



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

Direzione Ambiente ed Energia

Settore Valutazione Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica

Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica

Allegati: 1

Al Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale per le valutazioni ambientali
va@pec.mite.gov.it

Alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it

All'Agenzia per la coesione territoriale
adg.ponmetro14-20@pec.agenziacoesione.gov.it

Oggetto: *"Programma Nazionale METRO PLUS e città medie Sud 2021-2027" Proponente Agenzia per la Coesione Territoriale. Espressione del NURV ai sensi dell'art. 33 l.r. 10/2010. Trasmissione Determina 13/SCA/2022. (Pratica MiTE Id 8516)*

Con la presente si trasmette in allegato la Determina n. 13/SCA/2022 riguardante l'espressione del NURV in data 18.07.2022 sul Rapporto preliminare del "Programma Nazionale METRO PLUS e città medie Sud 2021-2027" ai sensi dell'art. 33 della l.r. 10/2010.

Distinti saluti.

La Presidente
Arch. Carla Chiodini

Segreteria NURV
segreteria-nurv@regione.toscana.it
055 4382164



Regione Toscana

Seduta n. 257/PS/VAS del 18.07.2022

Determinazione n. 13/SCA/2022

NURV

(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Autorità competente per la VAS

Programma Nazionale METRO PLUS e città medie Sud 2021-2027

[ID 8516]

Fase preliminare di VAS

Proponente: Agenzia per la Coesione Territoriale - Autorità di Gestione del Programma operativo Nazionale Città metropolitane 2014-2020

Autorità Competente: Ministero Transizione Ecologica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Contributo di fase preliminare di VAS

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.478/2021 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n. 137/2021, a seguito del procedimento semplificato previsto dall'art. 10 del Regolamento interno, in qualità di autorità competente per la VAS;

visti

- il d.lgs. 152/2006 recante “Norme in materia ambientale”, ed in particolare la Parte seconda relativa alle “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)”;
- la legge regionale 10/2010 recante “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza”;

premesse che

il Programma Nazionale si inserisce nel quadro delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato 2021-2027 in una prospettiva di continuità e rafforzamento della strategia attuata nel 2014-2020, il cui compito è quello di affrontare le tematiche ambientali, in special modo quelle connesse al contrasto ai cambiamenti climatici e alla transizione verso un'economia circolare, e di promuovere azioni di rigenerazione urbana e di risposta al disagio socio-economico, anche attraverso l'innovazione sociale e la rivitalizzazione del tessuto imprenditoriale locale;

il Programma Nazionale, in una logica di rafforzamento ed integrazione dell'azione del PNRR e degli altri strumenti della politica di coesione, proseguirà l'intervento in favore delle Città metropolitane (CM), attuato sulla base della delega conferita ai Comuni capoluogo individuati quali Organismi Intermedi (OI), e si estenderà, con interventi nelle periferie e aree marginali, ad alcune città medie delle Regioni Meno Sviluppate (RMS).

l'autorità competente per la VAS è il Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo, Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale di concerto con il Ministero della Cultura (MIC). L'autorità competente ha assegnato al procedimento il numero identificativo ID 8516;

la Direzione generale valutazioni ambientali del MiTE ha avviato le consultazioni sul Rapporto preliminare di VAS ai sensi dell'art. 13 comma 1 del Dlgs. 152/2006 del “Programma Nazionale METRO PLUS e città medie Sud 2021-2027” dandone comunicazione ai soggetti con competenze ambientali (nostro prot. n. 0250884 del 21.06.2022);

la Regione Toscana è consultata in qualità di soggetto competente in materia ambientale ed il contributo regionale deve essere presentato, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del Dlgs. 152/2006, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione sul sito web delle valutazioni ambientali del MiTE (16.06.2022);

con nota prot. 0253616 del 22.06.2022 e successiva nota prot. 0261203 del 29.06.2022 la Presidente del NURV ha avviato le sub-consultazioni e richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale di livello sub-regionale, non direttamente consultati dal proponente, osservazioni sul Rapporto preliminare ambientale ai sensi dell'art. 13 comma 1 del Dlgs 152/06, entro il termine dell' 08.07.2022, ai sensi dell'art. 33 della LR.10/10;

con nota prot. 0253615 del 22.06.2022 la Presidente del NURV ha avviato il procedimento semplificato, previsto dall'art. 10 del regolamento interno, mettendo a disposizione dei componenti del NURV la documentazione e chiedendo osservazioni e contributi entro il giorno 13.07.2022 nonché fissando per il 15.07.2022 il deposito in area riservata della proposta di determina per la condivisione e il 18.07.2022 quale data di approvazione;

sono pervenute le seguenti osservazioni/contributi:

- 1 - ARPAT - ns prot. 0271061 del 06.07.2022;
- 2 - Direzione Mobilità Infrastrutture e TPL - nota trasmessa per e-mail il 07.07.2022;
- 3 - Acque SpA - ns prot. 0275492 del 08.07.2022.

esaminati

- i documenti resi disponibili in formato digitale sul sito del MiTE nel portale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/8761>

1. il Rapporto preliminare ambientale redatto ai sensi dell'art. 13 del d.lgs. 152/2006 - Allegato

1: I contenuti del PN Metro Plus e città medie del Sud

- le osservazioni e i contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale e dai componenti del NURV che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV e che sono stati considerati nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere per gli aspetti pertinenti alle considerazioni ambientali e paesaggistiche, e che sono brevemente sintetizzati nella seguente tabella:

