



---

**ACCORDO DI COLLABORAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI**  
Ai sensi dell'art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241

per il

**Piano della Mobilità Sostenibile  
di Area Vasta e Metropolitana**

**aprile 2022**

---

## Premesso che:

l'Unione Europea, nel cercare di dotare gli Stati di uno strumento programmatico e finanziario che potesse far fronte alla crisi pandemica, il 27 maggio 2020 ha proposto l'elaborazione del "**Next Generation EU**", programma di ampio intervento dotato di 750 miliardi di euro, che mira a finanziare investimenti e riforme negli Stati EU.

Tra le priorità del Piano figurano il **processo di transizione ecologica e digitale** dei Paesi; l'incremento della formazione delle lavoratrici e dei lavoratori; maggiore equità di genere, territoriale e generazionale.

Per l'Italia il NGEU rappresenta un'occasione storica per generare investimenti e riforme in grado di innovare il Paese e accompagnarlo alla ripresa dalla crisi pandemica.

Il 21 luglio 2020, durante il Consiglio Europeo, i capi di Stato o di governo dell'UE hanno raggiunto un accordo politico sul pacchetto di risorse finanziarie a disposizione degli Stati, che trovano allocazione nel **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**.

Le sei Missioni del PNRR sono: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione ecologica; **infrastrutture per una mobilità sostenibile**; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute.

La **Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"** in particolare si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, nonché potenziare i servizi di trasporto merci intermodali in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo e punta a garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

Alla luce di quanto sopra, in data 1 aprile 2021 a Livorno si è tenuto un incontro tra il sindaco di **Livorno** Luca Salvetti, il sindaco di **Firenze** Dario Nardella, il sindaco di **Pisa** Michele Conti e il sindaco di **Lucca** Alessandro Tambellini per avviare un percorso per la definizione di una **strategia comune** per il miglioramento del sistema dei collegamenti di area vasta, con particolare riferimento alle infrastrutture stradali e ferroviarie e ai sistemi di trasporto rapido di massa fra l'area centrale e la costa Toscana.

Successivamente, in data 13 luglio 2021 si è tenuto a Firenze un incontro fra i Comuni sopra detti e l'assessore regionale alle infrastrutture, mobilità e governo del territorio **Stefano Baccelli**, finalizzato alla condivisione della strategia sopra delineata;

si sono poi tenuti ulteriori incontri presso il Comune di Pisa e di Lucca fra le amministrazioni comunali interessate.

Le città di Firenze, Livorno, Pisa e Lucca, hanno pertanto deciso di avviare un nuovo percorso per l'elaborazione di un **piano di mobilità sostenibile** che si ponga come livello intermedio fra la pianificazione regionale ed i PUMS delle singole città;

tale piano riguarda tutta la fascia costiera e l'area metropolitana centrale, che abbia come obiettivo finale il miglioramento del sistema dei collegamenti di area vasta, con particolare riferimento alle infrastrutture stradali, ferroviarie e aeroportuali, ai sistemi di trasporto rapido di massa, alle nuove connessioni di mobilità leggera e sostenibile.

E' convinzione condivisa dagli Enti suddetti quella secondo cui l'elaborazione di una **nuova strategia comune in materia di mobilità**, basata sul rilancio infrastrutturale, e di conseguenza economico,

occupazionale e sociale, è imprescindibile nella politica di rilancio locale e nazionale e che può trovare una storica occasione di concretizzazione nelle opportunità del PNRR.

Il Piano di Mobilità sostenibile di area vasta e metropolitana trova coerenza con il **PRIM** (Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità), anche come strumento propulsore di eventuali aggiornamenti, così come rappresentato nell'allegato del presente accordo, con l'ambizione di costituirne un'applicazione avanzata in termini di innovazione e sostenibilità.

Il Piano di Mobilità sostenibile di area vasta valorizzerà le sinergie fra i **PUMS** delle diverse città al fine di favorire l'integrazione fra territori contermini anche attraverso reti di mobilità dolce di area vasta che contribuiscano alla valorizzazione delle aree interne e alla promozione anche turistica del territorio.

