



# MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE IN TOSCANA: INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ

intervista a cura di  
**DANIELE LAURIA**

**CON L'INTERVISTA ALL'ASSESSORE REGIONALE  
ALLA MOBILITÀ VINCENZO CECCARELLI,  
TXT VI ACCOMPAGNA NEI PROGETTI,  
NELLE AMBIZIONI E NEGLI AUSPICI DI CHI  
LAVORA PER FACILITARE I NOSTRI SPOSTAMENTI,  
DA QUELLI QUOTIDIANI NELLE NOSTRE CITTÀ  
A QUELLI CHE CI PORTANO LONTANO DA QUI,  
PER LAVORO O PER PIACERE.**

## La Regione Toscana investe da anni sui sistemi 'intelligenti' di trasporto coerentemente agli obiettivi dell'agenda 'Europa 2020'. Davvero il 2020 può essere un orizzonte possibile per dire che la mobilità della nostra regione cambierà volto?

Il 2020 non è poi così lontano per immaginare una trasformazione radicale ma rappresenta comunque un appuntamento importante rispetto al quale misurare il nostro impegno quotidiano per migliorare il sistema della mobilità e dei trasporti della Toscana. Il punto non è però fissare una meta temporale ma riuscire a trovare la chiave di volta per uscire dalle problematiche di oggi e poter approfittare delle innovazioni già disponibili.

Il problema più grande cui dare risposta è quello del Trasporto Pubblico Locale che sicuramente ha un costo troppo alto in considerazione del servizio offerto ma soprattutto è, al contempo, 'vittima' e causa di molti dei fenomeni di congestione del traffico urbano. Si usa l'auto perché si considera lento ed inaffidabile il mezzo pubblico con l'effetto di imprigionarlo nelle code e negli ingorghi. Il risultato è che, in Italia, spendiamo ogni anno quasi venti miliardi di euro per muoverci alla stessa velocità delle carrozze del Settecento, senza contare i costi per la salute e il tempo che perdiamo stando in fila.

Di fatto il quadro con cui ci dobbiamo confrontare è davvero molto lontano dagli obiettivi posti dall'agenda 'Europa 2020' ma dobbiamo arrivarci.

### Con quali progetti?

La Regione Toscana ha recentemente approvato il P.R.I.I.M., il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità.

Il P.R.I.I.M. comprende tutto quello che sarà il prossimo futuro (2014-2020) di ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale e mobilità ciclabile in Toscana, settori che toccano in maniera diretta la quotidianità dei cittadini e che incidono profondamente sulla loro qualità della vita. Tra le opere chiave contenute nel P.R.I.I.M. ci sono quelle che rafforzano il sistema della logistica, che approfondiscono il livello di intermodalità e che dovranno rinnovare le infrastrutture su ferro e gomma. Il lavoro che ci ha portato all'approvazione del P.R.I.I.M. è stato caratterizzato da un approccio 'aperto e riformista' e da una certa dose di coraggio e di concretezza che ci ha consentito di affrontare non solo alcune incertezze normative ma anche l'oggettiva difficoltà data dall'attuale quadro di crisi economica e di progressivi tagli al TPL cui la Regione Toscana supplisce dedicando circa 100 milioni di euro del proprio bilancio.

### Il P.R.I.I.M. disegna quindi le linee guida per guardare al futuro della mobilità regionale. Può raccontarci quali sono le azioni strategiche che avete inserito nel Piano?

## MOBILITY AND INFRASTRUCTURES IN TUSCANY: INNOVATION AND SUSTAINABILITY

*In the following interview with Vincenzo Ceccarelli, Regional Councillor for Mobility and Transports, TXT guides you in the projects, ambitions and hopes of those who work to help us in our daily or longer journeys, for business or for leisure.*

*Tuscany has been working for years on "intelligent" transports systems, in accordance with the European deadline of 2020. Is 2020 a likely turnaround in our region's transportation system?*

*Certainly 2020 is an important target but the point is to find the way to improve effectively today's problems and to make use of available innovations.*

*The major issue is local transportation, which is too expensive for the service offered and which, at the same time, is a "victim" of urban traffic congestions. Public transport is considered slow so people are more inclined to use cars, which in turn causes delays and pollution. As a matter of fact, the current picture is really too distant from the aims of "Europe 2020" but we should put all our efforts into accomplish them.*

*What are the projects?*

*Tuscany has recently approved the PRIIM (NdT: Integrated Regional Project for Mobility and Infrastructures): it includes the future of railways, motorways, ports, airports, inter-ports, local transports, regional car traffic and cycle paths.*

*Among the key works of the PRIIM there is the reinforcement of the logistic system, the intensification of the intermodality level and the renovation of rail and roads.*

*The PRIIM was characterised by an open and reformist approach and by a good dose of courage, also considering the*

current financial situation.

