

**PUMS**  città  
metropolitana  
di **firenze**



**INTEGRAZIONI E MODIFICHE AL PUMS  
A SEGUITO DELLA PROCEDURA DI VAS**

## 1. Finalità del Documento

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze è stato adottato con atto del Sindaco Metropolitan n. 33 del 1° agosto 2019, ratificato dal Consiglio Metropolitan 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 Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Nell'ambito della procedura di VAS del PUMS, sono stati ricevuti contributi in materia ambientale da parte di numerosi SCA (Soggetti Competenti in materia Ambientale).

Le osservazioni prodotte sono state valutate e controdedotte nel *Documento di controdeduzione al Rapporto Ambientale*, che si accompagna al presente rapporto.

Come indicato nel *Documento di controdeduzione*, alcune delle osservazioni accolte comportano integrazioni o modifiche al Rapporto Ambientale e/o al PUMS. Le modifiche al Rapporto Ambientale sono state già inserite, rimettendo un documento adeguato alle osservazioni degli SCA.

Il Rapporto Ambientale adeguato, accompagnato dal *Documento di controdeduzione*, verrà trasmesso al Comune di Firenze, in qualità di Autorità Competente per la VAS, ed in particolare alla struttura di supporto (Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione Ambientale - N.I.CO.V.A.) incaricata di svolgere le attività tecnico-istruttorie sulla documentazione presentata, al fine dell'espressione del Parere motivato ai sensi dell'art. 26 della legge regionale 10/2010.

Le integrazioni e modifiche da apportare al PUMS vengono invece puntualmente indicate nel presente documento e saranno inserite nel PUMS a valle dell'espressione del parere motivato dell'Autorità Competente, per l'approvazione finale da parte del Consiglio Metropolitan.

Nel proseguo del presente documento sono dunque puntualmente riportate le modifiche testuali da apportare al PUMS, con il riferimento univoco alla osservazione degli SCA che ha comportato l'adozione di ciascuna modifica.

Il presente documento, unitamente al *Rapporto Ambientale adeguato* e al *Documento di controdeduzioni*, sarà trasmesso all'Autorità Competente e per essa al N.I.CO.V.A., ai fini dell'espressione del parere motivato.

Num. Osservazione	Ente	Modifica al PUMS
G.2	Arpat	<p>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154 Dopo la Tabella Inserire il testo: Molti degli 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, al fine di minimizzare gli impatti della costruzione.</p>
G.5	Comune di Lastra a Signa	<p>Nelle Tavole Grafiche C1 e C2 inserire il corretto tracciato dell'intervento di "Adeguamento della viabilità esistente del capoluogo di Lastra a Signa via Livornese - rampa uscita ed entrata sulla FIPILI - zona Stagno - Ponte a Signa", coerente con quello riportato a pag. 488 della Relazione di Progetto</p>
G.17 e G.19	Azienda USL Toscana Centro	<p>Nel par. 20 <i>Mobility Management</i> della Relazione di Progetto A pag. 618 Dopo le parole: ... <i>scenario ipotizzato</i>. Inserire il testo: Il Decreto "Rilancio" 34/2020 a seguito dell'emergenza Covid-19 ha ampliato l'obbligo di presenza del <i>mobility manager</i> sia presso le aziende con più di 100 dipendenti, sia presso gli Istituti scolastici superiori. In conseguenza di tali modifiche normative, verranno creati dei tavoli stabili di lavoro a livello di Città Metropolitana con questi soggetti, con lo specifico obiettivo di migliorare ed incrementare la mobilità attiva negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Attraverso le attività di coordinamento dei <i>mobility manager</i> aziendali dovrà inoltre essere perseguita l'incentivazione delle politiche di smart-working aziendale, che può rappresentare una significativa risorsa per la riduzione della domanda complessiva insistente sul sistema della mobilità sia pubblica che privata, come emerso chiaramente nel corso dell'emergenza Covid-19.</p>
S.3, S.8, S.19, S.20, S.27, S.31	MIBACT – Soprintendenza Firenze	<p>Predisporre due nuovi elaborati grafici Tav. D1 Vincoli beni culturali e paesaggio Tav. D2 Vincoli beni culturali e paesaggio rispettivamente alla scala della città metropolitana e dell'area fiorentina, recanti la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti nel Piano, con i relativi codici identificativi, ed i vincoli relativi ai beni culturali ed al paesaggio.</p> <p>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154 Dopo il testo di cui alla Oss. G.2 Inserire il testo: La realizzazione degli interventi di Piano, specie per quelli di tipo infrastrutturale, può comportare significative interferenze con i beni culturali e paesaggistici sottoposti a tutela. In generale, si può dire che il sistema della mobilità può impattare significativamente sul sistema dei beni culturali e paesaggistici secondo due modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• può generare <b>impatti negativi</b>, laddove la realizzazione di nuove infrastrutture interferisce direttamente con gli obiettivi di protezione e valorizzazione dei beni;</li> <li>• può generare <b>impatti positivi</b>, laddove, al contrario, gli interventi sul sistema della mobilità (sia esistente sia nuova) siano volti a migliorare l'accesso con mezzo pubblico ai beni o a favorire</li> </ul>

