte San Savino, infatti TERNA, nel recente Piano di Sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale ha riportato, al capitolo "razionalizzazione Arezzo" che, *"in relazione alla riduzione dei tassi di crescita della domanda previsti nei prossimi anni e a sopravvenute criticità autorizzative (in data 15/05/2014 il MATTM ha comunicato l'esito negativo del procedimento di VIA del progetto che prevede la realizzazione del nuovo collegamento 380 kV), l'attività non ha carattere prioritario".*

Valutazione investimenti ENEL per i prossimi anni

STATO DI ATTUAZIONE

			ALTO

GRADO DI EFFICACIA

			ALTO

COPERTURA FINANZIARIA 100%

15 Aeroporto Molin Bianco

Prospettive di sviluppo relative al riesame della proposta di ampliamento presentata dall'ENAC o efficacia del ridimensionamento in rapporto alla posizione strategica per servizi di emergenza sanitaria e protezione civile

L'Aeroporto è qualificato di "interesse regionale con funzioni di aviazione generale"; accoglie la base dei Vigili del Fuoco (per attività di elisoccorso, addestramento e attività istituzionali), è in posizione strategica rispetto alle grandi infrastrutture di trasporto (Autosole, RFI), alla sismicità dell'Appennino Centrale e agli interventi per incendi boschivi, quindi per i servizi di emergenza e di protezione civile.

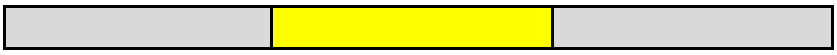
Per questo è stato sottoscritto un accordo fra Sviluppo Arezzo Aeroporto e Regione toscana per permettere il rifornimento, l'atterraggio ed il decollo di Pegaso (unità di elisoccorso) presso l'aeroporto in modo da garantire una migliore tempestività ed operatività dello stesso sul territorio regionale.

Come riportato nel rapporto del giugno 2014, per l'attuale struttura di Molin Bianco è stato predisposto un progetto per renderlo "idoneo a **collegamenti per aerei privati, singoli o collettivi** (aerotaxi) da e verso i maggiori aeroporti e i principali centri urbani nazionali ed europei e per **dotare il territorio** di una **moderna infrastruttura** di trasporto rapido per la comunità d'affari, del turismo e del settore fieristico e congressuale".

La richiesta di ampliamento presentata dall'ENAC è stata bocciata in fase di Valutazione di Impatto ambientale VIA perché in contrasto con le indicazioni del Piano Strutturale comunale che prevedeva la realizzazione del parco urbano "Molin Bianco" e per l'accettazione di parte delle osservazioni del comitato cittadino costituito contro il suo ampliamento.

Allo stato attuale le risorse per l'adeguamento restano comunque assicurate, potrà essere superata la problematica di VIA tramite atti del nuovo Consiglio Comunale che consentano una delega al Sindaco per esprimersi in Conferenza di Servizi a favore della variante urbanistica che ripristina la destinazione ad avio superficie dell'attuale area, comprendendo anche le porzioni indicate dal progetto verso la ferrovia AR-Sinalunga per l'ampliamento della pista.

STATO DI ATTUAZIONE

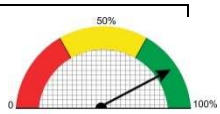


MEDIO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO
probabilità **ALTA** nel breve periodo, fondamentale l'approvazione della conformità urbanistica da parte del Comune di Arezzo



Azioni da svolgere:
- Regione Toscana: riprendere ed approvare la VIA non appena il Comune di Arezzo approva la variante all'attuale RU, prendere accordi con il proponente per una Conferenza di Servizi in grado di dare autorizzazione immediata all'ampliamento;
- Comune di Arezzo: approvazione di variante urbanistica e delega al Sindaco a rappresentarla in CdS;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: assistenza tecnico-progettuale e vigilanza sullo stato di attuazione.

