

GIUNTA COMUNALE

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL 02/02/2021

DELIBERAZIONE N. DG/2021/00017 (PROPOSTA N.DG/2021/00025)

Oggetto: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze.
Espressione del parere motivato VAS ai sensi dell'art. 26 della L.R. 10/2010.

La seduta ha luogo il giorno 02/02/2021 alle ore 09:50 , in Firenze, nella sala della adunanze, posta nella sede comunale, in modalità anche a distanza, previa convocazione con apposito avviso.

Presiede: Sindaco - Dario Nardella

Assiste: Segretario Generale - Giuseppe Ascione

Al momento dell'adozione del presente provvedimento risultano presenti i Sigg.:

Dario NARDELLA	Sindaco
Alessia BETTINI	Vice Sindaco
Elisabetta MEUCCI	Assessore
Stefano GIORGETTI	Assessore
Alessandro MARTINI	Assessore
Sara FUNARO	Assessore
Benedetta ALBANESE	Assessore
Cecilia DEL RE	Assessore
Tommaso SACCHI	Assessore
Cosimo GUCCIONE	Assessore

risultano altresì assenti i Sigg.:

Federico Gianassi

LA GIUNTA

Premesso che:

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è il documento strategico che ha lo scopo di orientare le politiche di mobilità cittadine per i prossimi 10 anni. Si tratta di uno strumento introdotto a livello comunitario con l'obiettivo di “*sviluppare un nuovo concetto di piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane in maniera più sostenibile e integrata*”;
- il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato le linee guida per la redazione dei PUMS e ha stabilito, in particolare, che le città metropolitane procedono alla definizione dei PUMS, al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram;
- il PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, seguendo un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin dall'inizio del suo processo di definizione;
- con il PUMS si opera un passaggio fondamentale dalla pianificazione dei trasporti alla mobilità sostenibile, in quanto si supera l'approccio ex post che vedeva il traffico come elemento critico su cui operare, a favore della valutazione delle esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile;

Premesso altresì che:

- il Consiglio Metropolitan della Città Metropolitana di Firenze, con la deliberazione n. 121 del 19/12/2018 di “*Avvio del procedimento per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del relativo procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS)*”, ha avviato contestualmente la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi della L.R. 10/2010 e s.m.i. individuando quale autorità competente il Comune di Firenze e approvato il cronoprogramma delle attività;
- il responsabile del procedimento per il PUMS è la Dott.ssa Maria Cecilia Tosi, Direttore del Dipartimento Territoriale della Città Metropolitana di Firenze;
- in attuazione di quanto previsto dall'art. 23 co 2 della LR 10/2010 (*Norme in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e di valutazione di incidenza*), il documento preliminare di VAS è stato trasmesso ai soggetti competenti in materia ambientale con nota inviata dalla Città Metropolitana per posta elettronica certificata in data 13 maggio 2019 prot. 2442;
- il Piano è stato adottato con atto del Sindaco Metropolitan n. 33/2019 del 01/08/2019 e ratificato con delibera del Consiglio metropolitan n. 60/2019 del 23/10/2019, unitamente al “Rapporto Ambientale” relativo al PUMS, comprensivo della “Sintesi non tecnica” quale allegato parte integrante e sostanziale, predisposto ai sensi e per gli effetti della L.R. 10/2010, ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;
- tutta la documentazione sul piano (inclusi gli allegati) è stata resa disponibile sia attraverso il sito del Comune di Firenze alla pagina https://www.comune.fi.it/dalle-redazioni/adottato-il-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile?language_content_entity=it che sul sito della Città Metropolitana di Firenze nella Sezione dedicata al PUMS, alla pagina <http://www.cittametropolitana.fi.it/pums/pums-adottato/> ed è tuttora consultabile nel percorso <http://www.cittametropolitana.fi.it/pums/pums-presentazione/>;

- 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 2020 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. 25 della L.R. 10/2010;
- in data 27 febbraio 2020, inoltre, si è tenuto un incontro per l'illustrazione del Piano riservato ai suddetti soggetti.

Dato atto che:

- con nota della Città Metropolitana prot. 17106 del 28 aprile 2020, i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) sono stati invitati a formulare il loro parere ai sensi dell'art. 25 L.R. 10/2010 entro il 15 maggio 2020;
- hanno risposto alla richiesta senza formulare contributi in materia ambientale:
 1. Autorità Idrica Toscana prot. 18027 del 07 maggio 2020
 2. Comune di Sesto Fiorentino prot. 15358 del 14 aprile 2020
 3. Comune di Dicomano prot. 17641 del 4 maggio 2020
 4. RFI- Rete Ferroviaria Italiana prot. 18149 del 8 maggio 2020
 5. Provincia Pistoia prto. N. 18329 dell'11 maggio 2020
 6. Comune di Signa prot. 18402 dell'11 maggio 2020
 7. Unione montana dei Comuni del Mugello prot. 18637 del 13 maggio 2020
 8. Comuni di Reggello e Incisa Figline prot. 18761 in data 14 maggio 2020
 9. Unione dei Comuni Valdarno e Valdisieve: prot. 18918 del 15 maggio 2020
 10. Comune di Greve in Chianti prot. 18713 del 14 maggio 2020
 11. Comune di Vaglia prot.n. 18795 del 14 maggio 2020
 12. Comune di Firenzuola prot. 19058 del 18 maggio 2020
 13. Comune di Pontassieve prot.n. 19037 del 19 maggio 2020
 14. Comune Montelupo Fiorentino prot. n. 20286 del 28 maggio 2020
 15. Comune di San Casciano prot. 17333 del 29 aprile 2020
 16. Gest spa prot. 17763 del 5 maggio 2020
 17. Provincia di Ravenna prot. 18060 del 7 maggio 2020
 18. Comando Vigili del Fuoco pervenuta in data 8 maggio 2020
 19. Comune di Fiesole prot. 12110 del 12 marzo 2020
- hanno invece formulato contributi e osservazioni in materia ambientale i seguenti SCA:
 1. Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale Prot. 12110 del 12 marzo 2020:
 2. Acque spa - prot. 12485 del 17 marzo 2020
 3. Autostrade per l'Italia prot. 15608 del 15 aprile 2020
 4. PUBLIACQUA prot. n. 14009 del 31 marzo 2020

5. Comune di Bagno a Ripoli prot. 14929 del 08 aprile 2020
 6. Azienda USL Toscana Centro prot. 15296 del 10 aprile 2020
 7. ARPAT Servizio sub provinciale Mugello e Piana di Sesto prot. n. 15028 del 9 aprile 2020
 8. 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
 9. Comune di Lastra a Signa prot.n. 18661 del 14 maggio 2020
 10. Comune di Firenze- Direzione Ambiente prot. 28588 del 16 luglio 2020.
- in data 9 giugno 2020, con nota prot. 21492, pervenuta al protocollo del Comune il 10 Giugno 2020 (prot. 144522), la Città Metropolitana di Firenze ha richiesto al Comune di Firenze, in qualità di Autorità competente, di svolgere le attività tecnico-istruttorie sulla documentazione presentata, nonché sui contributi e le osservazioni pervenute e di esprimere il proprio Parere motivato ai sensi dell'art. 26 della legge regionale 10/2010, trasmettendo a tal fine i suddetti contributi formulati dai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi della LR 10/2010, oltre alle osservazioni al Piano pervenute e le controdeduzioni formulate;

Ricordato che:

- la LR 10/2010, all'art. 26, comma 1, prevede che *“L'autorità competente svolge le attività tecnico - istruttorie, valutando tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni pervenute a seguito della consultazione, ed esprime il proprio parere motivato (...)”*;
- secondo l'assetto organizzativo in materia di VAS ([2011/G/00077](#) del 19.04.2011, [2011/DD/04256](#) del 16.05.2011, [2018/G/00499](#) del 05.11.2018) per il presente procedimento Autorità competente VAS è la Giunta Comunale che si avvale, per le attività tecnico istruttorie, della struttura comunale di supporto denominata *N.I.CO.V.A. (Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione Ambientale)* composta dai Direttori delle seguenti Direzioni ritenute idonee a garantire le necessarie competenze tecniche e a favorire un approccio integrato nelle analisi e nelle valutazioni propedeutiche all'espletamento delle attività sul procedimento di VAS:
 - o Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali
 - o Direzione Ambiente
 - o Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità
 - o Direzione Patrimonio Immobiliare
 - o Direzione Urbanistica

Precisato che il Direttore Generale ha conferito l'incarico di Presidenza del Nucleo Istruttorio Comunale di Valutazione Ambientale per il PUMS al Direttore dell'Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali;

Preso atto che:

- il Direttore Generale con nota del 9/07/2020 (prot. 176290) ha dunque convocato in seduta collegiale il N.I.CO.V.A. al fine di sottoporre la documentazione presentata all'espressione del parere motivato con il quale ai sensi dell'art. 26 della LR 10/2010 l'Autorità competente VAS è chiamata a valutare il Rapporto Ambientale e gli esiti della consultazione, fornendo eventuali prescrizioni, indirizzi o proposte di miglioramento al fine di eliminare, ridurre o compensare gli impatti negativi sull'ambiente emersi;
- il nucleo NICOVA procedeva pertanto in data 15 luglio 2020 ad un primo incontro istruttorio;
- ai fini sopra indicati è stata dunque sottoposta ad esame tecnico-istruttorio la documentazione costituente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato con Atto del Sindaco Metropolitan n. 33/2019, di seguito elencata:
 - Relazione progetto
 - o Allegato 1 – Piano della partecipazione
 - o Allegato 2 – Esiti del Percorso partecipativo
 - o Allegato 3 – Interventi scenario di riferimento
 - o Allegato 4 – Interventi scenario di progetto
 - o Allegato 5 – Accessibilità ciclistica dei Poli attrattori e delle stazioni fermate della rete portante metropolitana di trasporto pubblico
 - o Allegato 6 – Quadro di maturità tecnico economica degli interventi di piano
 - o Allegato 7 – Analisi SWOT
 - Tav. A1 – Mobilità ciclistica e accessibilità universale
 - Tav. A2 – Mobilità ciclistica e accessibilità universale
 - Tav. B1 – Trasporto pubblico
 - Tav. B2 – Trasporto pubblico
 - Tav. C1 – Trasporto privato
 - Tav. C2 – Trasporto privato
 - Rapporto Ambientale
 - Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnicaunitamente ai contributi di Soggetti Competenti in materia Ambientale prima richiamati;
- con successiva nota prot. 58348 del 29/12/2020 la Città Metropolitana di Firenze ha comunicato al Comune di Firenze che in data 21/08/2020, tardivamente rispetto ai termini dati, è pervenuto anche il parere del Ministero dell'Ambiente prot. 34706/2020, che ha comportato ulteriore attività istruttoria ed ha trasmesso, oltre al suddetto parere, le controdeduzioni alle osservazioni al PUMS, le controdeduzioni ai contributi dei SCA, il Rapporto Ambientale integrato a seguito delle osservazioni dei SCA accolte, le modifiche ed integrazioni al PUMS conseguenti alle osservazioni dei SCA accolte, il tutto contenuto nei seguenti documenti:

- Controdeduzioni alle osservazioni relative al PUMS adottato
 - Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni
 - Rapporto Ambientale. Versione per approvazione con modifiche evidenziate
 - Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS
- a seguito di convocazione del Direttore Generale prot. n. 2411 del 05/01/21, in data 07/01/2020, come da verbale Allegato 1 al presente provvedimento, si è tenuta in videoconferenza la seduta collegiale del N.I.CO.V.A., nel corso della quale è stata ripercorsa l'attività tecnico-istruttoria svolta sui documenti richiamati ai due punti precedenti e sono state esaminate e condivise le controdeduzioni formulate dall'autorità proponente ai contributi e pareri pervenuti nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi dell'art. 25 L.R. 10/2010 e le conseguenti modifiche ed integrazioni al Piano e si è valutato conclusivamente che gli elementi in esse contenuti siano idonei e sufficienti all'elaborazione della proposta di parere motivato di cui all'art. 26 c. 1 della L.R. 10/2010;

Vista la Proposta di Parere motivato predisposta dal N.I.CO.V.A. sulla base degli esiti delle attività tecnico-istruttorie sopra descritte, presentata alla Giunta Comunale in qualità di autorità competente VAS per l'espressione del parere di cui all'art. 26 c. 1 della L.R. 10/2010 (allegato 2 parte integrante del al presente provvedimento);

Dato atto che la suddetta Proposta prevede l'espressione di un parere motivato positivo circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Firenze, accompagnato da alcune raccomandazioni per l'autorità precedente riguardanti la definizione delle priorità degli interventi, il processo partecipativo, il monitoraggio, la valutazione di incidenza.

Ritenuto di far proprie le analisi istruttorie, le motivazioni e le conclusioni della suddetta Proposta di parere, rinviando integralmente ad essa per l'illustrazione di dettaglio.

Preso atto in ordine al presente provvedimento del parere di regolarità tecnica reso dal Direttore Generale ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000, e precisato che, trattandosi di mero atto di valutazione ambientale, esso non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio dell'ente e pertanto non richiede l'acquisizione di parere di regolarità contabile;

Visti i seguenti riferimenti normativi:

- DLgs 18 agosto 2000, n. 267 "*Testo unico enti locali*";
- DLgs 3 aprile 2006, n.152 "*Norme in materia ambientale*";
- LR 12 febbraio 2010, n. 10 "*Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza*";
- D.M. 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*",

- LR 10 novembre 2014, n. 65 “*Norme per il governo del territorio*”;

Considerato che sussistono le condizioni d’urgenza per rendere il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 134 del DLgs 267/2000;

DELIBERA

in veste di Autorità competente per la Valutazione Ambientale Strategica

1. Di fare integralmente proprie le analisi istruttorie, le motivazioni e le conclusioni riportate nella Proposta di Parere motivato predisposta dal N.I.CO.V.A. ed allegata quale parte integrante al presente provvedimento (Allegato 2).
2. Di esprimere conseguentemente parere motivato positivo circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Firenze, ai sensi dell’art. 26 della Legge Regionale 10/2010, accompagnato da alcune raccomandazioni per l’autorità procedente riguardanti la definizione delle priorità degli interventi, il processo partecipativo, il monitoraggio, la valutazione di incidenza, come indicate nella Proposta Allegato 2.
3. Di inviare il presente provvedimento alla Città Metropolitana di Firenze, quale autorità procedente, al fine di procedere alla presentazione del PUMS per l’approvazione, tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui alla Proposta Allegato 2.
4. Di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

ALLEGATI INTEGRANTI

1. VERBALE N.I.CO.V.A. 07/01/2021 (e n. 4 allegati)
2. PROPOSTA DI PARERE MOTIVATO VAS EX ART. 26 L.R. 10/2010

ALLEGATI PARTE INTEGRANTE

- ALLEGATO INTEGRANTE N. 2_ PARERE MOTIVATO_VAS_PUMS.pdf -
629a5202b8cca4ceb5ac4ee0a6070f2dbf4b888dba11fdbb10e96c6be4ddd27c
- Allegato 1 al Verbale- Controdeduzioni alle osservazioni relative al PUMS adottato.pdf -
3586dd5e08d72c7eb7f8d514af6806aef4f3038d8715d04ae0cb3b07550390a6
- Allegato 2 al Verbale - Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni.pdf -
c4932709858fc2feb41d6a88887147731e84a3fc0f499e56c8bb97251ee96e15
- Allegato 3 al Verbale - Rapporto Ambientale. Versione per approvazione con modifiche evidenziate.pdf -
3a9ac38ad84c56f2c66efa8a17fa71f932c0210213314665bdc50579c8853cd3
- Allegato 4 al Verbale -Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS.pdf -
6f64d526278b13066c643f5e195c4d905246128582be0174ea347d8d072bdc52
- VERBALE NICOVA 7 GEN 2020_VAS_PUMS.p7m -
93ec3c301c24ec643d661f543967fc3149f75b51c1a4b1f36434e4b11e2a3c8d

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA	
Si esprime parere di regolarità tecnica favorevole ai sensi dell'art.49 c.1 del T.U.E.L.	
Data 01/02/2021	Il Dirigente / Direttore Parenti Giacomo

LA GIUNTA APPROVA COL SEGUENTE RISULTATO:

Favorevoli	10: Dario Nardella, Alessia Bettini, Elisabetta Meucci, Stefano Giorgetti, Alessandro Martini, Sara Funaro, Benedetta Albanese, Cecilia Del Re, Tommaso Sacchi, Cosimo Guccione,
Contrari	0
Astenuti	0
Non votanti	0

E CON IDENTICO RISULTATO HA DICHIARATO IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE IL PROVVEDIMENTO.