Il Piano dovrà altresì promuovere idonee misure finalizzate a garantire l'**accessibilità inclusiva**, quale obiettivo trasversale a tutte le azioni previste.

Pertanto i sindaci hanno concordato di costituire un gruppo di lavoro tecnico coordinato dai rispettivi assessori alla mobilità e contestualmente di estendere le forme di **collaborazione istituzionale** alla Regione Toscana, nonché al Governo, con particolare riferimento al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del Governo.

Il tavolo ha inoltre condiviso un cronoprogramma che prevede ulteriori incontri da replicare in ciascuna delle città coinvolte da qui ai prossimi mesi, con la **partecipazione dalle altre città interessate** dal piano a cominciare da Prato, Pistoia e Massa.

### Considerato che:

la **legge 7 agosto 1990, n. 241** stabilisce espressamente, all'**art. 15**, che *"[...] le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune"* per i quali *"si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni previste dall'art.11 co. 2 e 3"*, e che, inoltre, *"a far data dal 30 giugno 2014 gli accordi [...] sono sottoscritti con firma digitale [...] pena la nullità degli stessi"*.

### Ritenuto opportuno:

implementare pertanto una forma di collaborazione intercomunale tecnico-politica al fine di costituire un gruppo di lavoro per la predisposizione di un **Piano della Mobilità Sostenibile di Area Vasta e Metropolitana**, addivenendo alla stipula di un Accordo di collaborazione fra Amministrazioni ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

### Tutto ciò premesso, tra:

Dario Nardella, in qualità di Sindaco del Comune di Firenze,

Luca Salvetti, in qualità di Sindaco del Comune di Livorno,

Alessandro Tambellini, in qualità di Sindaco del Comune di Lucca,

Michele Conti, in qualità di Sindaco del Comune di Pisa,

**Si conviene e si stipula quanto segue:**

## **Articolo 1**

### **Finalità**

Il presente Accordo ha per scopo lo studio, l'elaborazione e la concretizzazione - anche attraverso azioni e step successivi - di un Piano della Mobilità Sostenibile di Area Vasta e Metropolitana che abbia come obiettivo il coordinamento delle azioni finalizzate al miglioramento del sistema dei collegamenti di area vasta, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie, ai sistemi di trasporto rapido di massa, alle nuove connessioni di mobilità leggera e sostenibile, ai servizi aeroportuali, al miglioramento della rete stradale.

## **Articolo 2**

### **Temi ed ambiti dell'accordo**

Sono da considerarsi priorità tematiche del Piano della Mobilità Sostenibile di Area Vasta e Metropolitana, le seguenti azioni:

- promozione di un sistema ferroviario metropolitano caratterizzato da un collegamento rapido fra i centri maggiori concepiti come hub intermodali con connessioni con i centri minori; in tal senso saranno prioritarie la promozione del collegamento ferroviario veloce tra Pisa e Firenze in modo da avvicinare la costa al nodo ferroviario dell'alta velocità di Firenze ed il completamento del raddoppio ferroviario del collegamento Firenze-Viareggio, lo scavalco di bivio Mortellini per aumentare i livelli di accessibilità verso Firenze, lo scavalco della Tirrenica per raccordare il Porto di Livorno con l'interporto di Guasticce;
- completamento del sistema AV del nodo di Firenze, con il conseguente collegamento *people-mover* fra la Stazione di Santa Maria Novella e la nuova Stazione AV Belfiore;
- realizzazione delle nuove fermate ferroviarie di Circondaria e Guidoni nell'area metropolitana di Firenze, anche al fine di completare l'intermodalità treno-tram e favorire l'accessibilità della stazione AV (tramite fermata Circondaria) per coloro che utilizzano la direttrice Livorno-Pisa-Firenze;
- pianificazione di un sistema di trasporto rapido di massa su ferro che connetta Livorno-Pisa-Lucca e le loro aree urbane, con il porto croceristico di Livorno e l'aeroporto di Pisa, anche in rapporto con il raddoppio della ferrovia tra Firenze e Lucca e con l'eventuale Fi-Pi-Li ferroviaria;
- pianificazione di un sistema di trasporto rapido di massa su ferro che connetta l'Aeroporto di Firenze con l'area sud-est di Prato (Peretola-Pecchi);
- realizzazione di sistemi di limitazione del traffico e delle emissioni nelle aree densamente urbanizzate a partire dallo Scudo Verde della città di Firenze;