N.	Soggetto	Osservazione
1	ARPAT	<p>L'Agenzia visto il livello di dettaglio molto generico delle azioni presentate nella documentazione come proposta di contenuti del programma comunica che non ha osservazioni di merito in questa fase, e rimanda eventuali osservazioni di merito alla successiva fase di consultazione del Rapporto Ambientale.</p> <p>L'Agenzia propone di fare riferimento, nello sviluppo delle azioni per il perseguimento della Priorità 2 - Sostenibilità ambientale del Programma, alle Nature-Based Solutions tra cui WSUD - water sensitive urban design e SUDS – sustainable urban drainage systems (documento della Commissione Europea disponibile al seguente link: https://ec.europa.eu/info/publications/nature-based-solutions-state-art-eu-funded-projects_en).</p> <p>Inoltre evidenzia la seguente osservazione di metodo: visto quanto riportato nell'Allegato 1: I contenuti del PN Metro Plus e città medie del Sud (sintesi proposta preliminare PN Metro Plus e città medie del Sud) e nello specifico la «prospettiva di continuità e rafforzamento della strategia attuata nel 2014-2020», ritiene opportuno che nel prossimo RA i risultati del monitoraggio ambientale del PON Città Metropolitane 2014-2020 siano tenuti in debita considerazione, fornendone un'illustrazione e un'analisi ragionata, e siano utilizzati sia per la descrizione del contesto ambientale di partenza del PN Metro Plus 21-27 sia per calibrare e scegliere le nuove azioni del PN Metro Plus 21-27 e per impostare il relativo monitoraggio di VAS.</p>
2	Direzione Mobilità Infrastrutture e TPL	<p>La Direzione prende atto dal rapporto ambientale preliminare della proposta di contenuti del PN, indicato come finanziato con risorse FSE e FEASR (Sezione 5.1 - anche se il Programma dai documenti di programmazione risultava finanziato da FSE e FESR) dalla quale emerge, tenuto conto delle condizioni contenute nella proposta di Accordo di Partenariato approvata dal Cipess con Delibera 78 del 22 dicembre 2021, la presentazione dell'Obiettivo Specifico 2.8 "Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verde verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio".</p> <p>L'articolazione del Piano, suddiviso in priorità, comprende le azioni di attuazione di tale Obiettivo Specifico nel criterio Priorità 3 – Mobilità urbana multimodale sostenibile. Come indicato, dal punto di vista delle azioni si evidenzia una sostanziale conferma delle tipologie già previste nel 14-20, compreso il supporto alla domanda di mobilità.</p> <p>La prima ipotesi di piano finanziario per le regioni del centro nord riserva alla priorità 3 Mobilità urbana multimodale sostenibile risorse UE pari a 45,640 mln di euro per un costo complessivo degli interventi pari a 114,1 mln di euro.</p> <p>Più esattamente le azioni comprese sono:</p> <p>Azione 3.2.8.1 Materiale rotabile per i servizi TPL e relative infrastrutture di ricarica</p> <p>Azione 3.2.8.2 Sistemi di trasporto veloce di massa e aumento dell'accessibilità ai nodi</p> <p>Azione 3.2.8.3 Servizi e infrastrutture per la mobilità sostenibile, supporto alla domanda e alle politiche del Mobility Manager</p> <p>Azione 3.2.8.4 Sistemi e servizi di trasporto digitalizzati (nuovi e/o modernizzati)</p> <p>Più specificamente, dalla documentazione si rileva che la proposta di PN intende attuare - in coerenza con gli obiettivi del Green Deal ("Accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile ed intelligente nella direzione della neutralità climatica e della riduzione dell'inquinamento dell'aria soprattutto nelle città, anche attraverso la multimodalità automatizzata e interconnessa e la diffusione di combustibili alternativi sostenibili") e della Strategia di Sviluppo Sostenibile - nel quadro dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), investimenti mirati a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riqualificare i servizi di TPL in ambito urbano e metropolitano, anche con il rinnovo ecologico delle flotte e l'allestimento di percorsi preferenziali coerentemente con quanto previsto nell'AP; - diffondere servizi di MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare ed avvicinare l'offerta di spostamenti alla domanda; - irrobustire i nodi di interscambio fra mobilità urbana ed extra-urbana e la logistica delle merci ricorrendo a soluzioni digitali e tecnologie/mezzi ecologici; - promuovere la mobilità "dolce" ciclopedonale, on demand e condivisa e la micromobilità "a zero emissioni". <p>Tali azioni risultano coerenti con la strategia della Regione Toscana in materia di mobilità e trasporti, da tempo orientata verso un modello di mobilità sostenibile, ancor più attuale e necessario oggi per ridurre i costi sociali e ambientali di flussi di mobilità e operare una transizione ecologica e una riduzione delle emissioni climalteranti. Si tratta delle politiche perseguite attraverso il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato con DCR n. 18 del 12 febbraio 2014, quale strumento con cui la Toscana definisce in maniera unitaria la propria strategia regionale, in un'ottica di medio-lungo periodo, in materia di infrastrutture e mobilità, e attraverso il quale la Regione si confronta a livello nazionale ed europeo. Il Piano definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi, definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il</p>

quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito del piano ed è oggetto di monitoraggio annuale sullo stato di avanzamento.

Le finalità del PRIIM, previste dalla LR 55/2011 di istituzione del Piano, consistono nel:

- a) realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;
- b) ottimizzare il sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;
- c) ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Nel piano queste finalità sono tradotte in cinque obiettivi strategici, tra cui in particolare si ricordano gli obiettivi 3 "Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria, 2 "Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico" e 5 "Promuovere azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti".

In attuazione di tali obiettivi la Regione porta avanti interventi volti a promuovere modalità di trasporto a basso impatto ambientale, anche con particolare riferimento all'ambito urbano, quale la realizzazione del sistema tramviario in grado di ridurre gli spostamenti su gomma e l'utilizzo del mezzo privato altamente inquinanti, la realizzazione di un sistema regionale di piste ciclabili e di ciclovie in ambito urbano, la promozione dell'intermodalità e di sistemi di infomobilità per un uso "intelligente" delle reti di trasporto. In questa stessa direzione va l'impegno regionale nella qualificazione del sistema di trasporto pubblico locale, con una particolare attenzione al rinnovo del parco mezzi, sia gomma che ferro.

In coerenza con le politiche del PRIIM è definita la nuova programmazione nazionale e comunitaria in corso di avvio (PNRR comprensivo del PNC, FSC 21-27, PR FESR 21-27) che contribuirà con importanti risorse a rafforzare gli investimenti per la mobilità sostenibile in Toscana.

Con riferimento alla programmazione comunitaria e nazionale, le azioni del PN Metroplus si pongono in una logica di complementarietà e, laddove necessario, di addizionalità, con gli strumenti di programmazione relativi alla coesione per il periodo 2021-2027, quali la proposta regionale di PR FESR ed i Piani di Sviluppo e Coesione ministeriali e regionali del Fondo di Sviluppo e Coesione, nonché in un piano di continuità con gli omologhi strumenti del precedente periodo 2014-2020.

La complementarietà è naturalmente garantita anche nei confronti delle misure del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Fondo complementare, ai quali la programmazione comunitaria si adatta e modella.

