

PUMS  città
metropolitana
di **firenze**



**RAPPORTO AMBIENTALE
PARERI E CONTRODEDUZIONI**

1. Attività preliminari

Con deliberazione n. 121 del 18 dicembre 2019 il Consiglio metropolitano avviava il procedimento per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del relativo procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS), individuando il Comune di Firenze quale autorità competente.

Il documento preliminare di VAS, ai sensi dell'art. 23 co. 2 della Legge Regionale n. 10/2010 veniva trasmesso ai Soggetti competenti in materia Ambientale di cui all'allegato 1) in data 13 maggio 2019 prot. 24427.

Il Piano è stato adottato con atto del Sindaco metropolitano n. 33 del 1° agosto 2019, ratificato dal Consiglio metropolitano con deliberazione n. 60/2019.

Il Piano, comprensivo del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti ai sensi del Titolo II del D.Lgs. 152/2006 e del Decreto del MIT del 4 agosto 2017 è stato pubblicato e depositato dal 14 agosto al 31 ottobre 2019, termine poi prorogato al 20 novembre 2019, per la fase di consultazione degli atti del Piano e della relativa VAS.

Con nota dell'11 febbraio prot. 6506, poi rettificata in data 5 marzo 2020 quanto ai tempi di consultazione, ai Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) individuati ai fini delle consultazioni preliminari, è stato richiesto di esprimere parere ex artt. 23 e 29 della L.R. 10/2010.

Riservato ai suddetti soggetti, si è svolto in data 27 febbraio 2020 un incontro per l'illustrazione del Piano.

Con nota prot. 17106 del 28 aprile 2020, gli SCA sono stati invitati a procedere entro il 15 maggio 2020 a formulare il loro parere, in modo da consentire il prosieguo del procedimento.

L'espressione del parere in oggetto, era stata richiesta nel termine di 60 giorni decorrenti dall'11 febbraio 2020. L'art. 103 del D.L. 18/2020 aveva stabilito che "ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data", non si teneva conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020."

Il DL 23/2020 all'art. 37 successivamente stabiliva la proroga della sospensione dei termini riguardanti il procedimento amministrativo fino al 15/05/2020.

L'applicazione fino a tale data della sospensione comportava per la Città metropolitana l'impossibilità di approvare in via definitiva il Piano prima della pausa estiva, con negative ripercussioni sulla eventuale possibilità di partecipare a bandi di finanziamento per la realizzazione dell'infrastrutture previste dallo stesso e poiché lo stesso art. 103 del

D.18/2020 stabiliva che “Le pubbliche amministrazioni adottano ogni misura organizzativa idonea ad assicurare comunque la ragionevole durata e la celere conclusione dei procedimenti, con priorità per quelli da considerare urgenti, anche sulla base di motivate istanze degli interessati”, si chiedeva agli enti di fornire riscontro e formulare parere entro il 15 maggio 2020.

2. Pareri motivati

Hanno risposto alla richiesta senza formulare contributi in materia ambientale:

- Autorità Idrica Toscana prot. 18027 del 07 maggio 2020
- Comune di Sesto Fiorentino prot. 15358 del 14 aprile 2020
- Comune di Dicomano prot. 17641 del 4 maggio 2020
- RFI- Rete Ferroviaria Italiana prot. 18149 del 8 maggio 2020
- Provincia Pistoia prto. N. 18329 dell'11 maggio 2020
- Comune di Signa prot. 18402 dell'11 maggio 2020
- Unione montana dei Comuni del Mugello prot. 18637 del 13 maggio 2020
- Comuni di Reggello e Incisa Figline prot. 18761 in data 14 maggio 2020
- Unione dei Comuni Valdarno e Valdisieve: prot. 18918 del 15 maggio 2020
- Comune di Greve in Chianti prot. 18713 del 14 maggio 2020
- Comune di Vaglia prot.n. 18795 del 14 maggio 2020
- Comune di Firenzuola prot. 19058 del 18 maggio 2020
- Comune di Pontassieve prot.n. 19037 del 19 maggio 2020
- Comune Montelupo Fiorentino prot. n. 20286 del 28 maggio 2020
- Comune di San Casciano prot. 17333 del 29 aprile 2020
- Gest spa prot. 17763 del 5 maggio 2020
- Provincia di Ravenna prot. 18060 del 7 maggio 2020
- Comando Vigili del Fuoco pervenuta in data 8 maggio 2020
- Comune di Fiesole prot. 12110 del 12 marzo 2020

Hanno invece fornito contributi i seguenti SCA:

- Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale Prot. 12110 del 12 marzo 2020:
- Acque spa - prot. 12485 del 17 marzo 2020
- Autostrade per l'Italia prot. 15608 del 15 aprile 2020
- PUBBLIACQUA prot. n. 14009 del 31 marzo 2020
- Comune di Bagno a Ripoli prot. 14929 del 08 aprile 2020
- Azienda USL Toscana Centro prot. 15296 del 10 aprile 2020
- ARPAT Servizio sub provinciale Mugello e Piana di Sesto prot. n. 15028 del 9 aprile 2020
- Ministero per i beni e le attività culturali e per il territorio- Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Firenze, e per le province di Pistoia e Prato - prot. n. 16557 del 23 aprile 2020
- Comune di Lastra a Signa prot.n. 18661 del 14 maggio 2020
- Comune di Firenze- Direzione Ambiente prot. 28588 del 16 luglio 2020.

In data 9 giugno 2020 prot. 21492 si chiedeva al Comune di Firenze, autorità competente, avvalendosi della struttura di supporto (Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione Ambientale - N.I.CO.V.A.), di svolgere le attività tecnico-istruttorie sulla documentazione presentata, nonché sulle osservazioni pervenute e di esprimere il proprio Parere motivato ai sensi dell'art. 26 della legge regionale 10/2010.

Il nucleo NICOVA procedeva in data 15 luglio ad un primo incontro istruttorio.

In data 21 agosto 2020 prot. n. 34706 perveniva, preannunciato, il parere del Gruppo tecnico inter-direzionale per le procedure di VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con la collaborazione dell'ISPRA.

Nella sezione che segue, si riportano le tavole sinottiche delle osservazioni degli SCA pervenute complete di controdeduzioni e dei riferimenti alle eventuali modifiche apportate al Rapporto Ambientale (RA) e/o al PUMS.

Le osservazioni pervenute possono risultare pertinenti o non pertinenti; quelle pertinenti, possono risultare accolte, parzialmente accolte o non accolte, per le motivazioni puntualmente riportate nella tabella, nella quale, inoltre, per le osservazioni giudicate non pertinenti si fornisce la relativa motivazione.

Ente	N.	Osservazione	Controdeduzione	Stato
Acque Toscane	G.1	Si chiede l'invio delle singole progettazioni degli interventi in modo da poter procedere all'individuazioni di eventuali interferenze sia con reti e impianti idrici e fognari, sia con i siti utili alla risorsa idrica; in tali casi i verrà concordato con il soggetto attuatore il metodo per la risoluzione.	Si concorda: al momento delle singole progettazioni degli interventi si verificheranno le eventuali interferenze e soluzioni. Non si ritiene di dover apportare specifiche integrazioni al RA e PUMS in quanto gli aspetti richiamati sono già regolati dalla normativa vigente.	Accolta
Arpat	G.2	Si osserva peraltro che molti dei numerosi interventi descritti comportano degli impatti sull'ambiente durante le fasi di cantiere affatto trascurabili che dovranno essere tenuti ben presenti durante le fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione delle varie opere sopra riportate	Si concorda, la progettazione della fase di cantiere degli interventi previsti sarà finalizzata a minimizzare gli impatti della costruzione. Il PUMS sarà adeguato inserendo una specifica raccomandazione in tal senso.	Accolta
Autorità di Bacino Appennino Settentrionale	G.3	Dovrà essere verificata la coerenza, anche in ambito locale, degli interventi previsti dal PUMS con i contenuti (quadro conoscitivo, disposizioni normative) degli strumenti di pianificazione di questa Autorità di Bacino; i quadri conoscitivi della pericolosità idraulica e da frana di riferimento sono quelli contenuti nei suddetti Piani di Bacino, salvo la possibilità di modificarli attivando le procedure di cui agli articoli 14 del PGRA e all'articolo 32 del PAI, ovvero con le modalità di partecipazione al "Progetto di Piano di bacino del distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale, stralcio Assetto Idrogeologico per la gestione del rischio da dissesti di natura geomorfologica", meglio descritto più avanti.	Le verifiche esaustive sono possibili solo a livello di progettazione delle opere, comunque il RA è stato adeguato introducendo, nel paragrafo 8.5.5.4 "Suolo – sottosuolo – acque – valutazione degli effetti" l'analisi delle possibili interferenze degli interventi previsti dal Piano con la pianificazione dell'AdB.	Accolta
Autostrade per l'Italia spa	G.4	In considerazione del carattere pianificatorio del procedimento in corso, non è possibile identificare la tipologia e le caratteristiche degli interventi previsti né valutare gli effetti sulle competenze autostradali. La scrivente è disponibile ad esaminare e ad istruire i progetti che verranno allo scopo redatti ...omissis... la loro realizzazione, gestione e manutenzione dovrà comunque essere a cura ed onere degli enti proponenti, dovendosi altresì verificare l'eventuale necessità di redigere atti aggiuntivi alle convenzioni già in essere. Qualsiasi tipo di intervento previsto in	Si accoglie la raccomandazione: al momento delle singole progettazioni degli interventi si verificheranno le eventuali interferenze e soluzioni. Non si ritiene di dover apportare specifiche integrazioni al RA e PUMS in quanto gli aspetti richiamati sono già regolati dalla normativa vigente.	Accolta

		adiacenza all'infrastruttura stradale dovrà risultare conforme a quanto stabilito in merito alle fasce di rispetto dal Nuovo Codice della strada e dal relativo regolamento di attuazione... omissis... In merito agli interventi eventualmente previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale dovrà altresì valere quanto indicato nell'art. 8 del D.PR. 142/04: in particolare nel caso di infrastrutture esistenti gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso DPR rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo l'entrata in vigore del decreto stesso.		
Comune di Lastra a Signa	G.5	Nella documentazione di Piano, la progettualità relativa al nuovo tracciato stradale tra lo svincolo della SGC Fi-Pi-Li di Lastra a Signa e Signa, attraversando il fiume Arno e la realizzazione di una cassa d'espansione in riva sinistra dell'Arno, nel PUMS indicata come <i>"Nuovo ponte sull'Arno e relativi collegamenti viari fra Lastra a Signa e Signa"</i> , non è coerente con la documentazione agli atti del Settore Valutazione Impatto Ambientale della Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana e per il quale progetto si sta procedendo in queste settimane al rilascio di pareri e contributi tecnici istruttori in materia di VIA. Di contro, nello Scenario di Progetto del Piano, viene correttamente riportato il progetto di <i>"Adeguamento della viabilità esistente del capoluogo di Lastra a Signa via Livornese - rampa uscita ed entrata sulla FIPILI - zona Stagno - Ponte a Signa"</i> .	Le tavole e la relazione di Piano sono state aggiornate, eliminando l'incongruenza rilevata.	Accolta
	G.6	Si auspica, in particolare, un aggiornamento / allineamento dei Piani di Azione Comunale, derivanti dal PRQA, di prossima nuova stesura.	Premettendo che il PUMS è elaborato a livello metropolitano, la verifica della necessità di tale aggiornamento è ovviamente rimandata alla prima revisione del Piano	Non accolta
	G.7	Si avanza qui la richiesta di poter includere il Comune di Lastra a Signa nell'ambito della rete di rilevamento regionale, inserendo una specifica centralina di rilevamento, per poter più accuratamente monitorare gli impatti degli interventi in progetto sopra menzionati (sia in fase di cantierizzazione, sia in fase di esercizio).	Il posizionamento delle centraline è in capo alla Regione sulla base delle normative in materia.	Non pertinente

Comune di Lastra a Signa	G.8	Nell'ottica di accelerare il percorso di miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema della mobilità è auspicabile inserire un cronoprogramma, nell'ambito della tempistica di validità del PUMS, per la sostituzione del parco veicoli del TPL, in particolare del sistema extraurbano che presenta oltre il 67% di veicoli con più di 12 anni di marcia ed oltre il 70% in classe Euro1, Euro2 e Euro3, al fine di ridurre le emissioni di CO ₂ .	La tempistica di sostituzione e rinnovamento del parco mezzi a servizio del tpl è determinata dal contratto sottoscritto dalla Regione Toscana con il gestore unico, ancora sub giudice e pertanto in questa fase non è possibile riportare il cronoprogramma che la Regione concorderà con il gestore.	Non accolta
	G.9	Al fine del contenimento dell'inquinamento acustico, che sia previsto di monitorare all'interno del PUMS gli interventi previsti lungo il tratto della FI-PI-LI che attraversa il territorio del nostro Comune, con particolare riferimento alla zona abitata in località Inno che da tempo cerca di ottenere questo intervento per il quale è stato a suo tempo chiesto alla Regione di finanziare l'installazione di barriere antirumore.	La programmazione ed il finanziamento degli interventi di riduzione dell'inquinamento acustico esistente lungo la SGC Fi-Pi-Li è di competenza della Regione Toscana. Il PUMS si limita a valutare, in sede di VAS, gli eventuali effetti degli interventi sul sistema della mobilità inseriti nello scenario di progetto del Piano.	Non pertinente
PUBBLI ACQUA spa	G.10	...Risulta necessario una volta definite le future soluzioni progettuali di dettaglio del PUMS , valutare preliminarmente le reali interferenze delle opere da realizzare non solo in termini di sovrapposizione, ma anche valutando le distanze dalla infrastrutture di acquedotto e fognatura, che dovranno essere tali da permettere l'agevole e sicura manutenzione delle stesse.	Le soluzioni progettuali per la risoluzione delle interferenze saranno individuate di concerto con la Società, come raccomandato. Non si ritiene di dover apportare integrazioni al RA e PUMS in quanto gli aspetti richiamati sono già regolati dalla normativa vigente.	Accolta
Comune di Bagno a Ripoli	G.11	Tra le varie strategie è indicata anche quella che prevede la realizzazione dello scudo verde o ZTL ambientale. ..Da quanto riportato nei vari documenti (in particolare nell'allegato 4 alla relazione generale) non appare chiaro se questa strategia sia da considerarsi aggiuntiva rispetto alle altre individuate dal Piano, come descritto nel paragrafo relativo alle simulazioni sul traffico o se da attuarsi nell'orizzonte temporale di validità del piano stesso, in contemporanea o preliminarmente ad altri interventi.....si ritiene di fondamentale importanza per non congestionare ulteriormente il nostro territorio e quelli analoghi al nostro, prima dell'attivazione dello "scudo verde" portare a compimento gli altri progetti previsti dal PUMS relativi in particolare al trasporto su rotaia e al TPL, così da indirizzare l'utenza dei comuni più periferici della Città metropolitana su mezzi pubblici sin dalla partenza, senza che si	Come descritto nella Relazione di Progetto, la realizzazione dello Scudo Verde è da considerarsi aggiuntiva rispetto alle altre previste dal Piano e la sua realizzazione avverrà in contemporanea con altri interventi e comunque in modo graduale. In una prima fase lo Scudo Verde consentirà di introdurre e controllare divieti di accesso per i veicoli maggiormente inquinanti e di monitorare il pagamento delle somme dovute ad es. da parte dei bus turistici. Successivamente, potranno essere implementate politiche di <i>road pricing</i> per il trasporto privato, per orientare la domanda di mobilità verso i sistemi di trasporto pubblico.	Parzialmente accolta

		muovano su mezzo privato fino al perimetro del capoluogo.		
Comune di Firenze-Direzione Ambiente	G.12	Si ritiene necessario segnalare la significativa interferenza tra il percorso illustrato nel R.A., della linea 4.2 della tramvia che si estende da Piagge verso Campi di Bisenzio, e l'area tutelata appartenente alla ZSC-ZPS IT 514011- Stagni della Piana fiorentina e pratese. Quanto sopra in considerazione della successiva verifica di assoggettabilità a VIA e quindi della possibile Valutazione di incidenza che interesseranno la fase progettuale della linea stessa.	Il RA è stato integrato, introducendo il par. 8.5 “Sistema ambientale e paesaggistico” nel quale sono state individuate ed analizzate le più significative interferenze fra le opere previste nello scenario di progetto del PUMS e i principali beni ambientali, paesaggistici e culturali presenti sul territorio ed in particolare i Siti della Rete Natura 2000. Pertanto, nel par. 8.5.1.5 è stato dato atto della potenziale interferenza con il sito indicato.	Accolta
Azienda USL Toscana Centro	G.13In generale abbiamo la sensazione che il PUMS, pur andando nella giusta direzione della riduzione di alcuni tra i principali determinanti di salute non si sia posto obiettivi molto ambiziosi che una città come Firenze potrebbe invece assumere. Facciamo il confronto per es. con alcune città europee che sono riuscite a spostare o stanno programmando di spostare dal 30% -come Amburgo- al 70% -come Friburgo- della propria mobilità dall'auto alla mobilità dolce e/o pubblica. Ricordiamo, infatti, che la crisi del clima che si manifesta con un continuo aumento, anche nella nostra regione, di eventi di una gravità e frequenza mai visti fino ad ora, richiede necessariamente una programmazione a lungo termine più incisiva e con risultati più ambiziosi di cui ogni piano dovrebbe costituire una tappa fondamentale.	Non si concorda con il parere espresso in quanto la strategia del PUMS si basa su una combinazione, ambiziosa ma nel contempo coerente e realizzabile, di azioni di grande impatto sulla distribuzione modale del trasporto: <ul style="list-style-type: none"> • l'elemento portante della strategia è il completamento della rete tramviaria fiorentina ed il potenziamento dei servizi ferroviari, ossatura del trasporto pubblico ad alta capacità ed efficienza; • a ciò si affianca la realizzazione dei parcheggi scambiatori e nodi di interscambio, concepiti per massimizzare l'utilizzo della rete tramviaria e la diversione modale dal mezzo privato; • l'elemento di maggiore innovatività del sistema è costituito dallo Scudo Verde, una ZTL estesa a buona parte del centro abitato e governata da un sistema di controllo telematico, in grado di produrre, ove necessario, come un pace-maker del sistema, il grado voluto di riorientamento della domanda verso il modo pubblico, sia attraverso una disciplina di carattere ambientale, che include divieti di circolazione per i veicoli più inquinanti, sia attraverso politiche di road pricing in grado di far emergere nell'utenza la consapevolezza della maggior sostenibilità del trasporto pubblico rispetto a quello privato. <p>Quest'ultimo intervento rappresenterà una delle maggiori aree a basse emissioni in rapporto alla superficie del centro abitato (Firenze) di tutta Europa. Il perimetro dello Scudo Verde permette l'accesso ai terminali della rete tramviaria ed ai parcheggi scambiatori, così da permettere lo scambio modale verso il trasporto pubblico, e quindi verso una minore produzione di agenti inquinanti.</p>	Non accolta

Azienda USL Toscana Centro	G.14	<p>Per quanto riguarda, infatti, “la lunghezza della rete stradale” non riteniamo che di per sé il risultato di un incremento della rete stradale sia da considerarsi un obiettivo positivo, quale potrebbe essere invece quello di migliorare e mantenere la rete stradale esistente.</p> <p>L’indicatore della “lunghezza della rete stradale” potrebbe essere il denominatore di altri indicatori.</p> <p>Anche per l’indicatore “velocità media sulla rete stradale” riteniamo sia necessaria un’interpretazione. L’indicatore di velocità media sulla rete stradale urbana dovrebbe essere separato da quello sulla rete extraurbana. Nella prima, infatti, un aumento di velocità non si può considerare in assoluto un obiettivo positivo.</p>	<p>Gli indicatori “lunghezza della rete stradale” e “velocità media sulla rete stradale” vengono utilizzati nel contesto del PUMS come misura rispettivamente della accessibilità territoriale e del grado di congestione della rete stradale, pertanto, in questa specifica accezione, un incremento di valore corrisponde ad un miglioramento in relazione agli obiettivi affidati al PUMS dalla normativa di settore.</p> <p>E’ evidente che tali incrementi potrebbero altresì presentare dei risvolti negativi in relazione ad altri parametri, quali un aumento di attrattività del trasporto privato (potenzialmente attivabile da un incremento della rete stradale disponibile) ed una riduzione della sicurezza stradale (per effetto dell’incremento di velocità); tuttavia tali effetti negativi devono essere controllati attraverso le discipline di utilizzo delle infrastrutture introdotte dal PUMS o da altri specifici strumenti (es. istituzione di ZTL come lo Scudo Verde, controllo della velocità) e non già attraverso una de-infrastrutturazione del territorio che non permetta di risolvere le criticità esistenti in tema di accessibilità e di congestione.</p>	Non accolta
	G.15	<p>Per quanto riguarda la mobilità viene messo a punto un set di indicatori (tab.7.1.4 Mezzi utilizzati per gli spostamenti motorizzati nella CM negli scenari futuri) dal quale si evince che la riduzione della mobilità in auto tra lo scenario attuale e quello di progetto sarebbe del 4,9% intesa come variazione assoluta.</p> <p>Nel testo invece si riporta una riduzione del 6% (variazione relativa percentuale), chiediamo che venga risolta questa incongruenza e che sia più corretto parlare di variazioni assolute.</p>	<p>Non c’è incongruenza fra i valori riportati, in quanto una riduzione assoluta di 4,9 punti percentuali su 82,9 corrisponde ad una riduzione relativa del 6%.</p>	Non accolta
	G.16	<p>Infine, non si condivide la scelta di escludere dalle simulazioni e dalla tabella 7.1.4 i risultati che si prevede di conseguire con il Biciplan metropolitano (pag.51) e anche con la mobilità pedonale.</p> <p>Il Sindaco della città metropolitana ha, infatti, adottato il “Piano Urbano di Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Firenze (PUMS)” (...) comprendente anche il Biciplan di cui alla legge n. 2/2018. Allo scopo di valorizzare il contributo del Biciplan ed anche per una migliore leggibilità potrebbe essere utile dividere la tabella 7.1.4 separando la stima relativa all’intera CM da quella riferita all’agglomerato urbano.</p> <p>Allo stesso scopo sarebbe utile aggiungere a questa tabella la colonna della mobilità dolce per</p>	<p>La tabella è riferita unicamente ai mezzi motorizzati. Non è possibile con il modello di traffico assegnare alla rete gli spostamenti in bici dovuti al Biciplan.</p>	Non accolta