*What are the main steps of the PRIIM?*

*I think one of the major points is to have a single management for road transport in the following nine years. This would allow privates and local bodies to manage their services with a sufficiently long-term prospect, giving them stability and employment guarantee.*

*Local service has to be closer to citizens' needs: 1.500 new buses in the next four years is an answer to the need of increased environmental sustainability and of lowering the average age of public transport users.*

*As for infrastructures it's important to cite the completion of the Corridoio tirrenico, of the E78 Grosseto-Fano, and the final realization of the SGC FI-PI-LI and of the Florence-Siena motorway.*

*Railways are a delicate subject: high-speed railways have often penalised local and regional services.*

*It is necessary to arrive soon to finish the high-speed railway in Florence and, at the same time, to qualify local services.*

*The PRIIM contains indication for the railway junction at Leghorn's port and on the doubling of the rail on the Pistoia-Montecatini line.*

*In the meanwhile, we also have started a strict confrontation with Trenitalia on the necessity to improve trains, services and customer service.*

*The PRIIM is concerned also with the merging of rail and water transports: upgrading the regional logistical system and linking railways and ports gives Tuscany the opportunity to be more present in Europe and in the Mediterranean.*

*Airports, now: Pisa and Florence are conflicting, not only for petty localism but also for a distance that elsewhere in the world could be covered in half an hour but that, often, is a 'journey of hope'. What can we do?*

*The Regional Council is very clear about this: a real inter-*

Ho già detto delle difficoltà in cui versa il TPL, credo che una delle risposte più forti sia quella data dall'ultimazione della gara per dare alla Toscana un gestore unico del servizio di trasporto pubblico su gomma per i prossimi nove anni. Significa che tutti, sia i soggetti privati che gli Enti locali, potranno programmare e progettare i servizi potendo contare su un tempo certo e sufficientemente lungo per dare stabilità e creare condizioni di garanzia per l'occupazione nel settore.

Pensiamo ad un trasporto locale che si avvicini ai bisogni dei cittadini con servizi integrati a chiamata e una differenziazione dei mezzi in relazione ai contesti. Prevediamo anche un sensibile rinnovamento della flotta con circa 1.500 nuovi autobus nei prossimi quattro anni, è una risposta alle esigenze di maggiore compatibilità ambientale e alla necessità di allinearsi ai dati europei sull'età media dei mezzi pubblici. Inoltre ritengo che il TPL possa beneficiare moltissimo delle iniziative che abbiamo avviato in tema di infomobilità e dalla progettualità messa a punto con il progetto '3i PLUS'.

Sul tema delle infrastrutture viarie citiamo tra gli obiettivi di riferimento il completamento del Corridoio tirrenico, della E78 Grosseto-Fano, e l'adeguamento definitivo e completo della SGC FI-PI-LI e della Firenze-Siena.

**Però il trasporto (pubblico) non è solo quello che si muove su gomma ma anche quello su ferro. Un tema delicato in un periodo storico in cui le grandi opere e gli investimenti sull'Alta Velocità hanno finito per penalizzare il servizio locale e regionale.**

Dobbiamo avere la forza, il pragmatismo e la lucidità per affrontare entrambe le questioni. È necessario arrivare presto, e bene, alla realizzazione del nodo per l'alta velocità ferroviaria di Firenze, così come qualificare il servizio sul territorio. Proprio per questo il P.R.I.I.M. contiene indicazioni sui raccordi ferroviari del Porto di Livorno e sul raddoppio del binario nella tratta Pistoia-Montecatini. Nel frattempo, abbiamo avviato un serrato confronto con Trenitalia e RFI sulla necessità di migliorare la qualità dei mezzi e del servizio, nonché di dare ai viaggiatori feedback in tempo reale sull'andamento del servizio.

Ed in effetti non c'è solo la gomma come non c'è solo il ferro, penso ai nostri progetti relativi alle aree portuali con l'avvio dei 'piani regolatori' per i porti di Livorno, Piombino e Marina di Carrara e l'integrazione tra i trasporti marittimi e quelli ferroviari per rafforzare la rete della logistica regionale collocandola all'interno del sistema europeo e mediterraneo.

**Ci manca un accenno sugli aeroporti. Quelli di Pisa e Firenze sono divisi non solo da campanilismi ma anche da**



Come evidenzia l'intervista all'Assessore Ceccarelli e come testimoniano le polemiche quotidiane sui problemi del servizio regionale di Trenitalia, è proprio il trasporto ferroviario il tallone d'Achille della mobilità regionale. Non è solo in gioco una futura linea veloce tra Firenze e Pisa ma la possibilità di spostarsi quotidianamente dai piccoli centri ai capoluoghi.

La partita è particolarmente complessa e non riguarda solo temi di mobilità ma anche le strategie economico-finanziarie del gruppo di Ferrovie dello Stato che ormai da anni hanno puntato tutto sullo sviluppo delle linee ad Alta Velocità e sulla trasformazione delle grandi stazioni in polarità commerciali, ecco che così finiscono sullo sfondo le linee locali e cala lo scenario sulle stazioni ritenute 'non produttive' anche quando potrebbero essere il punto di partenza per una rete metropolitana di superficie o per il rilancio turistico del territorio.