Segretario Generale

Giuseppe Ascione

Il Presidente

Dario Nardella

Le firme, in formato digitale, sono state apposte sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). Il presente documento è conservato in originale negli archivi informatici del Comune di Firenze, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

PARERE MOTIVATO AI SENSI DELL'ART. 26 L. R. 10/2010 – ATTIVITA' TECNICO ISTRUTTORIA

Verbale seduta collegiale del 07/01/2021 del Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione Ambientale (N.I.CO.V.A.) per l'espletamento delle attività tecnico istruttorie ai fini dell'espressione del parere motivato VAS da parte dell'Autorità competente VAS ai sensi dell'art. 26 della LR 12 febbraio 2010, n. 10.

Sono presenti:

i membri del N.I.CO.V.A.:

- Dott.ssa Patrizia De Rosa - Direttore dell'Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali in qualità di Presidente del Nucleo Istruttorio Comunale di Valutazione Ambientale
- Ing. Vincenzo Tartaglia - Direttore della Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità
- Ing. Mirko Leonardi - Direttore Direzione Ambiente e Arch. Gianni Bordoni, Resp. P.O. Energia, Valutazione Ambientale e Bonifiche
- Dott.ssa Francesca Pascuzzi – Direttore Direzione Patrimonio Immobiliare
- Arch. Stefania Fanfani – Direttore Direzione Urbanistica e Dott.ssa Silvia Scarsella, Resp. P.O. Supporto Amministrativo Pianificazione Urbanistica;

il Responsabile del Procedimento per il PUMS:

- Dott.ssa Maria Cecilia Tosi – Direttore Dipartimento Territoriale della Città Metropolitana di Firenze.

In data 07/01/2021 alle ore 11:00, riuniti in videoconferenza i suindicati soggetti, viene formalmente dato inizio alla seduta collegiale dei lavori del N.I.CO.V.A., convocata dal Direttore Generale con nota prot. 2411 del 5/01/2021 e presieduta dal Direttore dell'Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali.

Vengono inizialmente richiamate le modalità adottate dall'Amministrazione comunale per l'applicazione della normativa di riferimento, europea, nazionale e regionale in materia di valutazione ambientale strategica (di seguito "VAS") e ricordato il modello organizzativo prescelto dal Comune di Firenze. In particolare, si evidenzia che al fine di dare attuazione a quanto stabilito dalla legge regionale 10/2010:

- con deliberazione n. 2011/G/00077 del 19.04.2011 la Giunta comunale ha provveduto a definire alcune misure organizzative relative alle attività inerenti la valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi;
- con determinazione dirigenziale n. 2011/DD/04256 del 16.05.2011 sono stati nominati i componenti del Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione (N.I.CO.V.A.).

Viene richiamato che:

- la legge regionale 10/2010 prevede che *"L'autorità competente svolge le attività tecnico- istruttorie, valutando tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni pervenute a seguito della consultazione, ed esprime il proprio parere motivato"* e che nell'assetto organizzativo previsto dagli atti sopra citati la Giunta Comunale si avvale, per le attività tecnico istruttorie, della struttura comunale di supporto denominata N.I.CO.V.A.;
- il Direttore Generale, per il procedimento di VAS del PUMS, ha conferito l'incarico di Presidenza del Nucleo Istruttorio Comunale di Valutazione Ambientale al Direttore dell'Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali;

- il Responsabile del procedimento relativamente al PUMS è la D.ssa Maria Cecilia Tosi, Direttore del Dipartimento Territoriale della Città Metropolitana di Firenze;

Vengono quindi ricordati i passi procedurali effettuati per la Valutazione Ambientale Strategica del PUMS della Città Metropolitana di Firenze ed in particolare che:

1. il Consiglio metropolitano della Città Metropolitana di Firenze, con la deliberazione n. 121 del 19/12/2018, di *“Avvio del procedimento per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del relativo procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS)”*, ha avviato contestualmente la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi della L.R. 10/2010 e s.m.i. individuando quale autorità competente il Comune di Firenze e approvato il cronoprogramma delle attività;
2. in attuazione di quanto previsto dall’art. 23 co 2 della LR 10/2010 (*Norme in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e di valutazione di incidenza*), il documento preliminare di VAS è stato trasmesso ai soggetti competenti in materia ambientale con nota inviata dalla Città Metropolitana per posta elettronica certificata in data 13 maggio 2019 prot. 2442;
3. il Piano è stato adottato con atto del Sindaco Metropolitano n. 33/2019 del 01/08/2019 e ratificato con delibera del Consiglio metropolitano n. 60/2019 del 23/10/2019, unitamente al *“Rapporto Ambientale”* relativo al PUMS comprensivo della *“Sintesi non tecnica”*, quale allegato parte integrante e sostanziale, predisposto ai sensi e per gli effetti della L.R. 10/2010, ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;
4. il Piano, comprensivo del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica, 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;
5. con nota dell’11 febbraio 2020 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. 25 della L.R. 10/2010;
6. in data 27 febbraio 2020, inoltre, si è tenuto un incontro per l’illustrazione del Piano riservato ai suddetti soggetti;
7. con nota della Città Metropolitana prot. 17106 del 28 aprile 2020, i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) sono stati invitati a formulare il loro parere ai sensi dell’Art. 25 della L.R. 10/2010 entro il 15 maggio 2020;
8. in risposta, hanno formulato contributi e osservazioni in materia ambientale 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.
9. con nota pervenuta il 10 Giugno 2020 prot.144522 la Città Metropolitana di Firenze ha chiesto al Comune di Firenze in qualità di autorità competente di svolgere, avvalendosi della struttura di supporto (Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione Ambientale - N.I.CO.V.A.), le attività tecnico-istruttorie sulla documentazione presentata, nonché sui contributi e le osservazioni pervenute e di esprimere il proprio Parere motivato ai sensi dell'art. 26 della legge regionale 10/2010, trasmettendo a tal fine i suddetti contributi formulati dai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi della LR 10/2010, oltre alle osservazioni al Piano pervenute e le controdeduzioni formulate;
10. il Direttore Generale ha dunque convocato in seduta collegiale il N.I.CO.V.A. al fine di sottoporre la documentazione presentata all'espressione del parere motivato con il quale ai sensi dell'art. 26 della LR 10/2010 l'Autorità competente VAS è chiamata a valutare il Rapporto Ambientale e gli esiti della consultazione, fornendo eventuali prescrizioni, indirizzi o proposte di miglioramento al fine di eliminare, ridurre o compensare gli impatti negativi sull'ambiente emersi;
11. il NICOVA procedeva pertanto in data 15 luglio 2020 ad un primo incontro istruttorio, avviando l'analisi tecnico-istruttorio sulla documentazione costituente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato con Atto del Sindaco Metropolitan n. 33/2019, di seguito elencata:
- Relazione progetto
 - o Allegato 1 – Piano della partecipazione
 - o Allegato 2 – Esiti del Percorso partecipativo
 - o Allegato 3 – Interventi scenario di riferimento
 - o Allegato 4 – Interventi scenario di progetto
 - o Allegato 5 – Accessibilità ciclistica dei Poli attrattori e delle stazioni fermate della rete portante metropolitana di trasporto pubblico
 - o Allegato 6 – Quadro di maturità tecnico economica degli interventi di piano
 - o Allegato 7 – Analisi SWOT
 - Tav. A1 – Mobilità ciclistica e accessibilità universale
 - Tav. A2 – Mobilità ciclistica e accessibilità universale
 - Tav. B1 – Trasporto pubblico
 - Tav. B2 – Trasporto pubblico
 - Tav. C1 – Trasporto privato
 - Tav. C2 – Trasporto privato
 - Rapporto Ambientale
 - Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnica
- unitamente ai contributi di Soggetti Competenti in materia Ambientale prima richiamati;
12. con successiva nota prot. 58348 del 29/12/2020 la Città Metropolitana di Firenze ha comunicato al Comune di Firenze che in data 21/08/2020, tardivamente rispetto ai termini dati, è pervenuto anche il parere del Ministero dell'Ambiente prot. 34706/2020, che ha comportato ulteriore attività istruttorio ed ha trasmesso, oltre al suddetto parere, le controdeduzioni alle osservazioni al PUMS, le controdeduzioni ai contributi dei SCA, il Rapporto Ambientale integrato a seguito delle osservazioni dei SCA accolte, le modifiche ed integrazioni al PUMS conseguenti alle osservazioni dei SCA accolte, il tutto contenuto nei seguenti documenti:
- *Controdeduzioni alle osservazioni relative al PUMS adottato*
 - *Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni*
 - *Rapporto Ambientale. Versione per approvazione con modifiche evidenziate*
 - *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS*

Si passa quindi all'esame dei documenti di cui al precedente punto 12, predisposti dall'autorità procedente e trasmessi all'autorità competente ai fini dell'espressione del parere motivato VAS, che i presenti danno atto di aver ricevuto ed esaminato in preparazione all'odierna seduta e che vengono altresì allegati quale parte integrante al presente verbale.

In particolare, nel documento *Rapporto Ambientale – Pareri e controdeduzioni* (Allegato 2 al presente Verbale) sono analizzati e disaggregati in specifiche osservazioni tutti i contributi e pareri pervenuti dai Soggetti Competenti in materia Ambientale ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010.

Si prendono in esame le tabelle delle osservazioni degli SCA, affiancate dalle controdeduzioni dell'autorità procedente e dei riferimenti alle eventuali conseguenti modifiche apportate al Rapporto Ambientale (RA) e/o al PUMS. Le osservazioni pervenute sono classificate in pertinenti o non pertinenti; quelle pertinenti, possono risultare accolte, parzialmente accolte o non accolte, per le motivazioni puntualmente riportate nelle tabelle, nelle quali, inoltre, per le osservazioni giudicate non pertinenti si fornisce la relativa motivazione. I contributi pervenuti sono stati disaggregati in 110 osservazioni, delle quali 67 sono state accolte, 15 parzialmente accolte, 19 non accolte, 9 giudicate non pertinenti.

Le osservazioni accolte e parzialmente accolte hanno comportato, in linea generale delle modifiche o integrazioni al Rapporto Ambientale oppure agli elaborati del PUMS (Relazione di Piano ed elaborati grafici). Tali modifiche sono riportate nei documenti *Rapporto Ambientale – Versione per approvazione con modifiche evidenziate* (Allegato 3 al presente Verbale) e *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS* (Allegato 4 al presente Verbale).

A seguito dell'esame dell'Allegato 2 si dà atto che i contributi più rilevanti pervenuti da parte dei SCA possono essere raggruppati in tre tipologie:

- A. Contributi che puntano a modificare o ampliare le strategie del piano, suggerendo l'adozione di misure specifiche o la sostituzione di alcune misure con altre ritenute di maggior efficacia o l'anticipazione/posticipazione nel tempo di alcune misure.
- B. Contributi che puntano ad integrare i contenuti del Rapporto Ambientale, richiedendo la trattazione di aspetti non inseriti nel RA o non adeguatamente sviluppati, l'utilizzo di set di dati diversi, l'adozione di indicatori di efficacia differenti o l'esecuzione di analisi di quantitative maggior grado di dettaglio di quelle effettuate.
- C. Contributi che evidenziano possibili interferenze fra gli interventi infrastrutturali previsti ed altre reti infrastrutturali esistenti oppure con specifiche componenti ambientali.

Per quanto riguarda i contributi di cui alla precedente **lett. A)** si rileva che essi hanno favorito da una parte un ampliamento delle azioni previste dal PUMS soprattutto nel campo della mobilità elettrica (oss. M.10), della ciclabilità (oss. G.17, S.4 e M.48), della logistica urbana (oss. S.18), dall'altra hanno dato spunto per una ulteriore verifica della solidità e della coerenza delle strategie adottate, che, alla prova delle osservazioni ricevute, sono risultate strutturate in una architettura solida e coerente ed effettivamente in grado di imprimere una svolta decisiva ai caratteri del sistema della mobilità urbana verso gli obiettivi di sostenibilità (v. oss. G.11, G.13, M.11, M.14).

Tale strategia si basa da un lato sulla realizzazione dell'ossatura del trasporto pubblico ad alta capacità ed efficienza, con il completamento della rete tramviaria fiorentina, il potenziamento dei servizi ferroviari e la realizzazione di nuovi sistemi di BRT nella zona non servita dal treno e la riorganizzazione dei servizi su gomma, dall'altro sulla realizzazione del sistema dei parcheggi scambiatori e nodi di interscambio, concepiti per massimizzare l'utilizzo della rete portante del TPL e la diversione modale dal mezzo privato.

A questi elementi strutturali si affianca una misura di regolamentazione innovativa della mobilità, lo Scudo

Verde, una ZTL estesa a buona parte del centro abitato e governata da un sistema di controllo telematico, in grado di produrre il 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 (v. oss. S.5, G.20).

Di pari importanza risultano le politiche volte alla incentivazione delle forme di mobilità di maggior sostenibilità, quali la mobilità ciclistica, per la quale il Biciplan metropolitano, inserito nel piano prevede robuste azioni di completamento della rete infrastrutturale affiancate a misure più soft di incentivazione e promozione (v. oss. G.17), la sharing mobility, la mobilità elettrica, la mobilità pedonale. Assai rilevanti risultano anche le misure volte ad incrementare l'efficienza prestazionale del sistema, quali l'infomobilità e le misure di governance (Smart City Control Room).

Rispetto a tale impostazione della strategia del Piano le controdeduzioni predisposte dalla autorità procedente appaiono ben motivate e ribadiscono la solidità di una combinazione, ambiziosa ma al contempo coerente e realizzabile, di azioni di grande e positivo impatto sulla sostenibilità della mobilità metropolitana.