		<p>capire complessivamente quanta mobilità in auto, soprattutto nell'agglomerato urbano, è possibile spostare sulla bici/a piedi.</p>		
<p>Azienda USL Toscana Centro</p>	<p>G.17</p>	<p>Firenze è una città prevalentemente pianeggiante, ad eccezione delle colline alla periferia della città, gode di bel tempo quasi tutto l'anno, con una temperatura media annuale di 14,5 °C, 88 giorni di pioggia e una piovosità media annua pari a 864,0 mm. Inoltre, è una città di medie dimensioni, pertanto quasi la metà degli spostamenti casa-lavoro o scuola si attesta su tempi inferiori ai 15 minuti, mentre il 36,5% è compreso tra 16 e 30 minuti. Complessivamente, oltre 8 viaggi su 10 di tutti gli spostamenti casa-lavoro o scuola potrebbero essere effettuati utilizzando una bicicletta. Anche in questo caso vogliamo sottolineare che se il Biciplan venisse realizzato come una rete di percorsi dedicati, caratterizzata da continuità sul territorio urbano e periurbano e interconnessione con le principali funzioni, corredata da parcheggi dedicati, sicura e gradevole, potrebbe far conseguire risultati ben più ambiziosi di una riduzione dell'auto 4,5%, che è comunque un risultato positivo ma molto limitato. Anche in considerazione del fatto che l'orizzonte temporale del PUMS è di medio-lungo periodo -10 anni- riteniamo che sia da prevedere una percentuale più elevata di riduzione della mobilità sull'auto. Nel piano a nostro avviso va inserita con priorità la previsione dei percorsi casascuola che consentano ai bambini di andare a scuola a piedi in sicurezza e di facilitare il rispetto dei divieti di sosta davanti alle scuole nelle ore in entrata e uscita imposti dal piano sulla qualità dell'aria. Rispetto a questa azione non comprendiamo come mai nel set di indicatori di monitoraggio (tab.8.3 pag.88) l'unità di misura della creazione dei percorsi sia il numero di km percorsi e proponiamo che l'indicatore sia il numero di percorsi casa-scuola realizzati sul totale. L'indicatore km percorsi è utile per capire se i percorsi vengono</p>	<p>Tutto il Piano ruota, già dalla sua concezione ed adozione, attorno l'incremento della mobilità ATTIVA; recentemente l'emergenza epidemiologica ha sottolineato e chiarito agli occhi di tutti l'importanza di sviluppare questo fondamentale ramo della mobilità. Il completamento della rete presente nel Biciplan metropolitano è tra le priorità del piano. Gli uffici preposti dell'ente metropolitano hanno lavorato e lavorano in costante collaborazione con le amministrazioni locali al fine di completare e ricucire i percorsi ciclabili sparsi per tutto il territorio metropolitano, con la chiara priorità di incrementare i percorsi ciclabili che permettano gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. L'ente sta lavorando ad utilizzare nel miglior modo possibile le risorse messe a disposizione dal Decreto 12 agosto 2020 del M.I.T. "Risorse destinate a ciclovie urbane" Le risorse devono essere utilizzate per la realizzazione di ciclostazioni ed interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l'ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili, in coerenza con i rispettivi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, con il PUMS ed il piano urbano per la mobilità ciclistica (il Biciplan) parte integrante dello stesso, nonché con eventuali ulteriori previsioni inserite negli strumenti di pianificazione adottati dai singoli comuni, "al fine di far fronte all'incremento elevato della medesima mobilità a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19". Per quanto riguarda in particolare il Comune di Firenze, la mobilità ciclistica rappresenta una delle priorità assolute sia del PUMS che della programmazione comunale. Il Comune ha destinato al completamento della rete ciclabile circa 4 M€ di finanziamenti provenienti dal PON Metro e circa 2 M€ di finanziamenti provenienti dal MIT per le ciclovie urbane, con l'obiettivo di incrementare fino a 125 km la rete ciclabile urbana. Inoltre, a seguito dell'emergenza Covid-19, il Comune ha realizzato ulteriori 10 km di "corsie ciclabili", come definite ed introdotte dal D.L. Rilancio n. 34/2020 e dal D.L. Semplificazioni n. 76/2020. Gli indicatori presenti nel piano di monitoraggio sono stati modificati e sono conformi a quanto qui sottolineato.</p>	<p>Parzialmente accolta</p>

Azienda USL Toscana Centro		<p>utilizzati e quindi se sono stati realizzati bene. Sarebbe utile, anche alla luce degli insegnamenti che dobbiamo trarre dall'epidemia di COVID-19, prevedere una migliore accessibilità ciclabile e pedonale alle aree verdi. Ricordiamo in termini di salute i benefici che potrebbero derivare da un'incentivazione della mobilità dolce. Andare al lavoro in bicicletta riduce il rischio di mortalità di circa il 40 %. In particolare, dai risultati dello studio di Taddei et al. (2015), è emerso che uno spostamento dai mezzi motorizzati alla bicicletta potrebbe diminuire dell'1,2-2,5% l'incidenza del diabete di tipo 2 e dello 0,6-1,2% l'incidenza di infarto miocardico acuto e ictus. Inoltre ci sarebbe un risparmio medio annuo per il sistema sanitario regionale (SSR) quantificabile dai 400.800 _ai 771.200 €. Soldi che potrebbero essere re-investiti in programmi di prevenzione e promozione della salute, in un'ottica di sostenibilità economica del SSR. Secondo l'OMS l'inattività fisica è il quarto principale fattore di rischio per la mortalità globale (6% dei decessi nel mondo); si stima che l'inattività fisica sia la causa di circa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il 21-25% dei tumori al seno e al colon - il 27% dei casi di diabete - il 30% delle patologie cardiache ischemiche. 	<p>Il Decreto Rilancio di maggio 2020 ha inoltre ampliato l'obbligo di presenza del mobility manager sia presso le aziende con più di 100 dipendenti, sia presso gli Istituti superiori. In conseguenza di tali modifiche normative, verranno creati dei tavoli stabili di lavoro con tutti questi professionisti per migliorare ed incrementare la mobilità attiva negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.</p> <p>Il PUMS sarà quindi integrato prevedendo tale specifica attività di coordinamento.</p> <p>Si ritiene in conclusione che le azioni mobilitate dal Piano in tema di mobilità attiva siano, oltre che coerenti con le previsioni normative e con il quadro programmatico vigente, in grado di innescare una profonda trasformazione della domanda di mobilità verso la modalità ciclistica e pedonale.</p>	
	G.18	<p>In riferimento alla tab. 7.1.14 e 7.1.15 non è chiaro quale sia la differenza tra "passeggeri trasportati nell'ora di punta" e "passeggeri saliti" e come vengono conteggiati soprattutto i primi.</p>	<p>Si fornisce il seguente chiarimento: i passeggeri saliti vengono contati per ogni singolo viaggio su TPL, quelli trasportati nel caso utilizzino più modalità di TPL sono conteggiati una volta sola.</p>	Accolta
	G.19	<p>Si sottolinea anche l'importanza della frequenza dei mezzi di trasporto pubblici, il cadenzamento poco frequente è una delle principali cause di rinuncia all'utilizzo del mezzo pubblico in favore di quello privato. In particolare nel prossimo futuro, fino a che non sarà reso disponibile un vaccino efficace per prevenire COVID-19, i cadenzamenti del servizio metropolitano dovranno avere frequenze ben maggiori rispetto ai 30', 15' e 10' previsti dal Piano. Come sappiamo, il distanziamento sociale è l'unico mezzo attualmente a disposizione per prevenire il contagio da SARS-CoV-2. Una delle ulteriori azioni di incentivazione da perseguire nell'ambito delle politiche di gestione della mobilità è la promozione del telelavoro, anche</p>	<p>Come già specificato nel PUMS, la possibilità di incremento del cadenzamento del servizio ferroviario metropolitano è direttamente connesso alla realizzazione del sotto-atteggiamento della AV, unica possibilità per recuperare spazio sui binari di superficie e permettere una riorganizzazione del servizio metropolitano.</p> <p>Quando questa opera verrà completata, sarà possibile creare un tavolo di lavoro stabile tra il gestore ferroviario e Regione Toscana per migliorare questo aspetto cruciale della mobilità metropolitana.</p> <p>Nelle politiche di mobility management di ciascun ente/azienda anche una volta fuori dalla crisi epidemiologica, sarà comunque incentivato lo smart-working, poiché intervento fondamentale per contrastare la produzione di agenti inquinanti da spostamenti casa-lavoro.</p> <p>A tal riguardo, il PUMS sarà adeguato nella parte relativa alle attività di <i>mobility management</i>, introducendo un esplicito</p>	Parzialmente Accolta

Azienda USL Toscana Centro		con azioni di sostegno verso le aziende che intraprendono questo tipo di politiche di welfare, traendo vantaggio dalle azioni messe recentemente in campo per fronteggiare l'emergenza COVID-19.	richiamo alla incentivazione delle politiche di smart-working aziendale.	
	G.20	L'accesso al centro con pagamento di 3 euro favorisce i cittadini che facilmente possono pagare questa tariffa e sfavorisce le classi più in difficoltà, andando ad accentuare le disuguaglianze in ambito urbano. Poiché la misura dello "scudo verde" è del tutto condivisibile, auspicabile e del tutto legittima soprattutto se si potenziano i mezzi alternativi che consentono facile accesso, si potrebbe mettere un divieto più generale per i non residenti individuando dei casi di deroga non legati al pagamento di una tariffa ma a motivazioni diverse (per es. assistenza a familiari, orari di lavoro particolari etc.). Nella stima degli spostamenti nell'area dello scudo sarebbe opportuno avere dei dati più disaggregati per tipologia di spostamento.	Si fornisce il seguente chiarimento. L'importo di 3 euro è stato ipotizzato unicamente per svolgere le simulazioni utili a stimare gli effetti potenziali del provvedimento, ma non rappresenta per certo la tariffa che sarà applicata. Occorre evidenziare che qualunque introito economico dello "Scudo Verde" servirà anche a potenziare il trasporto pubblico locale ed a riequilibrare il sistema tariffario, introducendo così un elemento di perequazione territoriale e sociale. Il Comune di Firenze al momento sta procedendo alla realizzazione dell'infrastruttura telematica, una volta completata la quale potrà essere valutata e decisa la politica attuativa dell'intervento in termine di disciplina applicata, così da trovare la miglior regolamentazione possibile del traffico, senza la creazione di disuguaglianze sociali.	Non accolta
	G.21	Sarebbe utile un'analisi dettagliata del contributo dei diversi settori (mobilità privata/aeroporto/ autostrada/tram etc.) all'inquinamento atmosferico.	I dati si riferiscono al solo sistema stradale, non alle altre modalità di trasporto, perché non di competenza dl PUMS. Il tram ovviamente non determina emissioni nel territorio della città metropolitana, mentre per l'autostrada sono state evidenziate le variazioni specifiche.	Non pertinente
	G.22	Manca la valutazione dell'impatto sulla salute. In base a quanto correttamente riportato nel rapporto ambientale (cap.7) "In questo stesso capitolo si definisce che la componente salute e popolazione verrà trattata nell'ambito dei temi sull'inquinamento ambientale mettendo in luce l'aumento o la diminuzione della popolazione potenzialmente esposta ai relativi fattori", sarebbe stato necessario riportare una mappa dell'esposizione e prevedere un trend. In effetti solo da una valutazione dell'andamento dell'esposizione è possibile trarre conclusioni sugli effetti sulla salute, benché ovviamente qualsiasi riduzione delle emissioni non possa che essere accolta favorevolmente.	Le valutazioni hanno evidenziato la forte riduzione delle emissioni da traffico sia nell'intero territorio metropolitano e ancor più nell'agglomerato e nei centri abitati. Senza peraltro considerare le modifiche al parco veicolare nel tempo. Si ritiene pertanto che il Piano concorra a migliorare l'esposizione della popolazione. Non si ritiene pertanto necessaria una Valutazione di impatto sanitaria.	Non pertinente

Azienda USL Toscana Centro		In particolare la valutazione dell'esposizione deve essere complessiva e comprensiva anche dell'impatto delle nuove opere (ad es. incremento della rete stradale). Inoltre, si ritiene che i valori di riferimento ai fini della tutela della salute pubblica non sono rappresentati dai limiti normativi ma dalle linee guida dell'OMS.		
	G.23	Anche nel caso della valutazione dell'impatto del piano sulla qualità dell'aria non si condivide la scelta di escludere dalle simulazioni i risultati che si prevede di conseguire con il Biciplan metropolitano (pag.51) e anche con la mobilità pedonale.	Non è possibile con il modello di traffico assegnare alla rete gli spostamenti in bici dovuti al Biciplan.	Non accolta
	G.24	A pag.66 la tab.7.3.5 non è coerente con la tab.7.1.4 a pag.44.	La differenza è dovuta all'arrotondamento del dato	Non accolta
	G.25	Sarebbe utile un'analisi dettagliata del contributo dei diversi settori (mobilità privata/aeroporto/ autostrada/tram etc.) all'inquinamento acustico.	La simulazione è riferita al solo traffico stradale, in quanto componente rilevante per gli interventi oggetto del PUMS.	Non pertinente
	G.26	L'affermazione il traffico non rappresenta più la causa principale dei superamenti del valore limite di PM10 registrati dalle centraline della rete di monitoraggio della qualità dell'aria"(Tab 4.1 a pag. 11) dovrebbe essere sostanziata.	Tale affermazione è stata tratta dal piano Regionale della Qualità dell'aria della Regione Toscana	Non accolta
	G.27	Pur ritenendo del tutto positiva e comunque favorevole la riduzione generale delle emissioni acustiche riteniamo, che la valutazione d'impatto acustico sulla salute umana debba prevedere una mappa (come previsto per altro nel set di indicatori di monitoraggio Tab. 8.1 pag.85) sulla quale individuare le variazioni generali e puntuali di esposizione nonché le situazioni attuali di criticità (punti di maggiore esposizione). Questa valutazione deve contenere anche la stima dei potenziali impatti delle nuove opere previste dal piano.	La mappatura acustica strategica nella quale si fa riferimento nel piano di monitoraggio è normata dal D.lgs. 194/05 prevede la restituzione dei dati in forma tabellare. Peraltro non è possibile fare un monitoraggio degli effetti del PUMS con mappe di rumore in forma grafica. Ciò premesso, il RA è stato integrato, riportando i possibili effetti delle principali opere nel paragrafo 8.4.	Accolta
	G.28	Nella versione più avanzata del documento ambientale gli indicatori dovrebbero essere quantitativi e contenere un risultato atteso possibilmente superiore a quello delle stime attuali (es. % spostamenti in autovettura: riduzione del ...%).	Il Piano di monitoraggio è stato implementato con indicatori quantitativi come suggerito. I valori attesi sono stati attentamente calibrati rispetto alle azioni effettivamente attivabili dal Piano.	Parzialmente accolta
MIBACT- Soprinten- denza Firenze	G.29	Vedasi apposita tabella di seguito riportata	Vedasi apposita tabella di seguito riportata	-
MATTM_ Ministero Ambiente	G.30	Vedasi apposita tabella di seguito riportata	Vedasi apposita tabella di seguito riportata	-

Parere MIBACT – Soprintendenza Firenze

Num.	Osservazione	Controdeduzione	Stato
S.1	<p>Settore Patrimonio Archeologico. Si richiede che la componente archeologica dei beni culturali venga adeguatamente presa in considerazione, o che vengano portate adeguate argomentazioni che ne giustifichino l'esclusione dall'analisi. Si ritiene indispensabile che nel corso dell'elaborazione dei singoli progetti che verranno messi in atto in applicazione del PUMS sia dato avvio alle procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico.</p>	<p>Il Rapporto ambientale è stato adeguato introducendo nel paragrafo 8.5 <i>Sistema ambientale e paesaggistico</i> l'analisi delle interferenze degli interventi di progetto con i vincoli archeologici. Dall'analisi non emergono significative interferenze, comunque nel corso dell'elaborazione dei singoli progetti che verranno messi in atto in applicazione del PUMS si procederà alle verifiche preventive dell'interesse archeologico (D.Lgs. 42/2004 e D.Lgs. 50/2016).</p>	Accolta
S.2	<p>Valutazione coerenza del Piano ... il perseguimento degli obiettivi e la successiva fase di applicazione delle direttive e rispetto delle prescrizioni, volti al raggiungimento di adeguati livelli di qualità paesaggistica e di compatibilità delle trasformazioni, si rileva privo di adeguata coerenza. Si richiede in conseguenza, prima dell'approvazione del piano, che tale tematica sia opportunamente sviluppata, anche attraverso la redazione di elaborati cartografici - almeno alla scala della pianificazione - che collochino all'interno dei contesti vincolati gli interventi infrastrutturali previsti e la compilazione di un quadro sinottico o matrice di supporto al recepimento della disciplina del PIT-PPR, quale condizione propedeutica e asse portante per lo sviluppo progettuale degli stessi. (...) Pertanto, deve essere valutata la coerenza delle previsioni del PUMS con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i valori del patrimonio storico architettonico intercettato o interessato, come ad esempio quelli del patrimonio UNESCO (sito puntuale e sito seriale); - la Disciplina generale del PIT-PPR, con particolare riguardo a quella del Capo I del Titolo 3 "Strategie dello sviluppo territoriale", recante disposizioni relative alla pianificazione territoriale in materia di infrastrutture di trasporto e mobilità, verificata solo parzialmente nel Rapporto Ambientale con la disciplina degli ulteriori contesti; - con i contenuti della Scheda di ambito di paesaggio; - con la disciplina dei beni paesaggistici di cui all'Elaborato 8B; - con la disciplina di ciascuna Scheda di vincolo delle aree dichiarate di 	<p>Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del Piano e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza esterna del piano avviene mediante l'analisi di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma.</p> <p>La verifica di coerenza esterna del Piano di cui al par. 7.1 è stata aggiornata prendendo in considerazione gli obiettivi del PIT-PPR di seguito enunciati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione dei paesaggi regionali • Riqualficazione di situazioni di degrado e contenimento dei fenomeni di criticità territoriali e ambientali • Partecipazione e concertazione istituzionale • La disciplina delle aree dichiarate di notevole interesse pubblico • La disciplina delle aree tutelate per legge. • Elevamento della qualità ecosistemica del territorio regionale <p>con i quali il perseguimento di una mobilità ambientalmente sostenibile (in particolare in riferimento all'Area di Interesse del PUMS: <i>Un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico</i>, ma in generale tutto il PUMS) appare senz'altro coerente.</p> <p>La compatibilità degli interventi previsti in attuazione degli Obiettivi del PUMS con la disciplina definita dal PIT-PPR sarà invece da verificare in fase attuativa in base ai caratteri di tali interventi, ma è stata comunque svolta in via preliminare integrando il RA con il paragrafo 8.5, in cui si è realizzata una sovrapposizione degli interventi determinati dalle azioni di Piano ed una analisi sulle interferenze e dei potenziali impatti generati sulla componente; sulla base di questa prima fase analitica, e in riferimento alla significatività degli interventi previsti, si sono sviluppate delle "schede-interventi" di maggior dettaglio, per le</p>	Accolta