Nel 2012 a SkyTg24 Economia l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, dichiarava che gli abbonamenti dei pendolari dovrebbero aumentare "anzi, almeno raddoppiare, come negli altri paesi; del resto "50 euro non sono neanche un caffè al giorno".

Due anni più tardi prima di essere 'promosso' ai vertici di Finmeccanica eccolo promuovere il nuovo treno dedicato ai pendolari, il nome 'Jazz' lascia immaginare che per chi usa i regionali presto cambierà musica...

connection of the two airports has to be guaranteed, enabling each airport's development and giving the right exposure to our territory, righteously stepping in the international air travel scene.

Pisa and Florence has to become a single airport reality and the choices made recently by the region are working in this direction. In the meanwhile, local infrastructures need to be completed in order to make airports more accessible. The Region has done its part with Pisa's People Mover and with Florence's tramway. Railway management has to be part of the change as well: a regular, on time and fast connection between Pisa and Florence is much needed!

*Last question. You often talked about inter-modality. What could be the role of the bicycle in the map of future regional mobility?*

The PRIIM provides for a regional network of cycle paths, constituted by the one along the Arno, the one along the Tyrrhenian coast and by the 'Due Mari' itinerary between Grosseto, Siena and Arezzo, with the intention to extend it to the Adriatic coast. We already have the Francigena cycle path and the path in the Arezzo area: the Region is also extremely interested in developing urban cycle paths very soon. As a matter of fact we invest much on cycling. 50 % of Tuscan people own a bike and 250.000 use it often, if not daily. That's why the bike has to be part of the intermodal system we have mentioned before and that's why a regional network of cycle station, a renovated signal system and the promotion of cycling in all its forms is a strong commitment for the regional government. Talking of figures, the investments in bicycle mobility in Tuscany is around 8% of the whole investment in infrastructures and mobility.

**una distanza che altrove nel mondo si potrebbe coprire in mezz'ora ma che, spesso, si trasforma in un viaggio della speranza. Come se ne esce?**

La Regione ha su questo punto una posizione chiara: occorre garantire la reale integrazione dei due aeroporti, che consenta lo sviluppo di ognuno e sappia dare un impulso importante al nostro territorio regionale entrando con forza nelle logiche di competizione internazionale degli scali aerei.

Pisa e Firenze devono diventare un'unica realtà aeroportuale e le scelte fatte recentemente dalla Regione vanno in questa direzione. Nel frattempo sul territorio occorre procedere al completamento di infrastrutture locali in grado di rendere più facile l'accesso agli aeroporti. La Regione ha fatto la sua parte con il People Mover pisano così come fa la sua parte nella progettazione della rete tramviaria dell'area metropolitana fiorentina.

Ovviamente le Ferrovie devono fare la loro parte che non è secondaria: occorre un servizio di collegamento tra Pisa e Firenze che sia frequente, puntuale e possibilmente veloce!

**Un'ultima domanda. Lei ha parlato a più riprese delle logiche di intermodalità, che ruolo può avere la bici in questa mappa della mobilità regionale del futuro?**

Il P.R.I.I.M. prevede il progetto di una rete regionale della mobilità ciclabile, composta dalla ciclo-pista dell'Arno, da quella lungo la costa tirrenica e anche dell'itinerario dei 'Due Mari' tra Grosseto, Siena e Arezzo, con ipotesi di prolungamento fino all'Adriatico. Senza dimenticare la ciclo-pista della Francigena e il sentiero della bonifica nell'aretino così come è scontato l'interesse e la volontà della Regione a sviluppare i tracciati ciclabili urbani.

Di fatto puntiamo molto sull'uso della bicicletta, il 50% dei toscani ne hanno una, 250.000 la usano spesso se non quotidianamente. Ecco perché la bici deve entrare nel sistema intermodale di cui abbiamo già parlato, ed ecco spiegato l'impegno per sviluppare una rete regionale di ciclo-stazioni, rinnovare la segnaletica e lavorare sulla promozione all'uso delle due ruote.

A tutto questo corrisponde un impegno economico che supera le disposizioni già previste con la legge regionale n. 27 del 2012, prevediamo di destinare alla mobilità ciclabile l'8% del valore totale degli investimenti sulle infrastrutture e sulla mobilità.



Non solo treni e auto, la mobilità toscana guarda anche al mare. Nella foto in alto la darsena del porto di Livorno.



Perpendicolare, inclinata a destra o sinistra, parallela: la pista dell'aeroporto fiorentino ha cambiato assetto (e anche lunghezza) molte volte negli ultimi dieci anni. Ma solo su carta. Vedremo cosa accadrà e soprattutto se sarà realtà l'annunciata sinergia con lo scalo pisano.