		<p>l'inclusione nei percorsi turistici di beni non sufficientemente valorizzati, curando in ogni caso il meglio possibile l'inserimento paesaggistico delle opere.</p> <p>I potenziali effetti negativi attengono principalmente all'impatto sul paesaggio dei vari manufatti che compongono l'infrastruttura ferroviaria, tramviaria o stradale.</p> <p>L'impatto, meno rilevante nel caso degli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, risulta potenzialmente significativo nel caso di interventi che richiedano la realizzazione di opere quali viadotti o rilevati particolarmente estesi; impatti minori sul paesaggio sono invece generalmente connessi ai tracciati che si sviluppano al piano di campagna o in galleria, oppure alla realizzazione di linee tranviarie che si sviluppano in larga parte sulla infrastruttura stradale esistente.</p> <p>Rilevante risulta anche il potenziale impatto dei parcheggi e dei nodi di interscambio, per via delle ampie superfici da urbanizzare e della presenza di grandi quantità di veicoli.</p> <p>Con riferimento agli impatti negativi sulla componente paesaggio della realizzazione di nuove infrastrutture, si possono citare i seguenti aspetti da sottoporre a specifica attenzione in fase di progettazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• frammentazione degli habitat naturali e rurali</li> <li>• alterazione degli habitat</li> <li>• interruzione di corridoi ecologici</li> <li>• alterazione delle dinamiche del paesaggio</li> <li>• alterazione della struttura delle patches paesistiche</li> <li>• effetto barriera fra gli ecosistemi attraversati</li> <li>• aumento del volume di traffico</li> <li>• aumento dell'incidentalità per la fauna</li> <li>• aumento di illuminazione notturna</li> <li>• invasione di ampie fasce di territorio per l'impianto del cantiere</li> </ul> <p>Pertanto, si richiede agli Enti responsabili della progettazione la massima attenzione all'inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti, privilegiando l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e materiali capaci di integrarsi visivamente nel paesaggio e prevedendo, dove possibile, opere di mitigazione dell'impatto visivo tramite piantumazione di alberi o arbusti autoctoni.</p> <p>Nelle tratte urbane, particolare attenzione va riservata alle interferenze potenziali con il patrimonio storico-monumentale ed archeologico.</p> <p>Ai fini di una corretta considerazione di tutti i possibili effetti derivanti dalla realizzazione dei singoli interventi dello scenario di Piano e delle eventuali necessarie autorizzazioni da acquisire, si dovrà tener conto del rispetto, oltre che delle norme prescrittive del Piano Paesaggistico Regionale e dei piani di gestione dei siti UNESCO, anche delle seguenti norme di tutela di cui al Codice, D.L.gs. n. 42/2004 e ss.mm.ii.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• art. 7 bis - Espressioni di identità culturale collettiva (Patrimonio UNESCO),</li> <li>• art. 10 - Beni Culturali;</li> <li>• art. 11 Il - Cose oggetto di specifiche disposizioni di tutela;</li> <li>• art. 45, 46 e 47 - Altre forme di protezione - Prescrizioni di tutela indiretta (zone di rispetto del vincolo);</li> <li>• art. 94 - Convenzione UNESCO sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo;</li> <li>• art. 134 - Beni Paesaggistici;</li> <li>• art. 136 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (vincoli decretati);</li> </ul>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• art. 142 - Aree tutelate per legge (c.d. zone Galasso);</li> <li>• art. 143, comma 1, lett. e) aree riconosciute di interesse paesaggistico dai Piani paesaggistici regionali;</li> <li>• art. 143, comma 1, lett. g) zone di riqualificazione paesaggistica;</li> <li>• art. 152 - Interventi soggetti a particolari prescrizioni.</li> </ul> <p>Nelle successive fasi di progettazione dei singoli interventi sarà naturalmente necessario integrare le conoscenze disponibili e le analisi preliminari sviluppate nel Rapporto Ambientale con studi mirati inerenti lo specifico contesto territoriale.</p> <p>In particolare, si auspica che la progettazione degli interventi da parte degli Enti responsabili proceda in modo parallelo e sincrono all'analisi degli impatti, in modo da evitare o minimizzare gli impatti negativi, valorizzando invece quelli positivi. A tal fine sarà necessaria una frequente interazione progettisti dell'opera e organismi di tutela, con il supporto di di analisti degli impatti nei casi più complessi, per definire al meglio l'inserimento e le eventuali compensazioni degli interventi da realizzare.</p> <p>Tra gli interventi di compensazione, ad esempio, si possono annoverare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la riqualificazione ambientale e la formazione di neo-ecosistemi;</li> <li>• il riassetto urbanistico con la realizzazione di aree a verde, zone a parco, rinaturalizzazione degli argini di corsi d'acqua; formazione di zone umide;</li> <li>• impianti di fitodepurazione per il miglioramento qualitativo di acque diverse;</li> <li>• ripristini di aree degradate in genere; sovrappassi/sottopassi di viabilità esistente;</li> <li>• strutture e attività per la didattica ambientale.</li> </ul> <p>In merito allo specifico tema dell'impatto delle infrastrutture di trasporto sui beni archeologici, lo strumento più efficace a disposizione per la prevenzione e mitigazione degli impatti negativi è costituito dalla procedura della verifica preventiva dell'interesse archeologico prevista dall'art. 25 del d.lgs. n. 50/2016 (nuovo Codice degli appalti, ex artt. 95 e 96 del precedente Codice L. 163/2006)77.</p> <p>Tra le opere di compensazione, nel caso di opere che interferiscano con siti archeologici di qualche rilevanza, possono essere annoverate, ad esempio, la realizzazione di apparati permanenti per l'offerta al pubblico, come audio guide, cartellonistica, recinzioni, ecc. come avvenuto per esempio nel Comune di Firenze con la realizzazione di una specifica App di realtà virtuale a seguito dei lavori di riqualificazione in Piazza dei Ciampi.</p> <p>Tenendo conto degli aspetti relativi alla compatibilità con il patrimonio culturale e paesaggistico sopra illustrati, gli Enti competenti alla realizzazione degli interventi si intendono impegnati, sotto la loro responsabilità, 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>
<p><b>S.4 e M.48</b></p>	<p><b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b></p> <p><b>MATTM</b></p>	<p>Nel par. 11.6 <i>Mobilità ciclistica – il Progetto Metropolitano</i> della Relazione di Progetto A pag. 271 Dopo le parole: ... <i>sul proprio territorio.</i></p>