16 Investimenti puntuali a carattere immobiliare

(Per le caratteristiche degli interventi si rimanda integralmente al documento di Confindustria Indagine giugno 2014)

Polo Digitale
Il progetto di Polo Digitale è stato finanziato con il cosiddetto pacchetto PIUSS e sarà messo in gara di appalto nei prossimi mesi, una volta completato darà la possibilità alle aziende di presentarsi come soggetto unico per accedere a nuovi mercati e a fonti di

finanziamento, l'opportunità di poter usufruire di servizi comuni compresi nella quota di affitto (marketing, progettazione europea congiunta, banda larga e segreteria organizzativa) e di servizi a pagamento.
E' da considerare un investimento "puntuale" altamente strategico, anche in relazione agli investimenti annunciati per il Piano Nazionale Banda Larga e Ultralarga.

STATO DI ATTUAZIONE

MEDIO

GRADO DI EFFICACIA

ALTO

Azioni da svolgere:
- Comune di Arezzo: appalto dei lavori;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: vigilanza sullo stato di attuazione e promozione presso le proprie aziende di adesione polo digitale applicato http://polodigitaleapplicato.it

Area ex Caserme e area stazione ferroviaria di Arezzo
L'area delle ex-Caserme veniva riportata nell'indagine Confindustria del giugno 2014 con riferimento alle previsioni di Regolamento Urbanistico che riguardano la disciplina di un intervento finalizzato alla trasformazione dell'area in dismissione che garantisca indirizzi di nuova edificazione per destinazioni residenziali e terziarie (16.000 mq per alloggi, uffici, negozi e 7.500 mq. per attrezzature pubbliche come auditorium, biblioteca e servizi collettivi).

Allo stato attuale non risultano iniziative in merito ma si ritiene che il grado di efficacia strategica degli interventi si possa considerare "alto" solo con una previsione di interventi integrati con la valorizzazione della vicina area della stazione ferroviaria e centro merci.

L'area della Stazione RFI – Scalo Merci di Arezzo è individuata nello strumento urbanistico comunale vigente come "Area Strategica di Intervento". Questa importante area cittadina è già stata oggetto di una particolare attenzione con la "variante generale al PRG" del 1985 elaborata dallo Studio Gregotti ed Associati. La nuova stazione di Arezzo, fin da allora, fu pensata seguendo una idea che poi ha ispirato gli interventi negli anni successivi per le "grandi stazioni", lasciare l'infrastruttura, con la propria storia di architettura e di servizio alla comunità, al centro delle città, migliorarne i collegamenti intermodali e valorizzare, ampliandoli, gli aspetti socio-culturali e commerciali. Questo tipo di previsioni urbanistiche ha già portato alla valorizzazione delle stazioni in città grandi e medie, l'esempio a noi vicino è quello della nuova stazione di Firenze Santa Maria Novella, la cui modernizzazione è in fase di completamento.

Ci sono poi tre elementi che enfatizzano una peculiare situazione dell'area ferroviaria di Arezzo (proprietà ferrovie al 50% come riportato nel documento URBANPRO del novembre 2013 – Comune di Arezzo): l'abbandono del Centro Merci verso la nuova area

di Indicatore, la possibilità che la stazione possa consentire la fermata di almeno 6 coppie di treni/giorno per l'Alta Velocità, la riduzione della cesura urbana determinata dalla presenza di una linea ferroviaria che taglia in due la città.
E' indispensabile pertanto che il Comune di Arezzo che il 18 giugno 2013, preso atto del tavolo UrbanPro tra ANCE, Confcommercio, Ordine Architetti PPC, e Camera di Commercio, proceda operativamente anche coinvolgendo altri soggetti (RFI, FS Sistemi Urbani SpA, ATAM parcheggi, RFT, Etruria Mobilità, ecc.) già interpellati per arrivare a bandire un "concorso di idee" per lo studio di fattibilità ai sensi dell'art. 14, comma 2 del DPR 207/2010, quindi attivare tutte le altre procedure per avere accesso a risorse Piano Città e/o Fondi Strutturali Europei 2014/2020.