	<p>notevole interesse pubblico (D.M.).</p>	<p>interferenze più rilevanti identificate (v. par. 8.5.4). In tali schede le azioni di Piano potenzialmente impattanti (tramvie, ferrovie, strade, parcheggi e nodi di interscambio, ciclabili) sono state messe in relazione alle seguenti emergenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del Codice dei beni culturali, • aree tutelate per Legge (D. Lgs. 42/2004 Art. 142 comma 1 lett. a, b, c, d, e, f, g, i, m) • beni architettonici tutelati; • siti Unesco; • siti Rete Natura 2000. <p>Da tale analisi emerge che non vi sono azioni di Piano manifestamente non coerenti con la tutela della componente paesaggio e beni culturali (Tab. 8.6.1). Peraltro, per le azioni che comportano la realizzazione di interventi infrastrutturali sarà necessario valutare concretamente in sede di progettazione, secondo le previsioni della normativa vigente, il livello di interferenza con tale componente e le modalità di tutela e mitigazione.</p>	
<p>S.3</p>	<p>Valutazione degli effetti del Piano omissis.....si richiede dunque che il PUMS adottato sia integrato di quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elaborati grafici che illustrino la sovrapposizione fra il Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici); - adeguata descrizione delle tipologie di interferenze, positive e negative, attese nell'attuazione del Piano in relazione al patrimonio culturale; - specifica valutazione degli elementi che possono avere rilevanza paesaggistica e la relativa disciplina (non si ritengono sufficienti i generici richiami ad alcuni contenuti del PIT-PPR che si trovano nel Rapporto Ambientale), anche secondo il citato quadro sinottico o matrice; - indicare le misure previste per impedire, ridurre o compensare - nel modo più completo possibile - gli eventuali impatti negativi significativi sul patrimonio culturale conseguenti all'attuazione del piano (si citano ad esempio le incidenze e frammentazioni riconducibili ai valori del paesaggio tutelato, l'inquinamento luminoso, le relazioni di intervisibilità, eventuali misure di mitigazione etc.). <p>A ciò si aggiunge un necessario approfondimento in merito alle eventuali misure di mitigazione dell'incidenza degli interventi previsti.</p>	<p>Il PUMS è per sua natura un piano strategico che definisce politiche, strategie ed azioni mirate a ridurre gli impatti della mobilità. Esso non entra nel dettaglio delle progettazioni delle infrastrutture, che dovranno evidentemente eseguire l'iter previsto dalla legge, incluso l'interlocuzione e le richieste di pareri e autorizzazioni alla Soprintendenza richiamate nell'osservazione. L'inserimento, in forma descrittiva testuale e di rappresentazione cartografica mediante segni metaprogettuali, di opere infrastrutturali all'interno del PUMS che possano insistere su aree tutelate non solleva i soggetti che saranno preposti alla loro progettazione dagli obblighi previsti dalle norme sulla tutela monumentale e paesaggistica ed archeologica, che riguardano tuttavia fasi successive a quella pianificatoria generale (e non vincolante) del PUMS.</p> <p>Ciò premesso, gli elaborati grafici del PUMS verranno integrati con la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici) e la Relazione di Piano verrà integrata con la descrizione delle tipologie di interferenze, positive e negative, attese nell'attuazione del Piano in relazione al patrimonio culturale.</p> <p>Per quanto riguarda le valutazioni specifiche dei singoli interventi richieste nel parere della Soprintendenza, si rimanda alle ©integrazioni inserite nel Rapporto Ambientale, descritte nella precedente controdeduzione (paragrafo 8.5 del RA in cui si è realizzata una sovrapposizione degli interventi determinati dalle azioni di Piano ed una analisi sulle interferenze e dei potenziali impatti generati</p>	<p>Parzialmente accolta</p>

		<p>sulla componente beni culturali e paesaggio e par. 8.5.4 del RA in cui si sono sviluppate le “schede-interventi” di maggior dettaglio, per le interferenze più rilevanti identificate.</p> <p>Infine, con riferimento alla richiesta di indicare le misure previste per impedire, ridurre o compensare gli eventuali impatti negativi significativi sul patrimonio culturale, si ritiene che tali specifiche valutazioni debbano necessariamente essere rinviate alle fasi progettuali dei singoli interventi, come previsto dalla normativa vigente, in quanto la pianificazione del PUMS, ha lo scopo precipuo di fissare obiettivi e strategie per incrementare la sostenibilità della mobilità, ma non può farsi carico di tutte le necessarie analisi ed approfondimenti di natura progettuale, anche in considerazione del fatto che gli Enti competenti per la realizzazione di tali interventi in molti casi non coincidono con l’ente responsabile del PUMS. In tal senso, il PUMS sarà integrato con un formale richiamo alla responsabilità degli Enti competenti alla realizzazione degli interventi ad ottemperare a tutte le esigenze di approfondimento progettuale volte ad individuare le necessarie mitigazioni, come richiesto anche nel parere della Soprintendenza in esame.</p>	
S.4	<p>Incentivazione fruizione del patrimonio culturale. ...omissis.. si chiede che siano individuati gli elementi di connessione (fruizione del patrimonio culturale e mobilità sostenibile) da sviluppare alle varie scale della successiva relativa progettualità.</p>	<p>Secondo gli obiettivi del Piano straordinario della mobilità turistica (PSMT) 2017-2022, saranno realizzati percorsi ciclabili e/o pedonali di connessione e fruizione dei luoghi di interesse turistico culturale.</p> <p>Il PUMS sarà integrato prevedendo fra le azioni volte a promuovere l’utilizzo della bicicletta (pag. 271) l’inserimento della “realizzazione di percorsi ciclabili e/o pedonali di connessione e fruizione dei luoghi di interesse culturale e turistico” e l’inserimento di tali percorsi nella rete ciclabile di interesse metropolitano (pag. 275) modificando la voce “Microreti comunali per l’accessibilità a poli attrattori di rango Metropolitano” in “Microreti comunali per l’accessibilità a poli attrattori di rango Metropolitano ed ai luoghi di interesse culturale e turistico”</p>	Accolta
S.5	<p>OSSERVAZIONI E PARERI PER AMBITI TERRITORIALI COMUNE DI FIRENZE ..omissis ...la valutazione degli effetti del Piano in termini di variazione del traffico veicolare privato e incremento della mobilità pubblica, efficiente e sostenibile – sia nella comparazione con lo scenario attuale che con lo scenario di riferimento - non tiene conto dell’impatto sui beni culturali in alcune aree nevralgiche e lungo le direttrici principali individuate dal Piano: i Viali di Circonvallazione, Viale dei Colli, le aree lungo le sponde dell’Arno, la A1. A titolo esemplificativo, vista la simulazione dello scenario di</p>	<p>Le simulazioni dei flussi veicolari privati nello scenario di progetto del Piano rispetto allo stato attuale (v. pag. 656) mostrano una generalizzata e rilevantissima diminuzione dei flussi veicolari, in particolare su tutto l’arco dei Viali di Circonvallazione, sulle principali direttrici di accesso all’arco dei viali (Viale Europa, Viale dei Mille, Via Bolognese, Viale Redi, Viale Guidoni, Via di Varlungo), sulla rete autostradale ma anche sui Viali dei Colli (dove l’incremento di flussi in una direzione è più che compensato dalla riduzione nella direzione opposta). Gli apparenti incrementi di flussi veicolari, evidenziati con tratti in rosso, sono riferiti in realtà alle nuove infrastrutture presenti nello stato di progetto, per le quali il confronto con lo stato attuale (in cui esse non</p>	Parzialmente Accolta

<p>riferimento rispetto allo scenario attuale sulla differenza di flussi autoveicolari posta a base della valutazione del PUMS, si richiama l'attenzione sugli effetti che potrebbe comportare un incremento di traffico veicolare in zone nevralgiche del centro cittadino (... omissis...)</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Si sottolinea inoltre che, per quel che riguarda la simulazione dei flussi di trasporto pubblico, necessita un approfondimento l'impatto conseguente all' incremento dei flussi stimato lungo alcune direttrici all'interno del Nucleo Storico UNESCO.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>In generale, una variazione dei flussi automobilistici o una variazione di domanda e di dotazione di trasporto pubblico su alcuni assi viari e nelle aree più sensibili della città determina una serie di effetti da definire sulla base di comparazione di scenari alternativi e, di conseguenza, sulla base di strategie progettuali alternative che possono meglio contemperare le esigenze di tutela del patrimonio culturale. Quanto detto è rilevante anche se si confrontano le simulazioni degli effetti dello Scudo Verde addizionati allo scenario di progetto con le simulazioni del solo scenario di progetto (senza Scudo Verde), con lo scenario di riferimento e con lo stato attuale nelle varie ipotesi di articolazione della disciplina dello Scudo Verde. Anche la sua effettiva estensione potrebbe essere ricalibrata laddove si determinasse un sovraccarico di flussi su alcuni tratti della viabilità stradale collocati in contesti urbani e paesaggistici di rilievo.</p>	<p>esistono) non può che far segnare una variazione positiva dei flussi (è questo ad esempio il caso dello Svincolo di Peretola, del nuovo Ponte sull'Arno, degli interventi sul viadotto di Varlungo). Per il resto le variazioni in aumento dei flussi veicolari su alcune viabilità, quale conseguenza della complessiva riorganizzazione determinata anche dal completamento della rete tranviaria sono di entità modesta se paragonati alle riduzioni complessivamente ottenute e non interessano le aree più centrali della città.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Gli incrementi di flusso di trasporto pubblico nello scenario di progetto rispetto alla Stato attuale (v. pag. 651) sono in massima parte concentrati sulla nuova rete tramviaria, che costituisce l'ossatura porta del trasporto pubblico. All'interno del Centro UNESCO non si rilevano incrementi significativi dei flussi trasporto pubblico, se non in alcuni tratti non serviti dalla rete tranviaria, quali esempio sull'asse di Via dei Serragli o di Via della Scala; tali incrementi però avvengono a parità di offerta (quindi di transiti di autobus) pertanto essi esprimono il miglioramento dell'efficienza del sistema integrato del trasporto ferro-gomma e non hanno alcun impatto negativo in termini di tutela, obiezione che invece si si potrebbe avanzare qualora l'incremento fosse legato ad un aumento dei passaggi veicolari di autobus.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>La simulazione degli effetti dello Scudo Verde, considerato quale provvedimento aggiuntivo allo scenario di progetto, è riportata a pag. 676, ove sono rappresentati in verde le riduzioni dei flussi veicolari rispetto allo stato di progetto del Piano ed in rosso gli incrementi. Come si osserva, lo Scudo Verde determina una riduzione generalizzata dei flussi veicolari, che interessa in primo luogo le viabilità urbane più sensibili da un punto di vista della tutela (Viali di Circonvallazione, Fortezza, Piazza Libertà, Viale dei Colli, Lungarni) ma anche tutte le direttrici di penetrazione verso le aree più centrali della città e perfino la rete autostradale e i relativi raccordi con la viabilità urbana (Peretola, Varlungo, Galluzzo). Modesti incrementi di flusso si rilevano solo in corrispondenza di pochissime strade (principalmente Viale XI Agosto e Via Poccianti) che costituiscono viabilità di adduzione ai poli ospedalieri di Careggi e Torregalli, per i quali è stata inevitabilmente adottata la scelta progettuale di mantenere la possibilità di libero accesso con i veicoli privati, considerata la valenza sovracomunale di tali centri sanitari. Alla luce del modesto livello di incremento dei flussi, della natura di tali viabilità e, soprattutto, considerando non proponibile l'inclusione dei poli sanitari</p>	
---	--	--

		<p>all'interno dello Scudo Verde, si ritiene di poter affermare che l'effetto dello Scudo Verde è quello di una universale e benefica riduzione dei flussi veicolari, che si concentra in special modo nelle zone vincolate, e che non vi sia quindi necessità di ipotizzare modifiche dell'estensione di tale provvedimento.</p> <p>Si precisa inoltre che l'estensione dello Scudo Verde è stata attentamente calibrata al fine di massimizzare l'effetto di riduzione dei flussi veicolari ed i conseguenti benefici ambientali, consentendo di mantenere libero accesso ad alcuni poli attrattori di rilevanza sovracomunale e di non creare nel contempo effetti localizzati di incremento di traffico o congestione in corrispondenza del relativo confine.</p>	
S.6	<p>SCENARI ALTERNATIVI E CRITERI DI VALUTAZIONE</p> <p>... omissis... per la valutazione degli scenari alternativi che riguardano i sistemi della sosta, la ZTL Centro Storico, e lo Scudo Verde si ribadisce la necessità di tener conto della presenza del patrimonio culturale sul territorio interessato.</p>	<p>Non si prevede di effettuare valutazione di scenari alternativi per le tipologie di provvedimenti citati, posto che l'assetto della sosta di interscambio è univocamente determinato dalla necessità di dotare i terminali della rete tramviaria di zone di sosta che consentano di massimizzare l'effetto di transizione modale verso il trasporto pubblico, per la ZTL Centro Storico non è prevista alcuna modifica nel Piano, se non un ulteriore rafforzamento della capacità di controllo telematico, mentre per lo Scudo Verde, come precisato nella risposta alla osservazione S.5 sono già state approfondite tutte le valutazioni poste alla base della definizione del provvedimento.</p> <p>Ciò premesso, il PUMS sarà adeguato, prescrivendo espressamente che tutte le progettazioni di interventi riguardanti i sistemi della sosta e di regolazione degli accessi previsti nel PUMS, che possano interessare aree o immobili tutelati, siano accompagnate dagli approfondimenti necessari atti a garantire la tutela e la valorizzazione degli stessi.</p>	Parzialmente accolta
S.7	<p>STUDIO DI INCIDENZE – SITI NATURA 2000</p> <p>Per quel che riguarda i siti Natura 2000 che ricadono nel territorio comunale di Firenze (Monte Morello e Stagni della piana fiorentina) ...omissis... i successivi approfondimenti progettuali dovranno valutare in modo appropriato gli effetti dei singoli interventi sui siti...</p>	<p>Premesso che non sono previsti nel PUMS interventi che interferiscono con siti Natura 2000, il PUMS sarà integrato con un formale richiamo alla responsabilità degli Enti competenti per le future progettazioni, affinché tengano conto degli effetti dei singoli interventi sui siti, conformemente alle Direttive comunitarie ed alla legislazione nazionale e regionale che disciplinano la materia.</p>	Accolta
S.8	<p>OBIETTIVI E STRATEGIE: CONDIVISIONI E CRITICITA'</p> <p>In linea generale, oltre alle azioni strategiche previste in aree sottoposte a tutela paesaggistica, si reputano particolarmente critici gli interventi insistenti su o in prossimità di immobili e aree tutelati ai sensi della Parte II del Codice... omissis... la stazione di Santa Maria Novella, la Fortezza da Basso, il Parco delle Cascine, il Viale dei Colli. In</p>	<p>Fermo restando quanto già descritto al punto S.3 in merito agli adeguamenti introdotti nel RA e nella Relazione di Piano, il PUMS sarà adeguato con un formale richiamo alla responsabilità degli Enti competenti alla realizzazione degli interventi ad ottemperare a tutte le esigenze di approfondimento progettuale volte ad individuare le necessarie azioni di protezione e mitigazione delle aree sottoposte a tutela paesaggistica e di immobili ed aree tutelati.</p>	Accolta

	questi casi devono essere condotti opportuni e specifici approfondimenti ed effettuate le dovute valutazioni che contemperino la tutela delle caratteristiche valoriali dei beni.		
S.9	<p>RETE FERROVIARIA</p> <p>Visto che dall'analisi degli scenari alternativi di assetto alla rete portante, il modello "Capillari" risulta il più performante e visto che tale scenario comporta la realizzazione di interventi di potenziamento e di maggiore interconnessione della Stazione Santa Maria Novella con la rete di trasporto pubblico urbano, si ricorda la sussistenza del vincolo diretto e paesaggistico nell'area in oggetto.</p> <p>Per il Sotto-attraversamento AV si richiamano le valutazioni formulate in precedenza da questa Soprintendenza (1999 e 2016) con rilascio di pareri a condizione.</p>	<p>I potenziamenti infrastrutturali previsti nello scenario Capillari sono la realizzazione della fermata Circondaria e della fermata Guidoni, entrambe ricadenti al di fuori delle zone a vincolo paesaggistico.</p> <p>Ciò premesso, il PUMS sarà adeguato con l'espressa prescrizione per gli Enti responsabili che, laddove si rinvenga una interferenza tra beni tutelati e nuove opere ferroviarie, si analizzerà, conformemente alla normativa vigente, la compatibilità con la disciplina di vincolo per identificare correttivi e prescrizioni.</p>	Accolta
S.10	<p>HUB MULTIMODALI</p> <p>Si condividono i contenuti del PUMS e si richiamano, per talune previsioni, i pareri formulati dalla Scrivente in precedenza. Si segnalano, ad ogni modo, le potenziali criticità che afferiscono alla fermata intermedia AV presso la Fortezza da Basso e al collegamento rotabile tra Belfiore e Santa Maria Novella, anche in considerazione delle eventuali opere accessorie.</p>	<p>La prescrizione di cui al precedente punto S.9 che sarà inserita nel del PUMS, farà riferimento anche alle eventuali opere necessarie per il collegamento fra Belfiore e Santa Maria Novella.</p>	Accolta
S.11	<p>RETE TRAMVIARIA</p> <p>Il completamento della rete tranviaria, ferme restando le valutazioni di competenza in merito ai successivi livelli di progettazione, produrrà effetti significativi - anche in termini di riqualificazione urbanistica - in alcune aree sottoposte a tutela ai sensi della Parte Seconda e Terza del Codice: in particolare la zona delle Cascine, le ex officine OGR, l'ex Manifattura Tabacchi, le rive dell'Arno lungo la Linea 4.1 Leopolda - Piagge, lo Stadio Franchi lungo la Linea 3.2 Libertà - Rovezzano. Si richiamano le congrue attenzioni alla configurazione dei parcheggi scambiatori Indiano Cascine, Vittorio Veneto e Castello. Si rammenta l'importanza di interpretare progettualmente dal punto di vista della trasportistica tramviaria il nuovo ponte previsto sull'Arno, tra Lungarno Colombo e il parco dell'Albereta, ai fini di perseguire l'adeguato inserimento paesaggistico</p>	<p>Le progettazioni tramviarie attualmente in corso si stanno svolgendo, come previsto dalla normativa vigente, con il costante coinvolgimento della Soprintendenza in tutti i casi in cui siano interessate aree o beni sottoposti o tutela, secondo un principio collaborativo, ormai consolidato, che ha portato la progettazione dell'infrastruttura tramviaria, da mera realizzazione di un sistema di trasporto di alta efficienza ad un vero e proprio processo di complessiva riqualificazione urbana. Gli esempi in tal senso sono numerosi ed anche molto recenti: si citano a titolo di esempio i progetti in corso, relativi alle riqualificazioni dei controviali dei Viali di circonvallazione, di Piazza Beccaria, di Piazza Gavinana, sulla Linea 3.2.1, di Piazza San Marco e Piazza della Libertà sulla Linea VACS2, di Piazza Vittorio Veneto e dell'area di Porta a Prato sulla Linea 1.</p> <p>Ciò premesso, per assicurare il proseguimento di questo metodo progettuale, che ha portato a risultati positivi, il PUMS sarà integrato con la prescrizione che, laddove le progettazioni tramviarie interessino aree o beni sottoposti a tutela, l'Ente incaricato della progettazione si interfacci con la Soprintendenza al fine di garantire gli obiettivi</p>	Accolta

	<p>della medesima infrastruttura. L'esempio dei contro viali di circonvallazione da riprogettare in relazione al passaggio della linea tranviaria e alla riduzione delle aree di sosta è un esempio emblematico di come questi aspetti progettuali abbiano impatti sul disegno urbano.</p>	<p>di tutela richiesti dalla normativa vigente, secondo elevati standard di qualità della progettazione che persegua, oltre alle finalità meramente trasportistiche, la riqualificazione urbana delle aree sensibili interessate.</p>	
S.12	<p>TPL SU GOMMA Si richiede di prestare attenzione adeguate alla congestione che potenzialmente interessa la piazza della Libertà e la piazza San Marco, dove si prevede la realizzazione di un capolinea per gli autobus urbani ed extraurbani connessi alla VACS e alla linea 3.2 del tram. Altre cautele progettuali si segnalano per le fermate sui viali della linea 3.2 che si prevedono di utilizzare come principali nodi di attestazione o di contatto tangenziale con le linee su gomma (Libertà, Donatello, Beccaria, Viale Giovane Italia, Lungarno Colombo, Piazza Gavinana, Viale Europa, via Granacci). Si deve valutare, inoltre, l'incidenza della riorganizzazione viaria al Galluzzo.</p>	<p>Nello scenario di progetto del PUMS, che prevede la realizzazione, oltre che della Linea VACS2 Fortezza – Libertà – San Marco e della Linea 3.2.1 Libertà - Bagno a Ripoli e anche della Linea 3.2.2 Libertà – Rovezzano, sarà drasticamente ridotto il TPL su gomma, che manterrà funzioni di ricucitura nel centro storico con una rete di bussini elettrici e funzioni di adduzione alla tramvia nelle zone più periferiche. Invece le zone più centrali, quali appunto Piazza San Marco e Piazza della Libertà saranno quasi completamente liberate dell'attuale carico del TPL su gomma, grazie alla presenza dell'infrastruttura tranviaria. Per quanto riguarda invece i nodi di attestazione del TPL più periferici (es. Viale Europa, via Granacci), la progettazione dei nodi di interscambio terrà conto delle esigenze di tutela del paesaggio e dei beni di interesse culturale, come già avvenuto per la progettazione della Linea tranviaria 3.2.1 (si pensi alla riprogettazione del deposito tranviario del capolinea Bagno a Ripoli che grazie al confronto con la Soprintendenza ha raggiunto elevati livelli qualitativi). Per assicurare il proseguimento di questo metodo progettuale, il PUMS sarà integrato con la prescrizione che, laddove le progettazioni dei nodi di interscambio fra il TPL su gomma e la rete tranviaria interessino aree o beni sottoposti a tutela, l'Ente incaricato della progettazione si interfacci con la Soprintendenza al fine di garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente, secondo elevati standard di qualità della progettazione che persegua, oltre alle finalità meramente trasportistiche, la riqualificazione urbana delle eventuali aree sensibili interessate.</p>	Accolta
S.13	<p>VIABILITÀ Per le principali strategie assunte, ossia il Passante Urbano, prevalentemente sotterraneo, di collegamento est-ovest, l'Anello Viario di ricucitura degli assi stradali alternativi ai Viali e la realizzazione delle direttrici di penetrazione - sin da ora - si sottolinea che, data la potenziale complessità dei progetti, si rilevano notevoli criticità per l'impatto di opere infrastrutturali di questo rango sul territorio e la città. Si prende atto della scelta di non inserire nello scenario di progetto del PUMS il Passante Urbano e si evidenzia che</p>	<p>Si evidenzia che molte delle opere previste dal PUMS nello scenario di progetto relative al Semianello Sud (by-pass del Galluzzo, già completato, adeguamento via delle Bagnese, adeguamento dello svincolo del Viadotto dell'Indiano su via Baccio da Montelupo) ed al Semianello Nord (svincolo di Peretola, sottoattraversamento del Sodo) sono già previste sia nel Piano Strutturale che nel vigente Regolamento Urbanistico del Comune di Firenze, mentre l'intervento di prolungamento del viadotto di Varlungo fino a via della Chimera è presente nel Piano Strutturale. Ciò premesso, accogliendo quanto indicato, il PUMS sarà integrato con la prescrizione che l'Ente incaricato della progettazione di tali</p>	Accolta

