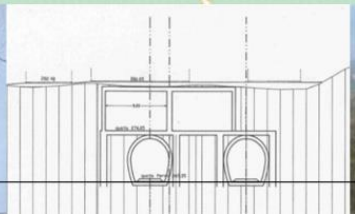
CONFINDUSTRIA TOSCANA SUD
Arezzo Grosseto Siena

ANCE | AREZZO

DOCUMENTO DI MONITORAGGIO 2017 DEL RAPPORTO SULLE "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE NEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI AREZZO" (giugno 2015)



DOCUMENTO DI MONITORAGGIO 2017 DEL RAPPORTO SULLE "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE NEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI AREZZO" (giugno 2015)

INDICE

Prefazione

1. PREMESSA 9
2. LA SGC E 78 GROSSETO-FANO “DUE MARI” 10
3. SGC E35 AUTOSOLE TERZA CORSIA FRA FIRENZE SUD E VALDARNO 13
4. SGC E 45 IPOTESI DI AUTOSTRADA ORTE-VENEZIA E IPOTESI DI RISTRUTTURAZIONE/RIQUALIFICAZIONE DEL TRACCIATO ESISTENTE ORTE-RAVENNA 15
5. AEROPORTO MOLINBIANCO 16
6. IL SERVIZIO FERROVIARIO NELLA LINEA FIRENZE – ROMA 17
7. CENTRO MERCI INTERMODALE DI INDICATORE 19
8. STRADE REGIONALI 20
9. RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO NEI BACINI DELL’ARNO E DEL TEVERE 25
10. FILIERA AGROALIMENTARE DELLA VALDICHIANA, RETE IRRIGUA DEL SISTEMA MONTEDOGLIO, RECUPERO LEOPOLDINE 27
11. RIPRISTINO FUNZIONALITÀ INVASO DI MONTEDOGLIO 28
12. DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA A SERVIZIO DELL’INDUSTRIA 28
13. PIANO PERIFERIE DEL COMUNE DI AREZZO 29
14. SISTEMAZIONE AREA EX LEBOLE 30
15. PROGETTO DI RECUPERO AMBIENTALE DELLA MINIERA DI S. BARBARA 31
16. PIANO CAVE AREZZO PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI 32
17. CONCLUSIONI 33

Prefazione

Il documento di monitoraggio 2017 del rapporto "Le infrastrutture strategiche nel territorio della provincia di Arezzo" presentato da Confindustria Toscana Sud e Ance Arezzo nel giugno 2015 è mirato a fornire alle imprese e ai portatori dei loro interessi uno strumento di lavoro che, aggiornato periodicamente, consenta di dialogare con le amministrazioni pubbliche e le committenze private, segnalare carenze e ritardi e, infine, suggerire soluzioni concrete per garantire l'efficacia di un'azione politico-amministrativa che sia vicina a cittadini e imprese anche per le prossime generazioni.
L'auspicio dei costruttori edili è che si rimetta in moto la macchina degli investimenti pubblici, a beneficio 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 Centro Studi Ance calcola che 1 euro investito nell'edilizia genera sul sistema economico una ricaduta positiva di 3,40 euro, distribuiti tra settore delle costruzioni e indotto.
E' sufficiente partire da questi numeri per capire l'effetto domino che avrebbe la realizzazione delle opere infrastrutturali sul Pil locale.

Il Presidente di Ance Arezzo
Arch. Igor Michele Magini

1. PREMESSA

Il presente studio costituisce un aggiornamento del rapporto sulle "infrastrutture strategiche nel territorio della Provincia di Arezzo" presentato da Confindustria Toscana Sud e ANCE Arezzo nel giugno 2015 (di seguito indicato in dossier 2015).

All'atto della presentazione del rapporto fu annunciato che sarebbe stato elaborato un aggiornamento a cadenza biennale con la finalità di monitorare lo stato di avanzamento delle opere derivanti da iniziative pubbliche e private, relative ad insediamenti e infrastrutture per la mobilità ritenuti di fondamentale importanza per lo sviluppo di attività economiche nel territorio.

Il dossier di monitoraggio 2017 è collegato ad una inchiesta relativa alla situazione delle aree industriali, di conseguenza è possibile fare riferimento ad entrambi gli studi per comprendere lo stato di dotazione di infrastrutture e servizi, relativi a logistica, approvvigionamento energetico e telecomunicazioni, nella provincia di Arezzo e verificare la situazione delle varie aziende.

Le "opere prioritarie" e di sicura efficacia in tempi ragionevoli per l'economia del territorio, già individuate, sono elencate senza seguire lo stesso indice del dossier precedente. In primo piano le infrastrutture di trasporto e le opere per le quali si sono registrate le più interessanti novità negli ultimi due anni, evidenziando i progressi e i blocchi che ancora rallentano o impediscono la realizzazione di importanti opere pubbliche e private.

Il dossier 2015 è stato redatto poco dopo l'approvazione del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) della Regione Toscana che resta tuttora un atto di pianificazione aggiornato su scala regionale fondamentale nella definizione delle priorità della rete infrastrutturale.

Il dato nuovo degli ultimi due anni è costituito dall'aggiornamento del Piano Nazionale dei Trasporti e Logistica del 2001, dall'approvazione del Nuovo Codice degli Appalti e dal definitivo superamento della cosiddetta legge obiettivo. Il Consiglio dei Ministri, infatti, in data 11 aprile 2017 ha deliberato l'allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF) denominato "**connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture**", dichiarando di voler avviare "*una nuova stagione delle politiche infrastrutturali, incentrata su due pilastri: la rinnovata centralità della pianificazione strategica e la valutazione ex-ante delle opere".*

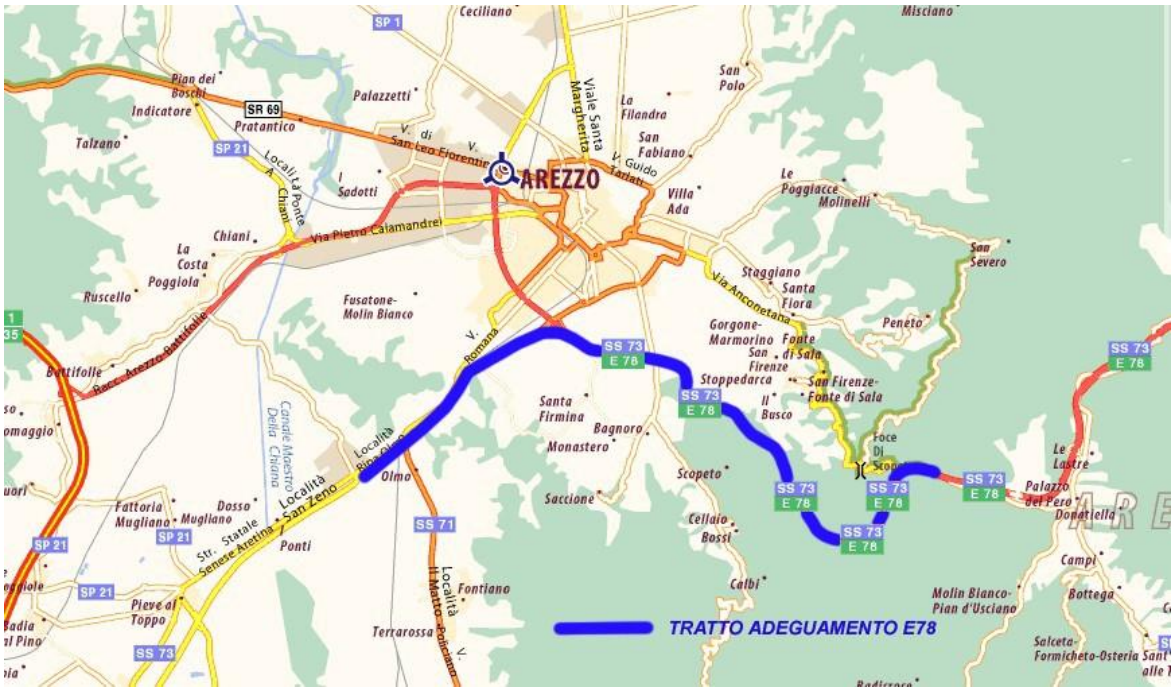
Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) vede il suo fondamento normativo nel nuovo Codice degli Appalti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50): il MIT provvede alla redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) che definisce gli strumenti per la pianificazione, la programmazione e la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese.

<u>Il PGTL allegato al DEF, per quanto riguarda la provincia di Arezzo, prevede in appendice 1 il programma di interventi; nell'elenco riguardante "strade e autostrade" sono inserite</u>:

- al numero 8, relativo all'itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna-Venezia, la "*riqualificazione E45/SS3bis Orte-Ravenna"*
- al numero 9, itinerario E 78 – Trasversale Toscana-Umbria-Marche sia "il potenziamento tratto Grosseto-Siena con adeguamento a 4 corsie", sia *"il Project Review dell'adeguamento e del potenziamento a 4 corsie dei tratti Siena Bettolle (A1), del nodo di Arezzo (S.Zeno) – Selci-Lama (E45) – S. Stefano di Gaifa"*, per il tratto Grosseto – Siena si cita la presenza dei lotti da completare già nell'allegato infrastrutture DEF 2015, mentre per il tratto Arezzo-E45-Marche si riporta la nota: *"Project Review finalizzata a verificare anche altre soluzioni progettuali per l'individuazione dell'alternativa più sostenibile"*.

L'aggiornamento del dossier 2015 parte da queste due strade di grande comunicazione, una incompiuta (SGC E 78), l'altra (SGC E45) costruita sulla base di criteri progettuali oggi superati, entrambe con problemi di manutenzione trascurata ma fondamentali per rendere completo, sicuro ed efficiente il sistema viario principale dell'Italia Centrale.

