



*Ministero delle Imprese e del Made in Italy*

Legge 15.05.1997 n. 127, Com.ne Commissione Europea del 05.06.1996, Legge 341/95, Legge 28.12.1996 n. 662, delibera Cipe 21 Marzo 1997 - D.M. n.320/2000

DIPARTIMENTO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE ECONOMICA  
INTERVENTI PER LA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE

# **PATTO TERRITORIALE INTERREGIONALE V.A.T.O.**

## **VALDICHIANA - AMIATA VAL D'ORCIA - TRASIMENO - ORVIETANO**

# **PROTOCOLLO D'INTESA**

**PER LA DEFINIZIONE DI UN PROGRAMMA STRATEGICO DI RIGENERAZIONE  
E INFRASTRUTTURAZIONE TERRITORIALE DELL' AREA INTERREGIONALE V.A.T.O.**

**Creazione di un laboratorio sperimentale interregionale per la ricerca e l'innovazione**

Il protocollo è stato adottato dall'Assemblea dei Soci del Patto Territoriale Interregionale V.A.T.O. il 28 aprile 2022  
e aggiornato in occasione dell'Assemblea del 7 ottobre 2022





**Il Patto Territoriale Interregionale VATO - Valdichiana Amiata-Valdorcia Trasimeno Orvietano - Soggetto Responsabile Soc. Consortile Patto 2000 S.C. a R.L., a maggioranza pubblica partecipata da:**

**la Camera di Commercio dell'Umbria, la Camera di Commercio di Arezzo-Siena,**

**Banca Centro, Banca Tema, Banca Intesa Sanpaolo, Cassa di Risparmio di Orvieto,**

**l'Unione dei Comuni Amiata Valdorcia, l'Unione dei Comuni della Valdichiana, l'Unione dei Comuni del Trasimeno,**

**il Comune di Panicale, il Comune di Castiglione del Lago, il Comune di Città della Pieve, il Comune di Paciano, il Comune di Tuoro sul Trasimeno, il Comune di Passignano sul Trasimeno, il Comune di Piegaro, il Comune di Magione, il Comune di Marsciano, il Comune di Corciano,**

**il Comune di Chiusi, il Comune di Chianciano Terme, il Comune di Sinalunga, il Comune di Trequanda, il Comune di Torrita di Siena, il Comune di San Casciano dei Bagni, il Comune di Cetona, il Comune di Sarteano, il Comune di Montepulciano, il Comune di Pienza,**

**il Comune di Radicofani, il Comune di Castiglione d'Orcia, il Comune di Piancastagnaio, il Comune di Abbadia San Salvatore, il Comune di San Quirico d'Orcia, il Comune di Montalcino,**

**il Comune di Orvieto, il Comune di Fabro, il Comune di Monteleone d'Orvieto, il Comune di Ficulle, il Comune di Allerona, il Comune di Montegabbione, il Comune di Porano, il Comune di San Venanzo, il Comune di Castel Viscardo, il Comune di Castel Giorgio, il Comune di Parrano, il Comune di Baschi, il Comune di Montecchio,**

**l'Agenzia per l'Impiego dell'Umbria, l'Associazione Piccole e Medie Imprese Umbria, la Confederazione Italiana Agricoltori Umbria, la Cna Umbria, la Lega regionale Cooperative e Mutue dell'Umbria, l'Associazione fra gli artigiani della provincia di Perugia, il Consorzio Urat, la Federazione provinciale Coltivatori diretti Perugia, l'Unione del Commercio Turismo Perugia, l'Associazione fra gli Artigiani della Provincia di Terni, l'Associazione Piccole e Medie Industrie della Provincia di Terni, la Federazione Provinciale Coltivatori Diretti di Terni,**

**Api Toscana, l'Associazione Provinciale Artigianato Senese, l'Associazione Provinciale Commercio e Turismo di Siena, la Cna Siena, il Confederazione Italiana Agricoltori di Siena, l'Eurobic Toscana Sud, la Lega Regionale Cooperative e Mutue Toscana, l'Unione Provinciale Agricoltori di Siena, Confcooperative Toscana Sud, Terre di Siena Lab;**

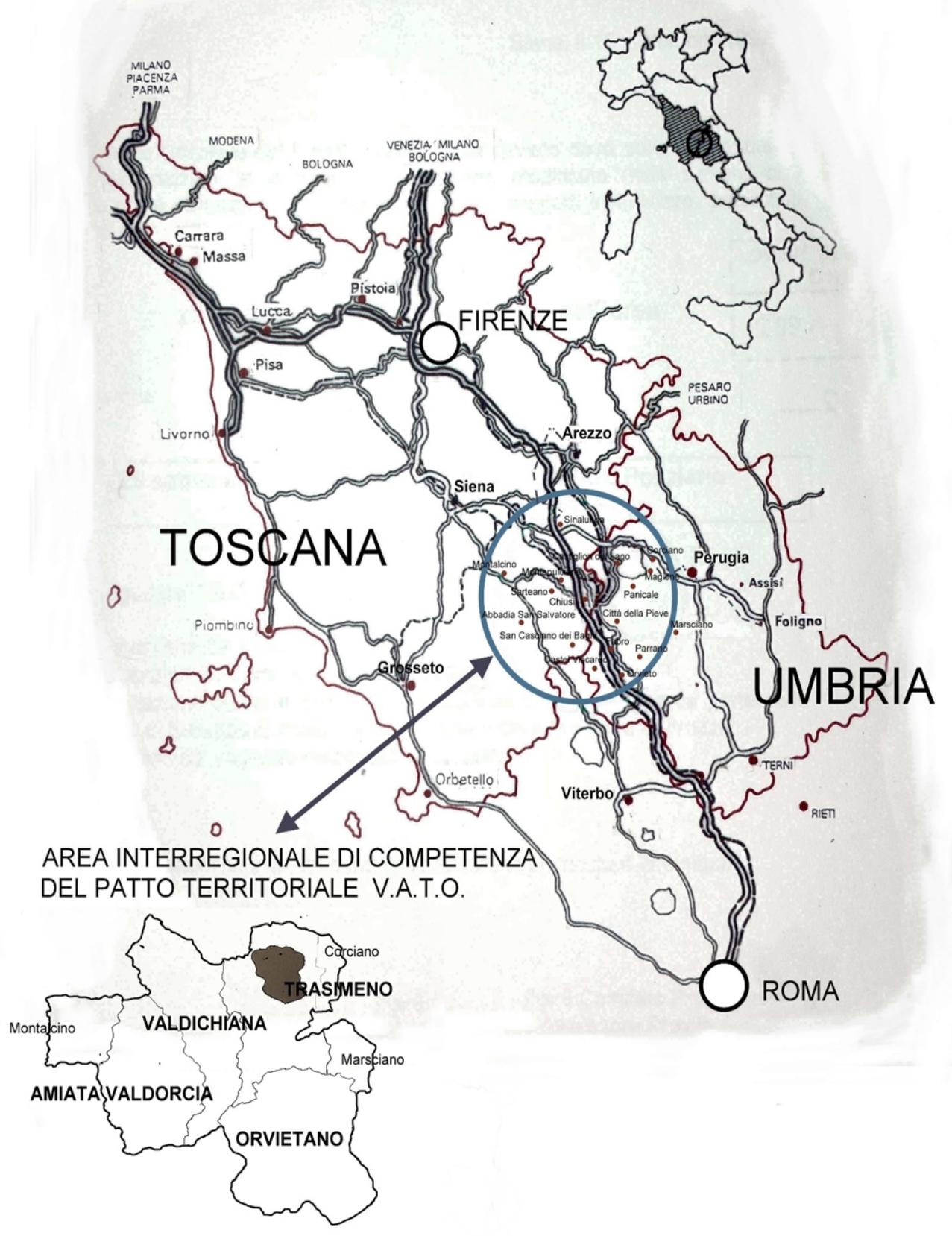
**vista l'adozione del Protocollo d'Intesa "Studi e ricerche per l'innovazione territoriale nelle aree di confine fra Umbria e Toscana", tra il Patto Territoriale Interregionale VATO, il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Perugia e il Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali - Laboratorio all'educazione della mobilità sostenibile dell'Università degli Studi di Siena;**