Per quanto riguarda i contributi di cui alla precedente **lett. B)** si osserva dall'esame degli Allegati 2 e 3 che nel Rapporto Ambientale sono stati apportati numerosi approfondimenti di analisi, fra cui, in sintesi:

- sono stati aggiornati ed ampliati gli obiettivi di sostenibilità nel capitolo 5.2 "Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento" (v. oss. M.17, M.25, M.42);
- è stata condotta una analisi di coerenza interna ed esterna degli obiettivi del Piano più ampia nel capitolo 7 (v. oss. M.28 e M.45);
- sono state recepite alcune richieste di approfondimento di analisi degli effetti ambientali compatibili con il livello di approfondimento proprio del PUMS, con notevoli arricchimenti che hanno riguardato soprattutto la tematica dei beni culturali e del paesaggio (v. oss. S.1, S.2, S.3), la conservazione della biodiversità e degli habitat (v. oss. M.27, M.28, M.29, M.30, M.31), la componente aria e clima (M.16), il rumore (v. oss. G.27, M.39, M.40, M.41, M.42);
- è stato precisato ed adeguato il processo di monitoraggio del piano (v. oss. M.9 e M.16).

Le integrazioni al Rapporto Ambientale che risultano dall'esame degli Allegati 2 e 3, e al PUMS fin qui descritte, introdotte anche a seguito dei contributi dei SCA, hanno permesso di indagare in maniera più approfondita l'impatto dell'attuazione del Piano, escludendo comunque la presenza di effetti negativi rilevanti e confermando le valutazioni di coerenza sia interna che esterna del PUMS rispetto al corpus della pianificazione esistente.

Viene tuttavia rilevato che alcune osservazioni sembravano volte ad ampliare in maniera forse eccessiva l'ampiezza dell'indagine del RA, richiedendo un livello di approfondimento di analisi proprio della fase di progettazione, o al più della pianificazione territoriale conformativa, più che della fase di pianificazione tematica della mobilità sostenibile.

A tal proposito il N.I.CO.V.A evidenzia che il PUMS, secondo la definizione delle linee guida di cui all'art. 2 c. 1 del D.M. 4/8/2017 "è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali"; pertanto, il PUMS rappresenta uno step della pianificazione che non ha natura conformativa, ma è focalizzato a disegnare uno scenario unitario dello sviluppo, anche ma non solo infrastrutturale, calibrato sugli obiettivi di mobilità sostenibile.

Gli interventi infrastrutturali previsti nel PUMS devono poi sfociare nella programmazione urbanistica e territoriale, che comporta una ulteriore fase di valutazione degli effetti ambientali, con un livello di definizione che può essere in genere più elevato, anche perché direttamente condotto dell'Ente responsabile della pianificazione, che spesso si identifica con quello incaricato della realizzazione dell'opera.

Inoltre, alla fase pianificatoria segue quella di progettazione, che consente un ulteriore livello di approfondimento degli effetti sull'ambiente, grazie al miglior livello di conoscenza delle caratteristiche dell'opera che si è in grado di mettere in campo.

Appare quindi corretto affermare che il PUMS non entra nel dettaglio delle progettazioni delle infrastrutture, che devono invece seguire l'iter previsto dalla legge, inclusa l'interlocuzione e le richieste di pareri e autorizzazioni degli Enti competenti fra i quali si annoverano anche i soggetti competenti in materia ambientale.

Per questi motivi, come rilevabile dagli Allegati 2 e 3, laddove gli approfondimenti richiesti travalicavano il livello di approfondimento che può essere proprio di un piano di livello strategico quale il PUMS, la scelta adottata dall'autorità precedente è stata quella di rinviare tali approfondimenti alle successive fasi di inserimento nella pianificazione territoriale e di progettazione degli interventi, adeguando nel contempo il PUMS (v. Allegato 4) con specifiche raccomandazioni agli Enti incaricati della progettazione degli interventi affinché assicurino il livello di approfondimento necessario a garantire l'assenza di impatti significativi e l'eventuale mitigazione degli effetti indesiderati sull'ambiente.

A parere del N.I.CO.V.A., tenuto conto del ruolo effettivo del PUMS nella gerarchia della pianificazione territoriale, dell'impossibilità per tale livello di pianificazione di farsi carico di verifiche dettagliate di impatto dei singoli progetti sulle diverse componenti ambientali, della presenza comunque di fasi pianificatorie e/o progettuali successive, obbligatorie per legge, in cui tali effetti possono essere compiutamente analizzati dagli Enti responsabili, con il concorso di tutti i soggetti chiamati ad esprimere i pareri di competenza, si ritiene che l'autorità precedente abbia correttamente operato nell'apportare le sole integrazioni al RA coerenti con il livello di approfondimento richiesto allo strumento ed in grado di far emergere impatti potenziali rilevanti, rinviando alle fasi successive le analisi di maggior dettaglio, senza perciò precludere in alcun modo la possibilità di una compiuta valutazione di impatto ambientale di tutti gli interventi chiamati a far parte dello scenario di progetto del PUMS.

Si concorda che tale impostazione è condivisibile e che gli approfondimenti che apparivano più coerenti con il livello proprio della pianificazione territoriale o della progettazione, sono stati correttamente rinviati dalla autorità precedente alle fasi successive, obbligatorie per legge, in cui tali effetti potranno essere compiutamente analizzati dagli Enti responsabili, con il concorso di tutti i soggetti chiamati ad esprimere i pareri di competenza, integrando nel contempo il Piano con raccomandazioni (riportate nell'Allegato 4) agli Enti responsabili della progettazione in merito alla necessità di indagarne approfonditamente i possibili effetti ambientali. Tale approccio riguarda in particolare le osservazioni S.3, M.46, S.2, S.3, S.33, M.24, M.34, M.36, M.29, M.43, S.32, M.6.

Per quanto riguarda i contributi di cui alla precedente **lett. C)** si osserva dall'esame degli Allegati 2 e 3 che l'autorità precedente ha ritenuto correttamente di integrare il PUMS con una serie di raccomandazioni indirizzate agli Enti competenti per le future progettazioni, affinché compiano i necessari studi volti a valutare esaustivamente gli effetti ambientali delle opere con particolare riferimento alle cantierizzazioni degli interventi (v. oss G.2), agli effetti sui siti Natura 2000 (v. oss. S.7), agli interventi tramviari e ferroviari (v. oss. S.9, S.10, S.11) ai nodi di interscambio (S.12), agli interventi sulla viabilità (oss. S.13), ai parcheggi (oss. S.14), agli interventi di ampliamento della rete ciclabile, di miglioramento della sicurezza pedonale, agli interventi correlati alle pedonalizzazioni e alle opere di mitigazione acustica (oss. S. 16 e S.17).

Infine, il PUMS è stato integrato inserendo criteri e principi di resilienza nei confronti dei cambiamenti climatici quali specifiche raccomandazioni per la realizzazione degli interventi (v. oss. M.26).

Sintetizzando la disamina dei contributi, delle controdeduzioni e delle integrazioni al Piano ed al Rapporto

Ambientale, si conclude che:

- i contributi e pareri pervenuti dai Soggetti competenti in materia Ambientale nell'ambito della consultazione effettuata ai sensi dell'art. 25 L.R. 10/2010 sono stati adeguatamente tenuti in considerazione dall'autorità procedente ed hanno comportato un significativo approfondimento del Rapporto Ambientale ed un notevole arricchimento del Piano, come risulta dall'Allegato 3 *Rapporto Ambientale. Versione per approvazione con modifiche evidenziate* e dall'Allegato 4 *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS*;
- le controdeduzioni formulate dall'autorità procedente alle osservazioni e pareri ricevuti, di cui all'Allegato 2 *Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni*, valutate nel corso dell'attività istruttoria del N.I.CO.V.A., appaiono ben motivate e condivisibili, anche nella scelta di rinviare taluni approfondimenti richiesti, che apparivano più coerenti con il livello proprio della pianificazione territoriale o della progettazione, alle fasi successive, integrando però il Piano con puntuali raccomandazioni agli enti responsabili della progettazione degli interventi in merito alla necessità di indagarne approfonditamente i possibili effetti ambientali;
- quanto alle proposte di miglioramento del Piano previste dall'art. 26 c. 2 della L.R. 10/2010 al fine di eliminare, ridurre o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, sono da ritenersi sufficienti le modifiche ed integrazioni del PUMS indicate dall'autorità procedente nell'Allegato 4 *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS*, quale esito del processo di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e di valutazione ambientale strategica del Piano.

Alla luce di queste considerazioni si concorda che si possa considerare assolto il compito affidato alla procedura di VAS dalla normativa vigente in particolare per quanto riguarda la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e la valutazione delle possibili ricadute del Piano sull'ambiente e che si possa quindi motivatamente esprimere parere favorevole circa la compatibilità ambientale del Piano, ai sensi dell'art. 26 c.1 della L.R. 10/2010.




Vengono inoltre condivise alcune raccomandazioni che si ritengono di rilevante importanza per il proseguimento del processo di pianificazione secondo le finalità e gli obiettivi attribuitigli dalla normativa vigente e che, sinteticamente vengono così enunciate:

- indicazione della priorità di realizzazione degli interventi, privilegiando quelli che puntano alla riduzione della produzione complessiva di inquinanti e climalteranti da parte dei veicoli;
- processo partecipativo: a valle dell'approvazione del PUMS dovrà essere attivata la fase di partecipazione ex post, strettamente collegata al monitoraggio dell'attuazione del Piano, prevedendo la partecipazione dei soggetti con competenze ambientali, degli stakeholder e del pubblico;
- porre cura al processo di monitoraggio successivo alla approvazione del PUMS, definendo attentamente tempistica, modalità operative comunicazione dei risultati, ma anche le modalità per la correzione di eventuali scostamenti dagli obiettivi posti dal Piano;
- valutazione di incidenza: verificare in fase attuativa degli interventi più rilevanti previsti dal Piano le potenziali incidenze in caso di prossimità a siti Rete Natura 2000.

Si dà infine atto che le analisi istruttorie svolte, le conclusioni e le relative motivazioni, riassunte nel presente verbale, nonché le raccomandazioni che accompagnano il parere saranno più dettagliatamente descritte nella "Proposta di Parere motivato VAS", da redigersi conformemente agli esiti della presente riunione collegiale e che sarà successivamente condivisa e sottoscritta dai membri del N.I.CO.V.A. per essere poi sottoposta all'Autorità competente per la relativa approvazione.

La seduta si conclude alle ore 13:30

Il presente verbale, composto di n. 8 pagine, viene sottoscritto dai partecipanti alla seduta.

<p>Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali Dott.ssa Patrizia De Rosa (Direttore)</p>  <p>DE ROSA PATRIZIA COMUNE DI FIRENZE/01307110484 25.01.2021 12:39:51 UTC</p>	<p>Direzione Urbanistica Arch. Stefania Fanfani (Direttore)</p>
<p>Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità Ing. Vincenzo Tartaglia (Direttore)</p>	<p>Direzione Ambiente Ing. Mirko Leonardi (Direttore)</p>  <p>LEONARDI MIRKO COMUNE DI FIRENZE/01307110484 25.01.2021 11:42:43 UTC</p>
<p>Direzione Patrimonio Immobiliare Dott.ssa Francesca Pascuzzi (Direttore)</p>  <p>PASCUZZI FRANCESCA SAVERIA 25.01.2021 12:24:46 UTC</p>	<p>Dott.ssa Maria Cecilia Tosi – Direttore Dipartimento Territoriale della Città Metropolitana di Firenze. Responsabile del Procedimento per il PUMS</p>

Allegati:

- *Allegato 1 – Controdeduzioni alle osservazioni relative al PUMS adottato*
- *Allegato 2 – Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni*
- *Allegato 3 – Rapporto Ambientale. Versione per approvazione con modifiche evidenziate*
- *Allegato 4 –Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS*

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

della Città Metropolitana di Firenze

§

Proposta di

Parere motivato dell'Autorità competente

per la Valutazione Ambientale Strategica

ai sensi dell'art. 26 della L.R. 12 febbraio 2010, n. 10

predisposta dal

Nucleo Istruttorio Comunale Valutazione Ambientale

(N.I.CO.V.A.)

PREMESSO CHE:

- ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i PUMS, ai sensi dell’art.3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006, i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull’ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile;
- nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro valenza strategica e l’area di influenza e tenuto conto di quanto indicato nell’ art. 6 del D.Lgs. n. 152/2006, essi sono da assoggettare a VAS;
- la VAS accompagna l’intero percorso di formazione del Piano, dall’avvio del procedimento fino alla sua approvazione e al suo monitoraggio in fase di attuazione (artt. da 11 a 18 del D.Lgs. 152/06);
- con deliberazione n. 121 del 18 dicembre 2019 il Consiglio Metropolitan di Firenze ha avviato 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 per la VAS, di cui al titolo II del D. Lgs. n. 152 del 2006 ed al titolo II della Legge Regionale 12 febbraio 2010, n. 10;

PRESO ATTO CHE:

- la Città Metropolitana di Firenze (CM) ha elaborato il Rapporto Ambientale Preliminare VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali, ai sensi dell'art. 23 co. 2 della Legge Regionale n. 10/2010, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- a tal fine, il Rapporto Ambientale Preliminare VAS, veniva trasmesso ai Soggetti competenti in materia Ambientale in data 13 maggio 2019 prot. 24427.
- Inoltre, la Città Metropolitana ha attivato un processo partecipativo, come raccomandato sia dalle Linee guida comunitarie che da quelle nazionali per la redazione dei PUMS, che ha visto il coinvolgimento dei portatori di interesse (stakeholder) e dei cittadini, come descritto nel documento "Esito del percorso partecipativo", Allegato 2 alla Relazione di Progetto del PUMS.
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Firenze 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 nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al Titolo II del D.Lgs. n. 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.
- A seguito della pubblicazione, sono pervenute le osservazioni al PUMS riportate nel documento *Controdeduzioni alle osservazioni relative al PUMS adottato*, Allegato 1

al presente parere, con le relative controdeduzioni formulate dalla Città Metropolitana.

- 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.
- In data 27 febbraio 2020 si è svolto un incontro di consultazione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale, per l'illustrazione del Piano, al fine di agevolare la formulazione delle loro valutazioni in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e al relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06.
- Con nota prot. 17106 del 28 aprile 2020, gli SCA di cui all'elenco Appendice 1 sono stati invitati a procedere entro il 15 maggio 2020 a formulare il loro parere, in modo da consentire il prosieguo del procedimento.
- Hanno risposto alla suddetta richiesta di parere, senza formulare osservazioni in materia ambientale i seguenti soggetti:
 - 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 prot. 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 risposto alla suddetta richiesta di parere, formulando osservazioni in materia ambientale i seguenti soggetti:
 - 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
 - PUBLIACQUA 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

- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Gruppo tecnico inter-direzionale per le procedure di VAS, con la collaborazione dell’ISPRA, prot. n. 34706 del 21 agosto 2020.
- In data 9 giugno 2020 prot. 58348 la Città Metropolitana chiedeva al Comune di Firenze, in qualità di 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 29 dicembre 2020 prot. 21492 la Città Metropolitana ha trasmesso al Comune di Firenze e per esso al N.I.CO.V.A. il parere del Ministero dell’Ambiente, pervenuto in data 21/08/2020, e la documentazione istruttoria successivamente redatta, comprendente il documento *Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni* (v. Allegato 2), il *Rapporto Ambientale* aggiornato alla luce delle osservazioni pervenute (v. Allegato 3) ed il documento *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS* (v. Allegato 4), chiedendo ancora l’espressione del Parere motivato VAS ai sensi dell’art. 26 della legge regionale 10/2010.

