



**Regione Toscana**



## ***Programmazione della politica di coesione 2021-2027***

### ***Contributo della Regione Toscana***

### ***Obiettivo di Policy 3 Europa più connessa***

ENTE/ORGANIZZAZIONE:	DATA: 20/07/2019
<i>Regione Toscana</i>	
RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE:	
<i>Autorità di gestione del POR FESR (con il contributo della Direzione Organizzazione e sistemi informativi e della Direzione Politiche per la Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale)</i>	
<i>mail: autoritagestionecre@regione.toscana.it</i>	

OBIETTIVO DI POLICY:
<i>OP 3 Europa più connessa</i>
OBIETTIVO SPECIFICO:
<b>C.1 Rafforzare la connettività digitale</b>
<b>1. A) Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti è utile proporre in quanto promettenti? Specificare le motivazioni.</b>
Le esperienze che Regione Toscana sta portando avanti già nella Programmazione 2014 -2020 del POR FESR e del PSR FEASR, riguardano la diffusione della banda larga e il lancio delle reti ad alta velocità nell'ambito dell'attuazione della Strategia Nazionale per la Banda Ultra Larga.
Per consentire una maggiore coerenza e complementarietà degli interventi, il Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 ha individuato tali interventi quali progetti strategici all'interno di uno specifico progetto (n.5) denominato Agenda Digitale, Banda Ultra larga, Semplificazione e Collaborazione.
In accordo e coerenza con gli obiettivi del POR FESR 2014 -2020, Regione Toscana ha selezionato 2 operazioni, ed ha sottoscritto 2 Accordi di Programma multifondo (FESR e FEASR) con il Ministero dello Sviluppo Economico: l'Accordo di Programma del 30/03/2015, a valere sulla Dec. C(2012)9833 del 18/12/2012, che approva l'Aiuto di Stato S.A.34199; l'Accordo di Programma del 01/04/2016, a valere sulla Dec. C(2016) 3931 del 30/06/2016, che approva l'Aiuto di Stato S.A. 41647.
A seguito di tale ultimo accordo, la Regione Toscana ha aderito al Grande Progetto Nazionale della Banda Ultra Larga approvato dalla Commissione europea il 3.4.2019.
Quale esperienza di politiche pubbliche per la semplificazione procedimentale finalizzata alla realizzazione degli interventi relativi alla banda ultra larga (BUL) avviata dalla Regione Toscana da segnalare quale buona pratica che sta permettendo di procedere in maniera avanzata rispetto ad altre Regioni, riguarda l'istituzione di una Conferenza di Servizi che consente un Accordo tra Comuni, Province, Soprintendenze ABAP, e gli altri Enti coinvolti nel piano di interventi.
Si ritiene pertanto indispensabile proporre la continuazione di questa tipologie di interventi , sempre in coerenza con al Strategia Nazionale sulla Banda Ultra Larga.
<b>1. B) Nel caso dell'Obiettivo di Policy 5 è possibile segnalare quali esperienze significative, piani, progetti territoriali o modalità di intervento dedicate a specifiche aree territoriali. Per ciascuna esperienza indicare:</b>
- qual è il tipo di territorio interessato (possibile segnalare più di una tipologia): (i) quartiere/periferia; (ii) intero Comune; (iii) zona funzionale urbana o extraurbana; (iv) zona di montagna; (v) zona costiera o isole; (vi) zona a rischio spopolamento; (vii) altra tipologia di territori.
- la/le tematica/e interessata/e e, laddove possibile, l'Obiettivo/i Specifico/i anche a valere sugli altri quattro Obiettivi di Policy connessi all'esperienza/proposta segnalata.

**2. Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti andrebbero abbandonati in quanto hanno dimostrato di non essere efficaci? Specificare le criticità di contesto.**

**3. Come le proposte possono contribuire ad affrontare le sfide poste dai Temi Unificanti (Lavoro di Qualità; Territorio e risorse naturali, Omogeneità e qualità dei servizi, Cultura veicolo di coesione economica e sociale)?**

Le proposte toccano tocca principalmente 3 Temi Unificanti :

- Lavoro di Qualità;
- Omogeneità e qualità dei Servizi;
- Cultura veicolo di coesione economica e sociale.