<p>le previsioni riguardanti il Semianello Sud (by-pass del Galluzzo, adeguamento via delle Bagnese, viadotto all'Indiano) e il Semianello Nord (svincolo Peretola, sotto-attraaversamento del Sodo, raccordo di Varlungo), nonché gli adeguamenti infrastrutturali connessi, dovranno essere opportunamente valutate in termini di incidenza dei tracciati stradali e delle opere complementari sugli elementi tutelati del contesto paesaggistico e sulle emergenze monumentali.</p> <p>§</p> <p>Lo studio di fattibilità degli interventi di riorganizzazione e potenziamento della viabilità esistente, non previsti nel Piano Strutturale del comune di Firenze, tenga conto non solo degli aspetti tecnico- funzionali della mobilità ma anche degli impatti in aree paesaggistiche. Si cita a titolo esemplificativo l'ipotesi del nuovo ponte carrabile sull'Arno tra Ugnano e Le Piagge.</p> <p>§</p> <p>Gli interventi stradali complementari alla nuova rete tranviaria che interessano aree sottoposte a tutela paesaggistica (la "nuova via delle Piagge", i Viali, i Lungarni, viale Giannotti, viale Europa, Via Pian di Ripoli, nuovo ponte sul Mugnone) devono tener conto - in sede di valutazione del piano e di progettazione - degli obiettivi, delle direttive e delle prescrizioni contenute nelle schede di vincolo e nell'Elaborato 8b del PIT-PPR e saranno oggetto di successive valutazioni. Particolari criticità si rilevano nelle previsioni riguardanti lo snodo di piazza Libertà e la realizzazione del sottopasso.</p> <p>§</p> <p>Si segnalano le attenzioni necessarie alla progettualità di adeguamento dei collegamenti con il Parco delle Cascine, la viabilità Treccia Ponte del Pecora, la via di Careggi, via Cosimo il Vecchio e via dei Massoni.</p>	<p>interventi effettui in fase di progettazione una accurata valutazione in termini di incidenza dei tracciati stradali e delle opere complementari sugli elementi tutelati del contesto paesaggistico e sulle emergenze monumentali.</p> <p>§</p> <p>Inoltre, il PUMS sarà adeguato con la prescrizione lo studio di fattibilità degli interventi di riorganizzazione e potenziamento della viabilità esistente, non previsti nel Piano Strutturale del Comune di Firenze, tenga conto non solo degli aspetti tecnico- funzionali della mobilità ma anche degli impatti in aree paesaggistiche.</p> <p>Si rileva per inciso che nuovo ponte carrabile sull'Arno tra Ugnano e Le Piagge non è inserito nello scenario di progetto del PUMS.</p> <p>§</p> <p>Il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per l'Ente o il Soggetto incaricato della progettazione che gli interventi stradali complementari alla nuova rete tranviaria che interessano aree sottoposte a tutela paesaggistica tengano conto degli obiettivi, delle direttive e delle prescrizioni contenute nelle schede di vincolo e nell'Elaborato 8b del PIT-PPR e che siano sottoposti, come da vigente normativa, alle valutazioni della competente Soprintendenza.</p> <p>Si rileva per inciso che la soluzione progettuale per Piazza della Libertà è stata nel frattempo definita e condivisa con la Soprintendenza accantonando l'ipotesi del sottopasso.</p> <p>§</p> <p>Si rileva che gli interventi relativi a via della Treccia, via di Careggi, via Cosimo il Vecchio e via dei Massoni non sono inseriti nello scenario di progetto del Piano, mentre il Ponte del Pecora non ricade in area sottoposta a tutela. Gli interventi di adeguamento dei collegamenti con il parco delle Cascine sono in parte già realizzati (nuovo Ponte del Barco) ed in parte in fase di progettazione (adeguamento sottopasso di via delle Cascine, collegamenti pedociclabili della Manifattura Tabacchi) in costante rapporto con la Soprintendenza per i necessari pareri e con l'attenzione progettuale commisurata al valore del bene tutelato.</p>	
---	---	--

	<p style="text-align: center;">§</p> <p>Si tenga poi in considerazione che tra le prescrizioni della Scheda di vincolo del PIT-PPR dei Viali di circonvallazione viene esplicitamente detto che "si considerano elementi quali i cosiddetti 'new jersey' come altamente in contrasto con i valori paesaggistici da salvaguardare"</p>	<p style="text-align: center;">§</p> <p>La prescrizione della Scheda di vincolo del PIT-PPR dei Viali di circonvallazione relativa ai cosiddetti 'new jersey' sarà tenuta in adeguata considerazione, ai sensi e per gli effetti della normativa vigente, in tutti gli interventi del Piano che riguardano tale area tutelata.</p>	
<p>S.14</p>	<p>PARCHEGGI</p> <p>Vista la stretta correlazione con gli strumenti della pianificazione comunale, si ribadisce quanto già specificato in sede di rilascio di contributi tecnici preliminari alla formazione del nuovo Piano Strutturale e del nuovo Piano Operativo Comunale: sia evitata la localizzazione di parcheggi di interscambio e interrati nelle parti più sensibili del centro e la creazione delle aree di sosta tenga conto della prossimità con immobili tutelati d'interesse storico-artistico.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Si chiede di prestare attenzione alle progettualità che afferiscono a situazioni rilevanti come ad esempio quelle di: piazza Vittorio Veneto, piazzale di Porta Romana, due Strade, Bolognese ecc. L'ipotesi di allocare parcheggi in edifici dismessi sia vagliata in relazione alle caratteristiche dell'edificio, soprattutto in caso di sussistenza di vincolo di tutela, anche ope legis, e alla sua localizzazione nel contesto urbano.</p> <p>Si richiede, inoltre, di prendere in considerazione la risoluzione di problematiche consolidate nel tempo e</p>	<p>Il Piano non prevede la realizzazione di parcheggi di interscambio nelle parti più sensibili del centro storico.</p> <p>Le uniche previsioni di parcheggio in aree ai margini del centro storico riguardano i parcheggi "pertinenziali", ossia opere realizzate a servizio della popolazione residente e/o delle attività economiche, che rimangono di pertinenza esclusiva delle unità immobiliari a cui sono collegati. Per tale tipologia di parcheggi il Piano prevede quali possibili collocazioni prossime al centro storico via dei Renai, il Piazzale di Porta Romana, viale Ariosto e piazza Tasso (anche se quest'ultima previsione risulta già superata a seguito di bando andato deserto).</p> <p>Si evidenzia che tali interventi sono tutti già previsti nel Regolamento Urbanistico del Comune di Firenze.</p> <p>Comunque, il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per i soggetti incaricati della progettazione di mantenere elevati standard di qualità progettuale e di interfacciarsi con la Soprintendenza per garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Le attenzioni richieste in fase di progettazione sono già assicurate dal rispetto della normativa vigente in materia; a titolo di esempio, la progettazione di Piazza Vittorio Veneto sta procedendo in costante raccordo con la Soprintendenza e secondo gli indirizzi da questa forniti, la previsione del parcheggio delle Due Strade è stata accantonata a seguito del confronto con la Commissione Comunale per il Paesaggio e con la Soprintendenza. è sottoposta al vaglio della Soprintendenza</p> <p>Il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per i soggetti incaricati della progettazione di garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>La problematica dell'utilizzo del Piazzale del Poggio Imperiale esula dai contenuti e dagli obiettivi del Piano, comunque si rileva che sull'intero Piazzale è già previsto il divieto di</p>	<p style="text-align: center;">Accolta</p>

	<p>in attesa di urgente soluzione migliorativa dello stato dei luoghi, come ad esempio quella del seicentesco piazzale del Poggio Imperiale, facente parte del sito seriale UNESCO, che è utilizzato impropriamente come parcheggio a servizio dell'Istituto scolastico e non solo.</p>	<p>sosta con rimozione forzata.</p>	
S.15	<p>INTEGRAZIONE TRA LO SVILUPPO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ E L'ASSETTO E LO SVILUPPO DEL TERRITORIO (INSEDIAMENTI RESIDENZIALI E PREVISIONI URBANISTICHE DI POLI ATTRATTORI COMMERCIALI, CULTURALI, TURISTICI) E MIGLIORAMENTO DELLE QUALITÀ DELLO SPAZIO STRADALE E URBANO:</p> <p>In linea generale e in accordo con le previsioni urbanistiche, per quel che riguarda la dotazione infrastrutturale all'interno o in prossimità di aree urbanizzate ricadenti in zone tutelate paesaggisticamente, si dovrà tenere conto delle possibili interferenze con le aree a verde esistenti, con i percorsi della viabilità storica e con le infrastrutture riconosciute di valore storico-architettonico. Riprendendo il contributo trasmesso dalla Soprintendenza in merito al procedimento di formazione del Piano Operativo Comunale e di variante al Piano Strutturale, auspicando una delocalizzazione degli attrattori culturali anche in zone periferiche della città e una strutturazione di connessioni efficienti tra il centro storico UNESCO e le Ville Medicee, sia valutata la predisposizione (e i relativi effetti) di sistemi di mobilità in grado di valorizzare la fruizione del patrimonio culturale diffuso.</p> <p>Anche in ordine al miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano si rimanda alle pertinenti considerazioni svolte nell'ambito del procedimento "Nuovo P.O.C. comunale e variante al P.S., con particolare riferimento alle proposte riguardo alla tutela delle pavimentazioni lapidee e alla necessità di adeguare i sistemi di regolazione del traffico alle prescrizioni contenute nelle schede di vincolo del PIT-PPR.</p>	<p>Il PUMS sarà adeguato con la previsione che le progettazioni delle infrastrutture all'interno o in prossimità di aree urbanizzate ricadenti in zone tutelate paesaggisticamente, sin dal livello di fattibilità tecnico-economica e di analisi delle alternative progettuali, tenga conto delle possibili interferenze con le aree a verde esistenti, con i percorsi della viabilità storica e con le infrastrutture riconosciute di valore storico-architettonico.</p> <p>Con riferimento al contributo trasmesso dalla Soprintendenza nell'ambito del procedimento di formazione del Piano Operativo Comunale e di variante al Piano Strutturale, alcuni dei contenuti richiamati (delocalizzazione degli attrattori culturali anche in zone periferiche della città, miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano, tutela delle pavimentazioni lapidee, adeguare i sistemi di regolazione del traffico alle prescrizioni contenute nelle schede di vincolo del PIT-PPR) esulano dalle competenze del PUMS che pertanto non può prenderli in carico. Tuttavia, tali contenuti una volta assorbiti negli strumenti urbanistici comunali risulteranno comunque vincolanti per gli interventi posti in essere dalla Amministrazione Comunale.</p> <p>Per quanto attiene la strutturazione di connessioni efficienti tra il centro storico UNESCO e le Ville Medicee, il PUMS sarà adeguato, prevedendo fra le linee di sviluppo del TPL urbano (anche autorizzato ex art. 14 L.R. 42/1998 e s.m.i.) e dei sistemi pubblici di <i>sharing mobility</i> l'analisi e la predisposizione di sistemi di mobilità in grado di valorizzare la fruizione del patrimonio culturale diffuso.</p>	<p>Parzialmente pertinente Parzialmente accolta</p>
S.16	<p>MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ</p>		

	<p>DEL TRASPORTO CICLO-PEDONALE, INDIVIDUAZIONE DI UNA RETE CICLABILE PORTANTE DELLA CITTÀ METROPOLITANA; CREAZIONE DI UNA RETE DI PARCHEGGI IN STRUTTURA PER BICICLETTE</p> <p>Si condivide l'obiettivo di incrementare la rete di piste ciclabili in ambito urbano ed extraurbano, migliorare lo scambio modale con gli altri sistemi di trasporto pubblico, creare corsie e parcheggi dedicati. Si segnala che all'interno del comune di Firenze la rete cicloviaria interessa aree tutelate o prossime a monumenti: a titolo esemplificativo si citano il Parco delle Cascine, il Viale dei Colli e le rive dell'Arno. Il potenziamento o la creazione di percorsi ciclabili in contesti tutelati ai sensi della Parte Seconda e Terza del Codice non può prescindere dalla valutazione della compatibilità delle scelte progettuali relative al tracciato, all'installazione di opere complementari e all'utilizzo di materiale con le esigenze di tutela del patrimonio culturale.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>MOBILITÀ PEDONALE Si richiama l'attenzione sull'inserimento di manufatti di vario genere, sull'installazione di apparecchi per l'illuminazione stradale e di sicurezza, sul ridisegno di alcuni tracciati stradali connessi alla realizzazione di interventi di protezione delle utenze deboli e di <i>traffic calming</i>, laddove si interviene in aree paesaggistiche tutelate o in prossimità di beni monumentali.</p>	<p>Nel PUMS, il livello di definizione dei percorsi ciclabili è quello dell'individuazione di massima, suscettibile quindi, in fase di progettazione vera e propria del tracciato, di modifiche atte ad evitare interferenze dirette. Per quello che attiene ad interferenze più generali, quali l'attraversamento di ampie aree oggetto di tutela paesaggistica, si potranno dare prescrizioni alla progettazione tali da assicurare la compatibilità. A tal fine il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per i soggetti incaricati della progettazione di garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Con riferimento agli interventi per il miglioramento della sicurezza pedonale, il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per i soggetti incaricati della progettazione di garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati.</p>	<p style="text-align: center;">Accolta</p>
<p>S.17</p>	<p>SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE - MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA; RIDURRE L'INQUINAMENTO ACUSTICO</p> <p>L'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria è strettamente legato anche alla tutela del patrimonio monumentale: le strategie orientate al suo perseguimento non possono che comportare effetti positivi per la conservazione dei monumenti esposti alle emissioni e agli agenti inquinanti. Affrontare il tema del cambiamento climatico vuol dire intervenire anche sulla fisionomia della città e del territorio: ad esempio, incrementare la dotazione vegetazionale è un'azione strategica collaterale all'infrastrutturazione del</p>	<p>Con riferimento agli interventi di estensione delle pedonalizzazioni nel centro storico si evidenzia che la facoltà di istituire discipline più restrittive per la circolazione stradale è competenza attribuita in via esclusiva all'ente proprietario della strada e per esso al Sindaco. Peraltro, l'ampliamento delle aree pedonali nel centro storico non può che costituire un positivo elemento di tutela del patrimonio storico-monumentale. Qualora però l'istituzione di nuove aree pedonali comporti la necessità di effettuare interventi infrastrutturali oppure segua la realizzazione di interventi più articolati di riqualificazione urbana (come accaduto ad esempio per la pedonalizzazione dei Lungarni Acciaiuoli e Archibusieri citata nel parere, già realizzata) sarà necessario acquisire i pareri normativamente previsti.</p>	<p style="text-align: center;">Parzialmente accolta</p>

	<p>territorio che deve seguire criteri progettuali di qualità e di coerente inserimento in contesti urbani e paesaggistici tutelati.</p> <p>La pedonalizzazione delle aree del centro cittadino porta con sé non solo effetti migliorativi dei fattori ambientali e climatici, ma incide sulla vivibilità e sulle qualità estetico-percettive della città. Inoltre, poiché è opinione condivisa che favorire la pedonalizzazione di aree urbane e potenziare il trasporto pubblico a discapito della mobilità privata implica anche una riconfigurazione dei comparti urbani coinvolti, si ritiene necessario approfondire gli effetti di tale strategia sull'immagine e sul disegno della città. Tali approfondimenti dovranno, dunque, interessare i contesti urbani centrali e sensibili in cui si prevede di estendere le aree pedonalizzate e di introdurre discipline più restrittive. Si cita a titolo esemplificativo l'ipotesi di pedonalizzare il tratto da Ponte alle Grazie a Ponte Santa Trinita.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Si evidenzia, infine, che rilevare gli effetti dell'inquinamento acustico e prospettare azioni di mitigazione sottintende la previsione di trasformazioni fisiche e percettive che interferiscono col contesto, di particolare rilevanza in caso di presenza di aree e immobili tutelati, sia per la scelta ottimale dei tracciati sia per l'eventuale messa in campo di azioni per limitarne la propagazione (barriere acustiche ecc).</p>	<p>Pertanto, il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per i soggetti incaricati della progettazione di eventuali interventi presupposti o conseguenti alle pedonalizzazioni di acquisire i necessari pareri e garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati.</p> <p style="text-align: center;">§</p> <p>Il PUMS sarà adeguato con la prescrizione per i soggetti incaricati della progettazione di eventuali interventi di mitigazione acustica di acquisire i necessari pareri e garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati.</p>	
<p>S.18</p>	<p>MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DI PERSONE E MERCI - EFFICIENTARE LA LOGISTICA URBANA.</p> <p>Si condivide l'obiettivo di limitare o comunque disciplinare l'accesso di mezzi di trasporto di servizio all'interno del Nucleo Storico UNESCO, che determina effetti positivi anche per la riduzione delle vibrazioni dannose per il patrimonio monumentale e del degrado delle pavimentazioni lapidee.</p> <p>Si condivide altresì l'obiettivo dell'accessibilità universale degli utenti al sistema dei trasporti e agli spazi ad esso relativo, come pure l'incentivo alla mobilità pedonale in autonomia per contrastare la mobilità automobilistica di accompagnamento, che vuol dire affrontare il tema del</p>	<p>Si prende atto della condivisione degli obiettivi posti dal PUMS in relazione alla logistica urbana ed alla accessibilità universale.</p> <p>Si precisa che il PUMS sarà integrato con la previsione di redazione del Piano della Logistica metropolitana, finanziato con risorse stanziare dal MIT, proprio con la finalità di disciplinare l'accesso dei mezzi di trasporto delle merci nei centri urbani del territorio metropolitano, con modalità che terranno conto delle diversità geografiche del territorio.</p>	<p>Accolta</p>

	superamento delle barriere architettoniche negli spazi pubblici; tale azione assume maggior rilievo in contesti di particolare pregio quale è il Nucleo Storico UNESCO.		
S.19	<p>Comuni di Cerreto Guidi, Empoli, Fucecchio, Lastra a Signa, Montelupo F.no, Scandicci e Vinci: ,.... Omissis..... si ribadisce che gli elaborati del Piano richiedono adeguate integrazioni che illustrino le potenziali interferenze, effetti e impatti (positivi e negativi) tra le infrastrutture esistenti e di progetto, comprese gli elementi di dettaglio della varia tipologia di mobilità, previsti e i principali attrattori culturali e turistici presenti sul territorio del Valdarno Inferiore. Ad esempio si citano: CERRETO GUIDI - Villa Medicea (sito seriale UNESCO), Santuario di Santa Liberata etc.; EMPOLI - Chiesa di Santa Maria a Ripa, Villa del Terrafino, Chiesa di San Martino a Pontorme, etc. FUCECCHIO - Complesso di Villa Corsini, Chiesa di San Giovanni Battista, Chiesa e Convento della Vergine, Chiesa di San Salvatore, Santuario di Santa Maria alla Querce, Ponte Mediceo di Ponte a Cappiano, Via Francigena e Romea Strata, il Padule etc.; LASTRA A SIGNA - Mura Urbane, Villa Caruso di Bellosguardo, Pieve di San Martino a Gangalandi, Convento di Santa Lucia, Eremo di Lecceto etc; MONTELUPO F.NO - Villa Medicea dell'Ambrogiana, Chiesa di San Michele Arcangelo a Luciano, Chiesa di San Lorenzo, Chiesa dei Santi Quirico, Lucia e Pietro d'Alcantara, Pieve di San Giovanni Evangelista etc. SCANDICCI - Abbazia di San Lorenzo e Salvatore a Settimo, Castello dell'Acciaio, Villa di Castelpulci etc.; VINCI - Rocca dei Conti Guidi, Casa di Leonardo ad Anchiano, Pieve di San Giovanni battista a Sant'Ansano, Biblioteca Leonardiana, Villa Dianella Fucini, Villa di Faltognano etc.</p>	<p>Come indicato a proposito della osservazione S.3, gli elaborati del PUMS verranno integrati con la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici). Ciò premesso, si evidenzia che non è prevista ad oggi nel PUMS la realizzazione di infrastrutture che interferiscono con gli attrattori culturali e turistici citati. La eventuale futura progettazione di interventi terrà conto di potenziali interferenze, effetti e impatti con l'esistente.</p>	Accolta
S.20	<p>Comuni di Fiesole, Dicomano, Londa e San Godenzo: ...omissis...si rileva la presenza di vari interventi di progetto suscettibili di impatto paesaggistico o interferenza con beni tutelati, ma non si riscontrano elementi per valutare il rispetto delle prescrizioni del piano paesaggistico. Omissis.. di seguito un elenco degli interventi previsti : - ciclopista della Sieve da Dicomano a</p>	<p>Come indicato a proposito della osservazione S.3, gli elaborati grafici del PUMS verranno integrati con la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici) e la relazione di Piano verrà integrata con la descrizione delle tipologie di interferenze, positive e negative, attese nell'attuazione del Piano in relazione al patrimonio culturale. Ciò premesso, i progetti relativi agli interventi</p>	Parzialmente accolta