**vista la volontà espressa dall'assemblea dei soci del 28 Aprile e del 7 Ottobre 2022 al fine di implementare il rapporto di collaborazione con i due Dipartimenti Universitari, anche in considerazione dei positivi risultati emersi dai lavori del Tavolo Tematico sulle criticità del sistema della mobilità e dei trasporti in area VATO;**

**il Soggetto Responsabile del Patto Territoriale Interregionale VATO, procederà con l'adozione di specifiche convenzioni con i due Dipartimenti per la "Definizione di un programma strategico di rigenerazione e infrastrutturazione territoriale dell'area interregionale VATO" secondo le modalità e gli obiettivi congiuntamente valutati e di seguito descritti.**

## Premesso che

- Il Patto Territoriale Interregionale VATO – Valdichiana Amiata Valdorcia Trasimeno e Orvietano nasce giuridicamente nei primi anni 2000, con la sottoscrizione di un **accordo interregionale tra la Regione Toscana e la Regione Umbria e tutti gli attori pubblici e privati dell'intera area** per un totale (attuale) di 70 soci (39 Comuni, 3 Unioni dei Comuni e le Camere di Commercio dell'Umbria e di Arezzo/Siena, oltre a 26 Associazioni di Categoria, Istituti Bancari e Organizzazioni imprenditoriali);
- la funzione di Soggetto Responsabile del Patto Territoriale Interregionale V.A.T.O. è ricoperta dalla Società Consortile (a maggioranza pubblica) Patto 2000 S.C. a R.L. che in applicazione delle disposizioni normative sui patti territoriali svolge le funzioni di ***“definizione degli obiettivi programmatici per lo sviluppo integrato dell'area, di coordinamento, animazione e concertazione territoriale tra gli attori pubblici e imprenditoriali, per la promozione e/o selezione di progetti/interventi di interesse di area coerenti con gli obiettivi del patto”***, oltre alle attività demandate dal Ministero dello Sviluppo Economico come il ***“ controllo, il monitoraggio e tutte le procedure tecnico-amministrative inerenti le fasi realizzative degli interventi finanziati;***
- l'area vasta di competenza del patto a cavallo tra la Regione Toscana e Regione Umbria corrispondente all'area centrale dell'antica Etruria e ha una **estensione territoriale di 3.450 Km<sup>2</sup> con una popolazione residente di 225.000 abitanti**, il suo tessuto imprenditoriale registra 31.334 imprese/unità locali con 76.266 addetti che operano nel territorio, mentre il settore turistico ricettivo nel 2021 ha registrato 1.212.778 arrivi e 3.235.394 presenze complessive;
- il territorio del Patto V.A.T.O. è **un'area di confine contesa fin dall'antichità**, che presenta fra i suoi **elementi di forza le unicità naturalistiche e ambientali** riconosciute dall'UNESCO come patrimonio dell'Umanità, l'inestimabile **patrimonio storico, archeologico e architettonico, parchi, itinerari e musei** di alto interesse scientifico, culturale e turistico, **centri storici e borghi tra i più belli d'Italia, centri termali**, senza trascurare le **produzioni di eccellenza agroalimentari**, risorse che caratterizzano in maniera omogenea tutta l'area, definendo complessivamente un **alto livello di benessere e di qualità della vita;**
- il territorio è **“ricco di eccellenze”**, ma contemporaneamente **“fragile”, difficile da preservare e valorizzare** a causa della bassa densità di popolazione, ma anche per le **criticità di natura idrogeologica e infrastrutturale.**



**TOSCANA**

**FIRENZE**

**UMBRIA**

AREA INTERREGIONALE DI COMPETENZA  
DEL PATTO TERRITORIALE V.A.T.O.