Nel particolare, la fase di elaborazione del Piano regionale FESR 2021-2027 ha previsto con la Delibera di Giunta n. 367 del 6 aprile 2022, relativamente all'Obiettivo di Policy comune OP2, la previsione di azioni tese a:

- incentivare la mobilità sostenibile collettiva in ambito urbano, interurbano ed extraurbano attraverso l'estensione del sistema tramviario;
- incentivare la mobilità sostenibile contribuendo al tema della transizione ecologica mediante l'incremento delle infrastrutture ciclopedonali che possano favorire l'utilizzo delle biciclette quale mezzo di trasporto per la mobilità con una corrispondente riduzione delle emissioni in atmosfera;
- favorire ulteriori investimenti, rivolti al rinnovo del parco autobus e rotabili, promuovendo gli obiettivi di decarbonizzazione e transizione ecologica attraverso l'implementazione del processo di modernizzazione delle flotte e di riqualificazione del parco rotabile e degli autobus del trasporto pubblico regionale.

Inoltre, è bene citare che nell'ambito della coesione territoriale e dello sviluppo locale integrato (OP5), le strategie territoriali delle Aree interne considerano, ai fini dell'accessibilità e della sicurezza dei collegamenti la riqualificazione e potenziamento delle reti stradali e dei collegamenti in termini di miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza.

Come immaginabile, anche il PR FESR 2021-27, ha dato avvio alle operazioni di verifica ai fini della VAS fin dal 2021, e le considerazioni prodotte, stante l'omogeneità delle azioni in ambito mobilità, potranno essere suscettibili di capitalizzazione ai fini del procedimento in corso.

Tali azioni, originando tutte dall'Accordo di Partenariato approvato con Delib. Cipe 79 del 22 dicembre 2022, risultano evidentemente coordinate, nella consapevolezza che il sistema della mobilità e dei trasporti deve essere garantito senza compromettere ulteriormente valori sociali indispensabili, senza esercitare pressioni sulle componenti naturali essenziali in termini di equilibrio ecologico-ambientale e riducendo le emissioni atmosferiche e le altre esternalità negative, nella consapevolezza che il soddisfacimento di tali bisogni è indispensabile per consentire e portare avanti la maggior parte delle attività antropiche.

La programmazione relativa al Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, ha preso avvio con la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023", e, in particolare, con l'articolo 1, comma 177, mediante il quale è stato possibile disporre prime anticipazioni per la programmazione 2021-27 a livello sia ministeriale che regionale.

L'allocazione di tali anticipazioni, rientranti in aree tematiche e Settori di intervento, è avvenuta in armonia con i contenuti del documento "Posizione sull'individuazione delle Aree Tematiche e degli Obiettivi strategici del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021 – 2027" promosso dal Ministero per la Coesione, documento strategico per l'intera programmazione oggetto di comunicazione ai sensi dell'articolo 1, comma 178, Legge n. 178/2020.

		Con Delibera Cipess 79 del 22 dicembre 2022 sono state approvati interventi in anticipazione a valere sul PSC FSC Regione Toscana 2021-2027, comprendenti interventi di viabilità, di protezione di porti ed approdi, di mobilità sostenibile (piste ciclopedonali, piste ciclabili, percorsi cicloturisticici). Con Delibera Cipess 2 del 15 gennaio 2022 sono stati invece approvati interventi in anticipazione a valere sul PSC FSC MIMS 2021-2027, comprendenti interventi di viabilità e più esattamente un'opera "bandiera" quale il nuovo ponte di Signa, nonché opere di consolidamento relative a ponti stradali.
3	Acque SpA	L'ente gestore prende atto della valutazione generale e considerato il livello di analisi, non rileva particolari criticità e/o interferenze strutturali; pertanto, non ritiene necessario inviare ulteriori contributi o osservazioni. E' specificato che una più specifica e attenta valutazione tecnica potrà essere effettuata nell'eventualità che nella fase più avanzata dei singoli progetti di sviluppo e/o di intervento sia necessaria l'acquisizione di specifici pareri da parte dell'ente gestore del SII.

Considerato che

Il Rapporto preliminare ambientale (di seguito RP) del Programma Nazionale Metro Plus e Città Medie Sud 2021 – 2027 (di seguito PN o Programma) è strutturato nel modo seguente.

1. QUADRO NORMATIVO

E' delineato l'inquadramento normativo a livello comunitario, nazionale e regionale, evidenziate le finalità, i contenuti e l'iter metodologico del processo di VAS: fasi-tempistiche, documenti e soggetti interessati. Il par. 1.3 tratta della Valutazione d'Incidenza le cui risultanze saranno trattate in allegato al Rapporto Ambientale (Allegato 2) e integrate nelle linee strategiche del Programma che interessa gran parte del territorio nazionale intensamente popolato da Siti Natura 2000.

2. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE E SOCIO-ECONOMICI STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O NAZIONALE E LORO INTEGRAZIONE NEL PN METRO PLUS

E' delineato l'inquadramento del Programma nella mappa della pianificazione strategica per lo sviluppo sostenibile di livello globale, internazionale e nazionale. L'Agenda 2030 che ha definito 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (OSS) – Sustainable Development Goals (SDGs) – inquadrati all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, entro il 2030. Sono illustrati gli orientamenti europei, dalla strategia di Göteborg al Green Deal europeo, è riportata l'articolazione dei macro-obiettivi di tale programma che risponde all'obiettivo generale del raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050.

Il par. 2.1.3 propone un focus sulla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS, dicembre 2017) perché definisce il "quadro di riferimento" per la stessa VAS, ai sensi dell'Art. 34 del D.lgs. 152/2006.

Viene sottolineato che dal confronto con i territori è emersa l'esigenza di valutare l'impatto territoriale dell'emergenza covid-2019 e mettere sempre più in evidenza il nesso tra salute e sostenibilità; si sottolinea la necessità di individuare obiettivi correlati agli effetti di lungo periodo della pandemia che assumeranno carattere strutturale, in termini di impatto sulla scuola, la salute, il lavoro, l'inclusione digitale (con i connessi rischi per i più giovani e gli anziani), gli stili di vita in genere. Sono richiamati altri documenti nazionali presi a riferimento tra cui: il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC, gennaio 2020), Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il par. 2.2 enuclea altri documenti contenenti strategie e obiettivi di protezione ambientale per i seguenti specifici settori e tematiche:

- Macro-componente 1. Biodiversità HABITAT E SPECIE e FORESTE AMBIENTE MARINO E COSTIERO
- Macro-componente 2. Consumo delle risorse naturali ACQUE SUOLO E SOTTOSUOLO
- Macro-componente 3. Resilienza, rischio idrogeologico paesaggio e patrimonio culturale ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI RISCHIO IDROGEOLOGICO PAESAGGIO E BENI CULTURALI
- Macro-componente 4. Gas climalteranti e decarbonizzazione dell'economia RIDUZIONE DELLE EMISSIONI CLIMALTERANTI. In particolare si sottolineano i risultati della conferenza sul clima organizzata annualmente dalle Nazioni Unite che si è tenuta, a Glasgow (la COP26 al 31/10/2021 – 12/11/2021) tra cui quelli importanti relativi a *mitigazione* e *adattamento*. In ambito nazionale, è stato

predisposto il PNIEC che strutturato in 5 linee di intervento, che dovranno essere sviluppate in maniera integrata: 1. decarbonizzazione, 2. efficienza energetica, 3. sicurezza energetica, 4. mercato interno dell'energia, 5. ricerca, innovazione e competitività.