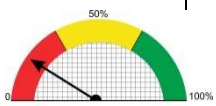
STATO DI ATTUAZIONE

BASSO

GRADO DI EFFICACIA

MEDIO/ALTO

COPERTURA FINANZIARIA/PROBABILITA' DI FINANZIAMENTO
Probabilità **BASSA** nel breve periodo, fondamentale l'avvio delle procedure da parte del Comune di Arezzo come previsto dal tavolo UrbanPro



Azioni da svolgere:

- Comune di Arezzo: messa a punto di procedure che possano stimolare una progettualità di qualità e risorse anche private tramite finanza di progetto o Partenariato Pubblico Privato;
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: proseguire nell'azione di assistenza tecnico-progettuale nelle fasi previste dal tavolo UrbanPro;
- Regione Toscana: inserire nella programmazione regionale la valorizzazione dell'area ferroviaria di Arezzo come inizio di un progetto speciale a livello regionale per le "nuove stazioni" intermodali sul modello nord-europeo, valorizzare la contemporanea presenza delle linee RFI ed RFT (Sinalunga-Arezzo-Stia) per servizi metropolitani, di media e lunga percorrenza e di AV, prevedere una nuova autostazione per il TPL e ciclostazione a servizio di pendolari e cicloturisti.

17 Piano cave Arezzo e vallate

Il fabbisogno per le infrastrutture di trasporto, le novità determinate dalla nuova normativa regionale

L'ultimo capitolo di questo rapporto sulle infrastrutture strategiche per il territorio aretino è dedicato alle "risorse naturali" per disporre delle materie prime indispensabili a realizzare gli investimenti indicati, in particolare le infrastrutture di trasporto. Gli appalti per la costruzione di tante varianti alle strade provinciali e regionali nell'ultimo decennio (variante di Terranuova B.ni, variante di Bibbiena, trasferimento in riva dx della

SR 69, variante di Camucia, ecc.) non sarebbero stati possibili senza aver prima individuato la localizzazione dei siti per il prelievo di terreni idonei alla costruzione di rilevati e di "misto di cava" per sottofondi, misti cementati, pacchetti di pavimentazione bituminosa e calcestruzzi.

L'individuazione di questi siti e l'accordo con i privati (Colacem SpA per la variante di Bibbiena, Consorzio Cavatori Valdarno per la variante di Terranuova, Cave Cortonesi per la variante di Camucia, ecc.) ha consentito alla Provincia di Arezzo di appaltare progetti "cantierabili", a differenza della Provincia di Firenze, che, a distanza di tredici anni dalla concessione del finanziamento, non riesce ancora ad appaltare il completamento della SR 69 per collegare la variante di San Giovanni Valdarno con il casello autostradale di Incisa.
Per il futuro (completamento della SR 69 con la bretella di Prada, completamento della SR 71 in Casentino, variante esterna di Arezzo, nuova SR 71 in Valdichiana, SGC E 78), il fabbisogno stimato di inerti da costruzione è il seguente (dato soggetto a verifica in rapporto allo sviluppo delle fasi di progettazione):

A) Strade regionali extraurbane tipo C1 (m 10.50 di carreggiata):

- Fabbisogno di materiale appartenente ai gruppi classificati CNR A1.a, A2-4, A2-5 e A3 (classifica C.N.R. - U.N.I. 10006/1963) per il rilevato stradale (anche materiali argillosi con aggiunta di calce): oltre 3 (tre) milioni di metri cubi,
- Fabbisogno per sottofondi e pavimentazioni (misto di cava pregiato): oltre 700 mila metri cubi,
- Fabbisogno per calcestruzzi: circa 100 mila metri cubi.

B) Strade di Grande Comunicazione (m 24 di carreggiata):

- Fabbisogno di materiale appartenente ai gruppi classificati CNR A1.a, A2-4, A2-5 e A3 (classifica C.N.R. - U.N.I. 10006/1963) per il rilevato stradale (anche materiali argillosi con aggiunta di calce): circa 1,5 milioni di metri cubi,
- Fabbisogno per sottofondi e pavimentazioni (misto di cava pregiato): oltre 600 mila metri cubi,
- Fabbisogno per calcestruzzi: circa 150 mila metri cubi.

In totale circa 6 milioni metri cubi di inerti da costruzione, dai più economici (argille) ai più pregiati (ghiaie da depositi alluvionali o materiale frantumato da cava collinare).