2. LA SGC E 78 GROSSETO-FANO "DUE MARI"



La maggiore novità di questi ultimi due anni, anticipata nel precedente dossier, è stata il tramonto della proposta avanzata nel 2012 dalla Società austriaca STRABAG SA, capogruppo di un'ATI che comprendeva Astaldi di Roma e CMC di Ravenna, per il completamento della SGC E 78 tramite project financing e/o partenariato pubblico privato (PPP) con un piano economico e finanziario che prevedeva un investimento complessivo pari a 2.900 Milioni di euro, considerato *"bancabile"* , ipotizzando la disponibilità di proventi derivanti da pedaggio autostradale in un periodo di concessione di 45 anni e revisionando i progetti, precedentemente concordati e fra ANAS e Regioni, con consistenti modifiche di tracciato e conseguenti risparmi per circa un miliardo di euro.

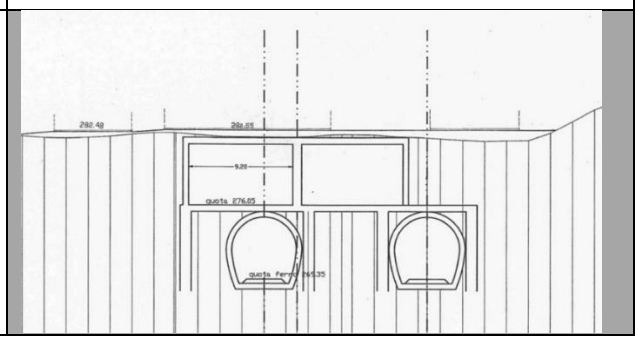
La società Centralia, costituita nell'ottobre del 2014 tra le tre regioni (Toscana, Umbria, Marche) e l'ANAS, per la gestione di progetti e lavori per il completamento della Grosseto-Fano è stata messa in liquidazione.
A partire dal DEF 2015 la SGC E 78 è stata interessata dal "contratto di programma" che, a periodicità poliennale viene stipulato fra Ministero Infrastrutture e Trasporti e ANAS, sentite le regioni.
Il contratto 2016-2020 prevede il completamento del tratto Siena – Grosseto e il finanziamento di altri tratti nelle provincie di Siena e di Arezzo.

ANAS ha la disponibilità dei progetti (in fase preliminare e/o definitiva secondo il vecchio Codice Appalti) e ha indicato il fabbisogno di **112 milioni di euro per il tratto Siena-Bettolle**, ivi compreso il cosiddetto **lotto 0 Siena Sud-Ruffolo**, di **328 milioni di euro per il tratto S. Zeno – La Magnanina (nodo di Olmo)**, **99 milioni di euro per il raddoppio Arezzo (Magnanina) - Palazzo del Pero**. E' previsto, infine, un investimento di 22 milioni di euro per l'adeguamento e messa in sicurezza del tratto Monte San Savino – Arezzo.

Per il tratto Le Ville Monterchi – innesto con la E45 (a quattro corsie attraverso la Val Sovara) e, a carreggiata unica, il tratto innesto SGC E45 – raccordo con l'esistente galleria della Guinza, fra Valtiberina e Val Metauro, è in corso una revisione progettuale finalizzata al contenimento dei costi.
In questi ultimi due anni Confindustria ha intensificato i rapporti con ANAS, Regione Toscana e Comune di Arezzo per il recupero della progettazione preliminare e definitiva relativa ai tratti S. Zeno-Arezzo (nodo di Olmo) ed Arezzo-Palazzo del Pero, che, nel luglio del 2005, ottennero il parere favorevole, in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
Confindustria ha consegnato al Comune di Arezzo il progetto preliminare (completo) e il definitivo (solo stradale e mancante dei progetti strutturali), aggiornato nel luglio 2009 sotto il controllo del RUP (Ing. Cardinali) dopo il parere di VIA che ha imposto delle prescrizioni integrative. L'Ufficio di Piano del Comune di Arezzo può quindi disporre di tutti gli elaborati per l'aggiornamento delle previsioni urbanistiche.

Nel disegno a sinistra la planimetria in cui viene rappresentato il cosiddetto "nodo di Olmo" della due mari. In corrispondenza dell'attuale rotatoria sovrastante la linea ferroviaria si intersecano la SR 71 umbro casentinese e la SS 73 senese aretina.
Il progetto prevede la strada dei due mari a due corsie per senso di marcia (indicata color arancio) che passa sopra la ferrovia mentre la SR 71 attraversa la ferrovia e si innesta con la SS 73 nei pressi di Ripa di Olmo (indicate in giallo)

Nella sezione della due mari riportata a destra si evidenzia il rapporto fra strada di grande comunicazione e sottostante ferrovia, la soluzione tecnica richiede una preventiva verifica dello stato pressorio attuale ai fianchi delle gallerie ottocentesche, per questo è previsto un accordo fra RFI e ANAS che potrebbe portare anche ad una ristrutturazione e adeguamento della sagoma di galleria per consentire in futuro il trasporto merci intermodale (treni che trasportano autocarri)[1]

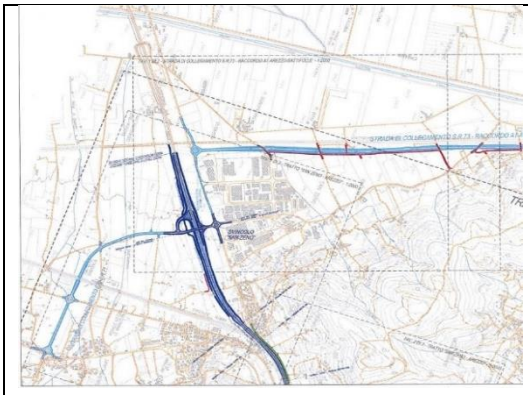
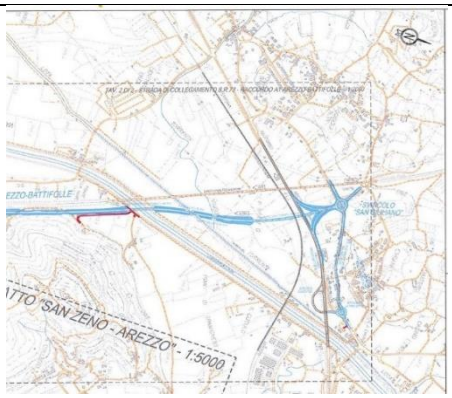


Il tratto aretino della SGC E 78 compreso nel contratto di programma MIT-ANAS, ai sensi dell'allegato DEF è soggetto a *project review*, secondo quanto previsto dall'art. 202 del D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (nuovo Codice Appalti), in questa categoria rientrano interventi per i quali, fermo restando le ragioni che hanno determinato il loro inserimento tra quelli strategici, è stata prevista l'effettuazione di un riesame del progetto (tecnico, finanziario o complessivo), al fine di:

- verificare la fattibilità, la sostenibilità del progetto in relazione ai costi, ai tempi ed agli impatti dello stesso;
- verificare le scelte tipologiche alla luce dei criteri indicati dalle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti[2].

[1] RFI ha già avviato un programma di adeguamento della sagoma delle gallerie ferroviarie sulla linea storica Firenze – Bologna, in previsione di un forte potenziamento del trasporto merci su ferro (30% entro il 2030).
[2] Le Linee guida sono lo strumento che permetterà di superare la logica del Piano della legge obiettivo (selezione delle opere senza pianificazione dei trasporti e senza criteri pre-definiti di analisi di fattibilità e scelta), a favore di un metodo basato su: mappatura rete trasporti (Snit, sistema nazionale integrato dei trasporti), definizione di obiettivi strategici, progettazione di fattibilità e analisi ex ante, e dunque scelta di opere "snelle, utili e condivise" e coerenti con le strategie già definite dal documento «Connettere l'Italia» 2016 Allegato al DEF 2017.

ANAS, dopo la *project review* di ammissione al finanziamento, è in grado di completare le fasi progettuali che portano all'appalto, previo un accordo con RFI per l'analisi e le verifiche strutturali relative alle opere stradali che interferiscono con le gallerie ferroviarie della linea lenta RFI Arezzo-Roma (accordo già annunciato dall'Assessore regionale Ceccarelli e favorito dalla prevista fusione fra le due società).
Confindustria ha segnalato al Comune di Arezzo, nell'ottobre 2016 e in fase di contributo alla revisione degli strumenti urbanistici, la necessità di recepire, all'interno della variante al Regolamento Urbanistico e al Piano Strutturale, gli elaborati progettuali relativi all'intero sviluppo dei nuovi tratti della due mari, ivi compresi i nuovi svincoli di San Zeno, Olmo, La Magnanina, Stadio, La Giostra, il Torrino e Scopetone, oltre agli elaborati relativi alla nuova SR 71, variantina sud Olmo-S.Zeno e variante parallela linea RFI S.Zeno-S.Giuliano, indispensabili alla "cantierizzazione" del superamento della ferrovia, nonché quelli relativi a tutta la viabilità secondaria nel tratto che riguarda la zona a monte e a valle delle gallerie ferroviarie ottocentesche per l'intero sviluppo di raddoppio della due mari da S.Zeno a Palazzo del Pero.

	
La variante prima di Olmo che converge sullo svincolo semaforico e un tratto della nuova SR 71 che scorre parallela alla linea ferroviaria AV (pre-cantiere)	*La nuova SR 71 si innesta con il raccordo autostradale Arezzo – Battifolle nei pressi della località S. Giuliano. La soluzione è coerente con il raddoppio del raccordo*

Altra importante azione che compete al Comune di Arezzo, come indicato negli elaborati di VIA approvati dal Ministero Ambiente TTM, è quella di individuare, nell'ambito del polo estrattivo di Quarata, le aree di cava, anche tramite accordi con Imprese fornitrici di inerti (vedasi analisi aggiornata sulla base dei dati contenuti nel PIANO DI GESTIONE DELLE MATERIE approvato in fase di VIA).