		<p>Inserire il testo: h) realizzazione di percorsi ciclabili e/o pedonali di connessione e fruizione dei luoghi di interesse culturale e turistico.</p> <p>A pag. 275 Nell'ultima riga della Tabella sostituire le parole: <i>Microreti comunali per l'accessibilità a poli attrattori di rango Metropolitano   Mobilità a scopo operativo</i> con le parole: Microreti comunali per l'accessibilità a poli attrattori ed ai luoghi di interesse culturale e turistico di rango Metropolitano   Mobilità a scopo operativo e turistico-ricreativo</p>
S.6	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154 Dopo il testo di cui alla Oss. S.3 Inserire il testo: Analogamente, 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, dovranno essere accompagnate dagli approfondimenti necessari atti a garantire la tutela e la valorizzazione degli stessi.</p>
S.7	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154 Dopo il testo di cui alla Oss. S.6 Inserire il testo: Sarà inoltre specifica responsabilità degli Enti competenti per le future progettazioni, tenere conto degli effetti dei singoli interventi sui siti della rete Natura 2000, conformemente alle Direttive comunitarie ed alla legislazione nazionale e regionale che disciplinano la materia.</p>
S.9 e S.10	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154 Dopo il testo di cui alla Oss. S.7 Inserire il testo: Con particolare riferimento alla progettazione delle opere ferroviarie, ivi incluso il collegamento fra le Stazioni AV Belfiore e Santa Maria Novella, gli Enti competenti per la progettazione e realizzazione degli interventi si intendono impegnati, laddove si rinvenga una interferenza tra beni tutelati e nuove opere ferroviarie, ad analizzare, conformemente alla normativa vigente, la compatibilità con la disciplina di vincolo per identificare correttivi e prescrizioni.</p>
S.11	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 13.7 <i>La rete Tranviaria dell'agglomerazione fiorentina</i> della Relazione di Progetto A pag. 426 Dopo le parole: ... <i>sul terminale della Linea T1.</i> Inserire il testo: Laddove le progettazioni tranviarie interessino aree o beni sottoposti a tutela, all'Ente incaricato della progettazione è prescritto di interfacciarsi con la locale 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>
S.12	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 13.8.2 <i>La rete di trasporto pubblico automobilistico extraurbano – Focus Comune di Firenze</i> della Relazione di Progetto A pag. 454 Dopo le parole: ... <i>attivazione del sistema dei nodi.</i> Inserire il testo: Laddove le progettazioni dei nodi di interscambio fra il</p>