Buona parte di questo materiale può essere reperito attraverso l'utilizzo di aggregati riciclati certificati prodotti da impianti autorizzati per il recupero di materiali da demolizione ovvero di terre e rocce da scavo CER 170504, per opere in corso o previste fuori provincia (per esempio provenienti da lavori di Società Autostrade), oppure da riciclaggio di materiali da demolizione di opere civili. Sono presenti per questo imprenditori qualificati ad Arezzo e nelle altre vallate ed è importante che siano segnalati nei progetti, previo accordi di fornitura, perché il costo degli inerti è fortemente influenzato dalla componente trasporto, di conseguenza, il fornitore deve essere il più possibile vicino all'opera da costruire, anche per mitigarne l'impatto ambientale.

Una panoramica sulle risorse rileva che nella realtà aretina, allo stato attuale, è rimasta una potenzialità di estrazione in una superficie di circa 28 ettari preso il polo estrattivo

di Quarata, alla periferia di Arezzo, ma sono in corso richieste di estrazione per i prossimi anni per circa 545 mila metri cubi di materiale, una maggiore estrazione sarà possibile con la concessione di nuove estrazioni tramite la nuova normativa regionale.

La nuova Legge Regionale 25 marzo 2015 n. 35 “Disposizioni in materia di cave” non consente maggiore possibilità di estrazione, tuttavia è possibile affermare che esistono opportunità in tal senso offerte dal nuovo Piano Regionale Cave (PRC) introdotto dalla stessa LR 35/2015, come pure dalle possibilità offerte dall'accordo di pianificazione e dall'art. 10, che prevede che i Comuni, nei piani operativi (strumento che sostituisce il regolamento urbanistico) possano prevedere nuove aree estrattive all'interno dei giacimenti in relazione agli obiettivi di produzione previsti nel Piano Regionale Cave.

In Valdarno, oltre ad Imprese specializzate nel recupero di terre da scavo e di materiale da demolizioni, solo la cava di Grimoli (Giesse) è in grado di assicurare una fornitura di spezzato di cava (calcareo) potendo contare su una concessione fino al 2024 su un’area di 8 ettari con una potenzialità di estrazione fino a 800 mila metri cubi.

In Valdichiana si presenta la seguente situazione: le Cave Cortonesi in località Montanare hanno residue risorse in fase di esaurimento, a Castiglion Fiorentino lavorano tre aziende, con autorizzazioni in essere, a Montecchio, Ceriolo, e Castroncello, alcune di queste hanno cave di argilla ma la mancanza di un atto comunale di adeguamento al PAERP ha di fatto rallentato e/o bloccato l’apertura di nuovi siti estrattivi, seppure inseriti nel Piano Provinciale.

Altra necessità sono le pietre ciclopiche per scogliere di difesa idraulica, indispensabili per il programma di investimenti legate alla costruzione delle casse di espansione. Al momento vengono prevalentemente fornite solo dal polo estrattivo di Rapolano, in provincia di Siena.

Per il nastro in rilevato di oltre 30 chilometri di nuova SR 71 in Valdichiana, secondo il parere di alcuni imprenditori, pare che, in carenza di disponibilità in Valdichiana per “cave di prestito”, non ci sia alternativa allo sfangamento delle dighe di Levane e della Penna (dove sono depositati oltre 6 milioni di metri cubi di limi, argille e ghiaie), previsto dal “piano stralcio relativo alla riduzione del rischio idraulico del bacino del fiume Arno” (disposizioni riportate a pagg. 48 e 49 del Supplemento Ordinario alla GU del 22 dicembre 1999, DPCM n. 226 del 5 novembre 1999, tuttora *v*alide!).
La LR 35/2015 offre alcune opportunità: la nuova normativa non interviene direttamente sul dimensionamento e, dunque, sulla valutazione dei fabbisogni, assegnando il compito di definire tali importanti aspetti al nuovo "Piano Cave Regionale (PCR)", i cui contenuti sono disciplinati ai sensi e per effetto dell'art. 7.

Nel contempo, alle opportunità offerte dalla redazione del nuovo strumento regionale, si affiancano altre importanti disposizioni, finalizzate a fare in modo che le previsioni di dimensionamento accompagnino le reali esigenze di approvvigionamento e le dinamiche connesse alla realizzazione in particolare di nuove opere di pubblico interesse.