DATO QUINDI ATTO CHE:

- coerentemente con le Linee guida comunitarie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborate all’interno del programma europeo Intelligent Energy – Europe (IEE) e con le Linee guida nazionali per i PUMS approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017), che focalizzano con chiarezza, tra i “*passi procedurali necessari alla redazione e approvazione del PUMS*”, il ruolo della partecipazione, facendo riferimento al percorso partecipativo sia per la definizione degli obiettivi, sia per la costruzione dello scenario di piano, tutte le fasi di redazione del PUMS sono state caratterizzate da un contributo rilevante da parte del processo partecipativo;

- sono stati coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sia nella fase di definizione degli obiettivi, sia nella fase delle scelte operative, e lo saranno anche nella verifica dell'attuazione del Piano;
- le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del piano.

CONSIDERATO CHE:

- secondo l'impostazione comunitaria il PUMS è un Piano strategico di area vasta e di lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese con lo scopo principale di migliorare la qualità della vita dei cittadini; nel PUMS la definizione delle strategie deve essere accompagnata da proposte operative di medio periodo e da un consistente sistema di monitoraggio delle tendenze e dei risultati;
- il nuovo concetto introdotto dai PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti;
- è possibile definire quindi il PUMS come piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita;
- il PUMS della Città Metropolitana di Firenze ha adottato il set degli obiettivi macro e specifici, da considerare ai fini della implementazione dello scenario di Piano, fissato dalle Linee Guida nazionali per la redazione dei PUMS;
- la proposta di piano, nello spirito che ha guidato la costruzione delle linee guida europee dei PUMS, si articola in un set di strategie ed azioni che guardano ai diversi settori della mobilità configurando nel contempo un quadro di politiche per la mobilità sostenibile in grado di creare sinergie ed integrazioni con le altre politiche di governo del territorio,

dall'urbanistica all'ambiente, dal sociale alla salute, dall'istruzione allo sviluppo economico.

§

Tutto ciò premesso, al fine dell'espressione del **Parere Motivato VAS**, vengono presi in esame i contenuti del Piano, le analisi riportate nel Rapporto Ambientale, le modalità del processo partecipativo, le previsioni per il monitoraggio, le osservazioni presentate sia nei confronti del Piano che del Rapporto Ambientale dai SCA, come di seguito sintetizzati.

1. STRATEGIE DEL PIANO E PERFORMANCE ATTESE

Le **Strategie specifiche adottate nello scenario di progetto del PUMS** al fine di conseguire gli obiettivi e le priorità riconosciuti dai cittadini e dagli Stakeholders sono di seguito elencate.

- **Nuovo sistema tariffario integrato** (tra tutti i mezzi di trasporto) per l'area costituita dai Comuni di Firenze e prima cintura ed estesa alle stazioni delle direttrici convergenti su Firenze comprese nelle tratte Prato-Firenze, Empoli-Firenze, Figline-Firenze, Borgo S. L.- Firenze.
- **Agevolazioni tariffarie per i collegamenti con l'agglomerazione urbana fiorentina** per i residenti nei comuni classificati come aree interne dalla Regione Toscana commisurate alla minore velocità commerciale del Trasporto Pubblico e alla minore dotazione/procapite di servizi.
- **Sistema Unico Metropolitano di Infomobilità multimodale & Smart-road.** Il sistema integra ed estende il progetto in corso di implementazione da parte del Comune di Firenze al fine di fornire informazioni in tempo reale sullo stato della rete stradale, i percorsi alternativi in caso di perturbazioni dovute a lavori stradali e incidenti, la disponibilità di parcheggi e gli orari effettivi dei mezzi di trasporto pubblico fornendo, altresì, la possibilità di pianificare alternative di viaggio prenotando servizi di sharing mobility ed acquistando titoli di viaggio del trasporto pubblico.
- **Potenziamento dell'offerta ferroviaria mediante la creazione di un servizio metropolitano con cadenzamenti ai 30', 15' e 10'** in funzione della distribuzione

e dell'entità della domanda da servire sulle diverse direttrici prevedendo, a questo scopo, gli investimenti necessari in termini di infrastrutture, di materiale rotabile e risorse aggiuntive per l'esercizio, ove non già previste dalla vigente programmazione.

- **Completamento della rete tranviaria fiorentina con estensione verso i comuni di cintura.**
- **Progetti di corridoio per l'accessibilità universale multimodale alle stazioni, fermate ed autostazioni** della rete portante metropolitana di trasporto pubblico esistenti e di progetto.
- **Realizzazione di sistemi Bus Rapid Transit extraurbani a motorizzazione a basso livello di emissioni** (coerenti con le disposizioni del Piano Nazionale Strategico della mobilità Sostenibile) sulle direttrici principali della Città metropolitana non servite da Linee ferroviarie.
- **Creazione di un sistema di parcheggi di interscambio** fondato su una gerarchizzazione che distingue gli impianti di rango metropolitano facilmente accessibili dalla viabilità principale extraurbana da quelli di «prossimità».
- **Riorganizzazione e potenziamento dell'offerta di sosta delle autovetture in campo urbano** in una logica di compensazione finalizzata a riservare capacità stradale a vantaggio della mobilità ciclistica e della preferenziazione del Trasporto Pubblico.
- **Realizzazione di un sistema gerarchicamente strutturato di Centri di Mobilità** che si configurano come **Hub multimodali a supporto della concezione della Mobilità come servizio flessibile e pianificabile dagli utenti (MaaS)**. I centri di Mobilità potranno essere realizzati in corrispondenza di nodi esistenti o di progetto, laddove specifiche condizioni o opportunità lo richiedano. Nei Centri di mobilità è prevista la presenza di attività e servizi finalizzati a far percepire i tempi di attesa legati all'interscambio come un'opportunità anziché come un costo.
- **Individuazione della rete ciclabile portante della Città metropolitana** e delle sue tratte urbane per promuovere un ruolo proattivo da parte dei comuni nella sua realizzazione.

- **Creazione di una rete di parcheggi in struttura per biciclette** finalizzati a garantire la sosta delle biciclette in condizioni di sicurezza e ad evitare l'occupazione di marciapiedi e spazi pubblici. La prima fase di attuazione prevede la stipula di un protocollo con RFI, tutti i comuni, gli enti pubblici, l'Università, le scuole con obbligo di redigere piani di spostamenti C-S e le aziende private con obbligo di redigere spostamenti C-L per la realizzazione di parcheggi ad uso degli addetti ma anche di ciclisti dotati di badge per l'accesso al servizio.
- **Progressiva estensione del servizio di Bike sharing di Firenze nella Città Metropolitana** secondo un approccio diversificato in base alle modalità e alla frequenza di utilizzo.
- **Creazione e rafforzamento di servizi di Eco Sharing** (Auto, scooter...).
- **Assegnazione di priorità agli interventi di adeguamento e nuova realizzazione di viabilità** finalizzati a ridurre l'incidentalità e la popolazione direttamente esposta alle fonti inquinanti, a migliorare l'accessibilità a poli attrattori di rango metropolitano e a fluidificare la marcia dei mezzi di trasporto pubblico.
- **Accordo per la destinazione di parte delle risorse derivanti da multe e gestione della sosta** su suolo pubblico da parte dei Comuni, alla realizzazione di interventi conformi alle destinazioni previste dalla vigente normativa e coerenti con lo scenario del PUMS metropolitano.
- **Implementazione di un sistema di Road Pricing nelle aree maggiormente congestionate** finalizzato a ridurre le esternalità ambientali del traffico motorizzato creando un meccanismo di perequazione attraverso il trasferimento di risorse dalla sfera del trasporto privato a quella del trasporto pubblico e al suo potenziamento.
- **Pianificazione degli interventi sulla rete per la riduzione dell'incidentalità stradale** sulla base della gerarchia prevista dagli obiettivi specifici di cui all'Allegato 2 delle Linee Guida per la redazione dei PUMS.
- **Progressivo adeguamento delle fermate del trasporto pubblico** per assicurare l'accessibilità universale al servizio, nei limiti consentiti dal contesto specifico in cui esse sono inserite.

- **Programma di decarbonizzazione della flotta degli autobus in servizio di TPL** in coerenza con le disposizioni del Piano Strategico nazionale per la Mobilità Sostenibile (motorizzazioni, anche ibride, a metano, metano compresso, elettrico e a idrogeno).
- **Programmi di educazione alla mobilità sostenibile** da realizzarsi presso le scuole di ogni ordine e grado previo inserimento nel PTOF.
- **Realizzazione di 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.
- **Previsione della redazione di un Piano Urbano della Logistica Sostenibile** che affronti i seguenti temi prioritari, secondo un approccio Freight Quality Partnership (FQP) che prevede il coinvolgimento e un ruolo proattivo degli Stakeholders,
 - la revisione della regolamentazione delle fasce orarie (diurne e notturne) di carico – scarico, sperimentando anche una loro differenziazione in base alla tipologia e alle condizioni di traffico prevalenti nelle diverse aree della città. o l'introduzione di un sistema di prenotazione delle piazzole per il carico-scarico merci a partire da quelle ubicate nelle aree a maggiore densità di consegne;
 - l'introduzione di meccanismi che incentivano la decarbonizzazione del parco mezzi per la consegna delle merci nelle aree urbane centrali;
 - la promozione di progetti di logistica collaborativa presso le Associazioni di categoria di Aziende e di Imprese di autotrasporto inclusa la creazione di sistemi per l'ottimizzazione delle catene di viaggi e dei Reo carichi;
 - il supporto alla creazione di servizi di Cargo Bike per la distribuzione e il ritiro della merce nelle aree centrali della città;
 - la creazione di una rete capillare di punti di Delivery dell'E-commerce e, in generale, dei colli di piccole/medie dimensioni, ubicati in aree ad elevata frequentazione e accessibilità ciclopedonale;

- la valutazione della fattibilità tecnico-economica e amministrativa della creazione di uno o più centri di trasferimento gomma – gomma della merce.

Considerato inoltre che le strategie e le azioni di Piano consentono di ottenere le **performance** analiticamente descritte nella Relazione di Piano e nel Rapporto Ambientale e di seguito sintetizzate.

La stima della ripartizione degli spostamenti tra mezzi motorizzati, ottenuta dalle simulazioni del PUMS nel lungo periodo per la Città Metropolitana, mostra come con gli interventi infrastrutturali e di riorganizzazione dei servizi di trasporto previsti e simulati nello scenario di piano, si riesca ad ottenere una **riduzione nell'uso dell'auto privata a favore degli altri mezzi di trasporto collettivi** più sostenibili, passando dall' 82% circa dello scenario attuale, al 79% dello scenario di riferimento, sino a scendere al 77,7% nello scenario futuro di piano, con una riduzione relativa sull'attuale del 4.4% e del 6% rispettivamente. La riduzione dell'uso percentuale dell'auto si stima soprattutto in favore del treno, del tram e del TPL su gomma extraurbano.

Questi risultati, pur molto incoraggianti, mostrano come, per l'ottenimento di una maggiore riduzione dell'uso del mezzo privato a favore di sistemi di trasporto più sostenibili, gli interventi infrastrutturali e di potenziamento dei servizi di trasporto collettivo dovranno essere accompagnati nel lungo periodo da **politiche incisive e coerenti di orientamento della domanda** (regolamentazione della sosta, "Scudo Verde" - ZTL ambientale, forme di Pay per Use, sharing mobility, etc.), che non sono comprese nella prima fase di simulazioni effettuate.

Considerando l'intera rete stradale della **Città Metropolitana**, dalle simulazioni dello scenario di Piano in cui, a seguito della prevista riduzione della domanda di spostamenti in auto (-6,67% circa rispetto all'attuale e -1,92% rispetto al tendenziale), e con l'introduzione delle politiche/azioni simulate, si stima una riduzione delle percorrenze sulla rete tra questo scenario e quello di riferimento di circa il -3,32% (**-8,7% rispetto allo scenario attuale**) con quasi 50 mila km in meno di percorrenza nell'ora di punta (circa 137 mila km in meno rispetto all'attuale).

È anche interessante considerare le variazioni dell'indicatore sulle percorrenze giornaliere ottenuto per i comuni dell'**Agglomerato urbano** che sono soggetti al Piano della Qualità dell'aria della Regione, per i quali si persegue maggiormente l'obiettivo della riduzione delle emissioni inquinanti.

Per la viabilità interna all'Agglomerato si stimano decrementi di circa il **-10,2% delle percorrenze nel confronto con lo scenario attuale** e del -3,3% per lo scenario tendenziale, rispettivamente con per oltre 59 mila e 18 mila circa di chilometri in meno percorsi nella sola ora di punta.

Si può dunque affermare che le politiche/azioni di piano, considerando la domanda di trasporto nei diversi scenari, riescono a contenere, anche rispetto allo scenario tendenziale, i volumi di traffico di auto sulla rete stradale dell'Agglomerato urbano.

Oltre alla riduzione del traffico sulla rete, gli indicatori mostrano che, l'introduzione delle misure previste dal piano consente di **ridurre i tempi di viaggio spesi sulla rete della Città Metropolitana** dalle auto tra lo scenario di piano e quello di riferimento, nella sola ora di punta, per quasi 1.200 ore di viaggio a giorno (-3,5%); la riduzione è ancora maggiore rispetto allo scenario attuale per il quale si stimano poco meno di 4.000 ore di viaggio in meno (**-10,7%**), sostanzialmente in linea con la riduzione delle percorrenze chilometriche.

§

Ulteriori simulazioni sono state effettuate per valutare gli effetti dell'introduzione dello **Scudo Verde**, la Zona a Traffico Limitato di tipo ambientale, il cui perimetro comprende circa i due terzi del centro abitato di Firenze, nella quale subordinare l'accesso veicolare al pagamento di una somma differenziata per tipologia e provenienza del veicolo, con lo scopo di ridurre soprattutto il numero di accessi al centro abitato di Firenze provenienti dalla cintura esterna, favorendo per tali spostamenti l'utilizzo del mezzo pubblico ed in particolare del servizio ferroviario e del sistema tranviario secondo i relativi sviluppi di scenario.

Lo Scudo Verde è stato simulato a partire dallo scenario di piano con due ipotesi: base – che esclude i veicoli da Euro 0 a Euro 3, e avanzata – che esclude anche i veicoli Euro 4.

Secondo le stime effettuate, il numero di spostamenti (auto) per cui è previsto il divieto di accesso all'area dello Scudo Verde sarebbe pari, nell'ipotesi base, a circa 4.500 nell'ora di

punta e a circa 56.850 nel giorno intero; nell'ipotesi avanzata, a circa 9.830 nell'ora di punta e a circa 123.760 nel giorno intero.