Completamento dei tratti mancanti fra Arezzo e innesto E45:
STATO DI AVANZAMENTO: MEDIO/BASSO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

AZIONI DA SVOLGERE
- Regioni: seguire la procedura prevista per il *project review*, quindi lo sviluppo del programma di investimenti per il completamento della SGC E 78 due mari in base all'accordo ANAS – MIT - ANAS: procedere al completamento delle fasi progettuali - Comuni: procedere all'adeguamento degli strumenti urbanistici (in particolare il Comune di Arezzo secondo gli elaborati già a disposizione e citati nel contributo consegnato da Confindustria nell'ottobre 2016) - Confindustria, ANCE e altre associazioni di categoria: proseguire nell'azione di monitoraggio e intervenire per favorire il superamento di ritardi

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: MEDIO

3. SGC E35 AUTOSOLE TERZA CORSIA FRA FIRENZE SUD E VALDARNO

Per ora la terza corsia autostradale è progettata solo in Valdarno, da Incisa fino al casello di Terranuova. L'Allegato al DEF 2017 indica tra le terze e quarte corsie un elenco che vale circa 1,5 miliardi di Euro e inserisce tra le priorità il «**Completamento del nodo di Firenze (autostrade A1 e A11)**», che, fra l'altro, riguarda:

- il completamento della Barberino-Firenze Nord, terza corsia (750 milioni, lavori in corso per un tratto di complessivi 17,5 chilometri, residuo da realizzare circa 500 milioni, ultimazione lavori prevista per il 2020),
- **la terza corsia sulla Firenze Sud-Incisa** (lavori in corso su lotto1 e progetto esecutivo sul lotto 2 in approvazione dal MIT, 533 milioni di euro da realizzare per un tratto di complessivi 19 chilometri, apertura del lotto 1 prevista per il 2020), *in foto i cantieri fra la galleria di S. Donato e Firenze Sud.*
- **la terza corsia sulla A1 da Incisa a Valdarno**, inserita fra i progetti in fase autorizzativa – in corso la VIA - 368 milioni di euro per un tratto di circa 18 chilometri.

Sono investimenti consistenti che non erano presenti nel dossier 2015 per la provincia di Arezzo. In un giorno di esodo passano nell'A1 50 mila veicoli fra Bettole e Arezzo, 60 mila fra Battifolle e il Valdarno, 80 mila fino a Firenze, con una media di 3.500 veicoli/ora

STATO DI AVANZAMENTO: MEDIO/ALTO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

3.1 Nuovo svincolo autostradale di Arezzo e raccordo Arezzo-Battifolle

Nel dossier 2015 sono state riportate informazioni relative al nuovo casello A1 di Arezzo con interconnessione alla due mari compresi in un protocollo di intesa dell'agosto 2011 fra Autostrade SpA, ANAS, Regione Toscana, Provincia di Arezzo e Comune di Arezzo, che impegnava un importo di 45 milioni di euro a carico di Autostrade. L'interconnessione alla due mari con raccordo a 4 corsie era previsto presso lo svincolo di Ponte a Chiani perché da questa sezione, secondo la proposta di project financing di Strabag, partiva la due mari, attraversando la piana a Nord della collina di Agazzi, fino all'innesto con l'attuale strada nei pressi di loc. S. Marco, alla periferia est di Arezzo. La proposta non è poi andata avanti come illustrato nel paragrafo precedente, ma resta valida l'ipotesi del raddoppio del raccordo autostradale Arezzo-Battifolle, rafforzata dall'accordo che il Comune di Arezzo ha stipulato con i privati che investono nell'area Lebole (vedasi paragrafo relativo).

A pag. 25 del Documento di monitoraggio 2017 del PRIIM toscano si cita il protocollo del 2011 per "la realizzazione di un nuovo svincolo ad Arezzo di interconnessione con la E 78 e raccordi di adduzione per il potenziamento del collegamento fra Arezzo e l'Autostrada A1". E' in corso un aggiornamento degli accordi tenuto presente che una delibera di indirizzi CIPE approva interventi in merito da finanziare con quote di aumento di pedaggio delle tratte autostradali interessate.

Raddoppio raccordo autostradale Arezzo-Ponte a Chiani, con ristrutturazione attuale CaselloA1 di Arezzo:

STATO DI AVANZAMENTO: BASSO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

AZIONI DA SVOLGERE
- Regione: promuovere l'aggiornamento del protocollo di intesa dell'agosto 2011 a seguito di superamento proposta di project financing per la due mari - ANAS/AUTOSTRADE: riprendere lo studio di fattibilità per il raddoppio elaborato dalla provincia di Arezzo e proseguire con le fasi progettuali successive - Comune: procedere all'adeguamento degli strumenti urbanistici - Confindustria, ANCE e altre associazioni di categoria: proseguire nell'azione di monitoraggio e intervenire per favorire il superamento di ritardi

3.1.1 Area di sosta in prossimità del casello Autostradale A1

Nel dossier 2015 è individuato con stato di avanzamento basso il progetto esecutivo per la nuova area di sosta nelle vicinanze del casello "Arezzo" dell'Autostrada del Sole, collocata al Km 7+700 del raccordo Arezzo-Battifolle.
Grazie anche all'azione di Confindustria, con incontri presso la sede nazionale ANAS di Roma e il Compartimento di Firenze, **l'area è stata appaltata nel luglio 2016 e ultimata** nel marzo 2017. La sosta degli autotreni, con carichi eccezionali in attesa dell'ingresso in autostrada, è adesso consentita liberando la corsia di transito, c'è da considerare, in ogni caso, che la larghezza dell'area è quella strettamente necessaria ad una sosta breve.

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: LAVORI COMPLETATI

4. SGC E 45 IPOTESI DI AUTOSTRADA ORTE-VENEZIA E IPOTESI DI RISTRUTTURAZIONE/RIQUALIFICAZIONE DEL TRACCIATO ESISTENTE ORTE-RAVENNA

Nel dossier 2015 veniva riportata in ogni dettaglio la proposta di project financing del Consorzio Ilia Orme SpA per la costruzione di un nastro autostradale di 396 chilometri attraverso i territori di cinque regioni, circa 35 chilometri in Toscana, tutti in provincia di Arezzo nei Comuni di Sansepolcro e Pieve S. Stefano (investimento di 10,4 miliardi di euro, di cui 9,8 per lavori).
Nell'allegato infrastrutture al DEF 2015 l'ipotesi di autostrada è stata depennata dall'elenco di "25 opere prioritarie" finanziate con leggi di stabilità e bilancio.
L'allegato al DEF 2017 la SGC E 45 Orte – Ravenna è inserita tra gli interventi *"prioritari che hanno una chiara e definita connotazione sia in termini tecnici e di spesa e come tali già programmati".* La riqualificazione del tracciato esistente di fatto è già iniziata come indicato di seguito. L'allegato al DEF prevede anche un progetto di fattibilità per la risoluzione delle criticità esistenti, che hanno origine dalla revisione di un progetto superato da tempo per l'emanazione di norme più rigorose riguardanti la sicurezza stradale e antisismica. L'investimento complessivo previsto è di 1.500 milioni di euro e riguarda anche il tratto Civitavecchia-Orte.
L'ANAS ha in corso un significativo programma di investimenti per circa **74 milioni di euro**, sono state finalmente sistemate le pavimentazioni con consolidamento dei sottofondi, 15 viadotti sono stati interessati da interventi strutturali con ripristino di copri ferri, giunti di dilatazione e altre opere di manutenzione straordinaria, senza escludere demolizioni e ricostruzioni per opere ritenute irrecuperabili tenuto presente l'alta sismicità della zona appenninica.
Per inciso un tema sollevato da tempo dal Comune di Pieve Santo Stefano: la vecchia SS 3 bis è classificata "comunale" tra Pieve Santo Stefano e il confine con la Provincia di Forlì, fino a Canili non esiste viabilità alternativa alla E45, la vecchia arteria che collega Toscana a Emilia Romagna è franata in più punti. Il tratto Canili-Verghereto, fino al dicembre del 2012, era percorribile solo da residenti, poi è stato posizionato un new jersey che impedisce il transito. Anas ha deciso recentemente di investire, con un progetto da 2,5 milioni di euro, su questo tratto di strada che altrimenti, come già avvenuto nel caso di chiusura completa della SGC E45, taglia a metà l'Italia fra Umbria e Romagna.
Sempre rimanendo sulla stessa arteria un ulteriore elemento di criticità è intervenuto il 18 maggio 2017: lo svincolo che conduce all' area di servizio di Canili è stato chiuso dopo aver verificato lesioni strutturali nelle travate che si sviluppano su due campate. Sono in corso indagini per un progetto urgente di sostituzione con travi metalliche, la riapertura al traffico dello svincolo E45 Canili Sud non è al momento prevedibile.

STATO DI AVANZAMENTO: MEDIO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

AZIONI DA SVOLGERE
- Regioni: seguire l'attuazione delle previsioni contenute nell'allegato al DEF 2017
- ANAS: procedere al completamento degli appalti iniziati e delle fasi progettuali per i lavori ancora da appaltare
- Confindustria, ANCE e altre associazioni di categoria: proseguire nell'azione di monitoraggio e intervenire per favorire il superamento di ritardi

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: MEDIO

5. AEROPORTO MOLINBIANCO

Le risorse per l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'Aeroporto Molinbianco, a suo tempo messe a disposizione da ENAC restano confermate, la procedura di VIA è tuttora sospesa perché il progetto è in contrasto con le indicazioni del Piano Strutturale vigente che prevede la realizzazione del parco urbano "Molin Bianco".

Il Comune di Arezzo è comunque in grado di chiudere la procedura di VIA tramite atto del Consiglio Comunale che delega il 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 e messa in sicurezza della pista.

Aeroporto di Arezzo: la messa in sicurezza prevede, fra l'altro, l'ampliamento della pista verso la linea LFI

La procedura è quella prevista dal DL 28 giugno 1995 n. 251 riguardante l'esecuzione dei lavori aeroportuali finanziati dallo Stato, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, tali lavori comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

STATO DI ATTUAZIONE: BASSO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

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 Conferenza di Servizi
- Confindustria, Ance e altre associazioni di categoria: assistenza tecnico-progettuale e vigilanza sullo stato di attuazione

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: BASSO

6. IL SERVIZIO FERROVIARIO NELLA LINEA FIRENZE - ROMA

In questi ultimi due anni RFI ha provveduto a consistenti interventi strutturali per la stazione di Arezzo che hanno consentito la modifica dei marciapiedi interessati dalle fermate AV. Lo stato di avanzamento dei lavori riportato basso nel 2015 si può, oggi, considerare alto.