In questo quadro si inseriscono, in particolare, le "disposizioni per la previsione di nuove aree a destinazione estrattiva. Ampliamento o riduzione delle aree esistenti", di cui all'art. 10, che assegna ai comuni la possibilità di prevedere, all'interno del nuovo "piano operativo", strumento della pianificazione destinato a sostituire progressivamente i Regolamenti Urbanistici comunali (legge regionale n. 65/2014), nuove aree estrattive all'interno dei "giacimenti", ovvero ampliare o ridurre quelle esistenti.

Analoga riflessione può essere estesa al comma 3 dell'art. 57 della LR 35/2015, che sancisce la possibilità di prevedere nuove localizzazioni, anche non conformi alle prescrizioni localizzative individuate a livello della pianificazione di settore o modificare le stesse, ricorrendo allo strumento dell'accordo di pianificazione, disciplinato ai sensi e per effetto dell'art. 41 della Legge Regionale per il governo del territorio n. 65/2014.

Conclusioni

Quanto riportato nel presente dossier, ad integrazione e aggiornamento del documento giugno 2014 “indagine infrastrutture provincia di Arezzo”, costituisce una prima fase di verifica dello stato di attuazione degli investimenti di rilevante impatto socio-economico, programmati negli anni scorsi nel nostro territorio.

Sono stati aggiunti altri investimenti di rilevante importanza per il futuro, ad integrazione e/o completamento di quelli già considerati. Altri potranno essere ancora approfonditi in una seconda fase di ricerca e studio, in particolare si ritiene opportuno

analizzare il piano nazionale per la banda larga e ultralarga nel contesto della provincia di Arezzo, due investimenti di prossima realizzazione (**sistemazione area ex Lebole e il progetto di recupero ambientale della miniera di S. Barbara con nuovo collegamento sp delle Miniere/SR 69**, in entrambi i casi, con nuove importanti infrastrutture viarie) ed, infine, il piano per la **ciclopista/ciclovia dell'Arno** varato recentemente dalla Regione Toscana, con un primo investimento per 18 milioni di euro, in grado di attrarre anche nel nostro territorio gli appassionati di cicloturismo, sempre più numerosi, come dimostrano esperienze in corso nel Trentino Alto Adige e nei paesi del nord Europa.

Ing. Giovanni Cardinali

Arezzo, 15 maggio 2015

Ringraziamenti

Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato per la scrittura di questo rapporto, in particolare i Dott.ri. Mario Bernardini e Massimiliano Bucaletti, la Dott.ssa Anna Fantoni, Massimo Bargigli, tutti funzionari messi tempestivamente a disposizione dal Direttore Confindustria Toscana Sud Massimiliano Musmeci, insieme agli associati Ance, gli industriali (Giovanni Bartolucci, Albano Bragagni, Igor Michele Magini, Massimo Innocentini, Giovanbattista Balò, Giuseppe Stiatti) e al Responsabile ENEL Zona Arezzo, Ing. Federico Selvatici, che ho avuto occasione di intervistare, sempre in un clima di ampia disponibilità e cortesia.

Un ringraziamento particolare al Dott. Gianluca Baccani, responsabile della segreteria dell'Assessorato Regionale Infrastrutture e Trasporti e a tutti tecnici che mi hanno assistito nella stesura tecnica: Ing. Sandra Grani, già dirigente del Servizio Grandi Infrastrutture e mia valida e competente collaboratrice nel periodo in cui sono stato Ingegnere Capo della Provincia di Arezzo, Ing. Leandro Radicchi, dirigente Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Arezzo, Dott. Stefano Boncompagni, già dirigente del Servizio Agricoltura della Provincia di Arezzo, Ing. Paolo Berlingozzi del Comune di Arezzo, Arch. Bruno Morelli, progettista ampliamento dell'aeroporto di Arezzo, Ing. Remo Veneziani del Comune di Sansepolcro, Ing. Vanni Bonadio di Centralia SpA, Ing. Giovanni Massini e Arch. Stefano Agati della Regione Toscana.

Hanno partecipato attivamente alla correzione/integrazione del documento gli Archh. Danilo Eliodori ed Enzo Sorbi di Arkistudio e l'Arch. Simona Penza, è stato fondamentale il loro contributo di conoscenza del territorio aretino e degli studi sul reperimento di risorse per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di trasporto.