Da questa riduzione di spostamenti su veicoli esclusi dallo Scudo verde, in base alle simulazioni effettuate, nell'ora di punta si avrebbe una riduzione dei chilometri percorsi dalle auto sulla rete della CM pari a circa il -2% nell'ipotesi base e del -4,7% in quella avanzata. Rispetto allo scenario attuale, considerando gli effetti prodotti **nello scenario di Piano potenziato con lo Scudo Verde, la riduzione delle percorrenze delle auto nell'ora di punta per la CM varierebbe dal -10,4% (base) al -13,0% (avanzato), mentre per l'Agglomerato urbano andrebbe dal -13,9% (base) al -18,3% (avanzato).**

La riduzione dei chilometri percorsi dalle auto, certamente il veicolo meno performante dal punto di vista della sostenibilità ambientale in rapporto ai passeggeri trasportati, avrà conseguenze positive sulla qualità dell'ambiente urbano interessato; inoltre dall'applicazione dello Scudo Verde come misura di road pricing si ricaverebbero risorse significative che consentirebbero nell'immediato di individuare con maggiore certezza le risorse economiche per il finanziamento delle nuove infrastrutture e, una volta realizzate, di incentivarne l'utilizzo, favorendo specialmente quelle di trasporto pubblico, in primis attraverso l'attivazione di un sistema di tariffazione integrata che funga anche da elemento di perequazione territoriale e sociale nella Città Metropolitana.

Venendo agli effetti ottenuti dalle proposte del PUMS per il sistema del **Trasporto pubblico metropolitano**, le simulazioni degli scenari mostrano un consistente incremento della domanda di spostamenti nell'ora di punta del giorno medio di riferimento, che passano dai circa 57 mila dello scenario attuale ai circa 78 mila di quello di piano (+37% circa), mentre nel tendenziale l'incremento si ferma a circa 72,6 mila spostamenti (+27% circa rispetto all'attuale).

In termini di **passeggeri trasportati** dal TP, nell'ora di punta del giorno medio il numero cresce di oltre il 47% passando, dai circa 71,1 mila dell'attuale ai circa 95,5 mila nello scenario di riferimento ed ai 105 mila nello scenario di piano, con **un incremento fra lo scenario attuale e quello di piano pari a circa il 50%.**

Oltre all'introduzione dei nuovi sistemi BRT che, nello scenario di piano andranno a coprire circa l'11% dei passeggeri trasportati nell'ora di punta, la crescita maggiore riguarderà i

passenger dei servizi ferroviari (+ 62% circa) e soprattutto quelli della rete di tram (+166% circa).

Per il **sistema tranviario** nella configurazione completa dello scenario finale del PUMS (Linee 1,2,3 e 4) si prevedono circa 233 mila passeggeri giorno (circa 85 milioni/anno) con una corrispondente **riduzione degli spostamenti con veicoli privati pari a più di 65 mila veicoli/giorno, corrispondenti a circa il 10% del totale degli spostamenti automobilistici** effettuati nell'area di riferimento.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclistica** il PUMS punta a incrementare la quota di spostamenti che avvengono con questa modalità, riducendo in tal modo il traffico motorizzato, rendendo competitivo l'utilizzo della bicicletta sulle distanze medio-brevi attraverso il consolidamento di una **rete ciclabile estesa a tutto il territorio metropolitano**, destinata sia agli spostamenti sistematici che a quelli turistici, accompagnato da una serie di azioni di supporto: realizzazione di **ciclostazioni** e parcheggi anche in struttura, l'estensione del **trasporto bici sul TPL e parcheggi scambiatori, incentivi** diretti e/o collegati alla fruizione di servizi, infomobilità. Lo strumento individuato dal PUMS per l'attuazione delle strategie e delle linee di intervento legate alla mobilità ciclabile è il **Biciplan Metropolitano** di cui prevede l'adozione come strumento ordinatore e di integrazione di tutte le azioni sopra richiamate ai diversi livelli territoriali con l'obiettivo primario di garantire la progressiva realizzazione di una rete caratterizzata dalla necessaria continuità in termini fisici, funzionali e percettivi.

Una valutazione delle potenzialità attrattive della mobilità ciclabile rispetto all'uso dell'auto è stata effettuata stimando su base parametrica, a livello di singolo comune, la domanda di corto raggio (sotto i 5 km) attualmente su auto privata, in **potenziale diversione modale verso la bicicletta in funzione** delle caratteristiche morfologiche del territorio nell'ipotesi di realizzazione della rete ciclabile di interesse metropolitano.

I risultati della stima mostrano come, a partire dai circa 828 mila spostamenti/g in auto che hanno caratteristiche tali da poter sopporre il trasferimento alla bicicletta, assumendo un coefficiente compreso tra 0 e 15% in funzione della quota di pianura propria di ciascun territorio comunale, si ottiene un valore pari a circa 109,8 mila spostamenti pari a circa il 13,3% della base di spostamenti considerata, quantificabile **tra il 4 e il 4,5% degli spostamenti giornalieri totali in auto interni alla CM**. Cautelativamente questa

potenzialità non è stata considerata nelle simulazioni effettuate per lo scenario di piano i cui risultati sono stati esposti in questo paragrafo.

Vi sono poi nel PUMS altre strategie/linee di intervento, che trovano nel PUMS stesso indicazioni attuative che dovranno essere sviluppate in sede di strumenti attuativi e/o futuri progetti specifici e pertanto non sono state oggetto di previsioni quantitative in questa sede.

Tra queste linee di intervento previste dal PUMS, si vogliono qui di seguito ricordare quelle sulla **mobilità pedonale e accessibilità universale** e sulla **logistica urbana**, suscettibili di ridurre la domanda di mobilità oggi indirizzata prevalentemente all'auto privata o di contenere il carico veicolare del trasporto delle merci nelle aree urbane e nel centro storico; ad esse si aggiungono le strategie per l'integrazione tariffaria del TPL, per la sicurezza stradale, per la mobilità condivisa, per l'**e-mobility**. Queste linee di intervento, i cui effetti non sono stati valutati quantitativamente, sono comunque valutabili positivamente rispetto al raggiungimento degli obiettivi del piano.

Dall'analisi effettuata emerge come **le strategie/linee di indirizzo previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con gli obiettivi della pianificazione sovraordinata** per quanto riguarda i temi della mobilità, con riferimento al Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (**PIT-PPR**) e al Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (**PRIIM**). Inoltre, il PUMS condivide con il Piano Strategico della Città Metropolitana (**PSCM**), di cui è strumento per la pianificazione della mobilità, le strategie riguardanti il potenziamento o la realizzazione di nodi intermodali tra le diverse reti di trasporto e la ricucitura della rete ciclabile intercomunale.

È possibile quindi sostenere che **le strategie/linee di intervento previste dal PUMS**, in particolare quelle prese in esame e valutate quantitativamente, **possono essere giudicate positivamente rispetto agli effetti prodotti sul sistema della mobilità**. I parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza al recupero di efficienza della rete, **migliorando complessivamente i livelli di servizio dei sistemi di mobilità, e mostrando soprattutto un uso maggiore di modalità di trasporto a minore impatto rispetto all'auto privata all'orizzonte temporale del PUMS**.

2. ANALISI DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Di seguito si riportano gli elementi ricavati dall'analisi del Rapporto Ambientale rilevanti ai fini dell'espressione del presente parere motivato VAS.

Il Rapporto Ambientale è redatto con riferimento all'allegato VI del D. Lgs. 152/2006 e contestuale implementazione dei contenuti richiesti dall'Autorità competente esplicitati al termine della fase di scoping.

Nell'individuazione degli obiettivi del PUMS si è fatto riferimento agli **obiettivi di sostenibilità** che discendono dai seguenti **Piani regionali e provinciali**:

- il vigente Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (PIT-PPR);
- il Piano Regionale della qualità dell'aria (PRQA)
- il Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER)
- il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM)
- Il Piano Strategico della Città Metropolitana

La valutazione ambientale del piano è stata fatta da un lato attraverso la **verifica di coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento**, dall'altro attraverso la **valutazione degli effetti degli scenari di piano sulle componenti ambientali** oggetto di valutazione.

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale; la verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi di **coerenza esterna**, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e di **coerenza interna**, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma.

Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è, infatti, un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità; l'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano; essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio,

obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Il processo di valutazione ambientale è stato condotto in primis attraverso l'utilizzo di **matrici** che evidenziano i possibili punti di interazione (positivi, negativi, incerti) tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale; l'analisi delle matrici è mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

La valutazione, oltre alla verifica della compatibilità delle singole politiche-azioni e interventi previsti dal PUMS, ha il compito di valutare gli effetti complessivi del piano, costruendo **bilanci confrontabili tra gli scenari**; tale verifica è stata condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori, specifici per tipologia di azione e di componente ambientale interessata e riferiti alla dimensione spazio-temporale del PUMS.

La valutazione fa riferimento, oltre che allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori, ad altri due scenari definiti all'orizzonte temporale del PUMS:

- lo **Scenario di Riferimento** (o Baseline, o Tendenziale) costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione; questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso); queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS;
- lo **Scenario di Piano**, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Nel Rapporto Ambientale è stata effettuata una **valutazione quantitativa** degli effetti del PUMS sulle componenti ambientali più significative (qualità dell'aria, clima, rumore, salute e popolazione).

In riferimento agli obiettivi di sostenibilità assunti per la **qualità dell'aria** le strategie del PUMS sono finalizzate principalmente all'incremento della mobilità attiva e dell'uso del trasporto pubblico. Le strategie del PUMS sono coerenti agli obiettivi del PRQA in quanto l'effetto generale è quello di favorire la mobilità sostenibile e ridurre pertanto le emissioni da traffico automobilistico. Dall'analisi degli scenari, appare evidente che l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale è positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano con il tendenziale si ha una riduzione delle emissioni del 3,6% PM₁₀ e PM_{2,5} e 3,4% NO_x. Rispetto allo stato attuale le riduzioni sono del -8,2% per NO_x, -9,2% per PM₁₀ e -9,1 per PM_{2,5}.

Nelle valutazioni sulla qualità dell'aria bisogna considerare che l'agglomerato di Firenze è attraversato dal sistema autostradale, sul quale il PUMS non può determinare modifiche significative potendo agire solo sugli spostamenti metropolitani. Le percorrenze dell'agglomerato nell'ora di punta nello scenario di PUMS considerando il contributo dell'autostrada sono l'8,7% in meno dello scenario attuale. Se invece si considera la rete stradale escluso l'autostrada le riduzioni dei veicoli x km sono pari al 10,2%. Si può pertanto stimare che le riduzioni percentuali delle emissioni dovute all'attuazione delle azioni del PUMS se si esclude il traffico autostradale siano ancora maggiori di circa un 1,5%.

Un'ulteriore riduzione delle emissioni dannose in atmosfera è determinata, nello scenario di Piano, dalla implementazione dello **Scudo Verde**, che costituisce uno specifico provvedimento di limitazione del traffico sulla base delle classi ambientali dei veicoli.

Gli effetti dello Scudo Verde varieranno ovviamente sulla base della disciplina collegata. Al momento è comunque stimabile una ulteriore riduzione delle percorrenze dell'ora di punta, rispetto allo scenario Base PUMS simulato, dall'1,6% al 4,3%.

Le riduzioni delle percorrenze dell'ora di punta rispetto all'attuale per l'agglomerato fiorentino (senza il contributo dell'autostrada) passano del -10% dello scenario base PUMS ad una forbice dal -13,9% al -18,3 a seconda della disciplina adottata per lo Scudo (limitazione fino all'Euro 3 o all'Euro 4). Ciò produrrà effetti non trascurabili sulla qualità dell'aria, con analoghe riduzioni delle emissioni.

Nelle simulazioni relative alle emissioni non sono inoltre state considerate le riduzioni degli spostamenti dovute alle azioni sulla ciclabilità. A livello metropolitano è stata infatti stimata una diversione di 109.000 Km provenienti da spostamenti inferiori ai 5 km e sull'agglomerato una diversione di 59.000 spostamenti.

A questo ovviamente va aggiunto come già evidenziato il contributo del rinnovo parco veicolare, in particolare verso l'elettrico, e le altre azioni del PUMS non simulabili.

Gli effetti del piano rispetto alla matrice **cambiamenti climatici** sono stati valutati sia in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti, che rispetto alla coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni del PAER aggiornato con gli obiettivi della Strategia Energetica Nazionale del 2017 al 2030. Dai risultati delle simulazioni nei vari scenari si riscontra una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂ per una quota pari a circa il 9% tra lo scenario attuale e quello di piano del PUMS. Questo dato è relativo al trasporto stradale considerando i soli veicoli leggeri. Si tratta di un risultato decisamente cautelativo, considerando che la simulazione nei diversi scenari è realizzata a parità di parco veicolare ovvero non considerando gli effetti della transizione del mercato verso veicoli più sostenibili (elettrici, plug – in, veicoli per trasporto merci pesanti alimentati a GNL) e al maggiore utilizzo delle fonti rinnovabili anche nel settore trasporti (penetrazione pari al 21% dei consumi totali lordi del settore al 2030).

Ulteriori e significativi miglioramenti possono ottenersi dall'introduzione di meccanismi di riduzione dell'accesso ai centri abitati dei veicoli più inquinanti. A questo proposito il PUMS ha implementato lo scenario Scudo Verde, che vede una riduzione delle percorrenze auto sviluppate sulla rete stradale variabile tra il 10 ed il 13% a seconda che il transito sia inibito ai veicoli sino alla classe Euro 3 o Euro 4 (con conseguente incremento dei passeggeri che usufruiscono del Trasporto Pubblico Metropolitano). Tale scenario rappresenta uno degli elementi cardine del PUMS per il contrasto ai cambiamenti climatici.

In merito alla popolazione potenzialmente esposta al **rumore** appare evidente come gli interventi del piano determinino effetti positivi in riferimento alla popolazione esposta dell'agglomerato fiorentino, infatti si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla

popolazione esposta ai livelli acustici più alti del 1,5% nel diurno e 2,7% nel notturno, rispetto al totale. Al contempo aumenta la popolazione esposta a bassi livelli acustici 2,5% in più rispetto allo scenario attuale. Si evidenzia inoltre come il piano dia risultati migliori nel confronto con lo scenario tendenziale.

Per il resto del territorio della città metropolitana si evidenzia che la tendenza è analoga, si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti del 0.4% nel diurno e 0.7% nel notturno, rispetto al totale. Al contempo aumenta la popolazione esposta a bassi livelli acustici 1.8% nel diurno e 1.2% in più rispetto allo scenario attuale. Si evidenzia inoltre come il piano dia risultati positivi, seppur minori anche nel confronto con lo scenario tendenziale.

Nel Rapporto ambientale si specifica, con riferimento agli obiettivi di sostenibilità, che la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo, su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche) poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori.

In riferimento alla componente **salute e popolazione**, gli elementi di valutazione sono forniti nell'ambito della trattazione dei temi sull'inquinamento ambientale, mettendo in luce l'aumento o la diminuzione della popolazione potenzialmente esposta ai relativi fattori.