**4. Come le proposte possono contribuire al perseguimento degli obiettivi strategici della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e/o agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030?**

Lo sviluppo delle ICT per estendere l'accesso ai servizi e le potenzialità offerte dalla BUL è prerequisito indispensabile allo sviluppo sostenibile in quanto può facilitare ed accelerare il raggiungimento di molti SDGs.

L'Unione internazionale delle telecomunicazioni - Agenzia specializzata delle Nazioni Unite (ITU) segnala in particolare i seguenti SDG e obiettivi:

- 4.a "Costruire e potenziare le strutture dell'istruzione che siano sensibili ai bisogni dell'infanzia, alle disabilità e alla parità di genere e predisporre ambienti dedicati all'apprendimento che siano sicuri, non violenti e inclusivi per tutti";
- 4.b "Espandere considerevolmente entro il 2020 a livello globale il numero di borse di studio disponibili per i paesi in via di sviluppo, specialmente nei paesi meno sviluppati, nei piccoli stati insulari e negli stati africani, per garantire l'accesso all'istruzione superiore -compresa la formazione professionale, le tecnologie dell'informazione e della comunicazione e i programmi tecnici, ingegneristici e scientifici -sia nei paesi sviluppati che in quelli in via di sviluppo";
- 5.b "Rafforzare l'utilizzo di tecnologie abilitanti, in particolare le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, per promuovere l'emancipazione della donna";
- 9.c "Aumentare in modo significativo l'accesso alle tecnologie di informazione e comunicazione e impegnarsi per fornire ai paesi meno sviluppati un accesso a Internet universale ed economico entro il 2020";
- 17.8 "Entro il 2017 rendere operativo il meccanismo per il rafforzamento della tecnologia della banca e della scienza, della tecnologia e dell'innovazione per i paesi meno industrializzati e rafforzare l'uso della tecnologia avanzata in particolar modo nell'informazione e nelle comunicazioni".

**5. Segnalare eventuali esperienze, analisi, studi, ricerche, da cui trarre informazioni per l'impostazione della programmazione (fonte, titolo, anno, link da cui acquisire documentazione pertinente).**

- Dal Rapporto società informazione e della conoscenza 2017:

([http://www.regione.toscana.it/statistiche/dati-statistici/societa-informazione/-/asset\\_publisher/6vQYNI057gs2/content/societa-dell-informazione-e-della-conoscenza-indicatori-del-rapporto-2017?redirect=http%3A%2F%2Fwww.regione.toscana.it%2Fstatistiche%2Fdati-statistici%2Fsocieta-informazione%3Fp\\_p\\_id%3D101\\_INSTANCE\\_6vQYNI057gs2%26p\\_p\\_lifecycle%3D0%26p\\_p\\_state%3Dnorma%26p\\_p\\_mode%3Dview%26p\\_p\\_col\\_id%3Dcolumn-3%26p\\_p\\_col\\_pos%3D1%26p\\_p\\_col\\_count%3D2](http://www.regione.toscana.it/statistiche/dati-statistici/societa-informazione/-/asset_publisher/6vQYNI057gs2/content/societa-dell-informazione-e-della-conoscenza-indicatori-del-rapporto-2017?redirect=http%3A%2F%2Fwww.regione.toscana.it%2Fstatistiche%2Fdati-statistici%2Fsocieta-informazione%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_6vQYNI057gs2%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnorma%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-3%26p_p_col_pos%3D1%26p_p_col_count%3D2))

Connettività - Nel confronto con le regioni europee, la Toscana (ma più in generale l'Italia) soffre di un ritardo nella penetrazione e nella diffusione delle infrastrutture telematiche e nel tasso di utilizzo delle nuove tecnologie. La percentuale di famiglie che dispongono di un accesso internet a banda larga (un indicatore che dipende sia dalla diffusione dell'infrastruttura che dai servizi offerti) colloca la nostra regione vicino alla media del paese, ma anche in questo caso, su livelli inferiori alle regioni di confronto a scala europea, in particolare rispetto alle regioni del nord Europa. La crescente tendenza alla digitalizzazione dei servizi (anche quelli forniti dalla Pubblica Amministrazione) rende necessario colmare rapidamente questo gap per garantire pari opportunità di sviluppo ai territori e uniformi livelli di accesso ai servizi. Le infrastrutture di connessione ICT fino a 20Mb in Toscana coprono la totalità del territorio regionale. La connessione ad Internet in banda larga fissa e/o mobile coinvolge nel 2017 il 98,4% delle imprese toscane