Trenitalia, nel frattempo, dopo aver confermato la fermata delle 07.25 con arrivo a Roma alle 08.35 del Frecciarossa ha assicurato una coppia di treni AV con destinazione Milano (partenze alla 06.11 e alle 2002) e una coppia di treni AV da Roma ad Arezzo (partenze 1850 e 2050), infine un Frecciarossa in partenza da Milano alle 1850 ha come capolinea Arezzo con arrivo alle 21.22.
La deviazione di alcune coppie di treni AV, realizzata alla stazione di Arezzo, sia in direzione di Roma che di Milano, comporta un ritardo nei tempi di percorrenza di 11 minuti, ritenuto ammissibile in rapporto alla domanda potenziale di utenti.
Le nuove fermate hanno rilevato un notevole successo di passeggeri, secondo una tendenza nazionale di ripresa della mobilità fornita dall'attivazione della concorrenza nel 2012.
Un ulteriore miglioramento del servizio è stato annunciato per l'orario invernale 2017/2018 con altre fermate AV alla stazione di Arezzo (un treno Frecciarossa in partenza da Milano alle 06.15 fermerà ad Arezzo alle 08.40 e a Roma alle 09.55 per proseguire verso Napoli e Salerno).

Questo per quanto riguarda il servizio passeggeri, rimane invece **sempre negativa la situazione riguardante il trasporto merci via ferro -** ben lontana dagli obiettivi che si è data l'UE - sia per mancanza di competitività con il trasporto su gomma che per il mancato completamento di infrastrutture come il terminal merci di Indicatore (vedasi considerazioni successive)
Un risultato eccellente è stato ottenuto con il nuovo stabilimento industriale SVI di Lucignano dove sono stati realizzati binari interni allo stabilimento e all'area esterna dei piazzali con raccordo allo scalo merci della vicina stazione RFI. Questo tipo di investimenti sarebbe auspicabile anche in altre aree industriali, in particolare in Valdarno e in Casentino dove attualmente viene servita solo la Baraclit e lo stabilimento Colacem

STATO DI AVANZAMENTO: ALTO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: ALTO

6.1 Stazione Av Media Etruria

Nel luglio 2014 è stato sottoscritto un protocollo di intesa fra le Regioni Toscana e Umbria per promuovere la realizzazione di una stazione intermedia lungo la linea dell'Alta Velocità fra Arezzo e Chiusi, denominata Medioetruria, in analogia a quanto già realizzato, nei pressi di Reggio Emilia, con la stazione AV Mediopadana, fra Bologna e Milano.
Il protocollo demandava ad un "Tavolo Tecnico" un "percorso per garantire l'avvio dei necessari studi di fattibilità".
Al momento della redazione del dossier 2015 il Tavolo Tecnico non aveva concluso i lavori, poi il 3 novembre 2016, in una conferenza stampa congiunta, gli Assessori Ceccarelli per la Toscana e Chianella per l'Umbria, hanno presentato la relazione conclusiva del Tavolo Tecnico, condivisa dai tecnici incaricati delle due regioni, di RFI e dai docenti delle Università di Perugia e Siena.
Negli ultimi mesi il tema, anche a seguito delle importanti fermate di treni AV alla stazione di Arezzo e in prospettiva anche a Chiusi, non risulta prioritario nelle programmazioni regionali e nazionali; nel documento di monitoraggio 2017 del PRIIM toscano si precisa che *"sono in corso contatti con il Governo per verificare come procedere nelle fasi successive",* dopo la presentazione della relazione conclusiva.

STATO DI AVANZAMENTO: BASSO

GRADO DI EFFICACIA: MEDIO/BASSO

Per opportuna memoria riporta di seguito una tabella riassuntiva sui dati essenziali (bacino di utenza, grado di intermodalità, costo opere) da verificare e approfondire in un futuro "studio di fattibilità" per le 5 ipotesi di fermate treni AV (le prime due riguardano il mantenimento delle stazioni RFI esistenti che hanno già l'interconnessione con la linea AV), dedotti dalla relazione finale del Tavolo Tecnico.

Le 5 ipotesi per fermate treni AV nel tratto Arezzo Chiusi – confronto dati salienti

Località	Bacino utenza (abitanti)	Spostamenti treno con treno	auto con treno	Incremento SGC E 78 (abitanti)	Costo Opere	note
Arezzo RFI	2.650.000	65%	35%	210.000	2,5-4	Interventi su stazione RFI già realizzati o in corso
Chiusi RFI	2.400.000	70%	30%	-	2,5-4	Idem c.s.
Frassineto	2.950.000	60%	40%	80.000	40	16,8 Mln euro per viabilità e parcheggio di scambio
Farneta	2.650.000	0%	100%	80.000	40	Idem c. s. 16,8 Mln euro
Chiusi A. I.	2.400.000	70%	33%	-	40	1,08 Mln euro per parcheggio

(fonte relazione Tavolo Tecnico Toscana-Umbria, ottobre 2015)

7. CENTRO MERCI INTERMODALE DI INDICATORE

Nel dossier 2015 si definiva il Centro Merci Intermodale di Indicatore (**Arezzo)** "*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 modalità 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 Centro Merci, previsto dal Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) tra i quattro più importanti della Toscana (i due grandi interporti di Prato e di Guasticce e l'altro centro intermodale di Capannori-Porcari, in Provincia di Lucca) non decolla per carenza di iniziative del mondo imprenditoriale legato al trasporto merci, pertanto, in questi ultimi due anni la situazione è rimasta invariata: è stato realizzato circa l'80% delle opere di urbanizzazione previste dal progetto, attualmente è in funzione solo il centro agroalimentare ma non esiste collegamento con la rete RFI.

Si allontana anche la prospettiva di avere in tempi brevi **il collegamento stradale con il raccordo Arezzo – Battifolle** parte della variante esterna alla città di Arezzo della SR 71, dall'innesto della SR 69 a S. Giuliano, un lotto funzionale che richiede un investimento di 15 milioni di euro da parte della Regione Toscana.

STATO DI AVANZAMENTO: BASSO

GRADO DI EFFICACIA: ALTO

AZIONI DA SVOLGERE:

- Regione Toscana: inserire in programmazione 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 RFI Mercitalia 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 presso gli operatori, nazionali e internazionali, interessati alla logistica e ai servizi offerti dall'interporto

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: BASSO

8. STRADE REGIONALI

Considerazioni di carattere generale e quadro di sintesi

Ponte viadotto Leonardo che attraversa l'Arno e l'Autosole	Il programma pluriennale degli investimenti sulla viabilità regionale 2001-2007 si avvia, per la provincia di Arezzo, al completamento di tutti gli interventi a suo tempo previsti, salvo la variante della SR 71 di S. Mama con eliminazione del passaggio a livello che, probabilmente, verrà aperta al traffico entro l'anno (a circa dieci anni dalla gara di appalto). Restano da realizzare numerosi altri interventi riportati nel dossier 2015, riguardanti il completamento della nuova SR 69 in riva destra nel comune di Terranuova B.ni e tutta la nuova SR 71 da Arezzo a innesto con la SGC Perugia-Bettolle (variante esterna di Arezzo, Arezzo – Camucia e Vallone-Terontola). Al momento la Regione Toscana esclude un nuovo programma pluriennale di interventi sulla viabilità. La Risoluzione del Consiglio Regionale 15 marzo 2017, n. 47 relativa all'approvazione del **Programma regionale di sviluppo 2016 – 2020,** riporta la notizia del completamento di 160 interventi su 236 del programma 2001-2007.

Il rallentamento degli investimenti regionali in questo settore, con ritardi e blocchi che hanno pesato sullo sviluppo del territorio, risulta anche dal programma triennale delle opere pubbliche 2017/2019 approvato dalla Regione Toscana con delibera n. 186 del 7 marzo 2017. In esso, al numero progressivo 10 risulta solo il completamento della variante alla SR 71 di S. Mama, lotto 2, tratto da Calbenzano a S. Mama con impegno complessivo di 4 milioni e 950 mila euro.
Si segnala, per inciso, che fra gli interventi non completati si registrano investimenti prioritari riguardanti la SR 69 in provincia di Firenze (tratto da confine provincia AR fino a Casello Incisa), la variante Monteroni-Monsindoli in provincia di Siena (collegamento SR 2 Cassia con la due mari) e la SR 429 (collegamento autopalio-FIPILI), realizzata solo fino a Certaldo!
E' prevista in futuro una progressiva riduzione degli investimenti regionali nella viabilità, essendo in corso presso la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del MIT la revisione della rete stradale di interesse nazionale che riaffida all'ANAS oltre 6 mila km di strade regionali e provinciali, di cui mille chilometri in Toscana che, fra l'altro, comprendono la SR 69 di Valdarno, la 70 della Consuma e la SR 71 Umbro Cortonese[3].
La situazione al 30 giugno 2017 viene riportata di seguito.

8.1 Strada regionale 69 del Valdarno

Per la SR 69 c'è da registrare positivamente il completamento di tutto il nastro stradale riguardante il trasferimento in riva destra da Levane al confine con la ex Provincia - oggi città metropolitana - di Firenze.
Il 3° e ultimo lotto, appaltato dalla Provincia di Arezzo, è stato infatti aperto al traffico nel novembre 2016, per il definitivo completamento della nuova SR 69, itinerario senza soluzione di continuità da casello A1 Valdarno a casello A1 di Incisa, evitando l'attraversamento dei centri abitati del Valdarno, manca solo il tratto in Comune di Figline.

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

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. Lo studio di fattibilità, con varie ipotesi di tracciato, è stato consegnato da tempo al Comune di Terranuova B.ni, alla data di redazione del presente dossier non è stato ancora fornito alcun parere, d'altra parte, come evidenziato nel paragrafo precedente l'intervento non risulta finanziato.