Oltre alla valutazione quantitativa suddetta, nel Rapporto Ambientale si è proceduto anche a una **valutazione qualitativa** degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità attraverso una serie di matrici nelle quali sono evidenziati e commentati i possibili effetti delle azioni del piano, nonché indicatori numerici di valutazione per obiettivo di sostenibilità raggruppati per componente; viene inoltre specificato che molte azioni previste dal piano non sono state valutate in modo quantitativo, ma, attraverso la matrice di sintesi, sono state valutate in modo qualitativo, in termini di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità.

Uno degli scopi della VAS è quello di definire un set di indicatori necessari al fine di predisporre un **sistema di monitoraggio degli effetti del piano e della sua efficacia**, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Tale scelta si riflette anche nella scelta degli indicatori impiegati nella fase di valutazione, in cui sono stati privilegiati quelli utilizzabili anche per il monitoraggio, in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano durante la sua attuazione.

3. CONSIDERAZIONI SULLA VINCA

La **Valutazione d'Incidenza Ambientale** (VINCA) è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della Rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso. Lo Studio di Incidenza allegato al Rapporto ambientale ha lo scopo di individuare e valutare i potenziali effetti delle azioni proposte dal Piano sui Siti della Rete Natura 2000 presenti nel territorio della città metropolitana.

Dallo Studio di Incidenza si possono trarre le conclusioni seguenti.

Il Piano comprende azioni “gestionali” e “infrastrutturali”: per le prime si ritiene che nello specifico non siano passibili di generare effetti sui siti Natura 2000 presenti nel territorio comunale, mentre per quanto attiene alle seconde, gran parte delle azioni infrastrutturali del Piano sono concentrate nell'area urbanizzata (per lo più nel capoluogo e nelle zone urbanizzate delle frazioni principali) a scarsa valenza naturalistica ed ecologica e prive di ambiti di interesse nella presente valutazione. Per tali azioni si ritiene pertanto che queste non abbiano effetti rilevanti sulla Rete Natura 2000.

Tra le azioni non “gestionali” del Piano estese al di fuori del “centro abitato”, nello studio di incidenza sono state selezionate quelle potenzialmente interferenti con i Siti, ovvero azioni

per la mobilità ciclabile e sulla rete viaria e tramviaria, verificandone la collocazione rispetto alle aree tutelate; tale analisi ha permesso di individuare le opere potenzialmente impattanti sui Siti di interesse, ovvero che, seppur non direttamente interferenti, si collocano entro un ambito di 2 km attorno ai Siti.

Per le **azioni potenzialmente impattanti** selezionate (strade, Tram e percorsi ciclabili) nello studio sono stati individuati i potenziali effetti sui Siti di interesse, in particolare sulle componenti abiotiche (consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni), sulle componenti biotiche (sottrazione di habitat; disturbo da rumore in fase realizzativa; presenza di utenti in fase di esercizio; inquinamento luminoso; effetto barriera delle infrastrutture) e sulle reti delle connessioni ecologiche.

Quanto alle potenziali incidenze sulle **componenti abiotiche**, il Piano non prevede opere o interventi in aree SIC che possano comportare impatti ambientali negativi importanti sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde; rispetto al consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni, si ricorda che le opere sono previste all'esterno dei Siti e prevalentemente in fregio ad infrastrutture esistenti; eventuali effetti non valutabili nella presente fase pianificatoria potranno essere **valutati nelle fasi attuative dei progetti**.

Quanto alle potenziali incidenze sulle **componenti biotiche**, le interferenze sulle componenti floristiche e faunistiche non possono essere analizzate in maniera approfondita con il livello di dettaglio del Piano; per quanto, in base alle informazioni disponibili, si ritenga che esse siano ridotte, una valutazione più dettagliata dovrebbe essere effettuata **durante la fase attuativa dei singoli progetti**: nel presente caso, non essendo previste opere direttamente interferenti con i siti, si ritiene che debbano essere sottoposti a Valutazione di Incidenza solo gli interventi particolarmente vicini ai perimetri dei Siti medesimi individuati nella VINCA.

Quanto agli effetti sulle **connessioni ecologiche**, prendendo atto che i percorsi ciclabili per lo più insistono entro ambiti urbanizzati e infrastrutturati e lungo infrastrutture esistenti, non viene previsto dallo Studio in questa fase nessun effetto negativo; per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture viarie e tramviarie, viene ricordato che il PUMS, come descritto nella Relazione di Piano, prevede l'adozione di specifiche soluzioni per favorire la biodiversità urbana (verde, vasche di laminazione locali, rain gardens, corridoi

faunistici), in occasione della realizzazione di nuove infrastrutture o adeguamento di quelle esistenti. Si può quindi valutare, tenuto conto della situazione descritta, che **l'incidenza del Piano sia molto limitata** e che introduca elementi di attenzione ma anche effetti migliorativi.

Per quanto attiene all'indicazione di eventuali **misure di mitigazione dell'incidenza** delle opere/attività previste dal PUMS, nello Studio viene specificato che il livello di dettaglio del Piano non si presta alla definizione di adeguate misure di mitigazione dell'incidenza delle azioni previste; tale definizione viene dunque rimandata alle successive fasi attuative delle opere previste.

5. CONSIDERAZIONI SULLE OSSERVAZIONI PERVENUTE DAI SCA

Nelle premesse sono indicati i contributi e pareri pervenuti dai vari Soggetti Competenti in materia Ambientale, che hanno avuto ad oggetto sia i contenuti del Rapporto Ambientale che il PUMS ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010.

Tutti i contributi pervenuti sono analizzati e disaggregati in specifiche osservazioni, nel documento *Rapporto Ambientale – Pareri e controdeduzioni* (Allegato 2 alla presente Relazione), redatto dall'autorità precedente e trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione del parere motivato VAS.

In esso sono riportate le tabelle delle osservazioni degli SCA, affiancate dalle controdeduzioni dell'autorità precedente e dei riferimenti alle eventuali conseguenti modifiche apportate al Rapporto Ambientale (RA) e/o al PUMS. Le osservazioni pervenute sono classificate in pertinenti o non pertinenti; quelle pertinenti, possono risultare accolte, parzialmente accolte o non accolte, per le motivazioni puntualmente riportate nelle tabelle, nelle quali, inoltre, per le osservazioni giudicate non pertinenti si fornisce la relativa motivazione.

I contributi pervenuti sono stati disaggregati in 110 osservazioni, delle quali 67 sono state accolte, 15 parzialmente accolte, 19 non accolte, 9 giudicate non pertinenti.

Le osservazioni accolte e parzialmente accolte hanno comportato, in linea generale delle modifiche o integrazioni al Rapporto Ambientale oppure agli elaborati del PUMS (Relazione di Piano ed elaborati grafici).

Tali modifiche sono riportate nei documenti *Rapporto Ambientale – Versione per approvazione con modifiche evidenziate* (Allegato 3 alla presente Relazione) e *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS* (Allegato 4 alla presente Relazione).

In linea generale, per analizzare le osservazioni formulate dagli SCA ed alle relative controdeduzioni dell'autorità procedente, è opportuno focalizzare l'attenzione, tentando una sintesi, su alcune tipologie specifiche di osservazioni, sul modo in cui esse sono state recepite all'interno del Rapporto Ambientale e/o del Piano e sulle motivazioni espresse in caso di mancato accoglimento delle stesse.

In linea generale i contributi più rilevanti pervenuti da parte dei SCA possono essere raggruppati in tre tipologie, che vengono descritte alle seguenti lett. A) B) C) indicando anche le integrazioni al Piano ed al Rapporto Ambientale che ne sono scaturite.

A) Contributi che puntano a modificare o ampliare le strategie del piano, suggerendo l'adozione di misure specifiche o la sostituzione di alcune misure con altre ritenute di maggior efficacia o l'anticipazione/posticipazione nel tempo di alcune misure.

Rispetto a tale tipologia di contributi, nelle controdeduzioni della Città Metropolitana viene *in primis* ribadita la solidità della strategia del PUMS, che si basa su una combinazione, ambiziosa ma al contempo coerente e realizzabile, di azioni di grande impatto sulla distribuzione modale del trasporto:

- l'elemento portante della strategia è il completamento della rete tramviaria fiorentina, il potenziamento dei servizi ferroviari, la realizzazione di nuovi sistemi di BRT nella zona non servita dal treno e la riorganizzazione dei servizi su gomma, per andare a costituire **l'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.

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 tranviaria ed ai parcheggi scambiatori, così da permettere lo scambio modale verso il trasporto pubblico, e quindi verso una minore produzione di agenti inquinanti. **(v. oss. G.13).**

Si concorda con la CM che una strategia così strutturata possa rivelarsi concretamente efficace nel ridurre significativamente la quota modale del trasporto privato, promuovendo le forme più sostenibili di mobilità.

E' proprio lo **Scudo Verde** ad essere oggetto di diverse osservazioni, che sembrano orientate a ridefinirne l'orizzonte temporale di attuazione (subordinandola agli altri progetti previsti dal PUMS relativi in particolare al trasporto su rotaia e al TPL), a ridiscuterne l'estensione territoriale, ad enfatizzare potenziali criticità derivanti dagli effetti di redistribuzione del traffico, ad evocare una possibile accentuazione delle disuguaglianze sociali in ambito urbano.

Rispetto a tali osservazioni, viene precisato che la realizzazione dello Scudo Verde 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 road pricing per il trasporto privato, per orientare la domanda di mobilità verso i sistemi di trasporto pubblico **(v. oss. G.11).**

Viene inoltre chiarito 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. Grazie a tale attenzione, l'effetto dello Scudo Verde, come emerge dalle simulazioni, è quello di una universale e benefica riduzione dei flussi veicolari, che si concentra in special modo nelle zone di maggior rilevanza sotto il profilo dei beni culturali e paesaggistici, non emergendo quindi la necessità di ipotizzare modifiche dell'estensione di tale provvedimento **(v. oss. S.5)**.

Inoltre, è utile la precisazione 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. Del resto, è dopo la realizzazione dell'infrastruttura telematica che potrà essere valutata e decisa la politica attuativa dell'intervento in termini di disciplina applicata, così da trovare la miglior regolamentazione possibile del traffico, senza la creazione di diseguglianze sociali **(v. oss. G.20)**.

Quanto sostenuto dalla CM in merito alla potenziale efficacia dello Scudo Verde appare pienamente condivisibile, ed è anche confortato dalla estrema flessibilità di tale strumento la cui disciplina potrà essere calibrata nel tempo alla luce degli effetti di riorientamento della domanda ottenuti e degli obiettivi ambientali posti nel Piano.

Altri contributi sono volti a sollecitare una maggior presenza nel Piano degli interventi a favore della **mobilità ciclistica**, con l'obiettivo di ottenere una più rilevante quota di diversione modale dall'utilizzo dei veicoli privati a motore.

Riguardo a tali sollecitazioni, nelle risposte della Città Metropolitana viene evidenziato come tutto il Piano ruoti, già dalla sua concezione ed adozione, attorno l'incremento della mobilità attiva e come il completamento della rete presente nel Biciplan metropolitano costituisca una delle priorità del piano.

Quale sforzo aggiuntivo per l'incentivazione del modo bici, viene proposta dalla CM l'integrazione delle strategie del PUMS con azioni di promozione delle attività di **coordinamento dei mobility manager**, figure rese obbligatorie per una platea più ampia di imprese ed istituti scolastici, attraverso la creazione di tavoli stabili di lavoro con questi soggetti per migliorare ed incrementare la mobilità attiva negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro (**v. oss. G.17**).

Inoltre, per promuovere l'utilizzo della bicicletta anche per il raggiungimento di **luoghi di interesse culturale e turistico**, recependo un contributo in tal senso della Soprintendenza, il PUMS sarà integrato prevedendo la realizzazione di percorsi ciclabili e/o pedonali di connessione e fruizione di tali realtà e l'inserimento di tali percorsi nella rete ciclabile di interesse metropolitano (**v. oss. S.4 e M.48**).

In accordo con la CM, si ritiene in conclusione che le azioni messe in campo dal Piano in tema di mobilità attiva, come ampliate a seguito dei contributi esposti, 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 (**v. oss. G.17**).

Il tema della accessibilità dei beni di interesse culturale viene toccato anche con riferimento al trasporto pubblico, con la richiesta di strutturare connessioni efficienti tra il centro storico UNESCO e le Ville Medicee. In tal senso la CM propone una integrazione del PUMS, 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 sharing mobility l'analisi e la predisposizione di sistemi di mobilità in grado di valorizzare la fruizione del patrimonio culturale diffuso (**v. oss. S.15**).

Fra le ulteriori azioni introdotte nel PUMS in esito ai contributi ricevuti vi è la previsione di redazione del **Piano della Logistica metropolitana**, finanziato con risorse stanziato 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 (**v. oss. S.18**).

Un altro settore in cui i contributi ricevuti puntano a stimolare un maggiore intervento del PUMS è quello della **promozione della mobilità elettrica**, in particolare nel campo del trasporto privato. Infatti, nell'ambito del trasporto pubblico l'elettrificazione della mobilità trova già nel PUMS una serie di azioni di grande impatto (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), azioni che costituiscono di gran lunga le misure più rilevanti, anche economicamente, di tutto il Piano.

Concentrando però l'attenzione sulla promozione della mobilità elettrica nel campo del trasporto privato il PUMS 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 urbano su gomma, che dovrà gradualmente dare spazio ai bus ibridi ed elettrici.”*

In accoglimento delle sollecitazioni ricevute, l'autorità procedente ha deciso **di integrare il PUMS**, prevedendo l'installazione di postazioni di ricarica pubblica nei parcheggi scambiatori della rete tranviaria fiorentina, per un totale di 200 nuovi punti di ricarica, che si aggiungono ai circa 400 esistenti (**v. oss. M.10**).

Con riferimento al tema della viabilità, alcuni contributi pervenuti puntano l'attenzione sul rischio che un significativo miglioramento della **dotazione infrastrutturale stradale** possa comportare un incremento della domanda di trasporto privato, vanificando in parte gli effetti di diversione modale ottenuti con le altre misure del Piano.

Sotto questo profilo, come fa notare la CM, occorre tenere in considerazione il fatto che quasi tutti gli interventi di realizzazione di nuova viabilità previsti nel territorio del Comune di Firenze (ove si concentra il maggior numero di nuove opere) sono strettamente connessi alla nuova rete tranviaria. 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. 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.

Pertanto, conclude la CM 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 tranviaria e a favorire lo scambio modale. Ciò considerato la CM non ha ritenuto, condivisibilmente, di modificare le azioni previste nel PUMS relativamente al miglioramento della rete stradale (**v. oss. M.11**).

Alcuni contributi si sono poi indirizzati a sollecitare l'introduzione di azioni volte ad ottenere una forte **riduzione del tasso di motorizzazione**, anche in conseguenza di una forte diversione dal mezzo privato verso altre modalità più sostenibili.

Come evidenziato dalla CM, lo spostamento modale del trasporto privato al TPL costituisce uno degli obiettivi fondanti del PUMS. Lo scopo fondante del Piano è proprio 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.

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 *congestion charge*, che produrrà una diversione modale dal mezzo privato a favore del trasporto pubblico.

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 ed appaiono effettivamente in grado di innescare una profonda trasformazione della mobilità verso forme più sostenibili, pertanto è condivisibile la posizione della CM di non apportare ulteriori integrazioni alle misure previste dal piano (**v. oss. M.14**).