**TRASMENO**

**VALDICHIANA**

**AMIATA VALDORCIA**

**ORVIETANO**

**ROMA**

- **il Patto V.A.T.O. dal 1999 al 2022 ha selezionato e finanziato** (attraverso i fondi del Ministero dello Sviluppo Economico e delle Regioni Umbria e Toscana) 8 distinti programmi di investimento riguardanti lo sviluppo integrato dell'area interregionale, **con la realizzazione di 278 interventi a favore del sistema imprenditoriale e 76 interventi infrastrutturali pubblici con l'assegnazione di un contributo totale di € 61.672.457,92**; complessivamente, i 354 interventi, hanno **attivato investimenti per € 234.420.056,00**;

La quantità e la qualità degli interventi realizzati colloca questa esperienza ai primi posti a livello nazionale per i risultati conseguiti e ha interessato ambiti economici collegati alle vocazioni specifiche di questo territorio come il settore delle **produzioni agroalimentari, agriturismo, turistico ricettivo, termale**, ma anche opere infrastrutturali nel settore culturale (teatri, musei e parchi) oppure riguardanti il settore della mobilità **come parcheggi di interscambio, sentieristica (Sentiero della Bonifica Via Francigena) ciclovie e intermodalità per lo scambio delle merci**.

- Tra i punti di forza di questa esperienza c'è la creazione di una sorta di **"comunità di area vasta"** che ha teso, attraverso il confronto sulle criticità del territorio, a **condividere ed elaborare una visione comune dello sviluppo**, che supera i confini amministrativi e rafforza la strategicità delle **politiche di area vasta, condizione questa ritenuta essenziale per superare le difficoltà sulla "programmazione dal basso"** derivanti perlopiù dal **depotenziamento del ruolo di "raccordo tra centro e periferia" svolto in passato dalle amministrazioni provinciali**.

Altro aspetto significativo (nonostante il progressivo abbandono dello strumento normativo dei patti territoriali avvenuto fino al 2019), ha riguardato il **consolidamento dell'attività di concertazione tra tutti gli attori pubblici e privati del territorio** attraverso il funzionamento del **Tavolo di Coordinamento Territoriale** e del **Tavolo Tecnico di Area**, che hanno portato alla **crescita della capacità di elaborazione progettuale su obiettivi di interesse di area oltre alla promozione di nuovi processi di sviluppo economico integrato nel territorio**;

#### tenuto conto

- che la Società Patto 2000 Scarl Soggetto Responsabile del Patto Territoriale Interregionale VATO, ha in corso di attuazione 26 interventi pubblici, ed è pertanto **esclusa dagli obblighi di razionalizzazione previsti per le società partecipate**, in quanto il comma 7 dell'art. 26 del D. Lgs. 175/2016 della cosiddetta Legge "Madia", prevede il **mantenimento della piena operatività dello strumento normativo dei "patti territoriali" fino al completamento dei rispettivi programmi di investimento**;
- che il cosiddetto **"Decreto Crescita" Legge 28 Giugno 2019 n. 58, prevede**, dopo 10 anni di attesa, **lo sblocco e la riassegnazione dei fondi dei patti territoriali giacenti in Cassa Depositi e Prestiti "valorizzando modelli gestionali efficienti e pregresse esperienze positive di soggetti responsabili che hanno dimostrato capacità operativa di carattere continuativo nell'ambito della gestione dei patti territoriali"**;
- che il **D.L. n.77 del 31 maggio 2021 inerente le modalità di "governance del PNRR" individua/riconosce il ruolo delle società partecipate a maggioranza pubblica** (come il Soggetto Responsabile del Patto Territoriale Interregionale VATO) **come supporto operativo alla programmazione e alla elaborazione progettuale di interventi pubblici e/o imprenditoriali di interesse di area riconducibili alla messa a terra di bandi e/o misure contenute nel PNRR e nella Programmazione Comunitaria 2021/2027**;

- che il **D.M. Congiunto MEF/MiSE del 30 Novembre 2020 / G.U. n. 19 del 25 Gennaio 2021**, in applicazione di quanto previsto dalla L. 28 Giugno 2019 n. 58, **definisce il rilancio dello strumento dei patti territoriali attraverso i “Criteri per la ripartizione e il trasferimento delle risorse dei patti territoriali da utilizzare per il finanziamento di progetti pilota volti allo sviluppo integrato dei territori**;

considerato che

- il **15 ottobre 2021** l'assemblea dei soci del Patto V.A.T.O., in riferimento alle nuove disposizioni ministeriali riguardanti lo sblocco e la riassegnazione dei fondi ai patti territoriali per la realizzazione di specifici Progetti Pilota per lo sviluppo integrato dei territori, sulla base della concertazione svolta dal Tavolo di Coordinamento Territoriale, ha adottato all'unanimità le seguenti **“Linee programmatiche e gli obiettivi di interesse di area”**:

a – la **rigenerazione dei centri storici e dei borghi attuando politiche e azioni di sistema “dal basso”** che promuovano e incentivino il reinsediamento, candidando l'area come alternativa alle aree metropolitane di Roma e Firenze, per ripensare la qualità della vita delle persone nella fase post Covid;

b – la **revisione del sistema della mobilità e dei trasporti** attraverso interventi di riqualificazione della rete infrastrutturale, da quella della mobilità dolce a quella del raccordo con l'alta velocità, con l'obiettivo di ottimizzare il livello di accessibilità all'area VATO e di migliorare l'attuale offerta sui servizi di trasporto delle persone e delle merci.

c – la revisione di cui al punto b è condizione preliminare anche per lo sviluppo delle azioni legate alla **produzione energetica sostenibile e innovativa** che vede nel ciclo dell'idrogeno una delle chiavi strategiche di crescita territoriale, alla luce del protocollo d'intesa per la strategia forestale connessa al progetto **Wood 4 Green Umbria**, che pone al centro il “materiale legno”, in connessione diretta con i processi di produzione energetica integralmente “green” e con le politiche sulla mobilità sostenibile.

d – la **promozione delle Comunità energetiche di natura pubblico/privata** attraverso la costituzione di Green Community, per la produzione di energia rinnovabile con l'obiettivo di fornire benefici ambientali, economici e sociali al territorio e di consentire la riduzione dei costi delle famiglie, delle imprese e della pubblica amministrazione, con un contestuale processo di allargamento delle azioni di cui al presente punto e al precedente punto c all'intero perimetro umbro-toscano del Patto.