	<p>Pontassieve da integrare con il trasporto ferroviario e il TPL</p> <ul style="list-style-type: none"> - ciclopista dell'Arno, in particolare per il collegamento fra Pontassieve e Firenze - i parcheggi scambiatori e i nodi scambiatori del TPL, attrezzati per l'intermodalità che con la bicicletta e specialmente quelli delle stazioni di Pontassieve, Rufina e Dicomano - ciclopista dell'Arno - rete ciclabile in prevalenza su strade a basso traffico, strade campestri e sentieri - intervento programmato da ANAS di adeguamento della SS67 nel tratto san Francesco –Dicomano - parK&ride da realizzare a Fiesole loc. Compiobbi e loc.Caldine - ponte carrabile passerella pedonale sull'Arno Compiobbi- Vallina - adeguamento SP34 per riclassificazione a SS67 e variante Vallina - rotatoria loc. Il Bersaglio-Caldine. 	<p>indicati saranno sottoposti alla valutazione paesaggistica nell'ambito delle procedure obbligatorie previste dalla normativa vigente.</p>	
S.21	<p>COMUNI DI BORGO SAN LORENZO, CALENZANO, CAPRAIA E LIMITE, FIRENZUOLA, MARRADI, PALAZZUOLO SUL SENIO, VAGLIA E VICCHIO.</p> <p>...omissis... TERRITORIO DEL MUGELLO</p> <p>... omissis... si ritiene fondamentale che il PUMS tenga in adeguata considerazione i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rafforzare le connessioni tra il capoluogo e il Mugello tramite l'ottimizzazione dell'esercizio della linea ferroviaria Faentina, - rafforzare le connessioni tra il basso e l'alto Mugello, anche al fine di un positivo sostegno allo sviluppo delle aree interne riconosciute da Regione Toscana, - rafforzare e implementare il sistema ciclabile della Val di Sieve - integrare il sistema ciclabile del Valdarno e della Val di Sieve tramite un'adeguata infrastruttura nel tratto corrispondente ai Comuni di Pontassieve e Rufina - rafforzare e implementare percorsi di mobilità lenta lungo la valle del Sernio - rafforzare e implementare percorsi di mobilità lenta lungo la valle del Lamone - mettere in esercizio il bypass presso Firenzuola 	<p>Gran parte degli obiettivi richiamati trovano già adeguata declinazione nelle strategie e azioni previste dal Piano.</p>	Accolta
S.22	<p>FIRENZUOLA - TRATTO STRADALE TRA IL PONTE DI FIRENZUOLA E BORGO SANTERNO</p> <p>...omissis... questo ufficio ritiene</p>	<p>La messa in esercizio dell'opera non può essere disposta dal PUMS, perché compete al gestore e all'Amministrazione locale interessata.</p>	Non pertinente

	fondamentale che l'opera sia messa in esercizio in via prioritaria.		
S.23	VICCHIO, COLLEGAMENTO RIVA DESTRA/RIVA SINISTRA. ... omissis... la sua esecuzione è vincolata al rispetto delle prescrizioni della specifica disciplina dei beni paesaggistici indicata nel PIT/PPR.	La realizzazione dell'intervento si atterrà alle specifiche prescrizioni che saranno dettate secondo la disciplina dei beni paesaggistici.	Accolta
S.24	VICCHIO/VESPIGNANO Gli elaborati del piano richiedono adeguate integrazioni che illustrino le potenziali interferenze, effetti e impatti tra le infrastrutture esistenti e di progetto, compresi gli elementi di dettaglio della mobilità previsti e la località di Vespignano, ove sono presenti il Castellotto – lacerti del borgo medievale - e la casa natale di Giotto.	Il PUMS non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture e per quelle esistenti saranno gli eventuali singoli progetti a tenere conto delle possibili interferenze.	Accolta
S.25	VAGLIA LOCALITÀ FONTEBUONA ... omissis,, la sua esecuzione è vincolata al rispetto delle prescrizioni della specifica disciplina dei beni paesaggistici indicata nel PIT/PPR.	L'intervento non è inserito nello scenario di progetto del PUMS ma è previsto nello scenario evolutivo come intervento ipotetico. La sua eventuale realizzazione si atterrà alla disciplina richiamata.	Accolta
S.26	VAGLIA/ SCARPERIA SAN PIERO, CONFINE COMUNALE ... omissis... si chiedono chiarimenti in merito a eventuali relazioni con il tracciato indicato come scenario di progetto nel Comune di Calenzano da località La Chiusa a località Legri.	Il tracciato indicato non è inserito nello scenario di progetto del PUMS ma nello scenario evolutivo, che riguarda ipotetici interventi con orizzonte temporale dopo 10 anni dall'approvazione del PUMS e previo aggiornamento del Piano.	Accolta
S.27	VAGLIA/PRATOLINO E MONTESENARIO Si segnala che gli elaborati del Piano richiedono adeguate integrazioni che illustrino le potenziali interferenze, effetti e impatti (positivi e negativi) tra le infrastrutture esistenti e di progetto, compresi gli elementi di dettaglio della mobilità previsti e i principali attrattori culturali e turistici presenti sul territorio comunale.	Come indicato a proposito della osservazione S.3, gli elaborati grafici del PUMS verranno integrati con la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici) e la Relazione di Progetto verrà integrata con la descrizione delle tipologie di interferenze, positive e negative, attese nell'attuazione del Piano in relazione al patrimonio culturale. Ciò premesso, il PUMS non prevede nuove infrastrutture nell'area oggetto dell'osservazione. Per eventuali progetti locali sarà l'Amministrazione comunale competente a valutare le potenziali interferenze.	Accolta
S.28	CALENZANO HUB INTERMODALE Con riferimento all'Hub intermodale localizzato in corrispondenza della stazione ferroviaria di Calenzano, si segnala che nelle vicinanze della medesima stazione è presente il bene culturale denominato "Villa di Fibbiana". Eventuali potenziamenti delle strutture esistenti dovranno essere attuati in modo tale che non sia messa in pericolo l'integrità del bene culturale, non ne sia danneggiata la prospettiva, non ne siano alterate le condizioni di ambiente e decoro.	Il PUMS sarà adeguato inserendo la prescrizione per l'Ente incaricato della progettazione.	Accolta
S.29	CALENZANO, GALLERIA IL COLLE E CALENZANO VIA BELLINI	Trattasi di interventi già realizzati per i quali sono stati acquisiti i pareri necessari anche della Soprintendenza.	Non pertinente

S.30	CAPRAIA E LIMITE/MONTELUPO FIORENTINO, COLLEGAMENTO TRA SS67 E SP 106: ... omississ.. Questo ufficio rileva la possibilità che si verifichino significative interferenze tra le opere previste e i valori del patrimonio culturale da tutelare, Pertanto si riserva di esprimere il parere di competenza nella fase autorizzativa delle opere.	Come indicato nella osservazione, nella fase autorizzativa delle opere si aprirà il confronto fra l'Ente incaricato della progettazione e la competente Soprintendenza, al fine di definire le condizioni per l'ottenimento del parere di competenza.	Accolta
S.31	Non sono condotte analisi ed indagini in ordine alle interferenze (anche potenzialmente positive) delle previsioni di piano con l'articolata e ramificata rete dei percorsi, principalmente di mobilità dolce, legati alla via Francigena ...	Come indicato a proposito della osservazione S.3, gli elaborati grafici del PUMS verranno integrati con la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici) e la Relazione di Piano verrà integrata con la descrizione delle tipologie di interferenze, positive e negative, attese nell'attuazione del Piano in relazione al patrimonio culturale. Ciò premesso, il PUMS non prevede, nello scenario di progetto, nuove infrastrutture nell'area oggetto dell'osservazione. Per eventuali progetti locali sarà l'Amministrazione comunale competente a valutare le potenziali interferenze.	Accolta
S.32	Il PUMS non affronta il tema della "sovrapposizione degli effetti" delle proprie nuove previsioni infrastrutturali con le trasformazioni prefigurate soprattutto dagli strumenti e dagli atti di governo del territorio di rango comunale, perdendo di fatto il controllo sui processi di artificializzazione e destrutturazione paesaggistico-ambientale che potrebbero prefigurarsi, o essere già in atto, all'interno di determinate aree, come ad esempio quella del Pian di Ripoli... omississ...	La sovrapposizione degli effetti fra le previsioni infrastrutturali introdotte dal PUMS, al fine di rendere più sostenibile il fenomeno della mobilità, e le previsioni di insediamenti introdotte dagli atti di governo del territorio di rango comunale non compete al PUMS stesso, ma agli strumenti urbanistici delle singole amministrazioni si quali la Soprintendenza potrà esprimere il parere di competenza in sede di formazione dei relativi Piani. Con riferimento in particolare al tema del Pian di Ripoli, è nello strumento urbanistico del Comune di Bagno a Ripoli (e casomai nelle relative varianti da poco approvate con il parere favorevole della Soprintendenza) che va ritrovato l'equilibrio complessivo degli interventi insediativi e non certo all'interno del PUMS, che si limita a introdurre le previsioni di realizzazione della linea tramviaria 3.2.1 e dei nodi di interscambio finalizzati e rendere sostenibile la mobilità metropolitana tra Firenze e Bagno a Ripoli	Non Pertinente
S.33	Non sono affrontate neppure con il livello di larga massima proprio del piano gli effetti e le ricadute della dimensione visuale percettiva nuovi interventi infrastrutturali all'interno di contesti di riconosciuto valore identitario ... omississ... si richiede pertanto uno studio specifico delle relazioni di intervisibilità delle opere pianificate con le aree insediamenti compreso all'interno del patrimonio culturale tutelato.	Il livello di approfondimento a cui si fa riferimento, ed in particolare la richiesta di studiare le relazioni di intervisibilità delle opere pianificate, va ben al di là del livello di approfondimento richiesto al PUMS i cui obiettivi e contenuti sono definiti per legge dal D.M. 4/8/2017 e dalle linee guida di cui all'art. 2 c. 1.	Non pertinente

Parere MATTM

Osservazione		Controdeduzione	Stato
OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE	Osservazione n. 1 – Contenuti del Rapporto Ambientale	<p>Oss. Num. M.1</p> <p>Si ritiene pertanto necessario che il RA sia integrato con l'analisi degli aspetti di cui alle lettere b), c), d), f) dell'All. VI, oltre perché previsto dalla norma, per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli aspetti ambientali non sono legati solo alla circolazione dei mezzi di trasporto (non essendo questa l'unica misura del piano) • il quadro conoscitivo a cui si fa riferimento non riguarda il "contesto ambientale" nella sua accezione più ampia, ma solo gli aspetti legati alla tipologia delle movimentazioni, traffico, assetto demografico, turismo • l'affermazione che alcune componenti ambientali, quali "Suolo sottosuolo acque verde, paesaggio" non possano essere interessate da potenziali effetti derivanti dall'attuazione del PUMS, non può essere fatta a priori ma soltanto dopo aver individuato le azioni e valutato i possibili impatti • gli effetti attesi, ancorché di carattere «locale» devono comunque essere valutati perché parte degli effetti complessivi del piano • in ogni caso non devono essere considerati solo i possibili effetti negativi, quindi la conoscenza e caratterizzazione delle suddette componenti ambientali è comunque necessaria per poter valutare anche i possibili effetti positivi che la realizzazione delle misure di piano potrebbe apportare. 	<p>In merito al primo punto (lettera b dell'All. VI) le azioni sono analizzate nei vari paragrafi in termini di coerenze ed effetti, nonché nelle valutazioni di sintesi del RA.</p> <p>Per gli altri punti, questi sono analizzati nel Rapporto Ambientale, che è stato adeguato introducendo il par. 8.5 <i>Sistema ambientale e paesaggistico</i>.</p> <p>Accolta</p>

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 2 - Quadro normativo e pianificatori	<p>Oss. Num. M.2</p> <p>Si suggerisce di integrare tale elenco con i seguenti altri piani/programmi e strategie (l'elenco è a titolo esemplificativo e non esaustivo):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC) del 2015 • Strategia Energetica Nazionale (SEN, novembre 2017) • Piano Nazionale Integrato per Energia e Clima (PNIEC-2019) • Piano di azione nazionale per la riduzione dei gas serra 2013-2020 • Piano di azione nazionale per le fonti energetiche rinnovabili – Obiettivi per il 2020 • Piano d'azione per l'efficienza energetica 2011 – Obiettivi per il 2020 • Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile • COM(2011) 112 “Tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050” che presenta le principali tappe per la riduzione delle emissioni dei gas serra entro il 2050 • COM (2009) 490 del 30 settembre 2009 della Commissione europea- Piano d'azione sulla mobilità urbana • COM (2011) 144 del 2011 - Libro bianco sui trasporti della Ue • Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni - Il Green Deal europeo (COM/2019/640 dell'11 dicembre 2019) • POR-FESR 2014-2020 della Regione Toscana e Quadro Strategico Regionale per la programmazione 2021-2027 • Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Firenze vigente (PTCP) • Piano regionale delle attività estrattive (PRAER) • Piani dei parchi • Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS • Strategia Nazionale per la Biodiversità • Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa - COM(2013)249 • COM (2020) 380 final del 20.05.2020 Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 Riportare la natura nella nostra vita • Ratifica della Convenzione sulla Diversità Biologica (CBD, Rio de Janeiro 1992) – L.124 del 14 febbraio 1994. 	<p>Si è aggiornato l'elenco dei piani e programmi considerati nel RA nel Paragrafo 5.2</p>	Accolta
	<p>Oss. Num. M.3</p>	<p>La valutazione è stata fatta seguendo i</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
	<p>Pertanto si ritiene necessario che la verifica di coerenza sia riformulata, anche in formato tabellare, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i macro obiettivi, così come individuati dalle LL-GG (DM 4/08/2017) per ognuna delle 4 aree tematiche, individuando e aggiungendo altri macro obiettivi relativi alla quinta area di interesse (quella derivante dagli esiti dei questionari somministrati ai cittadini e agli stakeholders) • gli obiettivi non solo dei 5 piani indicati nel RA, ma anche degli altri piani, programmi e strategie pertinenti (suggeriti nella precedente osservazione n. 2) • gli obiettivi relativi al PPR (parte paesaggistica del PIT-PPR, come specificato nella successiva osservazione n. 34) • aggiungendo una classe intermedia di coerenza “parziale”, nel caso che si riferisse non a tutti ma solo ad alcuni obiettivi del piano considerato • un’unica tabella finale riassuntiva può essere utile per avere una visione completa del confronto di tutti gli obiettivi dei piani considerati con i macro obiettivi del PUMS. <p>Nel caso dovessero evidenziarsi possibili incoerenze, dovranno essere indicate le modalità di gestione di tali incoerenze.</p>	<p>macro-obiettivi del D.M. 04/08/2017 e c’è corrispondenza tra i macro-obiettivi del D.M. e quelli della fase di partecipazione. Si sono aggiornate le valutazioni di coerenza nel RA capitolo 6 per quanto pertinente, sulla base delle selezioni fatte nel capitolo 5.</p>	