[3] L'obiettivo del MIT è quello di riequilibrare la rete stradale di interesse nazionale, oggi sviluppata su 25 mila chilometri ma in misura preponderante nel sud (65%)

8.2 Strada Regionale 71 Umbro Casentinese – tratto casentinese

La **ristrutturazione della SR 71 da Calbenzano a S. Mama, secondo lotto della variante di S. Mama**, di km 1+386, è inserita nel piano triennale delle OO.PP della Regione Toscana per un importo di 4 milioni e 950 mila euro, la Conferenza di Servizi ha approvato il progetto definitivo, l'appalto dei lavori è previsto entro l'anno (in foto fino allo svincolo di Casa Santa Teresa, dopo si sovrappone alla strada esistente fino a S. Mama)

La **variante di S. Mama** alla SR 71 di Km 1 +600 con eliminazione del passaggio a livello della linea RFT, è in corso di ultimazione, l'Impresa appaltatrice ha ottenuto una proroga all'ultimazione dei lavori al 17 agosto 2017. I ritardi dell'ultimo anno sono dovuti alla problematica derivante dallo smaltimento di circa 15 mila metri cubi di terreno di resulta da portare a discarica. L'apertura al traffico è quindi slittata a fine agosto 2017.

La **variante del Corsalone** è in fase di progettazione di primo livello (prefattibilità) da parte dei competenti uffici regionali costituiti dopo la riforma delle provincie.

La **variante di Rassina** è stata definitivamente accantonata 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.

8.3 Strada Regionale 71 Umbro Casentinese - Variante esterna alla città di Arezzo e nuova SR 71 da Arezzo a Camucia

Nessuna novità rispetto al dossier 2015, la progettazione è ferma al 2005 e ancora manca l'individuazione di un corridoio nel vigente Piano Strutturale del Comune di Arezzo.

Confindustria, in incontri con il Sindaco e l'Ufficio di Piano, ha riproposto nell'ottobre 2016 quanto è riportato nel dossier 2015, indicando l'opportunità e la convenienza della previsione e pianificazione di opere integrate stradali, idrauliche, idrogeologiche e di valorizzazione paesaggistica in corrispondenza dell'ambito territoriale che intercetta il raccordo autostradale, l'interporto di Indicatore, la confluenza del Canale Maestro della Chiana con l'Arno, offrendo l'opportunità per il recupero naturalistico dell'asta fino alla Chiusa dei Monaci, la riqualificazione dell'area estrattiva di Quarata, che includa un piano cave per la realizzazione delle infrastrutture strategiche, nonché la previsione di una alternativa all'attuale ponte sull'Arno (ponte Buriano) per la S.P. 1 di Setteponti.

Il progetto, di ampia visione urbanistica, concilia la necessità di opere d'ingegneria, infrastrutturali ed idrauliche, con operazioni di valorizzazione territoriale e paesaggistica. La nuova 71, a ovest di Arezzo, nella ipotesi riproposta da Confindustria inizia da Ponte alla Chiassa, sottopassa la ferrovia RFT prima della stazione di Giovi, quindi prosegue in parallelo con la SP della Libbia e, alla rotatoria per Campoluci, si indirizza verso l'area golenale dell'Arno, interessando solo il confine in riva sinistra della medesima, dove è previsto anche l'argine della futura "cassa di espansione di Quarata", riportata nel piano stralcio sul rischio idraulico del fiume Arno ex-DPCM 5/11/1999, fino ad una ipotesi del nuovo ponte individuato a monte del Ponte a Buriano.

L'ipotesi di nuova 71, ai margini dell'area golenale nella forma "argine/strada", è stata già sperimentata sia per la variante alla SR 71 di Bibbiena (combaciante con gli argini in riva sinistra delle casse di espansione denominate "Bibbiena" e "Poppi") sia per la variante alla SR 69 in Valdarno (combaciante con gli argini in riva sinistra della cassa di espansione di Montevarchi).

Il corridoio infrastrutturale prosegue verso l'innesto con la SP 01 Setteponti, quindi, dopo aver attraversato il Canale Maestro della Chiana, si innesta con la SR 69, sottopassa la linea RFI, è tangente all'area del centro merci di Indicatore e prosegue verso il raccordo autostradale per collegarsi con il tratto già incluso nel progetto due mari.

Le zone attraversate prima del segmento corrispondente anche all'argine della cassa di espansione di Quarata sono vocate al reperimento di inerti per le infrastrutture pubbliche, come chiarito già nel vigente PAERP e nella Variante di adeguamento comunale.

Le previsioni di PS nel recepire le prescrizioni localizzative esistenti derivanti dal PAERP e dalla vigente Variante di adeguamento comunale, e nell'individuare nuove aree, sulla base della Carta delle risorse e dei giacimenti del Piano sopracitato, favorirebbero accordi con Imprese fornitrici di inerti sul modello sperimentato positivamente per la costruzione della variante esterna di Bibbiena (accordo Colacem), della variante esterna di Camucia (accordo Cave Cortonesi) e del trasferimento della SR 69 in riva destra Arno a Montevarchi (accordo Giesse), dato che il reperimento di terre e inerti per costruzioni stradali con richiesta di notevoli quantità, per esigenze ambientali, non può fare a meno di localizzare, già in fase progettuale, i siti di prelievo (nel dossier 2015 viene riportato tutto il fabbisogno per la nuova 71 compreso il tratto della Valdichiana).

<u>La proposta di Confindustria dell'ottobre 2016 contiene inoltre:</u>

- la previsione di un'area di interesse naturalistico con attrezzature a verde e greenways in corrispondenza del Canale Maestro della Chiana, con estensione alla parte terminale del Castro, per la porzione interessata dal vincolo paesaggistico del corso d'acqua;
- la ricucitura e messa in sicurezza della viabilità locale tramite una strada urbana che dall'innesto in Via Fiorentina (nei pressi dell'attuale stabilimento Valli Zabban), dopo aver attraversato il Castro, porta alla rotatoria di Campoluci sulla SP Libbia - in area cave questa viabilità è già stata in parte realizzata - tutto il tracciato può rappresentare un buon drenaggio di traffico locale, riducendo il flusso veicolare proveniente dalla Setteponti in direzione Arezzo;
- la previsione del corridoio del tratto a est di Arezzo, da S. Zeno al confine con il Comune di Castiglion F.no: questo tratto si configura come un raccordo con la futura stazione ferroviaria AV, qualora questo investimento venisse deciso e nell'ipotesi di scegliere la località nei pressi di Frassineto (già individuata nell'ottobre 2015 dal tavolo tecnico Umbria-Toscana), dove linea lenta e linea veloce sono piuttosto ravvicinate.

8.4 Completamento della variante alla SR 71 da Castiglion Fiorentino all'innesto con il raccordo autostradale Perugia - Bettolle

Situazione invariata rispetto al dossier 2015.

Il Programma Regionale di Sviluppo 2016-20 non prevede alcuna forma di finanziamento.

In ogni caso, comuni di Castiglion Fiorentino e di Cortona hanno adeguato, a differenza del Comune di Arezzo, i propri strumenti urbanistici prevedendo una nuova SR 71 fino alla variante di Camucia in esercizio da alcuni anni.

Il corridoio della nuova SR 71 nel Comune di Castiglion F.no è stato definito con il Regolamento Urbanistico approvato con Del. del C.C. n. 12 del 12.03.2015, dal confine con il Comune di Arezzo a Montecchio non è disponibile alcun atto progettuale, mentre il tratto Montecchio- raccordo con Ospedale Regionale in loc. La

Fratta di Km 5 +550, dispone di un progetto definitivo (datato) 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 loc. Chiarone alla Fratta) per un importo di circa 12 milioni di Euro.

Il tratto dalla rotatoria del Vallone, a sud della ferrovia lenta fino all'innesto con la Perugia-Bettolle della lunghezza complessiva di Km 7, dispone di un progetto di pre-fattibilità previsto dal piano strutturale del Comune di Cortona e l'investimento necessario alla realizzazione è stato stimato in 15 milioni di Euro.

8.5 Secondo" ponte sul Tevere a Sansepolcro

Il progetto definitivo è stato approvato in Conferenza di Servizi ne dicembre 2017, il Comune di Sansepolcro ha successivamente affidato la progettazione esecutiva allo studio Matildi & Partners di Bologna ed Eutecne di Perugia con consegna prevista per un importo complessivo di 4milioni di euro, cofinanziamento da parte del Comune di Sansepolcro per 800 milioni mentre la Regione Toscana ha contribuito per 3milioni e 200mila. Appalto previsto entro il corrente anno.

Il secondo ponte sul fiume Tevere si presenterà come una curva quasi parabolica che si estenderà su 144 metri lineari: avrà due corsie, una pista ciclabile più l'altra pedonale mentre a lato una di servizio.

8.6 Ponte Catolfi sull'Arno strada comunale di collegamento Laterina-SR69

Nel dossier 2015 non era segnalata la ricostruzione del cosiddetto ponte Catolfi sull'Arno che riguarda la strada comunale di collegamento di Laterina con la SR69 a Ponticino, inibito al traffico industriale con l'ordinanza di limitazione di portata a 45 quintali, causa degrado strutturale.

La Giunta Regionale Toscana con delibera del 10 aprile '17 ha disposto un finanziamento di un milione e 870 mila euro.

Il progetto definitivo è già stato redatto ed è da sottoporre all'approvazione della Conferenza dei Servizi, si prevede un nuovo ponte con struttura portante in ferro anticorrosivo tipo CORTEN, ad arcata unica.
La durata dei lavori è prevista in circa un anno dalla consegna.