e – la **valorizzazione del patrimonio naturalistico, storico e culturale per uno sviluppo turistico ecosostenibile** – attraverso l'attuazione del Progetto Pilota SistemaETRURIA di cui all'accordo tra il Patto Territoriale V.A.T.O. e il Ministero dei Beni Culturali sottoscritto nel marzo 2017;

f – la **salvaguardia e la tutela dei bacini imbriferi del Lago Trasimeno, del Lago di Chiusi, del Lago di Montepulciano e del Lago di Corbara**, attraverso la programmazione di interventi calibrati sull'inversione dei processi di interrimento, sulla tutela della qualità delle acque, sulla riforestazione delle fasce perilacuali e sulla valorizzazione dei contesti ambientali/naturalistici ai fini culturali e turistici;

g – la **qualificazione della sistema Scuola e formazione professionale nel territorio** – su questo obiettivo è stata valutata l'opportunità di costituire un tavolo tematico per approfondire la

possibilità di qualificare il sistema delle scuole e istituti superiori del territorio, con una particolare attenzione agli indirizzi formativi da porre in relazione con le vocazioni imprenditoriali e di sviluppo del territorio; altra proposta, riguarda la creazione di un **Laboratorio Culturale Territoriale** dove è prevista la **presenza e l'attività continuativa di diversi Istituti e/o Dipartimenti Universitari anche stranieri** che potrebbero insediarsi su una parte del patrimonio immobiliare disponibile e/o inutilizzato dei centri storici;

● le Linee programmatiche adottate dall'Assemblea del 15 ottobre 2021, considerato anche l'avvio della fase di programmazione e attuazione degli interventi previsti dal PNRR, hanno rappresentato **la base di riferimento per orientare l'attività del Soggetto Responsabile e del Tavolo di Coordinamento Territoriale del Patto VATO** finalizzata prioritariamente alla:

a – **elaborazione del Progetto Pilota** (di cui al D.M. congiunto MiSE/MEF del 30 Novembre 2020 – G.U. n.19 del 25 gennaio 2021 e s.m.i.) necessario per la riallocazione nel territorio dei fondi messi a disposizione dei patti territoriali dal Ministero dell'Economia e Finanze/Ministero dello Sviluppo Economico;

b – promozione della **messa a terra dei bandi/misure economiche contenute nel PNRR, nella Programmazione Comunitaria 2021/2027 e nei Piani Regionali di Sviluppo, attraverso una rinnovata capacità progettuale su interventi infrastrutturali e/o imprenditoriali individuati come obiettivi strategici di interesse di area vasta;**

● il Soggetto Responsabile del Patto Territoriale Interregionale VATO, supportato dal Tavolo Tecnico di Area e dalla Commissione di Valutazione, attraverso il **bando pubblicato il 1 Novembre 2021**, ha selezionato su tutta l'area interregionale di competenza 69 interventi pubblici e imprenditoriali che hanno consentito l'elaborazione del **Progetto Pilota SistemaETRURIA** secondo le disposizioni di cui al D.M. 30 Novembre 2020 e.s.m.d.;

il progetto, **presentato il 15 febbraio 2022** al Ministero dell'Economia e delle Finanze/Ministero dello Sviluppo Economico/Unioncamere per la sua approvazione e finanziamento, riguarda **la riqualificazione e la rigenerazione urbana dei centri storici, l'infrastrutturazione della mobilità dolce, la valorizzazione del patrimonio naturale e storico del territorio, lo sviluppo turistico ecosostenibile**, interventi innovativi per il marketing e la gestione competitiva del territorio;

il Progetto Pilota SistemaETRURIA **intende "ripensare" un'area a cavallo tra due regioni e tre province, come un sistema territoriale omogeneo al centro tra le aree metropolitane di Roma e Firenze, rimarcando una sua connotazione infrastrutturale e unicità culturale e naturalistica;**

la strategia del progetto è la **trasformazione dei "luoghi ai margini" in "nuovo centro"**, luoghi di sperimentazione sociale, laboratorio unico di innovazione che promuova un modello di sviluppo sostenibile e di rigenerazione dei borghi, alternativo alle aree metropolitane.

● Il Patto Territoriale Interregionale VATO il 24 Giugno 2022 ha ottenuto dal Ministero dello Sviluppo Economico la conferma del finanziamento di € 478.000,00 per la realizzazione di una **Piattaforma Multimediale per la promozione dell'offerta culturale e turistica dell'area interregionale del patto**, l'attuazione dell'intervento sarà curata dalla Camera di Commercio di Arezzo/Siena in collaborazione con la Camera di Commercio dell'Umbria e le Unioni dei Comuni umbri e toscani del VATO.

- i comuni dell'area Orvietano nel 2022 hanno promosso e avviato il **progetto di area "Green Community dell'Umbria Etrusca"** per lo sviluppo di Servizi Ecosistemici, che introduce la replicabilità di un modello progettuale innovativo sull'intera area interregionale del patto VATO;
- l'area Trasimeno – Perugino – Marsicanese - Orvietano - Amerino (31 comuni sottoscrittori, circa 70.000 ettari di boschi e foreste) nel mese di aprile 2022 ha promosso il **protocollo d'intesa sulla strategia forestale a sostegno del progetto Wood 4 Green Umbria**, in collaborazione con il DICA dell'Università degli Studi di Perugia, che rappresenta un'esperienza significativa per lo sviluppo di azioni congiunte di impresa, a partire dal territorio del Trasimeno (Valnestore) da estendere progressivamente, come strategia, all'intera area interregionale del Patto VATO.
- tra le priorità individuate dall'assemblea del Patto c'è **il sistema della mobilità e dei trasporti che rappresenta una delle criticità più evidenti per il territorio VATO**;

in riferimento agli obiettivi contenuti nelle linee programmatiche, il **30 Novembre 2021** si è insediato il **Tavolo Tematico sul sistema della Mobilità e dei Trasporti in Area VATO**, composto dal Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dall'Università degli Studi di Siena, dal Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Perugia, dai Presidenti delle Camere di Commercio dell'Umbria e di Arezzo-Siena, dai sindaci e/o presidenti delle Unioni dei Comuni del Trasimeno, dell'Amiata-Valdorcina, della Valdichiana e dell'Orvietano, oltre che da operatori e/o studiosi del settore dei trasporti;

l'obiettivo del tavolo, viste le opportunità collegate alla fase di attuazione del PNRR, è quello di elaborare **un quadro strategico di area vasta finalizzato all'innovazione della rete infrastrutturale e alla riqualificazione del sistema della mobilità**, sia delle persone che delle merci;

dal lavoro di confronto e di analisi delle criticità svolto nell'ambito degli incontri del **Tavolo Tematico**, sono emersi i seguenti dati conoscitivi:

**a** - lo stato attuale del sistema infrastrutturale nell'area del Patto VATO **presenta molteplici criticità derivanti dalle politiche di mobilità messe in atto** per le quali questo lembo di terra rappresenta un margine del sistema viario, una zona di transito, di confine dove la programmazione non si è occupata dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto delle due regioni, bensì è rivolta a soddisfare le logiche di programmazione geocentriche orientate preminentemente verso i capoluoghi;

**b** - nell'ultimo trentennio, si sono investite risorse significative sulle strade, senza peraltro completare alcuni itinerari importanti come la E78, mentre **non si sono fatti investimenti sulle ferrovie, per le quali sono persino mancati interventi di ordinaria amministrazione**. Niente è stato fatto sul servizio di mobilità, per esempio **non si sono raccordati bus e treni in una efficiente rete di trasporto sul territorio**. In Toscana, treni e bus hanno persino i biglietti separati, una situazione anacronistica, che significa non aver mai lavorato nell'ambito dell'integrazione dei servizi.

**c** - **le linee minori delle ferrovie che si trovano in questo territorio non sono in alcun modo interconnesse/raccordate**:

- la Sinalunga-Arezzo non è raccordata con la Siena-Chiusi;
- da Chiusi si arriva a Perugia soltanto cambiando treno (a parte una corsa al mattino in un solo senso);
- non esistono pullman di collegamento fra Siena e Perugia;
- i biglietti dei bus fra le due regioni non hanno raccordo;
- le infrastrutture ferroviarie, a parte la Firenze-Roma, sono tutte a binario singolo: Sinalunga-Arezzo, Terontola-Perugia, Siena-Chiusi (che è pure a trazione diesel);

Non esiste, dunque, una adeguata rete di trasporto sul territorio, né per i pendolari, né per l'utenza turistica, facendo percepire il complesso dei trasporti come gravemente insufficiente, non tanto per la quantità di servizi, quanto per il mancato raccordo in termini orari e tariffari;

**d - neppure gli itinerari ciclabili sono integrati con le ferrovie**, come se fossero due cose distinte. È come se non si fosse mai pensato a portare le biciclette sui treni. Il Canale Maestro della Chiana, itinerario ciclopedonale, non è in alcun caso raccordato alle ferrovie, fino al punto di aver dismesso una fermata sulla Sinalunga-Arezzo dove le due modalità di trasporto si intersecano, a Ponte Chiani;

**e** - la complessa situazione infrastrutturale del territorio interregionale del Patto VATO è ben delineata nella mappa e nei relativi indici di classificazione della nuova programmazione della **SNAI Strategia Nazionale per le Aree Interne**, nella quale si evidenzia un importante deficit in termini assoluti in gran parte dell'area interessata ma anche squilibri all'interno dell'area stessa. Da questo punto di vista, l'Unione dei Comuni del Trasimeno entrerà a far parte della nuova fase di sperimentazione della SNAI, assieme a territori, come quello dell'Orvietano e altri comuni dell'area toscana del Patto che già sono stati interessati dalla prima parte della sperimentazione; nella nuova Programmazione Comunitaria 2021/2027 la SNAI sarà una delle residue strategie nazionali di riferimento per la realizzazione di interventi da finanziare anche tramite Interventi Territoriali Integrati;

**f** - In questo contesto interregionale, anche in ottica di riequilibrio del gap infrastrutturale delle aree più vulnerabili del Patto, sia il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Perugia** organico alle progettualità industriali (che insistono sui finanziamenti del PNRR) in corso di attuazione nell'area del Trasimeno sud, sia il **Sistema Bus Rapid Transit** (finanziamento già attivato) verso la direttrice Toscana in direzione Chiusi (per cui Perugia e il Trasimeno hanno chiesto presso le istituzioni competenti il completamento fino al previsto terminal in Valnestore), **costituiscono nel loro insieme una efficace strategia di riassetto della mobilità, preconditione essenziale per uno sviluppo armonico dell'area**; altra condizione imprescindibile, sempre sul fronte umbro, riguarda il potenziamento delle locali infrastrutture viarie: in primis **l'ammodernamento della direttrice S.P. 309 "Moianese" in strada extraurbana ad alto scorrimento oltre al collegamento con Castiglione del Lago**;

**g** - oltre all'area del patto, una revisione complessiva delle modalità del trasporto delle persone e delle merci **interessa un contesto territoriale ancora più vasto che comprende le città di Perugia e Siena oltre ai comuni della Valdichiana Aretina** che gravitano storicamente sui nodi infrastrutturali presenti nell'area interregionale V.A.T.O., basta pensare ai caselli autostradali di Orvieto, Fabro, Chiusi e Bettolle (Sinalunga), alle stazioni ferroviarie di Orvieto e Chiusi, stazione quest'ultima servita anche da alcune fermate del FrecciaRossa;

**h** – sul fronte toscano, nello strumento urbanistico **Piano Strutturale Intercomunale dell'Unione dei Comuni della Valdichiana**, è stato individuato nel 2018 un luogo vocato alla costruzione della stazione in linea Medio Etruria, situato tra il comune di Chiusi e il comune di Montepulciano;

**i** - negli ultimi mesi è cresciuto il dibattito sull'infrastrutturazione ferroviaria che riguarda un ambito territoriale vasto che ha visto diversi interlocutori prendere autonomamente, iniziative di diverso tipo, personale e politico, evidenziando la **necessità irrinunciabile di una sintesi condivisa che riassume le varie posizioni oltre a mettere in campo un metodo di lavoro che possa portare a risultati concreti per l'intero territorio**;