con almeno 10 addetti e il 99% di quelle italiane. I dati di trend degli ultimi anni mostrano una certa difficoltà della Toscana a mantenere i livelli raggiunti ma anche una crescita della connessione in banda larga. Aumentano, pur restando in minoranza, le imprese toscane che si dotano di connessioni più veloci con almeno 30 Mbit/sec, che passano dal 9,7% del 2014 al 12,7% del 2016. Le connessioni più lente infatti coinvolgono ancora la maggioranza delle imprese: il 52,7% delle imprese toscane e il 53,3% di quelle nazionali hanno connessioni con velocità inferiore a 10 Mbits/s. Il dato è fortemente correlato alla dimensione di impresa sebbene in linea generale aumenti la diffusione della banda larga nelle imprese che arriva al 94,6% del 2017.

Il 37% delle famiglie toscane si collega ad Internet da casa solo con una connessione in banda larga fissa, contro il 36% della media nazionale. Il 17% possiede solo una connessione mobile a banda larga tramite rete di telefonia mobile e il 15% delle famiglie possiede sia una connessione a banda larga fissa che a banda larga mobile.

Si confermano i buoni livelli di dotazione tecnologica degli enti toscani rispetto all'Italia. Le dotazioni "di base" sono ormai alla portata di tutti gli enti locali, ma nel caso di dotazioni più sofisticate, come smart card, strumenti di videoconferenza e reti wireless, la Toscana si distingue rispetto al quadro nazionale; proseguono i passi avanti nell'utilizzo di tecnologie volte alla riduzione di tempi e costi. Le amministrazioni locali regionali che si connettono ad Internet mediante fibra ottica sono il doppio (31%) rispetto al resto d'Italia (17%).

- Unione internazionale delle telecomunicazioni (International Telecommunication Union - ITU) "The State of Broadband 2018: Broadband catalyzing sustainable development"  
<https://www.itu.int/pub/S-POL-BROADBAND.19-2018>

#### **6. Eventuali ulteriori osservazioni.**

**OBIETTIVO DI POLICY:**

*OP 3 Europa più connessa*

**OBIETTIVO SPECIFICO:****c4) Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile**

1. **A) Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti è utile proporre in quanto promettenti? Specificare le motivazioni.**

Sulla base delle esperienze maturate nelle precedenti programmazioni POR FESR 2007-2013 e 2014-2020, ed in considerazione del quadro di pianificazione della mobilità, delle infrastrutture e del trasporto pubblico locale determinato dal Piano Regionale delle Infrastrutture e Mobilità della Regione Toscana, si ritiene che la continuità con le azioni considerate nei Programmi Operativi Regionali delle ultime programmazioni sia un elemento fondante sul quale basare la rappresentazione delle azioni.

In tale quadro, e con ancora maggiore insistenza sulle motivazioni, emerge l'esigenza del proseguimento dell'estensione e del completamento della rete tramviaria nell'area metropolitana fiorentina, in una logica di complementarietà dell'azione di finanziamento che vede coinvolte risorse comunali, regionali, statali, del Fondo Sviluppo e Coesione e risorse FESR.

Il completamento delle reti tramviarie dell'area metropolitana fiorentina al momento attuale può contare, oltre che sulle 2 linee completamente realizzate fondamentalmente con il sostegno del FESR, su una linea in fase di avanzata progettazione, beneficiaria del sostegno del FESR nell'attuale programmazione, e su ulteriori 2 linee già identificate dalle amministrazioni comunali, comprensive della previsione di estensioni e derivazioni ulteriori. La realizzazione dell'intera rete tramviaria non può prescindere comunque, nella logica di complementarietà delle azioni prevista dallo strumento di programmazione PRIIM, da ulteriori azioni di mobilità urbana sostenibile.