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 3 – Coerenza esterna	<p>Oss. Num. M.4</p> <p><i>“Nel caso delle aree sottodotate e a rischio di marginalizzazione l’approccio deve essere necessariamente strutturato per fasi al fine di non consegnare il conseguimento degli obiettivi di Piano alla verifica di fattibilità e all’attuazione temporalmente incerta di grandi opere infrastrutturali”</i> (Relazione di piano, pag. 36), ma non si evince in nessun documento se siano stati previsti obiettivi diversificati per tipologie di aree, in base alle loro dotazioni strutturali.</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno chiarire se questa dichiarazione è stata poi applicata.</p>	<p>Il PUMS è articolato in due scenari: di medio (5 anni) e lungo periodo (10 anni). Tra gli interventi a medio termine, e quindi prioritari, figura la realizzazione di un sistema tariffario integrato che superi le attuali rigidità del Sistema Pegaso con particolare riferimento alle aree più svantaggiate e meno dotate sotto il profilo dell’offerta quali-quantitativa di trasporto pubblico prevedendo <i>“l’adozione di una zonizzazione del territorio metropolitano (ad esempio strutturato in tre corone concentriche in base alla distanza da Firenze e settori circolari sulla base delle aree di influenza delle direttrici della rete portante fero-stradale del TPL) in cui applicare correttivi alle tariffe base sulla base dei livelli qualitativi (velocità commerciale) e quantitativi (frequenza) dell’offerta di servizi; (cfr. pag 303 Relazione di progetto).</i> Tali agevolazioni, in una logica di compensazione tra aree altamente accessibili e aree svantaggiate, saranno finanziate attraverso i proventi derivanti dall’attuazione del c.d. <i>“Scudo Verde”</i> (cfr. pag. 582 e ss.) la cui attuazione è anch’essa prevista nello scenario di medio periodo a conferma dell’attenzione riservata dal PUMS alle aree più svantaggiate.</p> <p>Sul versante della mobilità attiva sono stati adottati target differenziati per la domanda in diversione modale attesa da auto privata a bicicletta in base alle caratteristiche orografiche del territorio e alla distribuzione della popolazione per fasce altimetriche al fine di non penalizzare i territori che presentano condizioni meno favorevoli allo sviluppo della mobilità ciclistica nel conseguimento degli obiettivi di Piano a cui è legata la concessione di cofinanziamenti per la realizzazione di parti della rete ciclabile di interesse metropolitano.</p>	Accolta
Osservazione n. 4 – Coerenza interna	<p>Oss. Num. M.5</p> <p>Si ritiene pertanto opportuno che sia effettuata l’analisi di coerenza interna, mettendo in rapporto, anche attraverso una matrice, le azioni previste dal PUMS nei due scenari di riferimento e di progetto e gli obiettivi ambientali specifici che il PUM persegue, al fine di valutare e orientare le scelte del piano stesso in base a criteri di sostenibilità. Dovranno essere descritte le modalità con cui saranno affrontate le eventuali incoerenze/contraddizioni rilevate.</p>	<p>Il RA è stato integrato inserendo nel capitolo 6 l’analisi di coerenza interna con le azioni di piano e l’analisi di coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità. Si specifica che non ci sono azioni del PUMS nello scenario di riferimento, visto che tale scenario è quello che si avrebbe in assenza del PUMS.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 5 – Pianificazione Urbanistica Comunale	<p>Oss. Num. M.6</p> <p>Si ritiene pertanto necessario che siano analizzati tutti gli strumenti urbanistici locali dei comuni facenti parte della città metropolitana, individuando le linee di sviluppo urbanistico previste da tali strumenti, al fine di verificare se le azioni proposte dal PUMS si integrano e rispettano gli assetti territoriali di tutti i piani locali, e laddove non congruenti, di fornire agli enti locali le indicazioni per poter adeguare i loro strumenti urbanistici, nell’ottica di una visione completa e omogenea delle misure scelte in un sistema di mobilità sostenibile integrato.</p>	<p>Il raccordo e la coniugazione del PUMS con la pianificazione metropolitana e con quella comunale e/o intercomunale sott’ordinata è stato garantito attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la coerenza con il Piano Strategico Metropolitano e il PTCP vigenti per quanto riguarda gli aspetti di carattere generale e per quelli specifici di ciascun comune/unione di comuni potendo contare sulla presenza, nel gruppo di lavoro, dei tecnici della Pianificazione strategica; • l’effettuazione, nel corso della redazione del quadro conoscitivo e, successivamente, della formazione delle strategie di Piano di incontri con tutte le Unioni di comuni, con particolare riferimento a quelle impegnate nella redazione dei Piani Strutturali Intercomunali. 	Non accolta
Osservazione n. 6 – Azioni/interventi	<p>Oss. Num. M.7</p> <p>Per i suddetti motivi, e considerando che un maggior dettaglio delle azioni permette una migliore valutazione dei possibili impatti (vedere successiva osservazione n. 7), appare opportuno, visto che il livello di dettaglio del piano in esame lo permette, che le misure/azioni/interventi che il PUMS prevede di portare a termine o realizzare (scenario di riferimento) e di realizzare (scenario di progetto), siano elencate in modo chiaro ed univoco, descritte e, per quanto possibile, dimensionate e contestualizzate territorialmente. Si fa presente che in parte la contestualizzazione territoriale è già stata fatta con stralci cartografici all’interno dello Studio d’Incidenza (RA, pag. 89 e seguenti).</p>	<p>Si è proceduto a meglio descrivere e contestualizzare territorialmente nel RA le misure/azioni/interventi indicati nello scenario di riferimento e nello scenario di progetto nel par. 8.5 <i>Sistema ambientale e paesaggistico</i>.</p>	Accolta
Osservazione n. 7 – Valutazione degli effetti	<p>Oss. Num. M.8</p> <p>Si ritiene pertanto necessario che siano identificati, descritti e stimati gli effetti di ciascuna misura/azione rispetto alle “componenti ambientali interessate” così come indicate alla lettera f) dell’All. VI alla parte II del D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii..</p> <p>La valutazione degli effetti dovrà essere svolta in modo disaggregato per singola componente ambientale e per singola misura/azione (possibilmente in forma matriciale) e poi dovrà essere riaggregata organicamente per l’intero contesto ambientale al fine di avere una valutazione complessiva di tutti gli effetti del PUMS relativa a tutto il contesto ambientale di riferimento (anche attraverso una matrice di sintesi).</p> <p>Qualora al termine della valutazione si dovesse verificare che qualche componente non viene trattata, dovrà essere motivata questa esclusione.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è stato adeguato riportando tali analisi, in particolare nei paragrafi 8.5 <i>Sistema ambientale e paesaggistico</i> e 8.6 <i>Valutazione di sintesi</i></p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
	<p>Osservazione n. 8 – Monitoraggio del piano</p> <p>Oss. Num. M.9</p> <p>il RA, oltre agli indicatori, deve descrivere le “misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall’attuazione” del piano, inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le modalità di acquisizione delle informazioni • i meccanismi di riorientamento del P/P in caso di impatti negativi imprevisi per renderlo coerente con gli obiettivi di sostenibilità fissati • la periodicità con cui è prodotto il rapporto di monitoraggio • le modalità per la comunicazione e la partecipazione a supporto della valutazione degli esiti delle attività di monitoraggio, in riferimento ai soggetti con competenze ambientali e al pubblico • la descrizione delle responsabilità e delle risorse necessarie per la realizzazione del monitoraggio. 	<p>Il monitoraggio periodico del PUMS rappresenta, oltre che il principale presidio per la valutazione degli effetti e l’eventuale riorientamento del Piano, anche la base per la comunicazione agli stakeholders ed al pubblico. Mediante la messa a disposizione del report di monitoraggio sarà attivata la consultazione dei soggetti con competenza ambientale in merito all’efficacia delle scelte attuative del Piano ed alle eventuali azioni correttive da intraprendere. L’attività prevede l’istituzione di un apposito ufficio con compiti multidisciplinari, con un Coordinatore del monitoraggio del PUMS, e il coinvolgimento diretto o indiretto di tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta dati sulla mobilità. La Città metropolitana, dopo l’approvazione del PUMS definirà un protocollo di collaborazione per la fornitura, da parte di tutti i soggetti coinvolti, in primis i Comuni dei dati necessari al produrre i report biennali di monitoraggio. Nella costruzione degli indicatori e del cruscotto del monitoraggio si è scelto l’utilizzo di indicatori basati su dati che per la maggior parte possono essere reperiti senza oneri aggiuntivi. La stima preliminare dei costi del monitoraggio è la seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordinatore del Piano di monitoraggio €/anno 20.000,00 - Produzione materiale informativo e comunicazione €/anno 6.000,00 - Incarichi per simulazioni, elaborazioni dati, ecc. €/anno 24.000,00. <p>La Città metropolitana ha chiesto di utilizzare le risorse assegnate dal MIT con il Decreto 594/2020 per 100.000 € per l’attività di monitoraggio del PUMS, garantendo così la copertura di spesa per i primi due anni.</p> <p>Il PUMS sarà adeguato riportando quanto sopra esposto.</p>	Accolta
<p>OSSERVAZIONI SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE</p>	<p>Osservazione n. 9 – Osservazioni generali</p> <p>Oss. Num. M.10</p> <p>Si osserva che, per come riportato nel Rapporto Ambientale di VAS, nel PUMS in esame, non risulta prevista «alcuna azione inerente l’infrastrutturazione elettrica del trasporto che è però implementata in altri strumenti legislativi e nel PAES di Firenze».</p> <p>... omissis...</p> <p>è opportuno che il PUMS, e la nuova edizione del PAES, valutino l’inserimento di nuovi e più radicali interventi.</p> <p>... omissis...</p> <p>Si ritiene che il PUMS non possa limitare la sua azione al semplice potenziamento del trasporto pubblico elettrico, ma che possa assumere piena competenza anche nel promuovere la mobilità elettrica privata.</p>	<p>L’osservazione punta a stimolare un maggiore intervento del PUMS nella promozione della mobilità elettrica. Occorre osservare che fra le azioni più rilevanti del PUMS vi sono proprio quelle incentrate sulla promozione delle mobilità elettrica nel settore del trasporto pubblico (miglioramento dei servizi ferroviari e completamento della rete tranviaria fiorentina, programma di decarbonizzazione della flotta degli autobus in servizio di TPL in coerenza con le disposizioni del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile). Esse costituiscono di gran lunga le misure più rilevanti, anche economicamente, di tutto il Piano. Concentrando però l’attenzione sulla</p>	Accolta

	Osservazione	Controdeduzione	Stato
	<p>... omissis...</p> <p>Nel “campo di azione limitato” del PUMS hanno trovato posto diverse azioni di cui riferisce il PAES 2020 (l’Eco Sharing, la decarbonizzazione della flotta TPL), e potrebbe trovare posto un’altra azione di quelle contemplate nel PAES 2020: l’installazione di centraline di ricarica che potrebbe beneficiare di strumenti normativi nuovi come il Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 30 gennaio 2020, pubblicato in G.U. 14/2/2020, che definisce criteri e modalità per favorire la diffusione della tecnologia di integrazione tra veicoli elettrici e la rete elettrica, denominata “vehicle to grid”, che contiene disposizioni utili a favorire la partecipazione dei veicoli elettrici al mercato dei servizi.</p> <p>... omissis...</p> <p>Quantificare specificamente i benefici derivanti dallo sviluppo della mobilità elettrica in sede di Rapporto Ambientale del PUMS, dovrebbe portare il pianificatore a considerare anche altre azioni che il PUMS potrebbe implementare come l’installazione di centraline di ricarica elettrica in parcheggi di scambio intermodale, a cui abbiamo fatto riferimento nell’osservazione precedente o, più in generale, parcheggi di ricarica riservati in luoghi strategici ai fini dell’abbattimento della mobilità privata.</p>	<p>promozione della mobilità elettrica nel campo del trasporto privato, va detto che molte azioni sono già state realizzate, grazie anche all’impulso del PAES vigente e della programmazione degli Enti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il servizio di car sharing elettrico con 120 veicoli; • l’attivazione dei servizi di sharing di scooter (600 veicoli) e monopattini elettrici (900 veicoli); • l’infrastruttura di ricarica pubblica interoperabile, con circa 410 punti disponibili in tutto il territorio comunale (con potenze variabili fra i 3,3 e i 50 kW) e gli oltre 50 punti di ricarica per la flotta aziendale, interventi realizzati grazie ai finanziamenti comunitari del POR-CREO; • il bando in via di pubblicazione per la concessione di 3,5 M€ di incentivi per la sostituzione del parco veicolare dei residenti del Comune di Firenze (fino all’Euro 4 diesel) che incentiverà in misura particolare l’acquisto di veicoli elettrici. <p>In prosecuzione di tali interventi, il PUMS ha previsto ulteriori azioni che puntano a fare della Città di Firenze una delle capitali europee della mobilità elettrica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rafforzamento di servizi di eco sharing, • realizzazione dello Scudo Verde (un sistema di monitoraggio e controllo del traffico nell’area urbana di Firenze in grado di riconoscere i veicoli in base alle dimensioni e alla classe di emissività per applicare provvedimenti di incentivo alla diversione modale o di limitazione al traffico, che premierà le auto bride/elettriche; • Piano Urbano della Logistica Sostenibile che contempla anche l’introduzione di meccanismi che incentivano la decarbonizzazione del parco mezzi per la consegna delle merci nelle aree urbane centrali. <p>Inoltre, fra le azioni previste, a pag. 587, si prevede di “dare nuovo impulso a tutte le attività di promozione dell’elettrico, in primo luogo allo sviluppo della rete di ricarica con particolare attenzione alla tipologia fast recharge, che meglio si concilia con veicoli di nuova generazione e con i tempi della città moderna, nonché all’ampliamento delle flotte elettriche pubbliche, sia dei taxi, per i quali si prevede la completa conversione all’elettrico entro il 2020, che del TPL</p>	

	Osservazione	Controdeduzione	Stato
		<p><i>urbano su gomma, che dovrà gradualmente dare spazio ai bus ibridi ed elettrici.”</i></p> <p>In aggiunta a quanto sopra, cogliendo comunque la rilevanza e l’opportunità della sollecitazione pervenuta, si ritiene di integrare il PUMS, prevedendo l’installazione di postazioni di ricarica pubblica nei parcheggi scambiatori della rete tramviaria fiorentina, per un totale di 200 nuovi punti di ricarica, che si aggiungono ai circa 400 esistenti.</p> <p>Va infine considerato che, oltre a quanto previsto nel PUMS, politiche attive dirette di incentivazione della mobilità elettrica privata sono contenute in altri strumenti di pianificazione di livello superiore, in particolare nel PNIRE e nelle le sue successive implementazioni.</p>	
	<p>Oss. Num. M.11</p> <p>Il PUMS definisce quella da esso proposta come un «contenuta modifica nella consistenza della rete stradale con un incremento di circa 140 km» e dichiara che «gli interventi infrastrutturali e di potenziamento dei servizi di trasporto collettivo dovranno essere accompagnati nel lungo periodo con politiche incisive e coerenti di orientamento della domanda».</p> <p>Tuttavia potrebbe risultare importate valutare come l’incremento della consistenza della rete stradale, in base agli assiomi fondanti la teoria urbanistica, posso comporta conseguentemente anche un aumento dei livelli di traffico.</p> <p>La valutazione dell’azione di orientamento della domanda potrebbe risultare più difficoltosa quando la stessa è chiamata a contrastare il potere attrattivo di infrastrutture nuove ed efficienti, come i 140 km di nuova rete stradale, soprattutto nel contesto attuale in cui l’emergenza Covid-19 condiziona fortemente le scelte di mobilità dei cittadini.</p>	<p>Gli interventi proposti dal PUMS sulla viabilità extraurbana sono solo 3 (cfr. pag. 487,488 e 489) e di portata assolutamente locale.</p> <p>Per quanto riguarda invece il territorio urbano del Comune di Firenze, occorre tenere in considerazione il fatto che quasi tutti gli interventi di realizzazione di nuova viabilità previsti sono strettamente connessi alla nuova rete tramviaria. Infatti, la realizzazione del sistema tramviario dell’area fiorentina porta con sé numerosi interventi sulla rete stradale, caratterizzati da un alto livello di integrazione funzionale con la rete delle tramvie. Tali interventi sono finalizzati ad incrementare l’accessibilità del sistema tramviario da diversi settori urbani o contribuiscono a risolvere situazioni di potenziale criticità connesse con il diverso utilizzo della sede stradale e con la modifica dell’assetto della mobilità attuale. Essi inoltre permettono di connettere in maniera agevole i nuovi parcheggi scambiatori prossimi alle tramvie con la rete primaria della viabilità, in modo da facilitare l’interscambio modale fra l’auto privata ed il trasporto pubblico.</p> <p>Pertanto, la realizzazione di interventi di potenziamento della rete stradale non avrà un effetto di incremento della domanda di trasporto privato, proprio perché tali interventi sono finalizzati ad aumentare la fruibilità della rete tramviaria e a favorire lo scambio modale.</p> <p>Di seguito si elencano, a dimostrazione di quanto affermato, gli interventi di realizzazione di nuova viabilità nel Comune di Firenze previsti nello scenario di progetto del Piano, tratti dall’Allegato 6, mettendoli in relazione con la linea tramviaria alla cui fruibilità essi risultano</p>	Non accolta

	Osservazione	Controdeduzione	Stato
		<p>funzionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linea 1 Scandicci – SMN: <ul style="list-style-type: none"> - Adeguamento della sede stradale di via Baccio da Montelupo dall'innesto del Lotto Zero fino a via Minervini; - Adeguamento Via delle Cinque Vie; - Collegamento fra via Baccio da Montelupo e via Pisana all'altezza di via Vito Frazzi (Comune di Scandicci); - Nenni-Torregalli (collegamento fra il viale Nenni e via delle Bagnese) - Lotto 2 • Linea 3.1 Careggi – Stazione SMN: <ul style="list-style-type: none"> - Viabilità Sottovia del Sodo; - Nuovo ponte sul Mugnone in corrispondenza di via Crispi; • Linea 3.2.1 Libertà – Bagno a Ripoli: <ul style="list-style-type: none"> - Nuovo ponte sull'Arno fra Via Villamagna e Lungarno Colombo; - Sottopasso fra Via Mannelli e Via Luca Giordano; - Sottopasso Libertà; - Adeguamento funzionale del viadotto di Varlungo per il collegamento di Via Villamagna • Linea 3.2.2 Libertà – Rovezzano: <ul style="list-style-type: none"> - Sottopasso stradale - tramviario di piazza delle Cure; - Sottopasso Chimera-Varlungo; - Adeguamento funzionale terminale nord del viadotto di Varlungo per il collegamento con sottopasso Varlungo – Rovezzano; - Viabilità Chimera - Palazzeschi • Linea 4.1 Leopolda – Piagge: <ul style="list-style-type: none"> - Cappio di immissione della Rosselli-Pistoiese su Viale Rosselli; - Allargamento del sottopasso di via delle Cascine; - Nuova via delle Piagge; - Viabilità Rosselli Pistoiese; - Realizzazione viabilità ex officine OGR; - Realizzazione viabilità ex Manifattura Tabacchi <p>Si tratta in definitiva di ben 20 interventi sui 24 previsti dal Piano nel Comune di Firenze, mentre i rimanenti 4 hanno carattere puntuale/ locale. Oltre a ciò va osservato che gli interventi di orientamento della domanda a cui fa riferimento il PUMS non si pongono concettualmente in contrasto con la realizzazione di nuove infrastrutture stradali, sia per quanto sopra richiamato, ma anche perché tali interventi possono</p>	

Osservazione		Controdeduzione	Stato
		<p>consistere nella implementazione di discipline di uso della rete stradale che oggi consentono di orientare le scelte di mobilità degli utenti in mostro estremamente incisivo. Ci si riferisce in particolare alla realizzazione dello Scudo Verde, la nuova zona a traffico limitato con controllo telematico prevista dal Piano su una ampia porzione del centro abitato di Firenze.</p> <p>Invero, la strategia complessiva del PUMS appare strutturata su azioni fortemente coerenti fra di loro, che includono anche la realizzazione di una certa quantità di infrastrutture stradali, ma con finalità strettamente coerenti a tale strategia. Essa si fonda infatti su 4 pilastri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.l'elemento portante è il completamento della rete tramviaria ed il potenziamento dei servizi ferroviari, ossatura del trasporto pubblico ad alta capacità ed efficienza; 2.l'elemento rafforzativo è costituito dalla realizzazione dei parcheggi scambiatori e nodi di interscambio, concepiti per massimizzare l'utilizzo della rete tramviaria e la diversione modale dal mezzo privato; 3.l'elemento complementare è costituito dalla realizzazione di tratte stradali che permettono migliore accessibilità ai terminali tranviari ed ai nodi di interscambio, o che risolvono criticità locali della circolazione determinate dall'uso della viabilità esistente per realizzare le linee tranviarie; 4.l'elemento di garanzia di funzionamento del sistema è costituito dallo Scudo Verde, una ZTL estesa a buona parte del centro abitato e governata da un sistema di controllo telematico, in grado di produrre, ove necessario, come un pace-maker del sistema, il grado voluto di riorientamento della domanda verso il modo pubblico, sia attraverso una disciplina di carattere ambientale, che include divieti di circolazione per i veicoli più inquinanti, sia attraverso politiche di road pricing in grado di far emergere nell'utenza la consapevolezza della maggior sostenibilità del trasporto pubblico rispetto a quello privato. 	