		<p>TPL su gomma e la rete tranviaria interessino aree o beni sottoposti a tutela, all'Ente incaricato della progettazione è prescritto di interfacciarsi 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>
<b>S.13</b>	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 14.3 <i>Interventi sulla Viabilità – Focus Comune di Firenze</i> della Relazione di Progetto A pag. 532 Dopo le parole: ... <i>la realizzazione dei vari interventi.</i> Inserire il testo: Al fine di garantire la tutela dei beni culturali e paesaggistici vincolati, l'Ente incaricato della progettazione degli interventi di viabilità fin qui illustrati dovrà effettuare 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. Inoltre, lo studio di fattibilità degli interventi di riorganizzazione e potenziamento della viabilità esistente, non previsti nel Piano Strutturale del Comune di Firenze, dovrà tenere conto non solo degli aspetti tecnico-funzionali della mobilità ma anche degli impatti in aree paesaggistiche.</p> <p>A pag. 530 Dopo le parole: ... <i>Piano di Recupero dell'area Ex Fiat Belfiore, in fase di avvio (v. Figura).</i> Inserire il testo: L'Ente o il Soggetto incaricato della progettazione degli interventi stradali complementari alla nuova rete tranviaria che interessano aree sottoposte a tutela paesaggistica dovrà garantire che essi 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>
<b>S.14</b>	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 15 <i>Parcheggi</i> della Relazione di Progetto A pag. 547 Dopo le parole: ... <i>corridoi di forza del TPL.</i> Inserire il testo: L'Ente incaricato della progettazione dei parcheggi, siano essi di interscambio, di relazione o pertinenziali, specie in contesti sensibili e rilevanti, dovrà mantenere elevati standard di qualità progettuale ed interfacciarsi con la Soprintendenza per garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente.</p>
<b>S.15</b>	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 13.8.3 <i>Le reti di trasporto pubblico automobilistico urbano</i> della Relazione di Progetto A pag. 464 Dopo le parole: ... <i>Piazza della Libertà.</i> Inserire il testo: 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 sharing mobility dovranno comprendere l'analisi e la predisposizione di sistemi di mobilità in grado di valorizzare la fruizione del patrimonio culturale diffuso, come ad esempio la connessione tra il centro storico UNESCO e le Ville Medicee.</p>
<b>S.16</b>	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 11.6 <i>Mobilità ciclistica – il Progetto Metropolitano</i> della Relazione di Progetto A pag. 272 Dopo le parole: ... <i>pubblica illuminazione, ringhiere, alberi etc....</i></p>