**l** - attualmente **un disegno unitario nel quale si analizzano problematiche e si ridefinisce la rete delle infrastrutture di questo territorio non esiste** e qualsiasi ipotesi di riorganizzazione non può che partire da una **presa d'atto del cambiamento delle esigenze degli utenti rispetto al passato e delle nuove tipologie di mobilità** che il territorio ci chiede; il tema stesso dell'alta velocità nel nostro territorio rappresenta una sostanziale novità che porta a rivedere necessariamente anche

quelli che sono gli **attuali modelli ferroviari, di concezione superata e pensati negli anni Settanta del Novecento;**

**m** - la condizione essenziale per immaginare un adeguato raccordo con l'alta velocità è la **riorganizzazione complessiva della mobilità di interconnessione**, che possa drenare l'utenza verso un eventuale "centro" evitando di convogliare su un unico punto (la stessa stazione dell'alta velocità) tutte le risorse economiche a disposizione con conseguente depotenziamento delle linee esistenti a velocità ridotta;

**n** - il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e le linee programmatiche adottate dal Ministero delle Infrastrutture, pur delineando obiettivi strategici **non sembrano rispondere alle reali esigenze del territorio**, che rischia di vedersi attraversato dall'infrastruttura dell'alta velocità escludendo un'intera area intermedia distante 100/150 km sia da Roma che da Firenze, senza prevedere interventi significativi neppure sulla rete infrastrutturale esistente;

**o** - il Tavolo Tematico su Mobilità e Trasporti promosso dal Patto Territoriale VATO parte dal basso, e attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori protagonisti, umbri e toscani del territorio, intende **elaborare una strategia unitaria di riorganizzazione della mobilità da sottoporre agli organi di governo regionale e nazionale**. Iniziativa questa finalizzata a superare metodi di **"organizzazione" gestione e programmazione per compartimenti stagni** che non producono certamente risultati rispondenti alla domanda reale e potenziale dell'area interregionale.

**p** - la revisione del sistema della mobilità deve essere supportata da una analisi puntuale degli indicatori socioeconomici per l'area di riferimento e da **una innovativa modalità di progettazione** che partendo da un sistema informativo territoriale digitale restituisca la situazione attuale della mobilità pubblica nell'area e simuli gli scenari scaturiti dalle proposte delle comunità locali, con l'obiettivo di **promuovere un processo di complessiva integrazione tra i diversi sistemi della mobilità e dei trasporti**.

**L'Assemblea dei Soci pubblici e imprenditoriali del Patto Territoriale Interregionale VATO (il 28 Aprile e il 7 Ottobre 2022) ha adottato il seguente**

## PROTOCOLLO D'INTESA

### **Art.1 – Recepimento delle premesse**

Tutti i dati conoscitivi e di analisi generale articolati nelle premesse, riconducibili alle esperienze più significative maturate nell'ambito delle politiche di area vasta nel territorio interregionale VATO, fanno parte integrante e sostanziale del presente protocollo.

### **Art.2 – Oggetto e finalità**

Il Protocollo di intesa intende promuovere la definizione di un **programma strategico di rigenerazione e infrastrutturazione territoriale** dell'area interregionale Valdichiana Amiata-Valdorcina Trasimeno e Orvietano, attraverso un'attività di **"programmazione dal basso"** promossa e sostenuta dal Tavolo di Coordinamento Territoriale e dal Tavolo Tecnico di Area del Patto Territoriale Interregionale VATO, che prevede il rafforzamento del dialogo e la **collaborazione con la Regione Umbria e la Regione Toscana**, anche in relazione alla **messa a terra sul territorio delle misure del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**.

- L'obiettivo del protocollo, **attraverso l'implementazione della collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Perugia e il Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università degli Studi di Siena**, è quello di creare una sorta di **"laboratorio sperimentale interregionale per la ricerca e l'innovazione"** dove elaborare un modello di sviluppo sostenibile nell'ambito della riqualificazione territoriale con particolare attenzione al superamento delle criticità come quelle di carattere ambientale, infrastrutturale, energetico comprese quelle inerenti il processo di "spopolamento" sia delle aree urbane sia di quelle del tessuto economico-produttivo.

Il protocollo pone al centro l'interessamento di un'area geografica vasta che non era mai stata investita "dal basso" da un'iniziativa finalizzata alla elaborazione di una unitaria strategia di sviluppo di un territorio "ricco di eccellenze" ma contemporaneamente "fragile", difficile da preservare e valorizzare.

In questo contesto, il coinvolgimento di tutti gli **attori chiave (pubblici e privati) di quattro aree a cavallo tra due regioni, può rappresentare, mettendo a sistema tra loro azioni coerenti e condivise, una straordinaria opportunità per il superamento di comuni criticità e per creare le precondizioni fondamentali per uno sviluppo innovativo e integrato del territorio.**

La strategia che si intende attuare con il protocollo si pone l'obiettivo di:

- **trasformazione dei "luoghi ai margini" in "nuovo centro", luoghi di sperimentazione sociale, laboratorio unico di innovazione territoriale** che produca un **nuovo modello di rigenerazione dei borghi e delle aree interne**, processo questo che risponde tra l'altro, secondo le politiche nazionali, alla necessità di **decongestionamento delle aree metropolitane**;
- promuovere ed incentivare, **il reinsediamento nei centri abitati**, valorizzando il loro carattere identitario, la loro testimonianza paesaggistica, storica, archeologica e architettonica, anche per mantenere e **qualificare il loro livello di attrattività, di benessere e qualità della vita**, nella fase post Covid;
- promuovere un **processo di valorizzazione e rigenerazione urbana** (riabitati) **attraverso il riuso e la riconversione** di immobili e di interi quartieri dismessi, garantendone contestualmente la loro accessibilità e collegamento tra i numerosi centri abitati presenti nell'area;
- contrastare criticità quali le **"difficoltà nel mantenimento dei servizi essenziali** (mobilità, scuola e sanità) **in particolare nei centri minori e borghi rurali"** e complessivamente in un territorio a prevalente **"domanda debole"**;
- contrastare il **progressivo processo di spopolamento** delle aree interne/periferiche **sprovviste tra l'altro di adeguate infrastrutture e servizi di mobilità collettiva, attraverso il riordino del sistema della mobilità dell'area e la sua accessibilità con investimenti mirati su mezzi di nuova generazione**;
- prendere a modello le innovative progettazioni di sistemi ambientalmente sostenibili (avviate ad esempio nei territori Trasimeno-Orvietano) **per promuovere una progettualità di area vasta mirata alla produzione di energia rinnovabile**, anche alla luce della situazione di straordinaria crisi energetica, con l'obiettivo della **progressiva indipendenza e autosufficienza energetica, candidando l'area VATO per una unitaria strategia di transizione energetica**;
- promuovere la **salvaguardia e la tutela dei bacini imbriferi del Lago Trasimeno, del Lago di Chiusi, del Lago di Montepulciano e del Lago di Corbara**, attraverso la programmazione di interventi calibrati sull'inversione dei processi di interrimento, sulla tutela della qualità delle acque, sulla

riforestazione delle fasce perilacuali e sulla valorizzazione dei contesti ambientali/naturalistici ai fini culturali e turistici;