APPENDICE

SCHEDA RELATIVA A INTERPORTO DI AREZZO (estratto aggiornato del testo dell'indagine giugno 2014)

La realizzazione/gestione è affidata alla A.L.I. Arezzo Logistica Integrata srl.
Una società nata ad Arezzo per realizzare un intervento che ha su di sé la responsabilità di poter rappresentare un'iniezione di fiducia per l'intero sistema economico aretino.
La possibilità finalmente di prevedere all'interno del sistema industriale e dei servizi della nostra provincia non solo un'alternativa ai sistemi economici tradizionali (settore orafo e tessile) ma soprattutto una sorta di veicolo di aiuto e supporto e tutte le aziende del territorio.
La realizzazione dell'Interporto di Arezzo era prevista in 2 fasi:

FASE 1
31.000 mq coperti su di un'area di 190.000 mq
magazzini, opere ferroviarie e piazzale movimentazione container
Consegna prevista a partire da Maggio 2009.

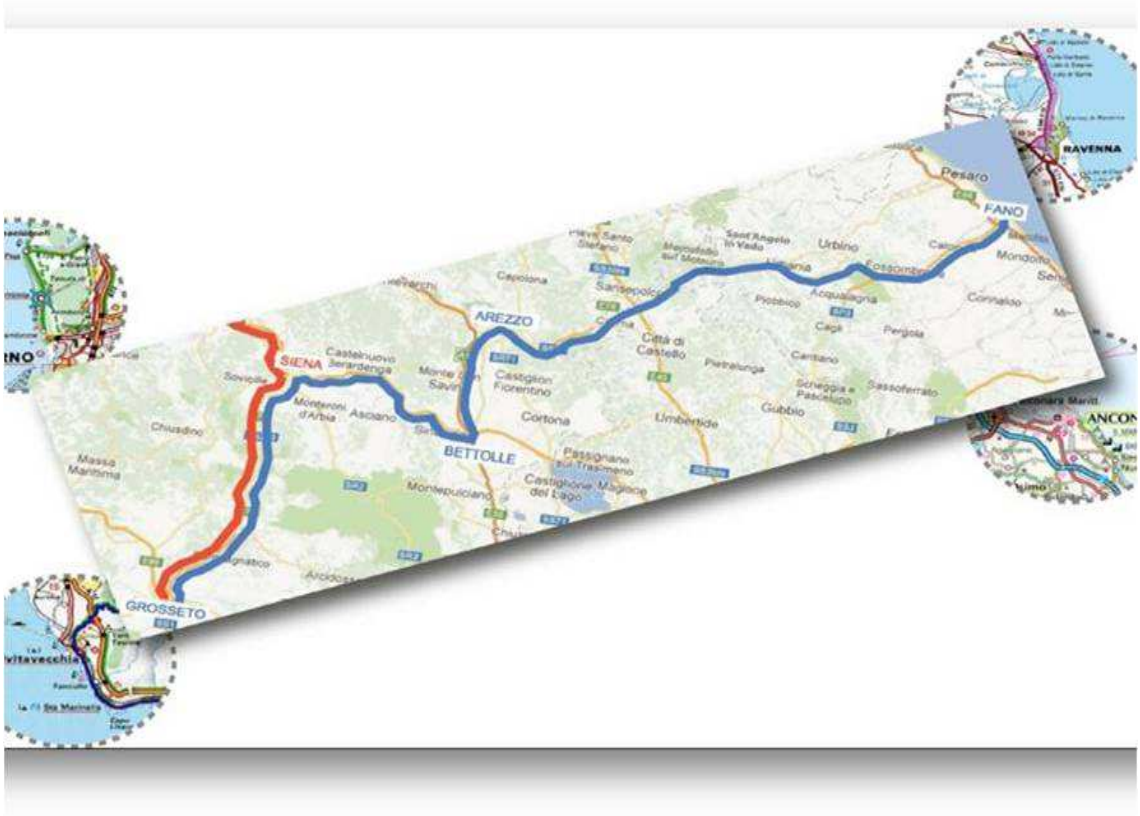
FASE 2
30.000 mq coperti su di un'area di 100.000 mq
magazzini oltre a spazi per servizi e 2 edifici direzionali
Consegna prevista a partire da Novembre 2011.