- completamento delle ciclovie con ultimazione della superstrada ciclabile Firenze-Prato e della ciclovia Tirrenica da collegare alla ciclovia dell'Arno e alla ciclovia del Sole (Firenze-Verona); connessione con la ciclovia del Serchio "Puccini" e con la *greenway* Lucca-Pontedera; pianificazione di infrastrutture di servizio e di ricettività degli utenti;
- promozione dell'intermodalità verso il modo bici, attraverso l'ampliamento delle ciclostazioni sulla rete ferroviaria ed il collegamento dei parcheggi scambiatori con il sistema delle piste ciclabili; pianificazione coordinata e condivisa di aree multifunzionali collocate lungo le principali direttrici di accesso ai maggiori centri urbani e finalizzate a favorire l'interscambio fra mezzi di trasporto, l'utilizzo di mezzi pubblici e di piste ciclabili, ecc.;
- potenziamento delle infrastrutture di ricarica elettrica per i mezzi su gomma e transizione verso modalità di alimentazione sostenibile del parco mezzi TPL;
- promozione della centralità del nodo portuale di Livorno in collegamento con l'interporto e con i poli industriali lucchesi e con il canale dei Navicelli, nell'ambito del più generale quadro di collegamenti europei della rete Ten-T; finanziamento del progetto Raccordo; miglioramento della viabilità di cintura portuale con separazione dei flussi privato e commerciale;
- sostegno condiviso ai progetti di sviluppo dei due scali aeroportuali Galilei e Peretola in una visione integrata e complementare, facendo leva sulla operante Società Unica di Gestione, e perseguendo i piani di investimenti sui due scali;
- attivazione della rete a nodi di interscambio per il TPL extraurbano gravitante su Firenze con particolare riferimento ai nodi affacciati verso l'Area Vasta e raggiunti dal sistema tramviario (Villa Costanza, Guidoni, Indiano, Osmannoro, Ponte a Greve);
- implementazione di sistemi *smart* di assistenza e gestione dei flussi veicolari a supporto dell'intermodalità (infomobilità, gestioni intelligenti di accesso alle aree a ridotto traffico veicolare e dei parcheggi di interscambio); infrastrutturazione digitale di tutte le connessioni ferroviarie e viarie dell'area interessata;
- promozione delle misure finalizzate a garantire l'accessibilità inclusiva a tutti i sistemi di trasporto; definizione di un "alfabeto comune" e di standard condivisi per le azioni finalizzate al miglioramento delle condizioni di accessibilità ai centri storici in un'ottica di coesione e sostenibilità come da proposte del PNRR;
- promozione di standard ottimizzati di accessibilità al trasporto pubblico e a tutte le infrastrutture per la mobilità;
- implementazione e valorizzazione delle vie d'acqua e dei canali navigabili, anche considerando l'intermodalità degli stessi con ciclovie e ferrovie;
- potenziamento del sistema dei parcheggi scambiatori sia nelle stazioni ferroviarie di partenza dei flussi pendolari che sui terminali della rete portante del trasporto pubblico urbano tram-bus-treno, anche con riferimento alla progettazione in corso del terminal bus alla stazione di Lucca; il tutto rafforzato da una integrazione tariffaria universale tra le città' per favorire la multimodalità tra mobilità' dolce, sharing urbano (micro elettrico, car e bike sharing) e reti urbane;
- introduzione di strumenti condivisi di *mobility as a service* e di accordi di integrazione tariffaria multimodale per facilitare l'accesso ai servizi di mobilità e sosta disponibili sul territorio di interesse;