- Macro-componente 5. Salute e qualità dell'ambiente urbano INQUINAMENTI QUALITÀ DELL'ARIA RUMORE SALUTE
- Macro-componente 6. Inclusione sociale IL PILASTRO EUROPEO DEI DIRITTI SOCIALI
- Macro-componente 7. Benessere e sviluppo socio-economico INDUSTRIA E IMPRESE ECONOMIA CIRCOLARE E RIFIUTI FILIERA ALIMENTARE DIGITALIZZAZIONE TRASPORTI (mobilità sostenibile, intelligente e resiliente)

3. CARATTERIZZAZIONE PRELIMINARE DEL CONTESTO

In riferimento alle macro-componenti delineate al Cap. 2 viene proposto un focus specifico sulle seguenti tematiche supportato da informazioni attualizzate e dati relativi al contesto nazionale e ai singoli contesti regionali e alle città metropolitane:

MC 1. Biodiversità:

- La protezione della natura in Italia,
- Il problema della diffusione delle specie esotiche invasive

MC 2. Consumo delle risorse naturali:

- Il Suolo e i Servizi Ecosistemici che svolge,
- Il consumo di suolo
- Scenario climatico e problematiche del “sistema acqua”
- Risorse idriche: aspetti qualitativi e quantitativi

MC 3. Resilienza di comunità e territori, rischio idrogeologico, paesaggio e patrimonio culturale:

- Vulnerabilità idrogeologica e resilienza
- Scenario climatico e relative ricadute sul rischio idrogeologico
- Rischio Idrogeologico
- Rischio sismico
- Paesaggio
- Beni culturali

MC 4. Gas climalteranti e decarbonizzazione dell'economia:

- Gas climalteranti
- Produzione e consumi di energia
- Mobilità e trasporti
- Efficientamento energetico dello stock edilizio

MC 5. Salute e qualità dell'ambiente urbano:

- Qualità dell'aria: inquinamento atmosferico

MC 6. Inclusione sociale:

- Caratteri insediativi della popolazione
- Condizioni economiche delle famiglie
- Condizioni occupazionali

MC 7. Benessere e sviluppo socio-economico:

- Il sistema produttivo
- PMI innovative
- Turismo
- Economia circolare

4. I CRITERI PER L'IMPOSTAZIONE DEL MODELLO PROCEDURALE-METODOLOGICO DELLA VAS E DELLA VALUTAZIONE DNSH

Tra i numerosi documenti di riferimento metodologici esistenti elaborati per guidare lo svolgimento del processo di VAS il proponente si è orientato verso un “approccio costruttivo” alla VAS avvalendosi del Modello di “Valutazione dell'Efficienza Complessiva delle Strategie Ambientali applicative” (Modello VECSAT), nel 5° Quaderno del PON Reti e Mobilità 2007-2013 edito dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti (2014).

Si sottolinea che nella costruzione del Modello si è innanzitutto optato per un utilizzo particolarmente intensivo della metodologia di analisi multicriteri (AMC), in quanto ritenuta più incline di altre a supportare la decisione

politica nell'ambito di un processo multilivello.

Il par. 4.2 è dedicato alla descrizione delle caratteristiche del modello VECSAT adottato, che risulta predisposto a concretizzare definitivamente la VAS alla valutazione del grado di perseguimento della SNSvS da parte del Programma. In linea con la scelta di recuperare la originale dimensione strategica nella VAS, le tradizionali componenti ambientali sono state integrate con gli Obiettivi Strategici Nazionali (OSN) della SNSvS01 (ossia la revisione della SNSvS relativa alla Fase 1), per cui la presente VAS tratta sistematicamente, sotto i diversi aspetti, sempre sette Macro-componenti, corrispondenti ad altrettante aggregazioni ragionate degli OSN delle Aree Persone, Pianeta, Prosperità, ossia degli OSN più direttamente trattabili a livello regionale. Si sottolinea come l'analisi di coerenza esterna prevista dalla VAS sia almeno in parte implicita nel Modello adottato, dal momento che la Matrice di supporto alla valutazione ambientale strategica del Programma assume come Sistema di riferimento per la valutazione proprio gli obiettivi della SNSvS, come raccomandato dal D.lgs 156/2006.

Il par. 4.2.2 tratta dell'integrazione degli aspetti ambientali ed economico-sociali nella valutazione, mantenendo la possibilità di isolare le "componenti ambientali classiche"; il par. 4.2.3 descrive l'approccio argomentativo alla valutazione (spiegare i numeri) come garanzia di trasparenza e condizione per valutare gli impatti cumulati. Si specifica che l'approccio argomentativo alla valutazione è direttamente correlato alla possibilità di valutare ragionevolmente gli impatti cumulati del piano/programma in esame (pur richiesta dalla normativa VAS ma spesso di difficile implementazione) in quanto essa presuppone l'attribuzione di giudizi quantitativi sommabili algebricamente tra loro (ossia di numeri positivi e negativi).

Attraverso una lettura complessiva dei valori contenuti nella Matrice di valutazione degli impatti, si specifica che è possibile tenere sotto controllo l'effetto di ogni scelta di piano esaminata rispetto all'insieme degli obiettivi di riferimento per la valutazione nonché comparare le performance complessive di ipotesi successive di composizione del Programma, con l'intenzione di abbattere progressivamente il valore degli impatti cumulati, pervenendo così al migliore equilibrio possibile tra le componenti ambientali, sociali ed economiche, ossia perseguendo quella sostenibilità delle trasformazioni proposte cui la VAS mira.

La particolare Matrice di valutazione messa a punto per il Programma ha lo scopo di valutare il perseguimento del Sistema degli Obiettivi Strategici Nazionali (OSN) della SNSvS da parte delle Aree Funzionali di intervento individuate (AF) nel PN Metro PLUS, e contiene il primo nelle colonne, e le seconde nelle righe, adeguatamente riferite agli Obiettivi di Policy (OP) e alle relative articolazioni in Obiettivi Specifici (OS) di riferimento per il Programma. Il par. 4.2.4 affronta le integrazioni tra valutazioni (tiering): l'Agenda ambientale per le Azioni del Programma.