- **valorizzazione del patrimonio naturalistico, storico e archeologico per uno sviluppo culturale e turistico ecosostenibile** – attraverso l’attuazione del Progetto Pilota SistemaETRURIA di cui all’accordo/convenzione tra il Patto Territoriale Interregionale V.A.T.O. e il Ministero dei Beni Culturali;
- **superare deficit infrastrutturali sul sistema del trasporto delle persone e delle merci**, dove sono evidenti i disservizi, che creano diseguaglianze a svantaggio dell’intera area interregionale, che vede **questo territorio sostanzialmente attraversato dall’alta velocità**, senza che sia garantito un servizio commisurato alla domanda di un bacino potenziale di utenza (che supera il perimetro territoriale del Patto VATO);
- rafforzare l’obiettivo di una **stazione di raccordo con l’alta velocità all’interno di un bacino geografico interregionale** dove l’area del patto territoriale interregionale VATO (già dotata di una rete di infrastrutture a servizio di un territorio ancora più vasto) **risulta zona baricentrica/centrale tra le due stazioni metropolitane di Roma e Firenze**;
- promuovere e incentivare **l’integrazione modale e l’accessibilità dei servizi di trasporto insieme al potenziamento della rete della mobilità lenta e sostenibile**.

### Art. 3 – Interventi, impegni e modalità di attuazione

Per l’attuazione del Protocollo d’Intesa è prevista/o:

- la piena operatività del **Tavolo di Coordinamento Territoriale del Patto VATO**, con il mantenimento delle funzioni di rappresentanza e di concertazione territoriale per il **“rilancio delle politiche di area vasta”**, al fine di cooperare in maniera efficace e continuativa con gli organi di governo regionali e nazionale in merito all’attuazione degli interventi del PNRR e delle misure contenute nella Programmazione Europea 2021/2027, che interessano lo sviluppo sociale ed economico del territorio interregionale VATO;
- un **accordo di partnership tra il Patto Territoriale Interregionale VATO, la Regione Toscana e la Regione Umbria**, “operazione pilota” per il coordinamento delle attività di rispettiva competenza nell’ambito degli obiettivi programmatici contenuti nel presente protocollo, finalizzati alla “Definizione di un programma strategico di rigenerazione e infrastrutturazione territoriale dell’area interregionale Valdichiana Amiata-Valdorcia Trasimeno Orvietano – Laboratorio sperimentale interregionale per la ricerca e l’innovazione”.
- dopo il protocollo d’intesa, già sottoscritto nel Maggio 2022, sarà definito un **nuovo accordo/convenzione tra il Patto Territoriale Interregionale VATO e il Dipartimento di Scienze Politiche e internazionali dell’Università degli Studi di Siena** (Laboratorio all’educazione della mobilità sostenibile) e il **Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell’Università degli Studi di Perugia** per la realizzazione di **“Studi e ricerche per l’innovazione territoriale nelle aree di confine fra Umbria e Toscana”**;
- la creazione di un **Laboratorio sperimentale interregionale per la ricerca e l’innovazione** composto dal **Tavolo Tecnico di Area** del Patto VATO, dal **Dipartimento di Scienze Politiche e internazionali dell’Università degli Studi di Siena** (Laboratorio all’educazione della mobilità sostenibile) e il **Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell’Università degli Studi di Perugia**;

**le attività prioritarie già individuate sono finalizzate:**

**1** – alla realizzazione di un **Sito Informativo Interregionale**, in collaborazione con le **Camere di Commercio dell’Umbria e di Arezzo/Siena**, gli enti locali e le istituzioni regionali, per la raccolta di documentazione sensibile, da assumere/utilizzare come base digitale conoscitiva indispensabile per una corretta pianificazione programmatica e progettuale di interesse di area;

**2** – alla promozione di **azioni di cooperazione e coordinamento con gli enti locali e le categorie economiche, per l’applicazione di innovativi processi riguardanti le modalità di progettazione in area vasta**, previste dalle nuove disposizioni normative e finalizzate ad una corretta pianificazione ed elaborazione degli interventi inerenti/collegati **alla messa a terra dei bandi/misure del PNRR e della Programmazione Comunitaria 2021/2027**.

**3** – alla implementazione della **progettazione e delle strategie sulla produzione di energie rinnovabili nell’ambito dell’area VATO** (viste le citate esperienze **Wood 4 Green Umbria e Green Communities**) attraverso i modelli dell’Hub sul materiale **“legno”** e della valorizzazione del **patrimonio forestale** elaborati dal Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell’Università degli Studi di Perugia.

**4** – alla definizione di un **“quadro strategico e innovativo per la riqualificazione della rete infrastrutturale esistente e la revisione del sistema della mobilità nel territorio interregionale Valdichiana Amiata-Valdorcina Trasimeno Orvietano”**; oltre ai componenti del **“Laboratorio”** anche il **Tavolo Tematico sulla mobilità e trasporti del Patto VATO** potrà contribuire alla stesura del progetto generale.