COLLEGAMENTI
L'Interporto sorge presso il casello di Arezzo dell'Autostrada **A1 Milano-Napoli**, e dalla **linea ferroviaria storica e direttissima Milano-Roma**. All'Interporto si accede facilmente anche percorrendo la **E45 Orte-Ravenna, tramite la E78 Due Mari Fano-Grosseto**.
La struttura si trova quindi in posizione baricentrica anche per il servizio giornaliero dei **porti di Civitavecchia, Livorno, Ravenna ed Ancona**. L'intermodalità nave-ferro gomma garantita dall'interporto di Arezzo si pone a servizio quotidiano per la **Toscana**, l'**Umbria**, il **Lazio**, le **Marche** e l'**Emilia Romagna**.

5 km dal casello **A1 Milano-Napoli** e **6 km** dalla **Due Mari Grosseto – Fano**, quindi circa 30 km dalla **E45 Orte Ravenna**;
collegato alla ferrovia ad alta velocità, alla ferrovia storica e LFI (Stia-Sinalunga);
a circa **200 km** dai porti di **Livorno**, **Civitavecchia**, **Ancona** e **Ravenna**.

Spesa prevista: 65 milioni di euro. La Regione Toscana ha contribuito con 1.500.000 euro di cui l'80% risulta già liquidato tra il 2002 e il 2005. Il restante 20% dei fondi destinati allo scalo merci di Indicatore doveva essere corrisposto ad opera ultimata.

SCHEDA SGC E 78



(Estratto aggiornato del testo dell'indagine giugno 2014)

L'itinerario E78 ha origine sulla Via Aurelia all'altezza di Grosseto e conclusione sulla autostrada Adriatica A14 in corrispondenza del casello di Fano nelle Marche. Lungo il suo tracciato la E78 collega le città di Siena e Arezzo in Toscana e Urbino e Fano nelle Marche ed interseca la E45 e la fondovalle del Metauro in provincia di Pesaro e Urbino. La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 270 km di cui circa il 65% in Toscana, il 30% nelle Marche e il 5% in Umbria.
Il collegamento trasversale fra Grosseto e Fano rappresenta un vero e proprio "ponte di terra" infrastrutturale capace di porre in relazione la penisola iberica con il versante balcanico, per questo è stato considerato nella rete trans europea di trasporto TEN-T, pur non essendo ancora inserito tra gli interventi "core network", cioè della rete prioritaria comunitaria, che consentirebbe vantaggi finanziari sia in sede di progettazione che nella fase di realizzazione delle opere.
Allo stato attuale quindi lo stato di attuazione dell'intervento rilevato al mese di aprile 2014 è il seguente:
- 127 km ultimati ed in esercizio;

- 12 km in un unico maxi lotto (lotti 5, 6, 7 e 8) per un importo di 233,70 M€, appalto integrato consegnato ad aprile 2013 ed in corso di realizzazione nel tratto Grosseto-Siena;
- 52 km suddivisi in 9 lotti per un importo di circa 2.320 M€ (da finanziare), terminata la progettazione sono stati trasmessi al CIPE per l'approvazione ed il relativo finanziamento;
- 79 km suddivisi in 6 lotti per un importo di circa 2.045 M€ sono attualmente in fase di progettazione.

Al fine di accelerare la realizzazione dell'intervento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.D. n. 7364 del 06/12/2010 ha istituito una Commissione tecnica mista finalizzata all'approfondimento ed alla valutazione delle ipotesi di modalità di finanziamento per il completamento della "E78" Grosseto-Fano, anche mediante il ricorso allo strumento della finanza di progetto (PF) e/o a forme di partenariato pubblico/privato (PPP). La Commissione ha accolto una proposta per il completamento con il sistema del PPP della Società di Costruzioni STRABAG SA, la stessa che sta realizzando il maxilotto sulla Grosseto-Siena, che ha introdotto possibili varianti di tracciato nel tratto di confine tra le regioni Toscana e Umbria e nel tratto marchigiano al fine di pervenire ad una riduzione degli importi dell'intervento.