RIEPILOGO STRADE REGIONALI

Il documento di monitoraggio 2017 del PRIIM riporta le tabelle su vari interventi:

Ultimati nel corso del 2016

SR	Intervento	Quota Regione (migliaia di €)	Quota EE.LL (migliaia di €)	Finanziamento totale € (migliaia di €)
69	Trasferimento in riva destra con nuovo ponte su Arno e A1 – lotti 1 e 2	47.223	14.084	61.307
69	Lotto 3 da Acquaviva al confine di provincia	6.467	3.333	9.800

In corso e con procedura di gara avviata di competenza della provincia di Arezzo

SR	Intervento	Quota Regione (migliaia di €)	Quota EE.LL (migliaia di €)	Finanziamento totale € (migliaia di €)
258	Messa in sicurezza varie curve	400		400
71	Variante di S. Mama con eliminazione p. a l.	6.864	1.302	8.166

Con progetto esecutivo in corso e con procedura di gara avviata di competenza della Regione Toscana

SR	Intervento	Quota Regione (migliaia di €)	Quota EE.LL (migliaia di €)	Finanziamento totale € (migliaia di €)
71	Variante di S. Mama lotto Calbenzano-S.M.	4.980		4.980

INVESTIMENTI REGIONALI VIABILITA' RATING DI SINTESI DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: MEDIO

Nel documento di monitoraggio 2017 del PRIIM della Regione Toscana sono riportati anche gli interventi da avviare, previa copertura finanziaria, essi riguardano il completamento della variante di Camucia da Montecchio alla rotatoria sc di Mezzafratta, suddiviso in due lotti da 5 milioni 748 mila euro (lotto 1) e 13 milioni di euro (lotto 3). E' probabile che questi interventi, con progetti già disponibili, siano riconducibili alla nuova gestione ANAS.

Lo stesso documento dedica un capitolo alla "mobilità ciclistica" con indicazione di interventi infrastrutturali dedicati al ciclismo urbano coerente con il PUMS e al cicloturismo. Per la mobilità ciclistica urbana sono già stati stanziati a livello regionale 2 milioni di euro, mentre è stato avviato il programma relativo alla ciclovia dell'Arno Stia-Marina di Pisa da 18 milioni di euro.

Ciclovia dell'Arno e sentiero della Bonifica:

La passerella alla confluenza Chiana/Arno

9. RIDUZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO NEI BACINI DELL'ARNO E DEL TEVERE

Nel dossier 2015 vengono descritte le opere previste completare il programma per la riduzione del rischio idraulico nel bacino dell'Arno definito con l'approvazione del piano stralcio ex-DPCM 5 novembre 1999 (SU alla GU n. 299 del 22 dicembre 1999), per la provincia di Arezzo erano previste le seguenti opere:

- **casse di espansione** nel fondovalle, a Montevarchi, a monte di Ponte a Buriano (Quarata e Castelluccio), Rassina, Corsalone, Bibbiena, Poppi, Campaldino e Pratovecchio, inoltre nel sub del Ciuffenna e dell'Ambra erano previste altre casse di espansione a monte di Terranuova (realizzate), nel Comune di Bucine sul torrente Trove e ad Ambra;
- **invaso** sull'Ambra in località Montalto;
- **opere riguardanti le dighe di Levane e de La Penna e** messa in sicurezza dell'abitato di Laterina.

La situazione è rimasta invariata rispetto al dossier 2015.

Le casse di espansione di Montevarchi, di Bibbiena e di Poppi sono state progettate a livello preliminare e, in contemporanea con la costruzione delle varianti alla SR 71 (Bibbiena) e SR 69 (Valdarno) sono stati costruiti i rilevati stradali aventi anche funzione di arginature. A queste realizzazioni non è seguito il completamento del sistema previsto per la laminazione delle piene e non sono previste nel **Programma regionale di sviluppo 2016 – 2020** che, fra l'altro, esclude anche interventi per le altre casse a monte delle dighe e per l'invaso di Montalto, indispensabile per la sicurezza della SP 540, nonché per contribuire efficacemente alla sicurezza degli abitati a valle, in particolare Levane.
Il PRS prevede solo il sovralzo della diga **di Levane** ed Enel, che è l'attuale gestore della diga, è stato individuato come progettista ed attuatore per una spesa di 25 milioni di euro, a carico di Regione (50%) e ENEL (50%). Il genio civile regionale ha l'incarico della progettazione degli argini di riparo dell'abitato di Laterina, mentre ai Comuni di Laterina e Pergine spetterà realizzare gli argini a protezione degli edifici posti in aree a rischio idraulico.

Il progetto è stato consegnato alla Regione Toscana ed attualmente è in fase di VIA

La diga di Levane è alta 167,5 metri slm, e contiene 4,9 milioni di metri cubi d'acqua, il progetto prevede un rialzo di 4 metri e mezzo, per arrivare 172 metri di altezza sul livello del mare per contenere 9 milioni di metri cubi di acqua in più: in totale circa 15 milioni. Non si tratta di un ampliamento di invaso ma di un aumento della capacità di trattenere più acqua in caso di piena, da rilasciare gradualmente come avviene nel modello "casse di espansione"	

INTERVENTI RINVIATI:
bypass con scarico di fondo per la diga de La Penna, indispensabile a velocizzare lo scarico in caso di eventi eccezionali per ottimizzare la laminazione in rapporto alla capacità di entrambe le dighe
sfangamento delle due dighe: è stato stimato che l'invaso della Penna dispone di circa 4 milioni e 400mila metri cubi di fanghi; quello di Levane circa 600mila metri cubi. I saggi sui materiale estratti dal fondale hanno mostrato che il materiale potrebbe essere per circa IL 10% usato come "sabbie pregiate", il rimanente da ricollocare per rilevati stradali o altre opere in terra. Il processo industriale per estrarre e trasportare a destinazione 5 milioni di metri cubi di fanghi è tutto da impostare sulla base di esperienze internazionali già sperimentate

In un rapporto costi/benefici nessuna delle tre ipotesi esclude l'altra, realizzare tutti e tre gli interventi sarebbe la soluzione ottimale, il progetto di sovralzo è stato ritenuto quello più efficace ed immediato dal punto di vista costi/benefici. Il sovralzo della diga, fra l'altro, consentirà una diminuzione dei battenti idrici a valle, quindi una più efficiente immissione in Arno di tutti gli affluenti, impedendo quei rigurgiti che nel 1966 furono fra le cause principali degli allagamenti nel Comune di Montevarchi.

RATING DI SINTESI DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: MEDIO

9.1 Difesa della città di Arezzo dal rischio idraulico

La città di Arezzo, come è noto, risulta a rischio idraulico nella parte pianeggiante per effetto dei fenomeni alluvionali che hanno origine dai torrenti Castro e Bicchieraia. L'esondazione del 1934 invase il centro cittadino ed interessò anche la stazione ferroviaria.

Le casse di espansione sul torrente Castro sono realizzate e funzionanti, attualmente sono soggette a manutenzione da parte del Consorzio di Bonifica Alto Valdarno. La cassa di espansione per il torrente Bicchieraia dispone di progetto esecutivo dell'importo totale di 2 milione e 313 mila euro per il quale la Regione Toscana sta attivando la gara di appalto che sarà contemporanea alla gara per la sistemazione riguardante l'affluente fosso di Covole in località La Pace. In questo ultimo intervento la Regione Toscana ha messo a disposizione 928.822 euro, la Provincia di Arezzo 100.000 euro e il Comune di Arezzo 640.000 euro (490.000 euro sull'esercizio 2017 e 150.000 sul 2018), per un totale di 1.668.822 euro.

A completare il quadro delle opere di difesa di Arezzo dal rischio idraulico sono previste le casse di espansione e interventi vari nei torrente Sellina e Valtina, sono presenti progetti preliminari che il Comune di Arezzo ha inserito nel piano 2017-2019 (annualità 2018) rispettivamente per l'importo di € 2.854.610 e di 1.900.000.
In conclusione per la definitiva messa in sicurezza della città di Arezzo, al termine di tutti i lavori previsti entro i prossimi cinque anni, sarà stato realizzato un investimento complessivo di circa 10 milioni di euro, tale da portare una riduzione dell'85% delle aree allagabili per eventi con probabilità di ripetersi ogni cento anni.

RATING DI SINTESI DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: MEDIO

9.2 Casse di espansione riguardanti il sub bacino del Cerfone

Il progetto rimane fermo non risultando possibile l'acquisizione dei terreni, 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 loc. Bagnaia, dove termina attualmente la SGC E 78 a due corsie per senso di marcia.
Per i prossimi anni sono previsti solo modestissimi interventi con rinforzo arginature e ampliamento sezione idraulica nell'asta fluviale che interessa le località Pocaia, Omarino e Mercatale di Monterchi (20 mila euro!).

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: BASSO

10. FILIERA AGROALIMENTARE DELLA VALDICHIANA, RETE IRRIGUA DEL SISTEMA MONTEDOGLIO, RECUPERO LEOPOLDINE

Nel dossier 2015 si dà notizia che i consistenti investimenti pubblici che hanno consentito di realizzare le infrastrutture idriche ed idrauliche i distretti irrigui n. 1 (Arezzo), n. 7 (Castiglion Fiorentino), n. 21 (Civitella e Monte San Savino) non sarebbero stati più possibili nel futuro in altri distretti se non con una forma di compartecipazione di privati.
Gli interventi da completare riguardano i Comuni di Castiglion Fiorentino, Cortona, Foiano e Marciano della Chiana. 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) ed è finalizzata a servire chi effettivamente necessita di acqua per evitare il proliferare di richieste di derivazione dalle condotte principali. Il Consorzio di Bonifica Alto Valdarno, già istituzionalmente impegnato per 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, ha oggi il compito di gestire questa nuova fase di investimenti e il primo passaggio è stato quello della ricognizione per individuare la superficie irrigua e le aziende interessate.
Le aziende che hanno deciso di irrigare con l'acqua del sistema di Montedoglio sono ancora in numero limitato, tenuto conto delle potenzialità del territorio per le colture orticole e frutta che sono più redditizie rispetto al grano e al girasole.

Il 7 marzo 2017 **Bonifiche Ferraresi** hanno presentato a Cortona il "Progetto Toscana", un piano che completa gli investimenti che in poco più di un anno hanno rilanciato l'azienda, diventando una delle realtà agroalimentari più importanti non solo a livello regionale. L'area interessata dagli interventi è di 1600 ettari, compresa tra i comuni di Cortona, Castiglion Fiorentino e Foiano della Chìana e riguarda il recupero del parco delle Case Leopoldine e il **potenziamento di tutte le filiere esistenti** con il completamento della diversificazione del piano colturale (olivicoltura, coltivazione di patate, cavoli, zucchine e mais), reintroduzione di colture quali ceci, i fagioli, i carciofi, i meloni e le piante officinali incremento della presenza della razza autoctona della Chianina, la creazione del distretto orticolo ortofrutticolo della Val di Chiana, la costruzione del laboratorio di ricerca e lavorazione per le erbe officinali che verrà realizzato nel nuovo centro aziendale in costruzione a Santa Caterina.