B) Contributi che puntano ad integrare i contenuti del Rapporto Ambientale, richiedendo la trattazione di aspetti non inseriti nel RA o non adeguatamente sviluppati, l'utilizzo di set di dati diversi, l'adozione di indicatori di efficacia differenti o l'esecuzione di analisi di quantitative maggior grado di dettaglio di quelle effettuate.

Con riferimento a questa tipologia di contributi, molte delle osservazioni presentate sono state recepite, con conseguente introduzione nel Rapporto Ambientale di notevoli integrazioni, fra le quali le più significative sono di seguito descritte.

- In primis, il quadro normativo completo è stato inserito nel paragrafo 5.2 e in allegato al Rapporto Ambientale (**v. oss. M.17**).
- Il Rapporto Ambientale è stato adeguato, con riferimento alla componente **biodiversità**, integrando i corrispondenti obiettivi di sostenibilità nel 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 a tal riguardo è stata riportata al paragrafo 8.5 (**v. oss. M.28**).
- L'aggiornamento degli obiettivi di sostenibilità ha riguardato anche quelli definiti dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima che sono stati integrati nel par. 5.2 “*Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento*” e par. 8.3 “*Cambiamenti climatici*” (**v. oss. M.25**).

- Tenendo conto dell'ampliamento della definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale, il RA è stato quindi integrato inserendo nel cap. 7 **l'analisi di coerenza** interna fra le azioni di piano e l'analisi di coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità (**v. oss. M.45**).
- In particolare, la verifica di coerenza esterna del Piano di cui al par. 7.1 del RA è stata aggiornata, con riferimento alla componente **dei beni culturali e del paesaggio**, prendendo in considerazione gli obiettivi del PIT-PPR di seguito enunciati:
 - Valorizzazione dei paesaggi regionali
 - Riqualificazione 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

con i quali il perseguimento di una mobilità ambientalmente sostenibile (in particolare in riferimento all'Area di Interesse del PUMS: un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico, ma in generale tutto il PUMS) appare senz'altro coerente (**v. oss. S.1**).

- La compatibilità degli interventi previsti in attuazione degli Obiettivi del PUMS con la disciplina definita dal PIT-PPR per i **beni culturali ed il paesaggio** 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 "*Sistema ambientale e paesaggistico*", in cui è stata 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; sulla base di questa prima fase analitica, e in riferimento alla significatività degli interventi previsti, sono state sviluppate delle "schede-interventi" di maggior dettaglio, per le 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:

- 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.

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) **(v. oss. S.2)**.

Ciò premesso, gli elaborati grafici del PUMS sono stati integrati con la sovrapposizione fra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano e il patrimonio culturale (beni culturali e paesaggistici) e la Relazione di Piano è stata integrata con la descrizione delle tipologie di interferenze, positive e negative, attese nell'attuazione del Piano in relazione al patrimonio culturale **(v. oss. S.3)**.

- Ulteriori approfondimenti sono stati inseriti nel RA in merito alla **componente rumore**, a fronte delle richieste pervenute che ritenevano necessario fornire un quadro completo dello stato di fatto attuale della componente e delle zonizzazioni acustiche comunali. Aderendo, per quanto possibile, a queste sollecitazioni, il Rapporto Ambientale è stato integrato con il par. 8.4 Rumore, inserendo il quadro normativo e programmatico di riferimento **(v. oss. M.39)** e sviluppando nel paragrafo 8.4.1 (Analisi effetti locali) una analisi degli effetti acustici degli interventi previsti dal PUMS, limitatamente alle aree interessate da tali interventi, con l'esame dei limiti della classificazione acustica e di eventuali fasce di pertinenza infrastrutturale e l'individuazione di eventuali interferenze da approfondire **(v. oss. G.27, M.40 M.41 M.42)**.

- Inoltre, con riferimento agli obiettivi specifici di protezione ambientale per la componente rumore, vista la richiesta di integrare quelli indicati dalla normativa italiana di settore (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, 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: 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) (**v. oss. M.42**).
- Il Rapporto Ambientale è stato inoltre arricchito di contenuti relativamente alla caratterizzazione (descrizione e analisi) dello stato dell'ambiente, con particolare attenzione agli **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), alla Rete Natura 2000, ai sistemi di tutela e/o vincoli ambientali.
- E' stata richiesta anche una stima qualitativa e/o quantitativa dei possibili effetti ambientali significativi del Piano sulla componente biodiversità, con l'individuazione di 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.

Tali analisi, commisurate al livello di approfondimento proprio della VAS di uno strumento pianificatorio di settore avente carattere non conformativo, sono state riportate nel Rapporto Ambientale nel paragrafo 8.5 "Sistema ambientale e paesaggistico, ed in particolare introducendo, nel par. 8.5.4., una "Analisi degli interventi significativi sotto il profilo del paesaggistico, naturalistico e della biodiversità" (**v. oss.M.27, M.29, M.30, M.31**).

- Inoltre, 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’Autorità di Bacino, relativamente alla pericolosità idraulica e da frana (**v. oss. G.3**).
- Ulteriori integrazioni del Rapporto Ambientale hanno riguardato la caratterizzazione di dettaglio della **componente aria** (condizioni meteo-climatiche, qualità dell’aria, emissioni di inquinanti in atmosfera) sul territorio della Città Metropolitana, in un allegato specifico al RA (**v. oss. M.16**).
- Una finalità di grande rilevanza della VAS è costituita dalla impostazione del **Piano di monitoraggio del PUMS**, che 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.

Sotto questo profilo, il PUMS è stato adeguato, in accoglimento delle osservazioni ricevute, precisando gli elementi cardini del **processo di monitoraggio**, strettamente connesso a quello partecipativo.

In particolare, 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. Il processo di monitoraggio previsto dalla CM 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 a 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. L’integrazione del PUMS individua anche i costi del

monitoraggio, con riferimento alle attività di coordinamento, di produzione di materiale informativo e comunicazione, di simulazioni, elaborazioni dati, ecc., proponendo di utilizzare a copertura di tali costi le risorse assegnate dal MIT con il Decreto 594/2020. **(v. oss. M.9).**

In qualche caso, gli indicatori del Piano di Monitoraggio sono stati integrati e modificati seguendo le indicazioni dei SCA, con particolare riferimento ai superamenti dei limiti degli inquinanti **(v. oss. M.16).**

Le integrazioni al Rapporto Ambientale e al PUMS fin qui descritte, introdotte anche a seguito dei contributi dei SCA, hanno permesso di indagare in maniera più approfondita l'impatto dell'attuazione del Piano, **escludendo comunque la presenza di effetti negativi rilevanti e confermando le valutazioni di coerenza sia interna che esterna del PUMS** rispetto al corpus della pianificazione esistente.

§

Occorre però rilevare che alcune osservazioni erano volte ad ampliare in maniera forse eccessiva l'ampiezza dell'indagine del RA, **richiedendo un livello di approfondimento di analisi proprio della fase di progettazione**, o al più della pianificazione territoriale conformativa, più che della fase di pianificazione tematica della mobilità sostenibile.

A tal proposito occorre ricordare che il PUMS rappresenta uno step della pianificazione che non ha natura conformativa, ma è focalizzato a disegnare uno scenario unitario dello sviluppo, anche ma non solo infrastrutturale, calibrato sugli obiettivi di mobilità sostenibile.

Gli interventi infrastrutturali previsti nel PUMS devono poi sfociare nella programmazione urbanistica e territoriale, che comporta una ulteriore fase di valutazione degli effetti ambientali, con un livello di definizione che può essere in genere più elevato, anche perché direttamente condotto dell'Ente responsabile della pianificazione, che spesso si identifica con quello incaricato della realizzazione dell'opera.

Inoltre, alla fase pianificatoria segue quella di progettazione, che consente un ulteriore livello di approfondimento degli effetti sull'ambiente, grazie al miglior livello di conoscenza delle caratteristiche dell'opera che si è in grado di mettere in campo.

A monte di questa catena di approfondimenti si trova il PUMS, che è invece un piano di valenza strategica, che definisce politiche, strategie ed azioni mirate a ridurre gli impatti della mobilità. Esso quindi non entra nel dettaglio delle progettazioni delle infrastrutture, che devono invece seguire l'iter previsto dalla legge, inclusa l'interlocuzione e le richieste di pareri e autorizzazioni degli Enti competenti fra i quali si annoverano anche i soggetti competenti in materia ambientale.

Ciò appare pienamente coerente con la funzione del PUMS nella catena pianificatoria, in cui tale strumento 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.

Del resto, come evidenziato dalla CM, "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" (**v. oss. S.3**).

Per questi motivi, laddove gli approfondimenti richiesti travalicavano il livello di approfondimento che può essere proprio di un piano strategico quale il PUMS, la scelta adottata dall'autorità procedente è stata quella di **rinvviare tali approfondimenti alle successive fasi di inserimento nella pianificazione territoriale e di progettazione degli interventi, adeguando nel contempo il PUMS con specifiche raccomandazioni agli Enti incaricati della progettazione** degli interventi affinché assicurino il livello di approfondimento necessario a garantire l'assenza di impatti significativi e l'eventuale mitigazione degli effetti indesiderati sull'ambiente entro i limiti che saranno considerati accettabili nel confronto con gli Enti di tutela competenti per legge.

Di seguito quindi, per completezza di analisi si riportano le richieste di approfondimento di analisi alle quali l'autorità procedente non ha dato diretto seguito nel RA, rinviandole alle successive fasi di pianificazione territoriale e di progettazione degli interventi.

In primis, con riferimento alla richiesta di indicare le misure previste per impedire, ridurre o compensare gli eventuali impatti negativi significativi sul **patrimonio culturale e sul paesaggio**, si è coerentemente ritenuto che tali specifiche valutazioni debbano necessariamente essere rinviate alle fasi progettuali dei singoli interventi, con le modalità comunque previste dalla normativa vigente (**v. oss. M.46**).

A tale scopo, il PUMS è stato 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 (**v. oss. S.2 e S.3**).

Sullo stesso piano si colloca la richiesta, non accolta, di studiare le relazioni di **intervisibilità** delle opere pianificate, che rappresenterebbe un livello di approfondimento ben al di là di quello 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. (**v. oss. S.33**).

Non si è proceduto alla riedizione delle simulazioni a seguito di aggiornamenti dei **fattori emissivi** resi disponibili solo dopo l'adozione del Piano, rinviando tale approfondimento alle successive fasi di monitoraggio del PUMS, 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 (**v. oss. M.24**).

Per analoghe motivazioni, la richiesta di integrare la **VIncA** al fine di fornire delle indicazioni di massima sulle mitigazioni e/o compensazioni che si intendono attuare in relazione agli effetti sui **siti Natura 2000** marginalmente interessati da alcuni interventi infrastrutturali non è stata pienamente accolta, limitandosi ragionevolmente a fornire nello studio di incidenza e nel paragrafo 8.5 del RA alcune indicazioni di massima che dovranno essere adeguatamente implementate in fase di progettazione degli interventi. Va peraltro considerato che per i singoli progetti saranno effettuate specifiche verifiche di incidenza in sede di inserimento nella pianificazione urbanistica, ove non siano già state effettuate (**v. oss. M.34**).

Peraltro, è stato evidenziato che la Linea tranviaria 4.2. Piagge – Campi Bisenzio, prossima al sito Natura 2000 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 **(v. oss. M.36)**.

L'introduzione di obiettivi specifici relativi alla tutela della **Biodiversità** è stata valutata esulante dalle finalità precipuamente affidate al PUMS dalla normativa vigente (riportate nel par. 2 dell'Allegato 2 - Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS, di cui all'art. 2, comma 1, lettera b del D.M. n. 397 del 04/08/2017) **(v. oss. M.29)**.

È stato altresì richiesto alla autorità procedente di 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.

Con riferimento a tale richiesta, viene condivisibilmente osservato dalla CM 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.

Tuttavia, ciò non deve destare particolari preoccupazioni in merito alla possibilità di verificare gli impatti delle opere oggetto del PUMS. Infatti, in merito allo scenario di riferimento, le infrastrutture considerate sono 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. Per le opere incluse invece nello scenario di progetto del PUMS e non inserite in altri piani, i possibili effetti acustici sono stati valutati in linea di massima, integrando il RA, nel paragrafo 8.4.1 "Analisi effetti locali", verificando l'assenza di problematiche significative **(v. oss. M.43)**.

Un altro elemento dibattuto nei contributi e nelle conseguenti controdeduzioni è costituito dal rapporto fra il PUMS e la pianificazione territoriale di livello comunale, tema rispetto al

quale alcune osservazioni richiedevano al PUMS l'effettuazione di una puntuale ricognizione di tutte le **previsioni urbanistiche presenti al livello comunale**, al fine di analizzare la sovrapposizione degli effetti sul sistema della mobilità ed assicurare comunque un coordinamento generale della pianificazione.

A tal proposito, come giustamente evidenziato dall'autorità procedente, 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 sui quali peraltro i singoli enti competenti sono chiamati ad esprimere i pareri di legge in sede di formazione dei relativi Piani (**v. oss. S.32**).

Oltre a ciò va rilevato che comunque il raccordo e la coniugazione del PUMS con la pianificazione metropolitana e con quella comunale e/o intercomunale sott'ordinata è stato garantito nella formazione del Piano e del RA attraverso:

- 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 (**v. oss. M.6**).

Si ritiene in sintesi condivisibile il concetto espresso dalla CM, secondo cui questo livello di coordinamento fra il PUMS e gli elementi della pianificazione di livello territoriale inferiore sia sufficiente a garantire la propagazione verso il basso delle strategie generali fissate dal PUMS e la possibilità di trovare comunque una sede pianificatoria (che non può che essere altra che quella comunale) in cui esaminare la sovrapposizione degli effetti di tutte le previsioni di trasformazione del territorio.

§

Nel complesso, tenuto conto del ruolo effettivo del PUMS nella gerarchia della pianificazione territoriale, dell'impossibilità per tale livello di pianificazione di farsi carico di verifiche

dettagliate di impatto dei singoli progetti sulle diverse componenti ambientali, della presenza comunque di fasi pianificatorie e/o progettuali successive, obbligatorie per legge, in cui tali effetti possono essere compiutamente analizzati dagli Enti responsabili, con il concorso di tutti soggetti chiamati ad esprimere i pareri di competenza, **si ritiene che l'autorità procedente abbia correttamente operato** nell'apportare le sole integrazioni al RA coerenti con il livello di approfondimento richiesto allo strumento ed in grado di far emergere impatti potenziali rilevanti, rinviando alle fasi successive le analisi di maggior dettaglio, senza perciò precludere in alcun modo la possibilità di una compiuta valutazione di impatto ambientale di tutti gli interventi chiamati a far parte dello scenario di progetto del PUMS.

C) Contributi che evidenziano possibili interferenze fra gli interventi infrastrutturali previsti ed altre reti infrastrutturali esistenti oppure con specifiche componenti ambientali.

A fronte di questo genere di contributi, dopo aver proceduto agli approfondimenti di analisi compatibili con il grado di dettaglio dello strumento, l'autorità procedente ha ritenuto correttamente di **integrare il PUMS con una serie di raccomandazioni** indirizzate agli Enti competenti per le future progettazioni, affinché compiano i necessari studi volti a valutare esaustivamente gli effetti ambientali delle opere.