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 10 – Parco veicolare	<p>Oss. Num. M.12</p> <p>Considerando che l'ACI ha diffuso i dati del parco della provincia di Firenze e del solo comune di Firenze disaggregati per classe euro relativi all'anno 2019, si suggerisce di aggiornare i dati del parco veicolare (su un totale di circa 777.000 autovetture, ancora risultano immatricolate 38.000 euro 0, 9.000 euro 1, 33.500 euro 2, 58.500 euro 3, ecc.). inoltre tale analisi dovrà essere condotta sui motocicli, veicoli commerciali leggeri, ecc. Particolare attenzione dovrà essere posta anche all'analisi dell'alimentazione dei veicoli in circolazione per programmare nuovi interventi che siano orientati a favorire l'uso dei combustibili gassosi (metano, GPL) ed eventualmente delle auto elettriche che richiedono necessariamente una distribuzione capillare delle colonnine di ricarica. A tal proposito si suggerisce di consultare la banca dati ACI al seguente link: http://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/autoritratto.html e la banca dati delle Aree Urbane nel Rapporto Aree Urbane di ISPRA (RAU - XIV edizione) al link: htPUMS://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/stato-dellambiente/xiv-rapportoqualita-dell2019ambiente-urbano-edizione-2018 dove si trovano anche i dati sull'incidentalità. (la XV edizione del RAU è di prossima pubblicazione). (...)</p>	<p>Nelle simulazioni è stato utilizzato il parco auto ACI 2018 per la Provincia di Firenze disaggregato per alimentazione e cilindrata, disponibile al momento della redazione del RA. Non si ritiene che vi possano essere variazioni significative al punto tale da giustificare una riemissione del RA.</p>	Non accolta
	<p>Oss. Num. M.13</p> <p>Considerato che il Proponente inoltre prevede "il divieto di accesso e di circolazione all'interno del perimetro di tutti i veicoli Euro 0, Euro 1, Euro 2 ed Euro 3 come ipotesi «base»" e di estendere il divieto anche ai veicoli Euro 4 solo in una "ipotesi «evolutiva»" l'analisi di dettaglio del parco veicolare assume una maggiore valenza per stimare con esattezza il numero di auto che rientrano nel divieto a seconda della classe euro coinvolta.</p>	<p>Come suggerito nell'osservazione, nella stima del numero delle auto interessate dalla disciplina di circolazione dello Scudo Verde è stata effettivamente presa in considerazione la clusterizzazione del Parco auto per classe emissiva.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 11 – Tasso di motorizzazione	<p>Oss. Num. M.14</p> <p>Pertanto sarebbe auspicabile che le azioni messe in campo dal PUMS abbiano come obiettivo non solo il rinnovamento del parco privato e pubblico ma soprattutto quello di diminuire il tasso di motorizzazione riducendo drasticamente il numero di auto private in circolazione a partire da quelle di classi euro da zero a tre.</p>	<p>Lo spostamento modale del trasporto privato al tpl costituisce uno degli obiettivi fondanti del PUMS. Lo scopo del Piano è quello di rendere il trasporto pubblico più efficiente e maggiormente competitivo rispetto ad altre forme di spostamento, al punto da risultare preferibile rispetto al trasporto privato.</p> <p>Lo Scudo Verde, tenuto conto dell'incidenza della mobilità di scambio con Firenze e della possibilità di offrire su queste relazioni un'alternativa modale efficiente all'utilizzo dell'auto privata mediante la rete tranviaria, costituisce la leva principale che il PUMS metropolitano ha individuato per ridurre il tasso di motorizzazione. Per ottenere tale risultato la disciplina dello Scudo Verde prevede non solo il divieto di circolazione dei veicoli appartenenti alle categorie più inquinanti (che di per sé potrebbe comportare una mera riconversione del parco, senza riduzione del tasso di motorizzazione), ma anche l'introduzione di una <i>congestion charge</i>, che produrrà una diversione modale dal mezzo privato a favore del trasporto pubblico.</p> <p>Oltre a questo, anche il potenziamento della mobilità ciclistica, con l'estensione della rete delle piste ciclabili, favorisce la diminuzione del tasso di motorizzazione, sia per l'effetto di incentivazione dell'uso della bicicletta che per la sottrazione di spazio fisico sulle carreggiate stradali. Queste strategie sono ampiamente sviluppate nel PUMS pertanto non ritiene necessario apportare integrazioni.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE QUALITÀ DELL'ARIA	Osservazione n. 12 – Inquadramento normativo	<p>Oss. Num. M.15</p> <p>Pertanto si ritiene opportuno inserire l'elenco delle norme europee, nazionali e regionali sulla qualità dell'aria, quali (ad esempio non esaustivo):</p> <ul style="list-style-type: none"> • la DIRETTIVA 2004/107/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 15 dicembre 2004 concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nickel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente • la DIRETTIVA 2008/50/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa • la DECISIONE 2011/850/UE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE del 12 dicembre 2011 recante disposizioni di attuazione delle direttive 2004/107/CE e 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda lo scambio reciproco e la comunicazione di informazioni sulla qualità dell'aria ambiente • il DECRETO LEGISLATIVO 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" e ss.mm.ii.. <p>Il quadro normativo completo è stato inserito in un allegato specifico al Rapporto Ambientale.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 13 – Caratterizzazione dello stato attuale della componente	<p>Oss. Num. M.16</p> <p>Si ritiene pertanto necessario effettuare una caratterizzazione di dettaglio della componente in tutto il territorio della città metropolitana, considerando i seguenti aspetti ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • caratteristiche fisiche del territorio e l'urbanizzazione • indicazione del grado di urbanizzazione presente, evidenziando le aree più urbanizzate e la densità di popolazione <p>a) le condizioni meteo-climatiche (per un periodo di riferimento significativo):</p> <ul style="list-style-type: none"> • velocità del vento • altezza dello strato di rimescolamento (che corrisponde all'altezza fino alla quale gli inquinanti emessi a terra si rimescolano, definendo così il volume di diluizione degli inquinanti) • passaggio di perturbazioni atmosferiche • precipitazioni • umidità relativa • irraggiamento solare <p>b) qualità dell'aria</p> <ul style="list-style-type: none"> • zonizzazione (suddivisione) del territorio della città metropolitana che è "il presupposto su cui si organizza l'attività di valutazione della qualità dell'aria ambiente" secondo quanto stabilito dalla normativa vigente (D. Lgs. n.155/2010, artt. 1 e 3) • rete regionale per il monitoraggio della qualità dell'aria (RRQA), ossia il "sistema di stazioni di misurazione degli inquinanti atmosferici", utilizzato ai fini della valutazione della qualità dell'aria (D. Lgs n. 155/2010, artt. 2 e 5) • stato della qualità dell'aria, attraverso l'analisi dei dati, registrati dalla RRQA, e dei relativi trend per gli inquinanti definiti dalla normativa vigente. <p>c) emissioni di inquinanti in atmosfera</p> <ul style="list-style-type: none"> • principali inquinanti atmosferici (oltre ai 3 considerati, ad es.: SO₂, NO₂, C₆H₆, ecc..) • emissioni dei diversi tipi di sorgenti. 	<p>Il Rapporto Ambientale è stato adeguato inserendo la caratterizzazione di dettaglio della componente sul territorio della Città Metropolitana, in un allegato specifico al RA.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato	
OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE EMISSIONI	Osservazione n. 14 – Indicatori di monitoraggio	<p>Oss. Num. M.16</p> <p>In relazione agli aspetti riguardanti l'inquinamento atmosferico, per quel che riguarda gli indicatori di monitoraggio e controllo degli impatti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano in oggetto, si chiede una riformulazione del secondo indicatore associato al macroobiettivo "b.2. Miglioramento della qualità dell'aria" dell'area di interesse "B. sostenibilità energetica ed ambientale".</p> <p>Si propone, in particolare, che tale indicatore ("numero giorni di sfioramento limiti europei") venga sostituito dai seguenti indicatori più specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Massimo numero di giorni di sfioramento del Valore limite giornaliero del PM10 nelle stazioni di fondo dell'area"; - "Massimo numero di giorni di sfioramento del Valore limite giornaliero del PM10 nelle stazioni di traffico dell'area". 	<p>Gli indicatori del Piano di Monitoraggio sono stati modificati come richiesto.</p>	Accolta
	Osservazione n. 15 – Inquadramento normativo	<p>Oss. Num. M.17</p> <p>Oltre alle norme riportate relativamente alla componente "Qualità dell'Aria" (precedente osservazione n. 11), si ritiene opportuno inserire nel quadro normativo di riferimento anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a livello europeo i pacchetti denominati "Europa in movimento", emanati tra maggio 2017 e maggio 2018, ovvero una serie di misure per una mobilità, pulita, sicura e connessa. Tra le iniziative proposte, la definizione dei nuovi standard emissivi della CO2 per auto, furgoni e pesanti • a livello nazionale il recente Decreto Clima, 14 ottobre 2019, n. 111, che individua azioni nella mobilità sostenibile ed istituisce anche appositi fondi per assicurare le risorse necessarie all'attuazione. Tra le misure previste, incentivazione alla mobilità sostenibile, ristrutturazione della rete del trasporto pubblico locale con la messa a norma di corsie preferenziali e la promozione del trasporto scolastico sostenibile. Per la sua importanza strategica nelle prossime politiche nazionali in tema di cambiamenti climatici si ritiene opportuno considerarlo, anche se emanato successivamente alla data di stesura del Piano. 	<p>Il quadro normativo completo è stato inserito nel paragrafo 5.2 e in allegato al Rapporto Ambientale.</p>	Accolta
	Osservazione n. 16 – Descrizione dello stato attuale del trasporto	<p>Oss. Num. M.18</p> <p>Non è quasi mai specificato se i dati riportati sulla mobilità e trasporti sono riferiti all'ambito territoriale della città metropolitana o solo al comune di Firenze, come i tanti "focus" specifici riportati</p>	<p>I dati quando non diversamente specificato si riferiscono alla città metropolitana.</p>	Accolta
		<p>Oss. Num. M.19</p> <p>I dati mostrano come nello scenario di piano, si riesca ad ottenere un'ulteriore riduzione</p>	<p>Si fornisce il seguente chiarimento. Il fenomeno, peraltro estremamente contenuto e riguardante anche la rete di TPL automobilistico convenzionale</p>	

	Osservazione	Controdeduzione	Stato
	<p>nell'uso dell'auto privata rispetto allo scenario attuale a favore di altre modalità di trasporto come tram e bus, mentre sembra che il trasporto ferroviario diminuisca o comunque rimanga pressoché stabile; non è chiaro questo risultato.</p>	<p>urbano ed extraurbano (si veda a proposito il grafico di pag. 647), è dovuto all'estensione della rete tranviaria nella Piana di Firenze che, oltre determinare un'ulteriore diversione modale da auto privata provoca anche una lieve contrazione sulle altre modalità di trasporto collettivo.</p> <p>Si evidenzia, peraltro, che il PUMS non ha previsto interventi ulteriori di potenziamento dei servizi ferroviari rispetto allo scenario di riferimento ma solo l'indicazione di quale, tra i modelli di esercizio ipotizzati dalla RT e discussi in seno al tavolo tecnico attivato in occasione della redazione del PUMS, presenti le migliori prestazioni. Ciò premesso la contrazione a cui si fa riferimento costituisce semplicemente un assestamento che è riscontrabile esclusivamente a motivo del trattamento diacronico dello scenario di riferimento rispetto a quello di progetto quando invece il potenziamento della rete tranviaria e l'attuazione del potenziamento del trasporto ferroviario procederanno di pari passo annullando, di fatto questo effetto.</p>	<p>Accolta</p>
	<p>Oss. Num. M.20</p> <p>Non si comprende però come mai nella successiva tabella 7.3.3 si riporta invece la CO2 equivalente</p>	<p>Si tratta di un refuso che è stato corretto nel RA.</p>	<p>Accolta</p>
	<p>Oss. Num. M.21</p> <p>Non è chiaro se siano inclusi anche i veicoli commerciali leggeri e la composizione percentuale del parco per tipologia di combustibile. Inoltre si chiede di chiarire meglio tali ipotesi metodologica che sembra quindi escludere il trasporto pubblico locale su strada la cui incentivazione è invece strategica per il Piano da quanto sembra emergere sia dal rapporto ambientale che dalla relazione di progetto</p>	<p>Si fornisce il seguente chiarimento.</p> <p>I veicoli commerciali leggeri sono compresi nei veicoli leggeri ed è stato considerato il parco ACI circolante suddiviso per le categorie copert V, quindi per cilindrata, categoria Euro e combustibile. Il potenziamento del TPL è stato trattato a parte.</p>	<p>Accolta</p>
	<p>Oss. Num. M.22</p> <p>In più punti del paragrafo 7 del RA, si sottolinea che non si è tenuto conto nelle simulazioni dello sviluppo della mobilità elettrica, che in ambito urbano avrà invece un ruolo sempre più importante. Il Proponente adotta sicuramente in tal modo un approccio conservativo nei risultati ma appare comunque poco chiara la motivazione di non considerare nelle valutazioni veicoli ad alimentazione elettrica e con combustibili a basse emissioni e/o da energie rinnovabili. A tal proposito non è chiara la dichiarazione: "PUMS attua le strategie del PAER anche se le azioni previste non riprendono in tutto o in parte quelle previste dal PAER (in particolare non è prevista dal PUMS alcuna azione inerente l'infrastrutturazione</p>	<p>Si veda la risposta alla osservazione numerata M.10</p>	<p>Accolta</p>

Osservazione		Controdeduzione	Stato
	<p>elettrica del trasporto che è però implementata in altri strumenti legislativi e nel PAES di Firenze)” (RA, pag. 68); in tal modo sembrerebbe che al riguardo ci sia una pianificazione solo per la città di Firenze trascurando la restante zona metropolitana circostante.</p>		
	<p>Oss. Num. M.23</p> <p>Inoltre dovrebbero essere integrati i seguenti aspetti (vedere anche la precedente osservazione n. 9):</p> <ul style="list-style-type: none"> • i dati sul traffico veicolare suddiviso per tipologia di combustibili • la ripartizione modale del traffico passeggeri e merci con le distanze medie percorse • i dati sugli inquinanti potenzialmente emessi per questa tipologia di sorgente come ad esempio il benzene, metalli pesanti ed IPA. 	<p>Il parco utilizzato è quello ACI 2018 per la Provincia di Firenze.</p> <p>Per i veicoli leggeri le percorrenze sono già state fornite. Per i mezzi pesanti essi non subiscono modifiche perché non sono ancora precisati gli interventi di logistica distributiva.</p> <p>Il Benzene, metalli pesanti ed IPA non sono critici, né significativi.</p>	Parzialmente accolta
Osservazione n. 17 - Aggiornamento dei dati	<p>Oss. Num. M.24</p> <p>In riferimento alla nota riportata (RA, pag. 56), si fa presente che è già disponibile la stima dei fattori di emissione medi da trasporto stradale in Italia elaborata da ISPRA utilizzando la versione COPERT 5.2.2 reperibile al seguente link http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp Si chiede pertanto di aggiornare i riferimenti della nota.</p>	<p>Il PUMS è stato adottato nel 2019 e sono stati usati i fattori di Copert allora disponibili. Non si ritiene opportuno rifare le simulazioni a seguito di aggiornamenti resi disponibili solo dopo l'adozione del Piano, rinviando semmai tale approfondimento alle successive fasi di monitoraggio del PUMS. Ciò anche in considerazione del fatto che, trattandosi di valutazione attraverso confronto tra scenari, le variazioni che potrebbero emergere adottando i nuovi fattori di emissione sarebbero poco rilevanti.</p>	Non accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato	
OSSERVAZIONI SULLA CAMBIAMENTI CLIMATICI	Osservazione n. 18 – Inquadramento normativo	<p>Oss. Num. M.25</p> <p>Si suggerisce di considerare tra le strategie e i piani, per l’analisi di coerenza esterna, anche la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (MATTM, 2015), con particolare riferimento al capitolo “<i>Trasporti e infrastrutture</i>”, al fine di integrare nel piano indirizzi e principi di sostenibilità nell’ottica della resilienza al cambiamento climatico, come specificato nell’osservazione seguente.</p> <p>Si fa presente che la nota deve essere aggiornata, in quanto il Piano Nazionale Integrato per Energia e Clima (PNIEC) è stato comunicato in sede comunitaria in data 31 dicembre 2019, o meglio forse sarebbe opportuno citare direttamente nel testo il piano stesso, considerando che presenta obiettivi al 2030 più stringenti ed ambiziosi rispetto alla Strategia Energetica Nazionale (SEN, novembre 2017) ed a differenza di quest’ultima con effetto vincolante.</p> <p>Con riferimento al PNIEC, in particolare per gli aspetti di produzione di energia da fonti rinnovabili e interventi di efficienza energetica, si suggerisce di aggiornare il Rapporto ambientale con quanto previsto dal Piano stesso, di cui è stato pubblicato il testo definitivo, che stabilisce gli obiettivi nazionali al 2030 sull’efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO2.</p>	<p>Si fa presente che nel RA erano state considerate le strategie presenti alla data di adozione.</p> <p>Il RA è stato conseguentemente integrato riferendosi specificatamente agli obiettivi definiti dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (v. par. 5.2 <i>Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento</i> e par. 8.3 <i>Cambiamenti climatici</i>).</p>	Accolta
	Osservazione n. 19 – Adattabilità ai cambiamenti climatici	<p>Oss. Num. M.26</p> <p>La caratterizzazione del clima passato, presente e futuro (analisi dei trend e scenari futuri delle temperature e delle precipitazioni nei valori medi ed estremi) dell’area di riferimento può consentire di individuare gli eventuali rischi di natura climatica cui potrebbero essere sottoposti gli interventi previsti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • danni dovuti all’aumento delle temperature • danni dovuti all’incremento degli eventi estremi di precipitazione • danni dovuti ai fenomeni franosi e alluvionali associati alle precipitazioni intense. <p>Sulla base di tale analisi si suggerisce di prevedere criteri e principi per la realizzazione degli interventi finalizzati a renderli resilienti rispetto al cambiamento climatico, quali ad es.: evitare nuovi interventi o gli eventuali adeguamenti in zone allagabili o esondabili, a rischio frana; utilizzo di materiali in grado di sopportare l’incremento delle temperature (es. asfalto, binari tranviari, ecc.); utilizzo di materiali drenanti per la pavimentazione prevista per i nuovi parcheggi o per le piste ciclabili in modo da consentire il drenaggio delle precipitazioni, ridurre il rischio allagamenti in area urbana e preservare il ciclo dell’acqua garantendo la ricarica della falda.</p>	<p>Il PUMS sarà integrato inserendo i criteri e principi di resilienza suggeriti nell’osservazione come raccomandazioni per la realizzazione degli interventi.</p> <p>Si segnala che per quanto riguarda le piste ciclabili extraurbane questo aspetto è già stato trattato nel Biciplan recependo le linee guida redatte in collaborazione con ANCI Toscana.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE BIODIVERSITÀ	<p>Osservazione n. 20 – Caratterizzazione dello stato attuale della componente</p> <p>Oss. Num. M.27</p> <p>Si ritiene necessario pertanto svolgere un’analisi di dettaglio della componente relativamente a tutti gli aspetti che la caratterizzano come di seguito descritti nel dettaglio.</p> <p>A tal proposito si ritiene che gli effetti, seppur locali, debbano comunque essere presi in considerazione tanto più che, a valle dell’analisi effettuata dallo stesso Proponente nella VinCA, risulta che alcuni Siti della Rete Natura 2000 saranno interferiti da interventi previsti dal Piano.</p> <p>Si richiede pertanto (ai sensi delle lettere c, d - All.to VI D. Lgs. 152/2006) di effettuare la caratterizzazione (descrizione e analisi) dello stato dell’ambiente, con particolare attenzione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • elementi naturali di particolare valore ambientale (individuati in base a rilevanza biologica e ruolo ecosistemico, diversificazione e complessità delle biocenosi, naturalità, rarità, disponibilità per la fruizione) • la Rete Natura 2000 • sistemi di tutela e/o vincoli ambientali. <p>A valle di una appropriata caratterizzazione del contesto ambientale, si rammenta che dovranno essere opportunamente selezionati sia un set di indicatori di contesto che le principali fonti dei dati utilizzati per popolarli tenendo conto della loro affidabilità e aggiornamento. Gli indicatori devono essere rappresentativi rispetto al fenomeno che si vuole descrivere ed essere in grado di seguirne l’evoluzione nel tempo.</p>	<p>Tali analisi sono state riportate adeguando il Rapporto Ambientale, nel paragrafo 8.5 “Sistema ambientale e paesaggistico”</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 21 – Analisi di coerenza	<p>Oss. Num. M.28</p> <p>Ai sensi delle lettere. a, e dell'Allegato VI del D. Lgs. 152/2006, si ritiene opportuno ampliare l'analisi di coerenza esterna, considerando anche i seguenti documenti (oltre a quelli già citati nel RA):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strategia Nazionale per la Biodiversità • Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa - • COM (2013)249 • La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020 – COM (2011)244 • Ratifica della Convenzione sulla Diversità Biologica (CBD, Rio de Janeiro 1992) – L.124 del 14 febbraio 1994 • Piano di indirizzo territoriale con valenza di piano paesaggistico – Regione Toscana con particolare riferimento alla rete ecologica • PTCP della provincia di Firenze – con particolare riferimento alla rete ecologica • Misure di conservazione e Piani di gestione per i Siti Natura 2000 interessati dal PUMS. <p>L'analisi dovrà evidenziare potenziali coerenze o incoerenze, nonché fornire indicazioni sulle modalità di gestione delle eventuali situazioni di incoerenza (vedere anche la precedente osservazione n. 3)</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è stato adeguato, integrando l'elenco dei documenti del capitolo 5.2 “Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento” ed aggiornando le analisi di coerenza riportate nel capitolo 7 per quanto di pertinenza. L'analisi degli effetti e della coerenza degli interventi del PUMS è riportata al paragrafo 8.5.</p>	Accolta
Osservazione n. 22 – Obiettivi	<p>Oss. Num. M.29</p> <p>Pertanto si ritiene necessario che sulla base dell'analisi di coerenza con i documenti citati nella precedente osservazione, siano individuati obiettivi relativi alla componente Biodiversità, quali, a titolo di esempio (non esaustivo):</p> <ul style="list-style-type: none"> • arrestare la perdita di biodiversità e il degrado degli ecosistemi • preservare e valorizzare gli ecosistemi e i servizi ecosistemici forniti dagli stessi al genere umano • elevare la qualità ecosistemica del territorio regionale, ossia l'efficienza della rete ecologica • migliorare l'equilibrio delle relazioni fra componenti naturali, seminaturali e antropiche dell'ecosistema con i quali integrare gli obiettivi generali ambientali del PUMS. 	<p>La componente Biodiversità è stata analizzata facendo riferimento alla coerenza con il Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER), di cui essa costituisce uno dei principali obiettivi. Inoltre, il RA è stato integrato introducendo, nel par. 8.5.4. una "Analisi degli interventi significativi sotto il profilo del paesaggistico, naturalistico e della biodiversità".</p> <p>L'introduzione di obiettivi specifici relativi alla tutela della Biodiversità esulerebbe dalle finalità precipuamente affidate al PUMS dalla normativa vigente (riportate nel par. 2 dell'Allegato 2 - <i>Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS</i>, di cui all'art. 2, comma 1, lettera b del D.M. n. 397 del 04/08/2017).</p>	Parzialmente accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 23 – Valutazione degli effetti ambientali	<p>Oss. Num. M.30</p> <p>... si ritiene necessario identificare, descrivere ed effettuare una stima qualitativa e/o quantitativa dei possibili effetti ambientali significativi del Piano (per la definizione della significatività degli effetti il riferimento è l'Allegato I alla Parte II del D. Lgs. 152/2006). Dall'analisi e valutazione degli effetti ambientali del Piano (lett. f - All.to VI D. Lgs. 152/2006) dipende la possibilità di definire misure adeguate per il monitoraggio ambientale del Piano e, quindi, di introdurre elementi correttivi in grado di garantirne la sostenibilità ambientale e di individuare adeguate misure di mitigazione e compensazione. Si ricorda, inoltre, che gli effetti positivi e negativi dovuti all'attuazione delle azioni del Piano, devono essere misurati con indicatori.</p>	<p>Tali analisi sono state riportate adeguando il Rapporto Ambientale, nel paragrafo 8.5 "Sistema ambientale e paesaggistico".</p>	Accolta
	<p>Oss. Num. M.31</p> <p>Si ritiene necessario integrare il RA con l'individuazione di adeguate misure che possano impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi sull'ambiente, e in particolare sulla componente biodiversità, derivanti dell'attuazione del Piano.</p>	<p>Tali analisi sono state riportate adeguando il Rapporto Ambientale, nel paragrafo 8.5 "Sistema ambientale e paesaggistico".</p>	Accolta
	<p>Oss. Num. M.32</p> <p>... alla luce dei nuovi e pertinenti obiettivi generali ambientali da individuare (di cui alla precedente osservazione n. 20), si ritiene necessario integrare il sistema di monitoraggio ambientale del Piano (Vedere precedente osservazione n. 8).</p>	<p>Il Piano di Monitoraggio è stato definito in modo coerente al RA ed agli adeguamenti apportati al Piano sulla base delle risposte ai punti precedenti. Visto il livello di interferenza non vi sono significative integrazioni apportate al monitoraggio.</p>	Parzialmente accolta
<p>OSSERVAZIONI SULLA VALUTAZIONE D'INCIDENZA</p> <p>Osservazione n. 26 – Screening</p> <p>Oss. Num. M.33</p> <p>Si chiede di valutare se sia opportuno effettuare la verifica (screening) secondo le indicazioni sopra riportate.</p>	<p>Considerando la non cogenza delle indicazioni richiamate e valutato che le valutazioni di incidenza saranno comunque effettuate (o sono già state effettuate) per i singoli progetti in sede di pianificazione urbanistica, non si ritiene di effettuare in questa fase una nuova verifica, riservandosi di adottare la metodologia richiamata per i successivi aggiornamenti del PUMS. . Si segnala inoltre che gli Enti competenti sulla VINCA non hanno richiesto aggiornamenti alla verifica.</p>	Non accolta	