● in riferimento alla elaborazione del quadro strategico sulla rete infrastrutturale e la mobilità (sopra descritto al punto 4) di seguito sono riportati, in sintesi, **i contributi e gli indirizzi programmatici degli attori pubblici e privati** dell’intera area di pertinenza del patto territoriale:

**1** – **revisione del sistema di trasporto delle persone e delle merci**, sia ferroviario che su gomma, attraverso l’adozione di modalità innovative di mobilità integrata, l’implementazione di nuove tecnologie a supporto del trasporto pubblico e della mobilità, compreso il settore della logistica;

**2** - **riqualificazione infrastrutturale** sulla rete ferroviaria e stradale di interesse di area, attraverso lo sviluppo di interventi infrastrutturali sostenibili, resilienti e accessibili che garantiscano una riorganizzazione complessiva della mobilità di interconnessione, con l’obiettivo di realizzare una rete capillare di servizi di collegamento **“tra centro e periferia”** interrompendo quel processo di marginalizzazione a cui sono sottoposti i territori più lontani dai principali nodi ferroviari e autostradali dell’area interregionale VATO;

nel dettaglio alcune proposte di intervento urgenti altre legate a programmazioni pregresse mai messe in pratica:

- la valorizzazione e la tutela delle principali stazioni ferroviarie che ricadono all’interno dell’area vasta del Patto Territoriale VATO (Chiusi-Chianciano Terme e Orvieto), oltre ai **“raccordi”** autostradali di Orvieto, Fabro, Chiusi/Chianciano Terme e Bettolle (Sinalunga);
- il potenziamento/raddoppio della ferrovia Perugia-Terontola- Chiusi;
- la velocizzazione e ammodernamento del collegamento ferroviario Chiusi-Siena e la **“lunetta”** di Sinalunga per il collegamento con Arezzo;
- l’istituzione di collegamenti veloci di tipologia innovativa sulle linee ferroviarie tradizionali come la Roma/Firenze;
- il riuso di linee ferroviarie dismesse come la Asciano-Monte Antico in Val d’Orcia, con la sperimentazione di una rete modello **“metropolitana di superficie”**;

- il potenziamento della direttrice Strada Provinciale 309 “Moianese” in strada extra urbana ad alto scorrimento da Perugia verso Chiusi e Castiglion del Lago;
- interventi di potenziamento e manutenzione straordinaria delle tratte stradali S.S. 146 – S.S. 2 “Cassia” – Strade Provinciali “Traversa Amiata/Chianciano”, “San Giovanni D’Asso/Montalcino”, “323 Cassia/Grosseto” e S.P. 326 di Rapolano nelle aree Valdichiana Valdorcia-Amiata;

intervento di rifacimento del Ponte Nove Luci per la riattivazione e il funzionamento dell’asse stradale S.P. n. 18 in Valdorcia;

**3 – “progetto alta velocità”, il raccordo con l’alta velocità può rappresentare il completamento strategico di un radicale processo di riorganizzazione della mobilità a cavallo delle due regioni, in grado di garantire servizi moderni e innovativi ad un vasto bacino di utenza interregionale;**

**un intervento infrastrutturale interconnesso con tutti gli altri sistemi di “mobilità interna” dell’area interregionale Valdichiana, Amiata-Valdorcia Trasimeno e Orvietano, (come la linea Roma/Firenze, le linee locali Chiusi/Siena, Perugia/Terontola e Sinalunga/Arezzo, oltre ai servizi di collegamento e trasporto pubblico su gomma);**

**una stazione geograficamente baricentrica tra Roma e Firenze e a servizio di un contesto territoriale caratterizzato da unicità naturalistiche e ambientali riconosciute dall’Unesco come patrimonio dell’Umanità, da beni storici, archeologici e architettonici straordinari, centri storici e borghi tra i più belli d’Italia, da centri termali e da eccellenze agroalimentari di grande richiamo culturale, turistico e religioso;**

in attesa della definitiva programmazione e conseguente realizzazione della stazione AV, risulta opportuno mantenere in funzione il collegamento/raccordo con l’alta velocità rappresentato dalle fermate del FrecciaRossa alla stazione di Chiusi-Chianciano Terme, anche con l’obiettivo di non disperdere la sperimentazione di un servizio di interesse di area adottato in questi ultimi anni, evitando agli utenti di un bacino interregionale di recarsi a Firenze per accedere ai collegamenti verso Nord o a Roma per i collegamenti verso Sud;

**4 - completamento della rete ciclopedonale interregionale** come il Sentiero della Bonifica sull’asse Arezzo/Chiusi/Orvieto (coincidente con il Progetto Europeo Ciclovia del Sole), la Via Francigena e il percorso Circumlacuale del Lago Trasimeno e dei Laghi di Chiusi e Montepulciano, attraverso opere infrastrutturali di raccordo e integrazione con le stazioni ferroviarie e di interscambio con servizi di mobilità su gomma;

**5 - riqualificazione e/o introduzione di servizi di mobilità collettiva del territorio** (come ad esempio il completamento del collegamento Bus Rapid Transit nel Trasimeno, anche in chiave del Piano di Mobilità comprensoriale in connessione tra Perugia e Toscana), attraverso l’introduzione di mezzi di trasporto a basse emissioni, prenotabili mediante chiamata via app, che andrà ad integrare, connettere e razionalizzare i servizi di mobilità offerti da operatori pubblici, privati e terzo settore.

#### **Art. 4 – Referente del Protocollo d’Intesa**

Il referente del Protocollo d’Intesa è il presidente della Società Consortile Patto 2000 S.C. a R.L. – Soggetto Responsabile del Patto Territoriale Interregionale VATO - Valdichiana Amiata-Valdorcia Trasimeno Orvietano

#### **Art. 5 – Conferenza dei rappresentanti**

I componenti del Tavolo di Coordinamento Territoriale in rappresentanza degli attori pubblici e imprenditoriali dell'area interregionale del patto e i componenti del Tavolo Tematico su Trasporti e Mobilità del Patto Territoriale VATO costituiscono la **conferenza dei rappresentanti**; la stessa conferenza svolgerà la funzione di supporto all'attuazione del protocollo e potrà proporre eventuali modifiche e/o aggiornamenti delle finalità e degli obiettivi del protocollo.

#### **Art. 6 – Area Vasta**

Il presente **protocollo d'intesa è aperto alla sottoscrizione di altri soggetti/enti pubblici e/o imprenditoriali** (associazioni/organizzazioni sociali, culturali e di categoria), che svolgono le proprie funzioni e/o attività anche fuori dal perimetro territoriale di competenza del patto territoriale interregionale VATO.