All'Agenda ambientale è specificamente dedicata la Sezione 3 del Dossier Valutativo, nella quale sono riportati i criteri di pianificazione/progettazione degli interventi che implementeranno l'Area Funzionale, secondo la catena di successive messe a punto progettuali e valutative specificamente previste per l'attuazione. Le proposte contenute nell'Agenda ambientale si concentreranno sugli impatti negativi rilevati di una certa consistenza, tralasciando quelli poco significativi. L'elenco delle misure di accompagnamento, proposte o meno direttamente nei Dossier Valutativi, sarà riportato nell'apposito Cap. 9 del RA.

Sono elencate le seguenti istanze di maggiore interesse per la VAS di un PN di investimento:

1. la verifica della capacità del PN di perseguire gli Obiettivi Strategici della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile;
2. un importante contributo alla verifica che il PN contemperi il principio di "non nuocere in modo significativo" (Do Not Significant Harm, o DNSH);
3. la verifica della capacità del PN di perseguire i Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

Il par. 4.3 tratta degli strumenti valutativi e della loro costruzione e la metodologia proposta prevede l'uso di due strumenti valutativi: una Matrice di valutazione e tanti Dossier valutativi per quante sono le Aree Funzionali di Piano da valutare (24, nel caso del PN Metro Plus).

Sono illustrati i passaggi fondamentali per la costruzione della Matrice di valutazione (primo step), viene riportata la Tabella 32 - L'Albero degli obiettivi della VAS: corrispondenze tra Componenti ambientali/settori di attività e Obiettivi Strategici Nazionali (OSN) della SNSvS.

Il secondo step si concretizza nella compilazione in parallelo della Matrice e dei Dossier valutativi che sono

identificati da un numero progressivo e da una definizione sintetica e si compone in 4 sezioni principali di seguito illustrate:

1. DESCRIZIONE dell'Area Funzionale di Intervento
2. IL PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA GLI OBIETTIVI STRATEGICI DELLA SNSVS DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DA PARTE DELL'AREA FUNZIONALE DI INTERVENTO
3. MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO: AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI
4. CONTEMPERAZIONE DEL PRINCIPIO DI "NON NUOCERE IN MODO SIGNIFICATIVO" (DO NOT SIGNIFICANT HARM, o DNSH)

5. CORRISPONDENZE TRA OSN DELLA SNSVS E OBIETTIVI AGENDA 2030 ONU (SDG), è riportata un'esemplificazione nella Tabella 33 - La struttura del Dossier valutativo. Il terzo step riguarda la lettura e rappresentazione dei risultati. Una volta compilata tutta la Matrice di valutazione, saranno disponibili i seguenti diversi tipi di letture:

- LETTURA DELLA MATRICE PER COLONNE: BILANCIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE ED ECONOMICO-SOCIALE DEL PROGRAMMA
- LETTURA DELLA MATRICE PER RIGHE: BILANCIO DI STRATEGICITÀ DELL'AREA FUNZIONALE

Il par. 4.4 sottolinea le specificità in materia di valutazione di incidenza. Il Rapporto Ambientale, ai sensi all'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, deve contenere la Valutazione di incidenza ambientale (VInCA) prevista dall'art. 5 del D.P.R. 357/97 qualora il Programma, o i possibili impatti derivanti dalla sua attuazione, interessino, anche parzialmente e/o indirettamente, Siti di Importanza Comunitaria e/o Zone di Protezione Speciale, istituiti ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" per la costituzione della Rete Natura 2000.

Nel caso specifico del PN Metro PLUS, le attività non possono non tener conto della natura del Programma mix di azioni concrete di carattere sito-specifiche ed una molteplicità di azioni di "promozione/incentivo" di carattere spesso non sito-specifiche, come tipico dei Programmi di sviluppo. Come suggerito dal documento del "VAS – Valutazione di incidenza proposta per l'integrazione dei contenuti" (MATTM, 2011) la VInCA sarà sviluppata coerentemente con il livello di definizione dello scenario del Programma, in funzione delle tipologie di azioni previste e del relativo livello di definizione, con l'obiettivo di definire i livelli di rischio di incidenza generati dal Programma sulle aree Natura 2000. Allo scopo si farà riferimento a una metodologia sperimentata in altri casi e basata sulla qualificazione di tre parametri: potenziale tipologico, localizzativo e quantitativo. Le riflessioni su questi parametri saranno tradotte quantitativamente in indici numerici secondo scale di giudizio che saranno definite una volta note le azioni del Programma.

Il par. 4.5 tratta dei Riferimenti normativi e metodologici in materia di conformità al principio DNSH. La valutazione di conformità al principio DNSH ha trovato una prima applicazione con i piani nazionali di ripresa e resilienza nell'ambito degli strumenti finanziari del NextGeneration EU ed è diventata prassi per tutti i programmi a sostegno delle politiche dell'EU attuati attraverso il quadro finanziario pluriennale 2021-27 e in particolare per i programmi attuativi nazionali e regionali dei fondi strutturali e di investimento europei (FEASR, FSE+, etc).

Le modalità con cui il principio DNSH vada perseguito nella politica di coesione – quindi anche al PN Metro PLUS - sono oggetto della Nota esplicativa EGESIF della Commissione Europea 21-0025-00 "Application of the "do not significant harm" principle under cohesion policy" del 27/09/2021 che da una parte sottolinea la non sovrapposibilità della VAS rispetto alla Valutazione DNSH, dall'altra evidenzia la necessità di evitare inutili oneri amministrativi per gli Stati membri garantendo la coerenza con l'approccio valutativo adottato nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF).

La valutazione DNSH del PN Metro PLUS sarà sviluppata in analogia con l'approccio di valutazione delle riforme e degli investimenti adottato per il PNRR e in modo integrato rispetto alle analisi ambientali previste in ambito VAS e la verifica di conformità al principio DNSH si baseranno sull'analisi quali-quantitativa delle interrelazioni tra i contenuti del PN Metro PLUS e le componenti e macro-componenti ambientali precedentemente individuate nel processo.

Nel par. 4.6 viene riportato il modello della Matrice di valutazione ancora da compilare.

5. CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE (RA)

Il capitolo è dedicato a fornire precisazioni circa le modalità con le quali la metodologia del Modello VECSAT adottata consentirà di fornire i contenuti del RA, secondo l'articolazione suggerita dall'Allegato VI al TU Ambiente, al fine di condividerli e validarli con l'Autorità Competente e i Soggetti con Competenze Ambientali.

Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del suo rapporto con altri pertinenti piani o programmi, lett. a

Le informazioni sul rapporto con altri P/P e lo svolgimento di questo passaggio prevederà quindi una selezione delle previsioni di pianificazione territoriale strategica e settoriale/ambientale di maggiore interesse per la VAS (ad esempio i documenti delle possibili interrelazioni con il PN Metro PLUS)

Stato attuale dell'ambiente con particolare riferimento alle aree di rilevanza ambientale, lett. b) c) e d): tali contenuti saranno trattati congiuntamente.

Le informazioni richieste alla lettera b) sugli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente sono necessarie per capire come il Programma potrebbe influenzare significativamente l'ambiente delle aree potenzialmente interessate. Tali aspetti potrebbero avere carattere positivo o negativo.

Alla lettera c) l'attenzione si concentra sulla descrizione delle caratteristiche ambientali delle "aree di speciale interesse per la valutazione", vale a dire le aree che possono essere significativamente interessate dal Programma. Esempi di tali caratteristiche potrebbero essere il fatto che un'area sia particolarmente sensibile o vulnerabile all'acidificazione, o che abbia un elevato valore botanico o che sia particolarmente sensibile all'impatto acustico di una nuova infrastruttura di trasporto in quanto densamente popolata.

Al punto d), l'interesse è incentrato su problemi ambientali, e in particolare quelli che minacciano la conservazione delle aree di valore ambientale particolarmente elevato, quali le zone designate ai sensi delle direttive sugli uccelli selvatici e sugli habitat, ma anche aree designate ai sensi della legislazione nazionale.

Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale, lett. e)

la valutazione del Programma è stata incentrata sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS), a sua volta declinazione nazionale dei Sustainable Development Goals (SDGs) dell'Agenda 2030 ONU.

Possibili effetti significativi sull'ambiente, lett. f)

Si sottolinea come tra le risorse territoriali elencate come oggetto di attenzione da parte della VAS vengano esplicitamente menzionati la salute umana, la biodiversità e il patrimonio culturale. Il concetto di salute umana deve essere considerato nel contesto di altre questioni indicate alla lettera f) e dunque le questioni di salute correlate all'ambiente quali l'esposizione al rumore del traffico o ad agenti contaminanti dell'aria sono aspetti da studiare. Il modello valutativo adottato è stato progettato proprio allo scopo di tenere massimamente conto di tali interrelazioni, degli effetti positivi e negativi in uguale misura, e soprattutto commento dei risultati della valutazione effettuata con la metodologia VECSAT descritta.

Misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali effetti negativi sull'ambiente, lett. g

Il Dossier conterrà infatti un approfondimento sulle condizioni che consentono di ridurre al minimo gli impatti rilevati, ovvero di renderli accettabili, rispetto ai benefici complessivi ottenibili tramite la scelta in esame. Tale approfondimento avrà come esito un elenco di possibili "misure di accompagnamento" di varia natura (agenda ambientale): opere di mitigazione e compensazione, ma anche accorgimenti progettuali che incrementino la sostenibilità ambientale, misure di éco-aménagement gestionali e/o regolamentari criteri ambientali per la selezione delle operazioni da finanziare, indicatori di monitoraggio ambientale delle operazioni, misure di sensibilizzazione dei beneficiari e della cittadinanza sullo sviluppo ambientale sostenibile, ecc..

Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate, lett. h

Si specifica che il modello di valutazione adottato renderà agevole lo svolgimento di questa operazione-qualora resa possibile dagli estensori del PN Metro PLUS - in quanto le matrici di valutazione consentiranno di visualizzare simultaneamente e valutare (anche in termini di punteggi) le performance delle eventuali alternative considerate sia nel loro complesso, sia nel dettaglio (ad ogni interrelazione scelta /obiettivo nella matrice è attribuito un punteggio, puntualmente argomentato nei corrispondente Dossier valutativo).

Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio, lett. g

Si specifica che il monitoraggio del Programma dovrebbe comprendere aspetti che riguardano:

- l'evoluzione del contesto ambientale, anche a prescindere dagli effetti di PN, finalizzato ad evidenziare eventuali criticità ambientali che dovessero insorgere o aggravarsi nel periodo di attuazione del Programma e di cui esso dovrebbe tenere conto;
- la presenza di eventuali effetti negativi sull'ambiente, determinati dall'attuazione del Programma;
- il grado di attuazione e di efficacia delle misure di mitigazione e controllo.

Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale lett j

La Sintesi non Tecnica, documento chiave per la partecipazione del pubblico non “addetto ai lavori” sintetizza in maniera semplificata, ma non banalizzante, le questioni affrontate, concentrando l'esposizione sugli “snodi” significativi dell'analisi e della valutazione, sulla corrispondenza tra obiettivi e risultati attesi e sul processo di monitoraggio nella fase di attuazione del Programma.

Al par. 5.9 viene proposto l'indice del Rapporto ambientale con i capitoli da sviluppare e e i relativi riferimenti e reperibilità dei contenuti dell'Allegato VI al D.lgs. 152/06

Allegato 1: I contenuti del PN Metro Plus e città medie del Sud

(sintesi proposta preliminare PN Metro Plus e città medie del Sud)

A) Proposta di Strategia del PN Metro Plus e città medie del Sud: principali sfide e risposte strategiche

Il PN si inserisce nel quadro delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato 2021-2027 (in seguito AP).

Nelle città metropolitane (CM) si concentrano elementi di vitalità, ricchezza, qualità, inclusione, ma anche rilevanti fattori di rischio antropico ed ambientale, oltre a condizioni di disagio sociale e di povertà, ulteriormente acuiti dall'epidemia da COVID-19. È su queste dimensioni che il PN intende incidere, con un approccio integrato, valorizzando al massimo le potenzialità presenti in ogni territorio e riducendo sensibilmente i principali detrattori ambientali e i fattori di disagio socio-economico.

L'azione del PN nelle CM è integralmente realizzata nell'ambito delle Strategie territoriali ex art.29 del Reg.UE 2021/1060, definite a livello di ciascuna città metropolitana dai rispettivi Piani Operativi.

Coerentemente con quanto disposto dall'AP, sarà garantito il principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH) negli investimenti e nelle misure realizzati nell'ambito di tutti gli Obiettivi di policy (nel seguito OP) interessati dal Programma, ai sensi dell'art.17 del Reg.(UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili, che modifica il Reg.(UE) 2019/2088, noto come “Regolamento tassonomia”.