Nel mese di settembre del 2016 il consiglio comunale di Cortona ha approvato la variante urbanistica richiesta dalla società che ha previsto l'impianto dì nuove costruzioni per 6000 mq e circa 35000mc con la formazione di un lotto di circa 55 mila mq

Altro progetto interessante per la filiera agro-industriale in Valdichiana è quello ad opera di **ABOCA** e riguardante l'asse dello "Stradone di Montecchio Vesponi".

La trasformazione è in atto e da ottobre 2017 sarà disponibile un museo verde all'aria aperta, costituito, da oltre mille piante e arbusti dell'Arboreto, ai lati della storica strada che divide i campi coltivati (tarassaco, cicoria e una ventina di altre varietà a radice), per circa due chilometri, ritorneranno i filari di gelsi indispensabili per la Bachicoltura poiché dai fili dei bachi da seta si ricavano proteine naturali per usi farmaceutici.
L'inizio dello Stradone ospiterà il punto di ricezione dell'Arboreto, il centro visite con
accoglienza e bookshop. E' previsto infine il recupero di cinque antiche case monumentali Leopoldine, con destinazione d'uso di ricezione alberghiera.

11. RIPRISTINO FUNZIONALITÀ INVASO DI MONTEDOGLIO

Il 29 dicembre 2010 avvenne il crollo del muro portante dello sfioratore della diga di Montedoglio, nel momento in cui erano in corso le operazioni finali di collaudo strutturale con volume di acqua invasati di 150 milioni di metri cubi.

L'invaso, da allora, ha una autorizzazione per arrivare fino a 90 milioni di metri cubi. La sua massima portata è di 120 milioni e potrà avvenire solo quando sarà stato riparato il muro di conci collassato.

Al momento della redazione del dossier 2015 era ancora in corso l'attività di progettazione e il confronto con l'autorità nazionale addetta alla vigilanza sulle stabilità delle dighe.

L'EAUT sta per trasmettere il progetto esecutivo alla Direzione Generale Dighe presso il MIT. I tempi si sono notevolmente allungati perché è stato necessario un riesame progettuale dopo gli eventi sismici del 2016 che hanno interessato il centro Italia.
Il progetto dell'importo complessivo di circa 8 miliardi di euro non riguarda solo il ripristino dei tre conci crollati ma anche il miglioramento della soglia sfiorante dello scarico di superficie nel suo complesso.
E' prevedibile l'appalto dei lavori entro i prossimi due anni, al termine l'invaso di Montedoglio potrà riprendere la piena funzionalità per l'usi plurimo delle acque e la regolazione delle portate di massima e di minima dell'asta fluviale del Tevere.

12. DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA A SERVIZIO DELL'INDUSTRIA

ENEL Distribuzione della Zona di Arezzo, negli ultimi due anni ha realizzato significativi investimenti 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).
In Arezzo città ENEL ha previsto il restyling completo degli impianti elettrici con installazione nelle cabine di trasformazione delle celle denominate DY800, interruttori che sono in grado di svolgere la stessa e fondamentale funzione delle sottostazioni primarie, ovvero di sezionare immediatamente la linea in caso di guasto, isolando il tratto di cavo danneggiato, e di restituire elettricità a tutti gli utenti a monte della cabina elettrica interessata dal disservizio.
Gli interventi rientrano nel piano di potenziamento del sistema elettrico aretino che nel 2017 vedrà e-distribuzione installare elementi di ottimizzazione tecnologica ad Arezzo e provincia per un totale di 84 nuovi interruttori e DY800 con un investimento importante nel segno dell'innovazione e della sostenibilità ambientale.

Nel comune di Pieve S. Stefano sarà disponibile l'alimentazione elettrica agli utenti, potenziata e stabile, entro la metà del 2017. Il comune di Poppi ha autorizzato la cabina primaria in località Porrena.

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 in corso lavori con la stesa per decine di chilometri di cavi e 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.

RATING DELLO STATO DI EVOLUZIONE DELLE ATTIVITA' DAL 2015 AL 2017: ALTO

13. PIANO PERIFERIE DEL COMUNE DI AREZZO

La Giunta Comunale di Arezzo con delibera n. 454 del 26 agosto 2016 ha approvato il progetto complesso denominato "riqualificazione urbana e sicurezza delle periferie della Città di Arezzo" e, successivamente ha partecipato al bando ministeriale classificandosi al 35° posto. Il 6 marzo 2017, il MIT ha finanziato i progetti delle città fino al 24mo classificato annunciando un secondo decreto per altre 96 proposte, ivi compresa quella della città di Arezzo che riguarda 23 interventi promossi dallo stesso Comune per circa 24 milioni di euro e 3 interventi promossi da soggetti privati per 7,8 milioni di euro.
Gli interventi più significativi riguardano il cosiddetto Polo Tecnologico (v. scheda) e lo snodo viario dell'Area Baldaccio con il raddoppio del sottopasso ferroviario (investimento da 3,5 milioni di euro). Altri interventi di minore entità riguardano interventi di illuminazione pubblica, arredo urbano, viabilità ed edilizia scolastica. I privati hanno proposto il recupero di un immobile per il centro polivalente servizi alla popolazione anziana e il recupero di due immobili per servizi socio-sanitari nell'area dell'ex-OPN.
Confindustria con il contributo fornito a ottobre 2016 per la revisione degli strumenti urbanistici ha ricordato l'importanza ai fini della riqualificazione urbana dell'area ex Caserme e dell'area stazione ferroviaria di Arezzo.

Piano Riqualificazione Urbana – Comune di Arezzo – dettaglio interventi

interventi di competenza del Comune di Arezzo	Euro
riqualificazione ex mercato ortofrutticolo realizzazione polo tecnologico	3.450.000
riqualificazione, potenziamento illuminazione, videosorveglianza a Saione e Pescaiola	3.050.000
realizzazione marciapiedi quartieri di Saione e Pescaiola	650.000
riqualificazione Foro Boario lotto 1	180.000
riqualificazione Foro Boario lotto 2	280.000
riqualificazione Parco Ducci	325.000
riqualificazione Parco Arno	250.000
rotatoria urban via dei Carabinieri, raccordo urbano e raccordo autostradale	650.000
riqualificazione degli ambienti posti a piano terra del parcheggio Baldaccio	320.000
ristrutturazione dell'ex asilo di Pescaiola,	412.000
della scuola elementare Sante Tani e delle elementari di Pescaiola	
messa in sicurezza dei solai alla materna Modesta Rossi	200.000
messa in sicurezza elementari Masaccio	325.000
adeguamento dell'impianto sportivo di Maccagnolo lotto 2	185.000
adeguamento dell'impianto sportivo di Maccagnolo lotto 1	115.000
riqualificazione giardini di viale Michelangelo e via Piero della Francesca	700.000
manutenzione straordinaria scuola elementare Pescaiola	170.000
sistemazione viabilità e raddoppio del sottopasso ferroviario al Baldaccio	3.500.000
la rotatoria di via Fiorentina	1.500.000
la riqualificazione dell'area marginale al sottopasso di viale Don Minzoni	1.980.000
Interventi vari al parco Pertini	250.000

Spesa complessiva investimenti Comune di Arezzo: 25 milioni di euro.

Scheda Polo Digitale

FUNZIONE PREVISTA e STRUTTURA EDILIZIA (con indicazione di superfici nette)

EDIFICIO DI TESTATA
1° livello: nursery, caffetteria, desk accoglienza, mediashop, sala conferenza;
2° livello: uffici segreteria organizzativa e gestionale, locale della Server Farm;
totale 1° e 2° livello: 862,6 mq
PADIGLIONE CENTRALE
1° livello: uffici aziende, sala riunione
2° livello: uffici aziende, sala riunione
totale 1° e 2° livello: 732,30 mq
ALA LATERALE 1
1° livello: uffici aziende, sala riunione; totale mq 514,15
2° livello: uffici aziende, sala riunione; totale mq 544,40
ALA LATERALE 2
1° livello: uffici aziende, sala riunione
2° livello: uffici aziende, sala riunione
totale 1° e 2° livello: 1.065,70

14. SISTEMAZIONE AREA EX LEBOLE

L'area ex-Lebole è stata oggetto, a partire dal 2010, di un progetto di valorizzazione sviluppato dalla proprietà Aerre Immobiliare e Finanziaria spa, nel corso degli anni sono intervenuti vari step urbanistici, solo novembre 2016 sono state ottenute tutte le autorizzazioni previste (Anas ed altri enti preposti), nello stesso tempo un ricorso al Tar che frenava l'operazione è stato ritirato. Il piano attuativo e la conseguente concessione edilizia sono stati approvati.

Gli appalti previsti sono i seguenti:

a) APPALTO demolizioni per circa 360 mila mc con interventi di bonifica terreni nella zona serbatoi per 4 mila 800 mc: riguarda tutti gli edifici, escluso le facciate dell'edificio esistente denominato "CUBO" e da destinare a centro commerciale da 7.800 mq di superficie lorda e 1700 mq di aree esterne di pertinenza.

b) APPALTO per la realizzazione di altri due edifici ad uso commerciale, uno a due piani e da 8 mila mq di superficie lorda, l'altro a un piano e da 4 mila mq di superficie lorda, oltre ai piani interrati e di aree esterne di pertinenza.

c) APPALTI RELATIVI AD OPERE DI URBANIZZAZIONE:

- Nuovo collettore acque meteoriche: condotta diam. 1400 lunghezza km 1
- Opere esterne pubbliche: pista ciclopedonale, parcheggi, viabilità di servizio, sistemazioni a verde per una superficie complessiva di 37.560 mq
- Opere esterne private: parcheggi, viabilità di servizio, sistemazioni a verde per una superficie complessiva di 26.500 mq
- Rifacimento e ampliamento sede stradale raccordo ANAS per 700 mt secondo accordo con Comune di Arezzo che prevede le quattro corsie come da studio di fattibilità originario.