		<p>Inserire il testo: I soggetti incaricati della progettazione degli interventi di potenziamento della rete ciclabile dovranno garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati.</p> <p>Nel par. 19 <i>Sicurezza stradale</i> della Relazione di Progetto A pag. 602 Dopo le parole: ... <i>comunicazione della velocità</i>. Inserire il testo: I soggetti incaricati della progettazione degli interventi per il miglioramento della sicurezza pedonale e di traffic calming dovranno garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati, con particolare riferimento all'inserimento di manufatti di vario genere, all'installazione di apparecchi per l'illuminazione stradale e di sicurezza, al ridisegno dei tracciati stradali.</p>
S.17	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 10. <i>La mobilità pedonale</i> della Relazione di Progetto A pag. 158 Dopo le parole: ... <i>Infrastrutturazione di Corridoio/Comprensorio – PIIC</i>). Inserire il testo: I soggetti incaricati della progettazione di eventuali interventi presupposti o conseguenti alle pedonalizzazioni dovranno 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>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154 Dopo il testo di cui alla Oss. S.9 Inserire il testo: I soggetti incaricati della progettazione di eventuali interventi di mitigazione acustica dovranno 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>
S.18	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 10. <i>La mobilità pedonale</i> della Relazione di Progetto A pag. 158 Dopo le parole: ... <i>Infrastrutturazione di Corridoio/Comprensorio – PIIC</i>). Inserire il testo: Il PUMS introduce altresì la previsione di redazione del Piano della Logistica metropolitana, finanziato con risorse stanziate dal MIT, 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>
S.28	<b>MIBACT – Soprintendenza Firenze</b>	<p>Nel par. 13.5 <i>Hub intermodali</i> della Relazione di Progetto A pag. 389 Dopo le parole: ... <i>interessati nella realizzazione del progetto</i>. Inserire il testo: Con riferimento all'Hub intermodale localizzato in corrispondenza della stazione ferroviaria di Calenzano, poiché nelle vicinanze è presente il bene culturale denominato "Villa di Fibbiana", l'Ente incaricato della progettazione e realizzazione dell'intervento dovrà garantire che eventuali potenziamenti delle strutture esistenti vengano 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.</p>

<p><b>M.9</b></p>	<p><b>MATTM</b></p>	<p>Nel par. 24. <i>Monitoraggio del PUMS</i> della Relazione di Progetto A pag. 717                  Dopo le parole: ... <i>si veda la relazione del Rapporto Ambientale.</i>                  Inserire il testo:                  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:                  - 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.                  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><b>M.10</b></p>	<p><b>MATTM</b></p>	<p>Nel par. 17.1 <i>Strade intelligenti (Smart Road)</i> della Relazione di Progetto A pag. 587                  Dopo le parole: ... <i>dare spazio ai bus ibridi ed elettrici.</i>                  Inserire il testo:                  Quale ulteriore azione per la promozione della mobilità elettrica nell'ambito del trasporto privato, si prevede 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><b>M.26</b></p>	<p><b>MATTM</b></p>	<p>Nel par. <i>IL PROGETTO</i> della Relazione di Progetto A pag. 154                  Dopo il testo di cui alla Oss. S.9                  Inserire il testo:                  Nella progettazione degli interventi sarà opportuno approfondire gli aspetti climatici allo scopo di individuare gli eventuali rischi di natura climatica cui potrebbero essere sottoposti gli interventi previsti, dovuti all'aumento delle temperature, all'incremento degli eventi estremi di precipitazione, ai fenomeni franosi e alluvionali associati alle precipitazioni intense.                  Inoltre nella progettazione degli interventi andranno adottati criteri e principi tali da renderli resilienti rispetto al cambiamento climatico, quali ad esempio: evitare ove possibile nuovi interventi o adeguamenti in zone allagabili o esondabili o a rischio frana; utilizzare ove possibile materiali in grado di sopportare l'incremento delle temperature e materiali drenanti per la pavimentazione prevista per i nuovi parcheggi o per le piste ciclabili.</p>