Gli elementi diagnostici seguenti sono articolati nelle due componenti territoriali su cui agisce il Programma.

1. CITTÀ METROPOLITANE

1.1. Transizione digitale e verde

La strategia sostenuta dall'AP indirizza i fondi disponibili affinché si realizzino interventi rivolti al conseguimento dei traguardi fissati in sede europea per un'economia climaticamente neutra (Green Deal europeo) e una società giusta e inclusiva (Social Pillar europeo). In questa cornice l'intervento del PN è diretto a sostenere il contributo dei contesti urbani a favore della necessaria trasformazione per l'utilizzo diffuso delle tecnologie digitali e verso modelli produttivi più sostenibili (transizione verde e digitale) in coerenza e a sostegno degli obiettivi di coesione ed equità economica, sociale e territoriale.

1.2. Transizione verde: le sfide climatiche ed ambientali

Nel 14-20 il PON METRO prevedeva inizialmente una concentrazione degli investimenti in campo ambientale sui temi dell'efficientamento energetico e della mobilità urbana sostenibile. Si evidenzia che l'integrazione nel Programma della componente REACT EU ha consentito di estenderne l'azione includendo interventi finalizzati ad aumentare la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici, la creazione/ripristino di corridoi ecologici urbani e la promozione di soluzioni innovative in materia di economia circolare.

Questo approccio è pienamente coerente con gli indirizzi d'azione individuati nella TA2030, che evidenziano la necessità di sostenere la salvaguardia degli ecosistemi attraverso lo sviluppo di soluzioni basate sulla natura e di reti di infrastrutture verdi e blu, di sviluppare strategie locali e regionali per città e regioni climaticamente neutre e di promuovere la mobilità urbana sostenibile.

Anche negli Orientamenti la CE individua come altamente prioritari per l'Italia gli investimenti finalizzati alla realizzazione di interventi di efficienza energetica e di sviluppo delle energie rinnovabili, gli investimenti tesi a promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi e la resilienza alle catastrofi, gli investimenti a sostegno della mobilità urbana sostenibile (piattaforme intermodali, mobilità lenta, infrastrutture di trasporto pulite, mobilità elettrica, sistemi di trasporto intelligenti).

Efficientamento energetico

In coerenza con il PNIEC, con gli Orientamenti, con la TA2030 e con i contenuti dell'AP, il PN proseguirà gli investimenti in materia di efficientamento energetico di edifici, strutture e impianti pubblici, compresa la pubblica illuminazione, affiancando alle azioni finalizzate all'efficientamento, quelle orientate ad utilizzare e/o sperimentare tecnologie di produzione energetica da fonti rinnovabili, garantendo una maggiore completezza degli interventi e, in definitiva, il conseguimento di risultati più rilevanti in termini di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni climalteranti.

Tra il 2012 e il 2019 [Istat, Dati ambientali nelle città, 2021] sono stati realizzati, nei comuni capoluogo delle CM, interventi di riqualificazione energetica su 1107 edifici comunali, il 44% del totale riferito a tutti i capoluoghi di provincia. Negli stessi anni si è registrato un incremento dell'estensione di pannelli solari termici installati sugli edifici comunali pari al 47,4% (da 4.668 a 6.882 mq), anche se in RMS l'aumento risulta sensibilmente più ridotto (+16,8%), mentre la potenza totale dei pannelli solari fotovoltaici ha raggiunto il valore di 856,56 kw per 1000 abitanti, oltre il 50% dei quali localizzati in RMS, con un incremento rispetto al 2015 del 22,6%. Alla luce del contesto rappresentato, accanto alle tipologie di intervento già realizzate nel 14-20, saranno promossi interventi di riqualificazione che combinino efficientamento energetico con la messa in sicurezza sismica agendo in maniera coordinata sui manufatti edilizi; sarà inoltre sostenuto il ricorso a fonti energetiche rinnovabili, con particolare riferimento all'autoconsumo termico ed elettrico degli edifici pubblici, e sarà incentivata la diffusione del teleriscaldamento, ancora molto embrionale in Italia e praticamente inesistente al sud.

Lotta ai cambiamenti climatici e transizione verso un'economia circolare

Alla luce degli elementi di contesto rappresentato, in coerenza con gli indirizzi espressi nella TA2030, negli Orientamenti e nell'AP, la strategia del PN mira a promuovere investimenti finalizzati a:

- aumentare la capacità di adattamento delle CM ai cambiamenti climatici tramite interventi di messa in sicurezza e prevenzione dei rischi;
- ridurre il consumo e lo spreco di materia promuovendo la transizione verso un'economia circolare;
- incrementare la continuità degli ecosistemi attraverso la creazione e/o il ripristino di corridoi ecologici urbani e infrastrutture verdi.

Mobilità sostenibile

Alla luce dei contenuti della TA2030, degli Orientamenti e dei sintetici elementi diagnostici rappresentati, il PN sosterrà, nel quadro dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), investimenti mirati a:

- riqualificare i servizi di TPL in ambito urbano e metropolitano, anche con il rinnovo ecologico delle flotte e l'allestimento di percorsi preferenziali coerentemente con quanto previsto nell'AP;
- diffondere servizi di MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare ed avvicinare l'offerta di spostamenti alla domanda;
- irrobustire i nodi di interscambio fra mobilità urbana ed extra-urbana e la logistica delle merci ricorrendo a soluzioni digitali e tecnologie/mezzi ecologici;
- promuovere la mobilità "dolce" ciclopedonale, on demand e condivisa e la micromobilità "a zero emissioni".

1.3. Inclusione ed innovazione sociale: le sfide demografiche e sociali

Per perseguire tali obiettivi il Programma intende, attraverso opportuni criteri di selezione:

- rafforzare i servizi sociali delle CM nel garantire percorsi personalizzati per l'inclusione abitativa e sociale e promuovere forme di attivazione dal basso al fine di rafforzare il sistema dei servizi di prossimità e di welfare comunitario con il contributo innovativo degli ETS;
- supportare le Amministrazioni comunali nel rafforzamento e innovazione dei servizi sociali attraverso il miglioramento della gestione integrata dei processi e la ricomposizione delle risposte sull'individuo;
- rafforzare i servizi di bassa soglia, di pronto intervento sociale e di accompagnamento personalizzato all'inclusione al fine di contrastare processi di espulsione e di isolamento sociali;
- integrare i percorsi di inclusione sociale ed abitativa con azioni di inclusione attiva ed estendere i servizi anche ad altre aree di disagio (es. lavoro) che impediscono l'uscita da una situazione di marginalizzazione e povertà.