15. PROGETTO DI RECUPERO AMBIENTALE DELLA MINIERA DI S. BARBARA

Il progetto di riassetto e di recupero ambientale della miniera di S. Barbara in Valdarno riguarda un'area di estensione complessiva di 1800 ettari, ha richiesto un complesso percorso di progettazione, valutazione di impatto ambientale e confronto con Ministeri, Regione Toscana e Enti Locali. L'inizio delle attività progettuale parte dal 2004, anno di dismissione della miniera, il Ministero dell'Ambiente dà una prima approvazione nel 2009 alla quale fa seguito la Regione Toscana nel 2010.

Nel novembre del 2014 viene presentato un primo studio in cui l'area è suddivisa in 14 macrolotti, per i quali sono previste varie tipologie di riassetto e recupero:

- stabilizzazione dei versanti sui fronti di scavo
- consolidamento e naturalizzazione dei laghi di Castelnuovo e Allori nelle corrispondenti aree di estrazione, con realizzazione di nuovi emissari e sistemazione delle aree spondali
- ripristino di un reticolo idrografico naturale, con la rinalveazione dei fossi già deviati per consentire la attività minerarie
- realizzazione di un reticolo infrastrutturale per l'uso pubblico, adeguando e integrando la viabilità mineraria esistente
- nuovi impianti forestali per il completamento del piano di ripristino delle aree interessate dalla escavazione**.**

L'ENEL ha impostato i progetti per lotti funzionali, partono per primi quelli riguardanti il riassetto idrografico per il ripristino di un efficiente reticolo idrografico e cioè la realizzazione:

- dell'emissario lago Castelnuovo verso Borro dei Lanzi – lunghezza 1,1 km, scavo 0,24 milioni di mc
- dell'emissario lago Allori verso lago San Cipriano – lunghezza 2,4 km, scavo 2,0 milioni di mc

Il riassetto idrografico si concluderà con la realizzazione dei due laghi di Castelnuovo e Allori – per un volume idrico 5,5 milioni di mc e con inalveazione di 13 torrenti deviati durante l'attività mineraria – lunghezza complessiva 8,7 km

Il riassetto **geomorfologico** prevede il ripristino di un assetto morfologico del territorio coerente e stabile con riempimento dei residui cavi minerari di Castelnuovo, Allori, San Donato - 4,2 milioni di mc di terre, la stabilizzazione fronti di scavo minerario San Martino, Vignale, Cave Vecchie e altri - sup. 52 ha, circa 2 milioni di mc di terre da spostare, la realizzazione di una collina schermo con terre provenienti da Firenze per circa 1,35 milioni di mc.

Infine è previsto il riassetto delle infrastrutture e funzionale con il ripristino della funzionalità del territorio: viabilità, boschi, zone agricole, naturalistiche, industriali, demaniali e la:

- Realizzazione di 26,2 Km di strade
- Realizzazione di 9,5 km di piste ciclabili
- Realizzazioni di reti scolanti secondarie su una superficie di circa 1400 ha di territorio
- Realizzazione di circa 80 ha di nuovi impianti forestali, rimboschimenti
- Manutenzione di circa 240 ha di impianti di arboricoltura da legno per trasformazione a bosco
- Realizzazione opere per due impianti mini-idro (2* 10 kW)
- Demolizione di 8 fabbricati, 15 sbarramenti, 3 ponti, 3 sottopassi, 3,8 km di strade

Questo lungo elenco di interventi richiede investimenti a carico di ENEL per oltre 30 milioni di euro, con un tempo di esecuzione delle opere stimato in 10 anni.

Tutti i progetti, suddivisi di recente in quattro macro lotti, sono redatti sia dalla struttura interna che con affidamento a professionisti esterni, le gare con il sistema del massimo ribasso su importo a base d'asta o tramite offerta prezzi vengono gestiti da struttura ENEL di Torino, la regia per attività pre gara e attuazione

rimane all'unità ENEL di S. Barbara, le imprese oltre ad essere qualificate SOA per importi e categorie adeguate dovranno essere accreditate nel portale ENEL.

Il progetto esecutivo del primo lotto funzionale (emissario lago Castelnuovo), già trasmesso alla Regione Toscana da tempo, non ha ottenuto il parere favorevole da parte della Commissione di Via del Ministero dell'Ambiente che ha richiesto la presentazione complessiva di un progetto riguardante tutto il macrolotto che comprende l'intervento del primo lotto. Sono in corso verifiche per superare l'attuale situazione di stallo.

16. PIANO CAVE AREZZO PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI

Nel dossier 2015 viene riportata una analisi relativa al fabbisogno di inerti per la realizzazione dei tratti mancanti della SGC E 78 e della SR 71 che viene sostanzialmente confermata. Si riporta di seguito un dettaglio relativo al piano di **gestione delle materie del progetto due mari**, approvato dal Ministero dell'Ambiente, che considera il polo di Quarata come sito di prelievo di inerti e di smaltimento del materiale in esubero, i dati sono stati segnalati al Comune di Arezzo per le indispensabili azioni di pianificazione territoriale.

Scavi totali di progetto: mc 1.398.017 di cui mc 796.832 idoneo per rilevati, mc 157.276 per tombamenti e mc. 220.167 volume di terreno vegetale idoneo per ripristini ambientali.
Volume di terre non riutilizzabili (terreni di riporto) e Volumi in esubero: mc 451.796 da smaltire e/o trattare in siti autorizzati
Fabbisogno di terre per rilevati: mc 1.075.000, **volumi mancanti per rilevati mc 278.968**

(nota: i volumi sono da considerare "in mucchio sciolto aumentando il volume in banco del 30%)

Tutta l'area del polo di Quarata rimane l'unica al momento individuabile per risolvere il problema di fabbisogno di inerti nel caso di ripresa degli investimenti per la viabilità regionale. Nella tabella di seguito i dati segnalati nel dossier 2015 per la SR 69 e la SR 71.

fabbisogno stimato di inerti da costruzione per completamento della **SR 69 in Valdarno** con la bretella casello A1 – ponte Mocarini in Comune di Terranuova B.ni e completamento della **SR 71 in Casentino, variante esterna di Arezzo, nuova SR 71 in Valdichiana.**
Dati da sottoporre a verifica in rapporto allo sviluppo delle fasi di progettazione per strade regionali extraurbane tipo C1 (m 10.50 di carreggiata):

- materiale appartenente ai gruppi classificati CNR A1.a, A2-4, A2-5 e A3 (classifica C.N.R. - U.N.I. 10006/1963) per **rilevati stradali** (anche materiali argillosi con aggiunta di calce): oltre **3 (tre) milioni di metri cubi.**

-inerti per **sottofondi e pavimentazioni** (misto di cava pregiato): oltre **700 mila metri cubi.**

-inerti per **calcestruzzi**: **circa 100 mila metri cubi.**

Una foto del giugno 2017: una zona dell'area del polo estrattivo esaurita recuperata all'agricoltura

17. CONCLUSIONI

A distanza di due anni dall'ultima indagine sulle infrastrutture strategiche è possibile fare un primo bilancio. Le grandi committenze pubbliche (ANAS e RFI) e private (Autostrade per l'Italia SpA) hanno ripreso ad investire. In ogni caso il contratto di programma MIT – ANAS 2016 2020 è in attesa di essere approvato dal Ministero Economia e Finanze, da esso dipendono gli interventi più importanti per il completamento e l'adeguamento delle strade di grande comunicazione. La Ferroviaria SpA ha pubblicato la gara di appalto da 16 milioni e 700 mila euro per la sicurezza delle linee in gestione Arezzo – Stia e Arezzo – Sinalunga.
Regione ed Enti Locali, dopo il ridimensionamento delle provincie, scontano la riduzione delle risorse disponibili. Qualche debole segno di ripresa si registra per le committenze private spesso in difficoltà per inefficienze e ritardi della pubblica amministrazione nell'autorizzare gli interventi. In questi ultimi due anni gli unici investimenti di un certo rilievo nella nostra provincia sono stati privati e hanno riguardato, oltre alla costruzione di importanti stabilimenti nel comune di Lucignano (SVI SpA e DIAKONT), l'area del Valdarno con i magazzini della BRT di Terranuova Bracciolini, il nuovo "parco logistico" di Prada nell'area PIP di Levanella (Montevarchi). L'attività edilizia privata si è indirizzata prevalentemente negli interventi con incentivi fiscali collegati all'efficienza energetica e al sisma-bonus.
Le potenzialità future vengono riportate in sintesi nella tabella finale.

Intervento	da finanziare	finanziati
SGC E 78 M.S.Savino- Arezzo - Palazzo del Pero	449.000.000	
SGC E 78 Le Ville - E45	180.000.000	
Terza corsia A1 Incisa – Valdarno		368.000.000
Nuovo svincolo casello A1 Arezzo e raddoppio raccordo	80.000.000	-
SGC E 45 interventi vari (a meno di quota parte 1.500 Mln DEF 2017)		74.000.000
Aeroporto Molimbianco		1.600.000
Centro merci Indicatore raccordo ferroviario rete RFI e altro		5.000.000
Strade regionali completamento nuova SR 71	200.000.000	4.950.000
Secondo ponte sul Tevere		4.000.000
Ponte Arno Laterina		1.870.000
Sovralzo diga Levane		20.000.000
Vari interventi difesa di Arezzo dal rischio idraulico		7.000.000
Piano periferie comune di Arezzo (interventi pubblici e privati)		31.800.000
Area ex Lebole (in corso di stima)	20.000.000	
Recupero ambientale ex miniera S. Barbara		30.000.000
Ripristino diga di Montedoglio		8.000.000
Totale	929.000.000	556.220.000
Totale fra interventi da finanziare e interventi finanziati	1.485.220.000	

Ing. Giovanni Cardinali
con la collaborazione di Massimiliano Bucaletti e Stefano Sandroni

Arezzo, Giugno 2017