In tale ambito si ascrivono gli interventi riconducibili ad azioni che perseguono fondamentalmente lo spostamento della mobilità, con particolare riferimento a quella privata, su modalità collettive o di minore impatto, con particolare riferimento alla mobilità dolce e lenta, favorendo la capacità di effettuare lo scambio modale in favore della sostenibilità.

Una prima identificazione delle azioni complementari da proporre può considerare:

- acquisizione di materiale rotabile (gomma) per la mobilità urbana e suburbana, con specifico focus su mezzi a metano, ibridi ed elettrici, al fine di favorire l'abbassamento dell'età media del parco circolante, in continuità con la politica regionale che, preso atto della situazione di vetustà del parco circolante sul territorio, sta perseguiendo con l'utilizzo di varie fonti di finanziamento (regionali, ministeriali, FSC, FESR) una sempre migliore performance sulle emissioni.
- estensione e razionalizzazione, anche mediante raccordi funzionali, della rete ciclabile e ciclopedinale sul territorio regionale, anch'essa in una logica di continuità di lungo periodo delle politiche regionali di trasporto;
- sostegno allo spostamento modale, mediante interventi che permettano la migliore fruibilità nel passaggio da una modalità all'altra, a vantaggio naturalmente di modalità a basse emissioni (es. punti di interscambio, parcheggi scambiatori, postazioni di parcheggio biciclette, ecc.) o collettive (con particolare riferimento alle addizioni a autostazioni, stazioni ferroviarie, fermate del sistema tramviario ecc.);
- supporto, nelle aree centrali ed urbane, alla mobilità dolce e alla fruibilità dei centri storici;
- implementazione del supporto determinato dall'infomobilità al trasporto intelligente per un miglior uso dei servizi e delle infrastrutture.

E' da sottolineare come le azioni proposte siano in rapporto con le azioni di mobilità sostenibile perseguiti nella attuale programmazione, ed auspicabili nella prossima, relative alle politiche di promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, che, in rapporto con le azioni di mobilità urbana sostenibile, stanno determinando un incremento consistente nel raggiungimento degli obiettivi propri dell'Obiettivo di Policy 3 ed in particolare nell'Obiettivo Specifico oggetto della presente scheda.

**1. B)** Nel caso dell'Obiettivo di Policy 5 è possibile segnalare quali esperienze significative, piani, progetti territoriali o modalità di intervento dedicate a specifiche aree territoriali. Per ciascuna esperienza indicare:

- qual è il tipo di territorio interessato (possibile segnalare più di una tipologia): (i) quartiere/periferia; (ii) intero Comune; (iii) zona funzionale urbana o extraurbana; (iv) zona di montagna; (v) zona costiera o isole; (vi) zona a rischio spopolamento; (vii) altra tipologia di territori.

L'esperienza significativa che si ritiene utile citare riguarda l'attuazione dei Progetti di Innovazione Urbana presenti nell'attuale programmazione, che sul tema della mobilità sostenibile stanno producendo benefici effetti che riverberano positivamente sul raggiungimento degli obiettivi propri del sostentamento della transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio.

Pur essendo obiettivo il cui coordinamento è di specifica competenza della Direzione Urbanistica e Politiche abitative, si rileva che ai fini delle politiche di mobilità sostenibile comprese nelle politiche di promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, si è verificato che per le specificità della programmazione della mobilità il livello territoriale preferibilmente da prendere a riferimento è costituito dall'intero territorio comunale.

- la/le tematica/e interessata/e e, laddove possibile, l'Obiettivo/i Specifico/i anche a valere sugli altri quattro Obiettivi di Policy connessi all'esperienza/proposta segnalata.

#### Obiettivo di Policy 3

**2. Quali esperienze di politiche pubbliche, tipologie di interventi e strumenti andrebbero abbandonati in quanto hanno dimostrato di non essere efficaci? Specificare le criticità di contesto.**

Gli interventi in materia di mobilità sono risultati efficaci. Pur tuttavia si deve sottolineare come azioni che interessano interventi infrastrutturali di rilevanza economica e progettuale (in particolare quelli ad oggi identificati come Grandi Progetti), e che comportano inevitabilmente tempi di progettazione e realizzazione su archi temporali consistenti, debbano essere considerati nella loro specificità prevedendo che la verifica del loro avanzamento finanziario, fisico e procedurale, avvenga con modalità e parametri che si adattino alle caratteristiche degli interventi.