Tali contributi hanno quindi dato luogo alle integrazioni alla Relazione del Piano con le raccomandazioni per le fasi successive di seguito riassunte:

- che la progettazione della **fase di cantiere** degli interventi previsti sia finalizzata a minimizzare gli impatti della costruzione (**v. oss. G.2**).
- che gli Enti competenti per le future progettazioni tengano conto degli effetti dei singoli interventi sui **siti Natura 2000**, conformemente alle Direttive comunitarie ed alla legislazione nazionale e regionale che disciplinano la materia (**v. oss. S.7**).
- che Enti competenti alla realizzazione degli **interventi infrastrutturali** (ivi inclusi quelli ferroviari e tramviari) ottemperino 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 (**v. oss. S.9, S.10, S.11**).

- 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 (**v. oss. S.12**).
- che l'Ente incaricato della progettazione degli **interventi sulla viabilità** effettui una accurata valutazione in termini di incidenza dei tracciati stradali e delle opere complementari sugli elementi tutelati del contesto paesaggistico e sulle emergenze monumentali e che lo studio di fattibilità degli interventi di riorganizzazione e potenziamento della viabilità esistente tenga conto non solo degli aspetti tecnico-funzionali della mobilità ma anche degli impatti in aree paesaggistiche (**v. oss. S.13**).
- che l'Ente incaricato della progettazione degli **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 (**v. oss. S.13**).
- che i soggetti incaricati della progettazione dei **parcheggi** mantengano elevati standard di qualità progettuale e si interfaccino con la Soprintendenza per garantire gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente (**v. oss. S.14**).
- che i soggetti incaricati della progettazione degli interventi di ampliamento della **rete ciclabile** e di miglioramento della **sicurezza pedonale**, nonché degli interventi presupposti o conseguenti alle **pedonalizzazioni** e di **mitigazione acustica** acquisiscano i necessari pareri e garantiscano gli obiettivi di tutela richiesti dalla normativa vigente in tutti i casi di interferenza con aree o beni tutelati (**v. oss. S.16, S.17**).

Infine, il PUMS è stato integrato inserendo criteri e **principi di resilienza nei confronti dei cambiamenti climatici** quali specifiche raccomandazioni per la realizzazione degli interventi (v. **oss. M.26**).

6. ESPRESSIONE DELLA PROPOSTA DI PARERE MOTIVATO VAS

Sintetizzando la precedente disamina, si possono esprimere le seguenti valutazioni conclusive propedeutiche alla espressione del parere motivato dell'autorità competente.

Il processo di consultazione contribuzione alla VAS dei soggetti competenti in materia ambientale ha comportato un notevole arricchimento sia del Piano che del Rapporto Ambientale.

Per quanto riguarda in particolare le strategie del Piano, i contributi ricevuti hanno favorito da una parte un ampliamento delle azioni previste soprattutto nel campo della mobilità elettrica, della ciclabilità, della logistica urbana, dall'altra hanno dato spunto per una ulteriore verifica della solidità e della coerenza delle strategie adottate, che, alla prova delle osservazioni ricevute, sono risultate strutturate in una architettura solida e coerente ed effettivamente in grado di imprimere una svolta decisiva ai caratteri del sistema della mobilità urbana verso gli obiettivi di sostenibilità.

Per quanto riguarda invece il Rapporto Ambientale, è stata condotta una analisi di coerenza interna ed esterna degli obiettivi del Piano più accurata e sono state recepite le richieste di approfondimento di analisi degli effetti ambientali compatibili con il livello di approfondimento proprio del PUMS, con notevoli arricchimenti che hanno riguardato soprattutto la tematica dei beni culturali e del paesaggio, la conservazione della biodiversità e degli habitat, la componente aria e clima, il rumore. Alcuni approfondimenti richiesti, che apparivano più coerenti con il livello proprio della pianificazione territoriale o della progettazione, sono stati rinviati alle fasi successive, integrando però il Piano con puntuali raccomandazioni agli enti responsabili della progettazione degli interventi in merito alla necessità di indagarne approfonditamente i possibili effetti ambientali.

Alla luce di queste considerazioni si può considerare assolto il compito affidato alla procedura di VAS dalla normativa vigente, in particolare per quanto riguarda la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, ed esprimere motivatamente

parere favorevole circa la compatibilità ambientale del Piano, ai sensi dell'art. 26 c.1 della L.R. 10/2010.

Si dà inoltre atto che, quanto alle proposte di miglioramento del Piano previste dall'art. 26 c. 2 della L.R. 10/2010 al fine di eliminare, ridurre o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, sono da ritenersi sufficienti le modifiche ed integrazioni del PUMS indicate dall'autorità procedente nell'Allegato 4 *Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS*, quale esito del processo di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e di valutazione ambientale strategica del Piano.

Ciò nondimeno dall'esame delle tematiche sollevate nel processo di consultazione degli SCA e da una attenta lettura dei contenuti del Piano, emergono alcune **raccomandazioni** che si ritengono di rilevante importanza per il proseguimento del processo di pianificazione secondo le finalità e gli obiettivi attribuitigli dalla normativa vigente.

Tali raccomandazioni sono principalmente finalizzate ad agevolare una efficace attuazione del PUMS, mantenendo nel contempo una salda capacità di controllo e di riorientamento del processo di pianificazione, programmazione e realizzazione degli interventi, in modo da poterlo costantemente indirizzare al soddisfacimento dei reali bisogni della comunità in termini di obiettivi di mobilità sostenibile.

§

Per le motivazioni sopra riportate il N.I.CO.V.A propone all'autorità competente per la Valutazione Ambientale Strategica, individuata nella Giunta Comunale di Firenze, di:

esprimere il PARERE MOTIVATO POSITIVO, ai sensi dell'art. 26 c. 1 della L.R. 10/2010, circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze, con le raccomandazioni di seguito elencate.

1. Priorità degli interventi

Alla luce degli importanti e ambiziosi obiettivi posti dal PUMS della Città Metropolitana di Firenze, pienamente condivisibili, si ritiene necessario, anche in considerazione del notevole

impegno economico che l'attuazione del PUMS comporta, che nel processo di attuazione del Piano siano **individuati dai soggetti competenti le azioni che prioritariamente dovranno essere realizzate** per non creare effetti non attesi che possano minare o creare difficoltà al raggiungimento degli obiettivi prefissati e all'implementazione delle strategie adottate; ciò anche in considerazione del fatto che il PUMS punta al conseguimento degli obiettivi sulla qualità dell'aria.

L'attuazione dell'Accordo di Parigi obbliga a una rapida svolta delle politiche climatiche, a tutti i livelli; pertanto cresce la consapevolezza del maggiore impegno richiesto dal nuovo obiettivo dell'Accordo, per stare al di sotto dei 2°C, facendo sforzi verso 1,5° rispetto all'epoca preindustriale. Pertanto si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Firenze che puntano alla riduzione della quantità complessiva di inquinanti e climalteranti emessa dai veicoli e quindi in particolare le azioni di miglioramento del trasporto pubblico e dell'accessibilità urbana intermodale, le discipline volte al riorientamento della domanda, l'incentivazione della mobilità ciclistica, l'ampliamento della mobilità condivisa ed elettrica, le azioni di governance ed informazione in tempo reale sul sistema della mobilità.

2. Processo partecipativo

Il processo partecipativo di coinvolgimento degli stakeholder e della popolazione è necessario al fine di assicurare l'effettiva corrispondenza tra il risultato della programmazione e le esigenze e priorità della comunità interessata.

Esso è stato particolarmente curato attraverso molteplici incontri sul territorio, sia in fase preliminare di definizione delle linee di indirizzo che in fase di redazione del PUMS; i cittadini e gli stakeholders hanno risposto fornendo il loro contributo.

Si valuta positivamente e si ritiene fondamentale, per un'efficace attuazione delle azioni del PUMS, la volontà espressa dalla Città Metropolitana di Firenze di mantenere aperte e attive delle forme di informazione e partecipazione pubblica nelle fasi successive alla approvazione del Piano.

A valle dell'approvazione del PUMS **dovrà quindi essere attivata la fase di partecipazione ex-post, strettamente collegata al monitoraggio dell'attuazione**

del Piano, prevedendo la partecipazione dei soggetti con competenze ambientali, degli stakeholder e del pubblico.

Tale fase consentirà la progressiva verifica dell'efficacia delle strategie e azioni messe in campo dal PUMS, sia rispetto al raggiungimento degli obiettivi fissati sia rispetto ai tempi stabiliti e permetterà di informare regolarmente cittadini, stakeholder ed istituzioni sullo stato di attuazione delle misure di Piano.

La partecipazione ex post rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS, visto che buona parte delle misure di piano è profondamente legata a comportamenti e stili di vita; essa dovrà accompagnare la fase di attuazione e monitoraggio del PUMS, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione da parte della comunità locale delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse, individuare eventuali azioni correttive in caso di non raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il processo partecipativo nella fase di attuazione del PUMS dovrà presentare una continuità logica con il processo partecipativo concepito e realizzato per la costruzione del Piano e quindi indirizzarsi in primo luogo alla platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione, platea che potrebbe eventualmente dare vita ad una struttura stabile come una "Consulta per la mobilità sostenibile".

In parallelo, la partecipazione ex-post deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei singoli cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà continuare a integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure.

3. Monitoraggio

In linea generale, il monitoraggio introdotto in una VAS è funzionale a verificare la capacità dei piani e programmi oggetto di valutazione di fornire il proprio contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, identificando eventuali necessità di riorientamento delle decisioni qualora si verificassero situazioni problematiche.

A tal proposito si ritiene necessario puntualizzare il significato e il ruolo del monitoraggio, focalizzandone alcuni concetti centrali e puntando l'attenzione sugli aspetti più critici, in particolare:

- la necessità di verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità attraverso un sistema integrato di monitoraggio di tutti i piani, programmi e progetti che hanno effetti su di essi;
- la definizione di un insieme di indicatori di contesto efficaci e aggregabili a livelli territoriali diversi;
- la non simultaneità tra i tempi del monitoraggio e quelli con cui si palesano gli effetti ambientali;
- l'utilità di disporre di una base di dati condivisa e accessibile;
- la gestione, o governance, del sistema di monitoraggio.

Si ricorda che, al fine di progettare un sistema di monitoraggio efficace, utile sia all'autorità procedente che all'autorità competente, è necessaria:

- l'individuazione di obiettivi di sostenibilità e indicatori di contesto;
- l'identificazione degli strumenti attuativi del piano o programma e relativi tempi, modalità e peculiarità;
- l'identificazione degli effetti ambientali positivi e negativi delle azioni previste nel piano;
- la definizione degli indicatori di contributo alla variazione del contesto e degli indicatori di processo con i momenti del percorso autorizzativo in cui è possibile aggiornarli;
- le modalità di aggregazione degli indicatori al fine di individuare, per ogni obiettivo di sostenibilità, gli effetti cumulati delle diverse azioni di piano.

Con specifico riferimento ai PUMS, sia le Linee Guida Eltis della Commissione Europea, sia le più recenti Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assegnano al monitoraggio un ruolo di primo piano all'interno della fase di attuazione del PUMS, affiancando ad esso un percorso di partecipazione ed informazione di cittadini e stakeholders.

Riprendendo il concetto espresso dal MIT, il monitoraggio dovrà avere lo scopo di “verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano”.

Alla luce di tali premesse, **il Progetto di monitoraggio del PUMS dovrà prevedere:**

- la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell’attuazione del Piano, dell’efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell’ambiente.

Inoltre, si dovrà **dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale.**





4. VINCA

Riprendendo quanto osservato nell’analisi della Valutazione di incidenza che integra il Rapporto Ambientale del PUMS, si ritiene di dare le seguenti prescrizioni di carattere generale:

- verifica in fase attuativa degli interventi più rilevanti previsti dal Piano (attraverso specifica Valutazione di Incidenza) delle potenziali incidenze degli interventi che si collocano nelle immediate adiacenze dei siti della Rete Natura 2000;
- all’interno di tali Studi saranno da evidenziare eventuali interventi di mitigazione specificamente studiati in relazione alle opere previste, agli habitat più prossimi e alle sensibilità presenti.

§

Proposta di parere sottoscritta dai membri del N.I.CO.V.A come composto, in attuazione degli atti organizzativi comunali, nella seduta conclusiva del 07/01/2021.

<p>Ufficio Segreteria Generale e Affari Istituzionali Dott.ssa Patrizia De Rosa (Direttore)</p>  <p>DE ROSA PATRIZIA COMUNE DI FIRENZE/01307110484 25.01.2021 12:38:48 UTC</p>	<p>Direzione Urbanistica Arch. Stefania Fanfani (Direttore)</p>
<p>Direzione Nuove Infrastrutture e Mobilità Ing. Vincenzo Tartaglia (Direttore)</p>  <p>TARTAGLIA VINCENZO COMUNE DI FIRENZE/01307110484 25.01.2021 14:53:32 UTC</p>	<p>Direzione Ambiente Ing. Mirko Leonardi (Direttore)</p>  <p>LEONARDI MIRKO COMUNE DI FIRENZE/01307110484 25.01.2021 11:41:57 UTC</p>
<p>Direzione Patrimonio Immobiliare Dott.ssa Francesca Pascuzzi (Direttore)</p>  <p>PASCUZZI FRANCESCA SAVERIA 25.01.2021 12:26:26 UTC</p>	

ALLEGATI

Allegato 1 – Controdeduzioni alle osservazioni relative al PUMS adottato

Allegato 2 – Rapporto Ambientale - Pareri e Controdeduzioni

Allegato 3 – Rapporto Ambientale. Versione per approvazione con modifiche evidenziate

Allegato 4 –Integrazioni e modifiche al PUMS a seguito della procedura di VAS

APPENDICE 1

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
- Regione Toscana - Settore Valutazione Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica - Opere pubbliche di interesse strategico regionale
- Regione Toscana - Ufficio del Genio Civile
- Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo per la Toscana
- Sovrintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Firenze e le Province di Pistoia e Prato
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale
- Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana
- Comune di Firenze
- Comuni della Città Metropolitana
- Provincia di Prato
- Provincia di Pistoia
- Provincia di Lucca
- Provincia di Pisa
- Provincia di Siena
- Provincia di Arezzo
- Provincia di Forlì Cesena
- Provincia di Ravenna
- Città Metropolitana di Bologna
- Unione Montana dei Comuni del Mugello

- Unione dei Comuni Valdarno e Valdisieve
- Unione dei Comuni del Circondario Empolese
- Valdelsa Settore Viabilità, Edilizia e Trasporti,
- Pianificazione Territoriale
- R.F.I. S.p.A. Direzione Compartimentale
- Infrastrutture Firenze S.O. Tecnico
- A.N.A.S. Viabilità Toscana
- Autostrade per l'Italia
- Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
- GEST S.p.A.
- AUSL Toscana Centro - Dipartimento Prevenzione
- Autorità Idrica della Toscana
- ATO Toscana centro
- Vigili del Fuoco – Firenze
- Acque s.p.a.
- Acque Toscane s.p.a.
- Publiacqua s.p.a.