- potenziamento e razionalizzazione della gestione della FI-PI-LI con la disponibilità a verificare il progetto regionale di Società Toscana Autostrade, individuando un accordo con le Province di Pisa, Livorno e la Città metropolitana di Firenze, per valorizzare questa arteria a favore del traffico pendolare senza pedaggio, con l'obiettivo di spostare il traffico commerciale pesante sull'asse autostradale A 11 e sul trasporto ferroviario;
- analisi della logistica nell'area vasta e metropolitana, con l'obiettivo di ridurre l'impatto del trasporto su gomma sulle principali vie di collegamento e sulla viabilità dei centri maggiori;
- implementazione e condivisione di soluzioni per la logistica dell'ultimo miglio volte a ridurre l'impatto della gestione delle merci nei centri storici delle città;
- implementazione di soluzioni per la regolamentazione dei flussi turistici su gomma originati dal porto di Livorno e diretti verso le città d'arte;
- accelerazione dei progetti di autostrade per l'Italia ASPI relativi alla A11 Firenze-Lucca a cominciare dalla terza corsia del tratto Firenze-Pistoia, alla realizzazione dello svincolo autostradale Firenze Peretola ed allo studio di fattibilità dello svincolo di Lucca (parte est Mugnano) anche in relazione al collegamento del previsto asse nord-sud per la velocizzazione dei trasporti nelle aree interne ed il miglior collegamento tra l'autostrada Sestri Levante-Livorno e la prevista tangenziale nord est di Pisa, con la realizzazione di un nuovo svincolo;
- completamento del corridoio tirrenico compresa la realizzazione del Lotto Zero, e contemporaneo miglioramento degli standard di sicurezza della variante Aurelia nel tratto urbano di Livorno con realizzazione di corsia di emergenza, infomobilità ed ITS, con svincolo diretto su cerniera di mobilità presso la stazione ferroviaria di Livorno, per favorire la multimodalità.

### Articolo 3

#### Oggetto e contenuto dell'accordo

In coerenza con le finalità sopra enunciata, il presente accordo ha specificamente per oggetto la costituzione di un gruppo di lavoro tecnico e politico, coordinato dai rispettivi assessori alla mobilità, per la predisposizione del **Piano della Mobilità Sostenibile di Area Vasta e Metropolitana**, estendendo le forme di collaborazione istituzionale agli altri comuni interessati, alla Regione Toscana, nonché al Governo.

### Articolo 4

#### Impegni delle parti

Il presente accordo non ha effetti di variante alla strumentazione urbanistica e pianificatoria vigente: gli Enti sottoscrittori si impegnano nella propria autonomia amministrativa ad avviare studi per verificare l'adeguatezza dei progetti/interventi alle norme, strumenti e leggi urbanistici e pianificatori comunali e sovracomunali, e/o predisporre eventuali varianti ai suddetti strumenti comunali con l'obiettivo di pervenire ad un coordinamento complessivo della pianificazione dell'area interessata.

I Comuni firmatari si impegnano a individuare propri referenti tecnici al fine di costituire equipe di progetto multidisciplinari, anche con eventuali apporti di professionalità esterne. Gli enti sottoscrittori provvedono agli atti di rispettiva competenza per l'attuazione del presente Accordo nel rispetto delle prescrizioni di legge e secondo principi di efficienza ed economicità procedimentale.

## Articolo 5

### Durata e recesso

Il presente accordo ha una durata sperimentale di mesi 36 a decorrenza dalla sottoscrizione e potrà essere rinnovato su proposta delle parti, con preavviso di almeno 1 (uno) mese prima della scadenza. Le parti hanno la più ampia facoltà di risolvere il presente accordo in qualsiasi momento per motivazioni oggettive e comprovabili, e/o per mancato rispetto da parte del partner degli accordi contenuti nel presente atto.

I Sindaci dei Comuni di Firenze, Livorno, Lucca e Pisa

Dario Nardella, Luca Salvetti, Alessandro Tambellini, Michele Conti

*Documento sottoscritto digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005*