**3. Come le proposte possono contribuire ad affrontare le sfide poste dai Temi Unificanti (Lavoro di Qualità; Territorio e risorse naturali, Omogeneità e qualità dei servizi, Cultura veicolo di coesione economica e sociale)?**

Le azioni ricadenti nella mobilità urbana multimodale sostenibile hanno capacità di influire sui temi unificanti del Territorio e delle risorse naturali, dei Servizi e della Cultura.

Infatti è propria dell'obiettivo la capacità di migliorare l'impatto a livello del territorio in funzione della riduzione delle emissioni ed in particolare della decarbonizzazione delle emissioni mediante l'utilizzo di mezzi collettivi a minore o migliore impatto, all'abbandono dei mezzi privati, alle modalità di mobilità dolce, ad un migliorato approccio nella fruibilità dei centri urbani. Sono evidenti anche le ricadute nel miglioramento della qualità dei servizi, mediante la loro qualificazione e razionalizzazione in funzione della massima efficienza, anche al fine del perseguimento di una sempre migliore e più efficace accessibilità da parte della cittadinanza, senza dimenticare peraltro la componente turistica, anche grazie agli ausili forniti dalla componente infomobilità.

**4. Come le proposte possono contribuire al perseguimento degli obiettivi strategici della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e/o agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU 2030?**

Le proposte avanzate possono contribuire al perseguimento dei seguenti SDG e obiettivi:

- 11 "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili".

**5. Segnalare eventuali esperienze, analisi, studi, ricerche, da cui trarre informazioni per l'impostazione della programmazione (fonte, titolo, anno, link da cui acquisire documentazione pertinente).**

Le proposte contenute nella presente scheda tengono conto dei risultati dello studio IRPET, Monitoraggi annuali

PRIIM 2015-2019, che evidenziano come, stante la natura policentrica della realtà territoriale toscana, l'onerosità condiziona negativamente l'offerta di servizio che, in analogia con altre regioni aventi caratteristiche simili, risulta prodotto in misura inferiore alla media nazionale.

Per quanto riguarda specificamente l'estensione del sistema tramviario metropolitano il contesto fortemente antropizzato della Piana Fiorentina ed in particolare dell'area di Sesto, insistenti sul sistema insediativo policentrico di Firenze-Prato-Pistoia, è stato oggetto di uno studio, sempre da parte di IRPET effettuato nel 2016 e 2017: Studi sulla Piana Fiorentina, "Descrizione sintetica della Piana e delle sue infrastrutture" e IRPET 2016 "l'impatto economico della prima linea tramviaria", nei quali viene sottolineata la necessità di una pianificazione strategica e di area vasta che collochi le istanze di sviluppo all'interno di più ampie strategie di scala ampia, comprendendo in esse l'integrazione dei territori grazie ad una maggiore efficacia e pervasività del sistema di trasporto pubblico e ad una riduzione dello sbilanciamento verso l'utilizzo del mezzo privato.

Sono infine da citare le rilevazioni effettuate dal Comune di Firenze e dal gestore del sistema tramviario metropolitano, circa i dati di frequentazione delle due linee tramvarie già attualmente in esercizio, con i più che confortanti risultati in termini di passeggeri trasportati, di dissuasione dall'utilizzo del mezzo privato, di chilometri di servizio offerto e di frequenza dello stesso.

Per quanto riguarda l'area metropolitana fiorentina, la Città Metropolitana sta redigendo il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) all'interno del quale saranno individuati, sulla base dell'attuale quadro conoscitivo, gli obiettivi e le azioni da perseguire al fine di rendere più efficiente e sostenibile l'intero sistema della Mobilità. La selezione di eventuali interventi da finanziare dovrà obbligatoriamente essere coerente con quanto previsto dal PUMS.

(<https://www.gestramvia.com/t2-vespucci>,  
<https://www.gestramvia.com/linea-t1>,  
[http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni\\_generali/statistiche.html](http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/informazioni_generali/statistiche.html))

#### ***6. Eventuali ulteriori osservazioni.***