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 27 – Mitigazioni e compensazioni	<p>Oss. Num. M.34</p> <p>Fermo restando l'auspicata possibilità che i tracciati di progetto, laddove non ancora definitivi, possano non intercettare alcun Sito N2000, si ritiene che ci siano elementi sufficienti per fornire delle indicazioni di massima sulle mitigazioni e/o compensazioni che si intendono attuare in relazione agli effetti indicati dallo stesso Proponente. Pertanto, si richiede che la VinCA sia integrata con i suddetti elementi.</p>	Lo studio di incidenza e il paragrafo 8.5 del RA forniscono alcune indicazioni di massima che dovranno essere adeguatamente implementate in fase di progettazione degli interventi. Non si ritiene di integrare in questa sede la verifica di incidenza, anche in considerazione del fatto che per i singoli progetti saranno effettuate specifiche verifiche di incidenza in sede di inserimento nella pianificazione urbanistica, ove non siano già state effettuate. Si segnala inoltre che gli Enti competenti sulla VINCA non hanno richiesto aggiornamenti alla verifica.	Non accolta
Osservazione n. 28 – Elementi di connessione ecologica	<p>Oss. Num. M.35</p> <p>Si raccomanda di effettuare gli approfondimenti citati prendendo in considerazione anche quanto riportato nel PTCP della Provincia di Firenze con particolare riferimento alla rete ecologica e all'individuazione delle aree di collegamento ecologico.</p> <p>Si ritiene inoltre che la realizzazione di elementi di connessione ecologica non debba essere considerata una possibilità ma una opportunità.</p>	Tali elementi sono stati riportati nel paragrafo 8.5 del Rapporto Ambientale. In merito ad eventuali integrazioni della VINCA, si rimanda alle risposte alle osservazioni numerate M.33 e M.34.	Non accolta
Osservazione n. 29 – Interferenze sul sito ZSC-ZPS- IT 5140011	<p>Oss. Num. M.36</p> <p>Nell'analisi degli effetti degli interventi previsti dal Piano sulle componenti biotiche si raccomanda pertanto di prendere in considerazione anche i disturbi sull'avifauna, in particolar modo nelle fasi più critiche del loro ciclo biologico e fenologico, e di riportare delle indicazioni di massima sui relativi interventi di mitigazione</p>	<p>Dalla VINCA non sono emersi possibili disturbi all'avifauna. In merito ad eventuali integrazioni, si rimanda alle risposte alle osservazioni numerate M.33 e M.34.</p> <p>Si evidenzia peraltro che la Linea tranviaria 4.2. Piagge – Campi Bisenzio, prossima al sito ZSC-ZPS IT 5140011, è attualmente in fase di progettazione. In particolare, in data 30/07/2020 il Comune di Campi Bisenzio, in qualità di autorità competente, ha attivato la procedura per la verifica di assoggettabilità a VIA del progetto ed in data 30/07/2020 il Comune di Firenze ha convocato la Conferenza di Servizi sul progetto di fattibilità tecnica ed economica. Gli approfondimenti sulla interferenza col sito in esame saranno quindi effettuati in tale sede.</p>	Non accolta
	<p>Oss. Num. M.37</p> <p>Non deve pertanto apparire meno importante e necessaria la loro tutela e conservazione e si raccomanda quindi, nelle successive fasi di attuazione degli interventi, di considerare le alternative di Piano e le misure di mitigazione necessarie a garantire il minimo impatto possibile anche per questi habitat.</p>	Le alternative progettuali e le misure di mitigazione necessarie a garantire il minimo impatto possibile per gli habitat in esame saranno prese in considerazione nell'ambito del procedimento di progettazione dell'intervento tranviario, come riportato nella precedente risposta.	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE RUMORE	<p>Osservazione n. 30 – Illuminazione percorsi ciclabili</p> <p>Oss. Num. M.38</p> <p>In merito all'illuminazione dei percorsi ciclabili, occorre verificare i possibili impatti sulla flora e sulla fauna di una illuminazione costante del percorso.</p> <p>Si raccomanda pertanto, in sede di approfondimenti successivi, sia di valutare l'opzione zero, cioè la scelta di non illuminare la pista perlomeno nei tratti che attraversano i Siti N2000, che di prendere in considerazione sistemi di illuminazione con sensori di movimento (che attivano i punti luce al passaggio dei ciclisti per poi spegnerli) e corpi illuminanti con particolari spettri di luce studiati per avere il minore impatto verso particolari specie (ad esempio pipistrelli, vedasi Stone, 2013 e Patriarca e Debernardi, 2010). A tale proposito si riporta di seguito, a titolo di esempio non esaustivo, la bibliografia alla quale fare riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canè V., Farchi C., Logorelli M., Marsico G., Vaccaro L., 2014. Illuminazione a led e sostenibilità ambientale. ISPRA, Quaderni – Quaderno Ambiente e Società 9/2014. Roma • Patriarca E., De Bernardi P. (a cura di), 2010. Pipistrelli e inquinamento luminoso. Centro Regionale Chiroteri. Avigliana (TO) • Stone, E.L., 2013. Bats and lighting: Overview of current evidence and mitigation guidance. University of Bristol, U.K. 	<p>La VINCA contiene già tali aspetti, comunque negli approfondimenti progettuali successivi si terrà conto delle raccomandazioni formulate in merito alla illuminazione dei percorsi ciclabili.</p>	<p>Accolta</p>
	<p>Osservazione n. 31 – Normativa e pianificazione di riferimento</p> <p>Oss. Num. M.39</p> <p>Pertanto è opportuno che il Proponente provveda ad integrare il RA con il quadro normativo e programmatico di riferimento per la componente rumore. A titolo indicativo, ma non esaustivo, nel quadro normativo di base per l'acustica ambientale rientrano il D.P.C.M. 01/03/1991, Legge Quadro n.447/1995, D.P.C.M. 14/11/1997, D.M. 16/03/1998, D.P.R. 495/1998, D.P.R. 142/2004, ecc.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è stato integrato inserendo quanto richiesto nel paragrafo 8.4 Rumore</p>	<p>Accolta</p>
	<p>Oss. Num. M.40</p> <p>Pertanto si ritiene necessario fornire un quadro completo della zonizzazione acustica comunale di tutti i comuni facenti parte dell'area della città metropolitana.</p> <p>Per la Regione Toscana è reperibile al seguente sito web della Regione Toscana: htPUMS://www.regione.toscana.it/-/pcca-piani-comunali-di-classificazione-acustica Si ritiene anche necessario che il Proponente consideri eventuali Piani di risanamento acustico a carico di Gestori di infrastrutture di trasporto e/o dei Comuni interessati dal PUMS elencando gli interventi acustici da essi previsti, realizzati o in fase di realizzazione, verificando se tali interventi sono interferiti o meno dalle azioni del PUMS nei diversi scenari ed orizzonti temporali del Piano stesso.</p>	<p>Quanto richiesto è stato integrato nel Rapporto Ambientale nel paragrafo 8.4.1 (Analisi effetti locali) nell'ambito dell'analisi degli effetti acustici degli interventi previsti dal PUMS, limitatamente alle aree interessate da tali interventi.</p>	<p>Parzialmente accolta</p>

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 32 – Caratterizzazione della componente	<p>Oss. Num. M.41</p> <p>Pertanto si ritiene necessario descrivere lo stato di fatto attuale della componente acustica, in un ambito territoriale potenzialmente interessato dai probabili effetti acustici derivanti dall’attuazione del PUMS sulla base di una stima conservativa, evidenziando, in termini di livelli acustici complessivi e specifici per ciascuna tipologia di sorgente acustica che insiste sui territori (strade, ferrovie, tramvie, aeroporto):</p> <ul style="list-style-type: none"> • le aree che attualmente presentano condizioni di criticità • la presenza di ricettori critici • le aree dove si verificano i superamenti dei valori limite previsti dalla legislazione italiana in materia di inquinamento acustico • la popolazione esposta a detti superamenti, con particolare riferimento ai ricettori sensibili 	<p>Quanto richiesto è stato integrato nel Rapporto Ambientale nel paragrafo 8.4.1 (<i>Analisi effetti locali</i>) nell’ambito dell’analisi degli effetti acustici degli interventi previsti dal PUMS, limitatamente alle aree interessate da tali interventi.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 33 – Obiettivi e coerenza	<p>Oss. Num. M.42</p> <p>Si ritiene opportuno integrare gli obiettivi specifici di protezione ambientale individuati dal PUMS con quelli indicati dalla normativa italiana di settore (come ad esempio a titolo non esaustivo, il rispetto dei valori limite acustici, dei valori limite nelle fasce di pertinenza delle strade e ferrovie) e, a livello di quadro programmatico e pianificatorio, dai piani di classificazione acustica dei Comuni interessati. In tal modo potrà essere implementata l'analisi di coerenza interna, riportando eventuali contraddizioni/incoerenze all'interno del Piano stesso rispetto al raggiungimento dei suddetti obiettivi ambientali, e spiegando come potrebbero essere affrontate tali contraddizioni.</p>	<p>Sarà integrato negli obiettivi sostenibilità nel paragrafo 5.2 del Rapporto Ambientale</p> <p>Il Rapporto Ambientale è stato integrato, esplicitando nel par. 5.2 gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento, sui quali è stata condotta, nel par. 7 la verifica di coerenza con le azioni di Piano. In particolare, con riferimento agli aspetti acustici, il par. 5.2 contiene il seguente obiettivo di sostenibilità: <i>Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)</i>. Esso presuppone e comprende il rispetto dei limiti acustici individuati dalla normativa vigente. Oltre a ciò, il Rapporto Ambientale è stato integrato con il paragrafo 8.4.1 (Analisi effetti locali) che riporta l'analisi degli effetti acustici degli interventi previsti dal PUMS, limitatamente alle aree interessate da tali interventi, esaminando i limiti della classificazione acustica e di eventuali fasce di pertinenza infrastrutturale ed individuando eventuali interferenze da approfondire. Gli studi previsionali di impatto acustico delle singole opere da realizzare costituiscono la sede più opportuna per approfondire tali aspetti, non essendo competenza della Valutazione Ambientale Strategica di un Piano di ampia scala territoriale raggiungere i livelli di dettaglio caratteristici della fase progettuale.</p>	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 34 – Valutazione degli effetti	<p>Oss. Num. M.43</p> <p>Considerando che in questa fase di RA si ha una conoscenza più approfondita e di maggiore dettaglio delle azioni previste dal PUMS, e della caratterizzazione della componente che dovrà essere effettuata (così come riportato nella precedente osservazione n. 30), si ritiene opportuno approfondire la stima qualitativa e quantitativa degli effetti acustici che la realizzazione del PUMS avrà nei due scenari considerati, di riferimento e di progetto.</p> <p>In particolare:</p> <p>1) Relativamente allo scenario tendenziale o di riferimento, il Proponente dovrebbe fornire una valutazione d'impatto acustico dovuto a ciascuno degli interventi già programmati e/o realizzati, compresi eventuali interventi di risanamento acustico previsti e/o realizzati inclusi nei Piani di risanamento acustici che interessano le aree comunali e dei macro ambiti territoriali del PUMS evidenziando, in termini di livelli acustici complessivi e specifici per ciascuna tipologia di sorgente acustica che insiste sui territori (strade, ferrovie, tramvie, aeroporto):</p> <p>a) le aree che presentano condizioni di criticità b) la presenza di ricettori critici c) le aree dove si verificano i superamenti dei valori limite previsti dalla legislazione italiana in materia di inquinamento acustico d) la popolazione esposta a detti superamenti.</p> <p>2) Relativamente allo scenario di progetto, il Proponente dovrebbe fornire una valutazione d'impatto acustico dovuto agli interventi inclusi in tale scenario, che interessano le aree comunali evidenziando, in termini di livelli acustici complessivi e specifici per ciascuna tipologia di sorgente acustica che insiste sui territori (strade, ferrovie, tramvie, aeroporto), gli stessi aspetti a), b), c), d).</p> <p>Si fa presente che per le infrastrutture di trasporto lineari le suddette valutazioni devono prendere in considerazione i limiti previsti dalla normativa italiana sull'acustica all'interno delle fasce di pertinenza delle stesse infrastrutture, nonché, al di fuori di esse, dei valori limite previsti dalle classificazioni acustiche dei vigenti piani di zonizzazione acustica dei Comuni interessati dal PUMS. Qualora un Comune non abbia ancora approvato o adottato un Piano di zonizzazione acustica, si dovrà far riferimento ad una classificazione in zone nel rispetto dei limiti di accettabilità previsti dall'articolo 6 - comma 1 del D.P.C.M. 01/03/1991.</p> <p>Relativamente all'impatto acustico delle tramvie, considerato che non vi è un riferimento in merito nella normativa sull'acustica ambientale, fornire una valutazione basata su dati di letteratura e bibliografici.</p> <p>Sarà opportuno illustrare i risultati della valutazione d'impatto acustico degli scenari di piano mediante apposite tabelle di sintesi e mappe acustiche di dettaglio per ciascuna azione di piano considerata.</p>	<p>In merito allo scenario di riferimento, le infrastrutture considerate erano già previste in altri piani e quindi già sottoposte a VAS. La maggior parte è in fase avanzata di progettazione, se non in realizzazione, pertanto ne è già stato valutato l'impatto acustico, peraltro con una precisione ed accuratezza, sicuramente maggiore di quella conseguibile in un piano di livello strategico come il PUMS.</p> <p>Per le opere dello scenario di progetto del PUMS non inserite in altri piani i possibili effetti acustici sono stati valutati, integrando il RA, nel paragrafo 8.4.1 "Analisi effetti locali", verificando l'assenza di problematiche significative.</p> <p>Va sottolineato tuttavia che non è compito del Rapporto Ambientale la valutazione dell'impatto dei singoli interventi, che è possibile solo in fase di progetto, quando si hanno a disposizione tutti gli elementi progettuali necessari a valutare correttamente il rispetto dei limiti acustici (ad esempio, le quote di una infrastruttura stradale) e poter progettare le eventuali opere di mitigazione.</p>	Parzialmen te accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
	<p>Osservazione n. 35 – Monitoraggio</p> <p>Oss. Num. M.44</p> <p>Tra gli indicatori di contesto ambientale, relativamente all'inquinamento acustico, il Proponente ha scelto l'indicatore "Popolazione esposta (mappa acustica strategica)" (Relazione-progetto, pag. 718). Tenuto conto della valutazione degli effetti acustici sopra descritti, sarebbe opportuno integrare l'indicatore di contesto scelto, con un indicatore che relazioni la popolazione esposta ai valori limite acustici previsti dalla normativa e dai piani vigenti di settore, espressi in Leq(dBA).</p>	<p>Si è scelto di fare riferimento agli indicatori della mappatura acustica strategica, così da poter collegare il monitoraggio del PUMS al Piano d'azione del Rumore ed essere più efficaci nelle azioni da mettere in campo. Pertanto, non si ritiene di modificare il Piano di monitoraggio.</p>	<p>Non accolta</p>
<p>OSSERVAZIONI SULLA COMPONENTE PAESAGGIO</p>	<p>Osservazione n. 36 – Normativa e pianificazione di riferimento</p> <p>Oss. Num. M.45</p> <p>Si ritiene pertanto necessario considerare anche gli obiettivi e le disposizioni prettamente paesaggistiche, nei confronti dei quali integrare la verifica di coerenza esterna con il PIT-PPR, quali, a solo titolo di esempio "la conservazione, tutela e trasformazione, sostenibile e compatibile con i valori paesaggistici riconosciuti", "le misure necessarie per il corretto inserimento, nel contesto paesaggistico, degli interventi di trasformazione del territorio". Lo stesso PIT-PPR indica gli obiettivi generali, di qualità, specifici, gli orientamenti, gli indirizzi e le politiche, le direttive che costituiscono il riferimento generale per il perseguimento delle finalità di tutela e valorizzazione del paesaggio.</p>	<p>La verifica di coerenza esterna del Piano di cui al par. 7.1 è stata aggiornata prendendo in considerazione gli obiettivi del PIT-PPR di seguito enunciati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione dei paesaggi regionali • Riqualficazione di situazioni di degrado e contenimento dei fenomeni di criticità territoriali e ambientali • Partecipazione e concertazione istituzionale • La disciplina delle aree dichiarate di notevole interesse pubblico • La disciplina delle aree tutelate per legge • Elevamento della qualità ecosistemica del territorio regionale <p>con i quali il perseguimento di una mobilità ambientalmente sostenibile (in particolare in riferimento all'Area di Interesse del PUMS: <i>Un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico</i>, ma in generale tutto il PUMS) appare senz'altro coerente.</p>	<p>Accolta</p>

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 37 – Caratterizzazione della componente e valutazione dei potenziali effetti	<p>Oss. Num. M.46</p> <p>si ritiene necessario procedere alla caratterizzazione dello stato della componente paesaggistica, in tutti i suoi aspetti: fisici, naturali, antropici (storicoculturali, architettonici ed archeologici) e percettivo-visivi. Pertanto sarebbe opportuno verificare l'eventuale presenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dei beni immobili e delle aree di notevole interesse pubblico e delle aree tutelate per legge, di cui agli artt. 136 e 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs. 42/04) • dei beni paesaggistici, di cui all'art. 134 del suddetto Codice (insediamenti urbani storici e territori contermini, borghi e beni singoli identitari dell'architettura rurale, beni puntuali e lineari diffusi, testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici, beni identitari puntuali e lineari diffusi, canali delle bonifiche agrarie) • dei beni culturali del patrimonio monumentale, storico, architettonico ed archeologico di cui all'art. 10 del suddetto Codice (puntuali, areali e lineari) • dei sistemi paesaggistici, delle aree tutelate e di tutte le altre informazioni desunte dal PIT-PPR. <p>La trasposizione cartografica (in scala adeguata) degli eventuali beni paesaggistici rilevati permetterebbe di verificare l'eventuale interferenza con gli interventi (materiali) previsti nei due scenari di riferimento e di progetto, al fine di valutare (attraverso una matrice di impatto) i potenziali effetti che la realizzazione di tali interventi potrebbe avere sui beni stessi.</p>	<p>Il Rapporto Ambientale è stato integrato, introducendo il paragrafo 8.5 “<i>Sistema ambientale e paesaggistico</i>” in cui si è realizzata una sovrapposizione degli interventi determinati dalle azioni di Piano ed una analisi sulle interferenze e dei potenziali impatti generati sulla componente beni culturali e paesaggio; in particolare nel par. 8.5.4 sono state sviluppate le “schede-interventi” di maggior dettaglio per le interferenze più rilevanti identificate. In tali schede le azioni di Piano potenzialmente impattanti (tramvie, ferrovie, strade, parcheggi e nodi di interscambio, ciclabili) sono state messe in relazione alle seguenti emergenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del Codice dei beni culturali, • aree tutelate per Legge (D. Lgs. 42/2004 Art. 142 comma 1 lett. a, b, c, d, e, f, g, i, m) • beni architettonici tutelati; • siti Unesco; • siti Rete Natura 2000. <p>Da tale analisi emerge che non vi sono azioni di Piano manifestamente non coerenti con la tutela della componente paesaggio e beni culturali (Tab. 8.6.1). Peraltro, per le azioni che comportano la realizzazione di interventi infrastrutturali sarà necessario valutare concretamente in sede di progettazione, secondo le previsioni della normativa vigente, il livello di interferenza con tale componente e le modalità di tutela e mitigazione.</p>	Accolta
Osservazione n. 38 – Aspetti visivi e percettivi	<p>Oss. Num. M.47</p> <p>si ritiene opportuno che nel RA, al fine di valutare i potenziali impatti che il piano potrebbe causare alla componente in oggetto, siano analizzate le condizioni visuali (a scala adeguata) e valutata la qualità e sensibilità paesaggistica, tenendo conto di tutti i beni presenti, fisico-naturali e storico-culturali, architettonici ed archeologici.</p>	V. risposta precedente	Accolta

Osservazione		Controdeduzione	Stato
Osservazione n. 39 – Accessibilità e fruibilità dei beni culturali presenti	<p>Oss. Num. M.48</p> <p>Inoltre si ritiene opportuno che nel RA siano verificate le condizioni attuali dell'accessibilità e della fruibilità dei beni presenti puntuali, lineari ed areali, e i potenziali cambiamenti, interruzioni o spostamenti che le azioni di piano potrebbero apportare allo stato odierno.</p>	<p>V. risposta precedente per quanto riguarda eventuali impatti negativi sulla accessibilità dei beni.</p> <p>Come azione di miglioramento della accessibilità, il PUMS sarà adeguato prevedendo fra le azioni volte a promuovere l'utilizzo della bicicletta (pag. 271) l'inserimento della "realizzazione di percorsi ciclabili e/o pedonali di connessione e fruizione dei luoghi di interesse culturale e turistico" e l'inserimento di tali percorsi nella rete ciclabile di interesse metropolitano (pag. 275) modificando la voce "Microreti comunali per l'accessibilità a poli attrattori di rango Metropolitano" in "Microreti comunali per l'accessibilità a poli attrattori di rango Metropolitano ed ai luoghi di interesse culturale e turistico"</p>	Accolta