1.4. Rigenerazione urbana

In particolare le indicazioni che gli Orientamenti individuano rispetto agli investimenti nelle grandi aree urbane e metropolitane, ulteriormente ripresi e rafforzati dalla Nuova Carta di Lipsia e dalla TA2030 sono:

1. affrontare le sfide legate alla povertà, causate anche dalle tendenze demografiche e dall'effetto di "agglomerazione"
2. sviluppare modalità innovative di cooperazione fra gli attori
3. contemplare investimenti dedicati a promuovere il patrimonio culturale e a sostenere le imprese nel settore culturale e creativo, con particolare attenzione ai sistemi di produzione locali e ai posti di lavoro radicati nel territorio.

L'intero intervento del PN dedicato alle CM è per sua natura integrato e fondato sulle strategie territoriali definite a livello locale, ma le azioni denominate Progetti di territorio che si intende promuovere in OP5 sono finalizzate a concentrare, in un contesto spazialmente definito (es. un quartiere, un'area dismessa, ecc.), una rilevante quantità di investimenti afferenti a tematiche diverse, realizzando così quella integrazione rafforzata tipica delle azioni place based tese alla riqualificazione complessiva dell'area.

Nell'ambito dei Progetti di territorio potranno essere attivate specifiche iniziative di inclusione e innovazione sociale, promosse nell'ambito del FSE+, da affiancare agli investimenti promossi dal FESR, in un'ottica di integrazione e di coinvolgimento dei diversi attori del partenariato locale, di partecipazione attiva dei cittadini, di co-progettazione con gli ETS.

2. CITTÀ MEDIE RMS

Risulta cruciale intervenire sul sistema delle città medie RMS, in particolare sui territori che presentano maggiori difficoltà in termini differenziali rispetto alla media dei diversi contesti regionali, introducendo misure finalizzate a contrastare i fenomeni di disagio sociale e a rafforzare le reti di cooperazione migliorando l'inclusione attiva e l'inserimento occupazionale.

Nello specifico, in linea con gli indirizzi di programmazione individuati negli Orientamenti, nella TA2030 e nell'AP, il Programma individuerà, sulla base delle caratteristiche dei diversi sistemi insediativi regionali, della dimensione demografica e di specifici indicatori di disagio socio-economico (indice di bassa scolarizzazione, indice di disoccupazione, indice di dipendenza) un gruppo di città medie RMS nelle quali promuovere la realizzazione, grazie all'intervento combinato di FESR e FSE+, di:

- azioni coordinate per l'inclusione e l'innovazione sociale volte a rafforzare il sistema di servizi di prossimità e del territorio per favorire un miglioramento della qualità della vita, in particolare nelle aree maggiormente degradate delle città interessate;
- iniziative di innovazione sociale volte ad abilitare e rafforzare iniziative di attivazione dal basso, a stimolare la capacità imprenditoriale delle comunità e delle persone, a favorire l'inserimento socio-lavorativo di soggetti vulnerabili e a promuovere la costruzione di nuove forme di partenariato

3. ARTICOLAZIONE DEL PROGRAMMA

Alla luce di quanto rappresentato la strategia del Programma, nel quadro dei criteri metodologici e tecnico-amministrativi previsti dai regolamenti comunitari per il ciclo di programmazione 2021-2027, si articola nelle seguenti Priorità:

1. Agenda digitale e innovazione urbana (OP1 – FESR)
2. Sostenibilità ambientale (OP2 – FESR)
3. Mobilità urbana multimodale sostenibile (OP2 – FESR)
4. Servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale (OP4 – FSE+)
5. Servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale - città medie RMS (OP4 – FSE+)
6. Infrastrutture per l'inclusione sociale - città medie RMS (OP4 - FESR)
7. Rigenerazione urbana (OP5 – FESR)
8. Assistenza tecnica (FESR)
9. Assistenza tecnica (FSE+).

B) Proposta di contenuti del PN Metro Plus e città medie del Sud

Vengono illustrati sinteticamente i contenuti del PN e fornite informazioni sui lavori in progress per la definizione e l'approvazione del Programma.

E' attualmente in corso la fase di co-progettazione con gli Organismi Intermedi ed è stata già avviata l'interlocuzione informale con la Commissione sui contenuti del Programma quindi si tratta di una ipotesi di assetto programmatico non ancora consolidata e suscettibile di modifiche anche sostanziali ad esito dei processi di confronto in corso.

Sono evidenti le connessioni tra PON METRO 2014-2020 (nella sua forma iniziale - Assi 1-5, e in quella attuale con l'aggiunta degli Assi REACT – 6-8) e gli Obiettivi di Policy, individuati nella programmazione 2021-2027, per il possibile assetto del futuro programma, in cui saranno previsti n. 9 priorità, di cui la ultime 2 (la 8 e la 9) dedicate all'AT (Assistenza Tecnica, rispettivamente a valere sul FESR e sul FSE).

Sono allegate Schede in cui si evince la Struttura del Programma organizzato per Priorità, RSO a cui sono individuate azioni specifiche:

OP1- UN'EUROPA PIU' INTELLIGENTE

L'attuale Asse 1 nel PON Città Metropolitane 2014-2020, dedicato all'Agenda digitale metropolitana, trova riscontro nell'OP1 e nella future priorità 1 (Priorità 1 "Agenda digitale e innovazione urbana" - OP1 FESR) del Programma che punterà al rafforzamento ed integrazione di quanto già introdotto nel 14-20 in un'ottica metropolitana. Si specifica che si stanno definendo proposte per l'inserimento di azioni finalizzate al supporto della domanda di servizi digitali e al supporto mirato (non generalizzato o settoriale) alle imprese.

- PRIORITÀ 1 - Agenda digitale e innovazione urbana

OP2- UN'EUROPA PIU' VERDE

I temi legati alla Sostenibilità ambientale erano inizialmente trattati nel programma Metro 14-20 nell'Asse 2 con riferimento alla sola efficienza energetica e illuminazione pubblica. L'introduzione dell'Asse 6 REACT-EU ha esteso il campo di azione ad altre tematiche, quali - ad esempio - l'economia circolare, le infrastrutture verdi, la riforestazione. L'insieme di queste azioni, dedicate alla sostenibilità, che afferiscono all'OP2 Fesr, troverà riscontro nel futuro PN Metro Plus nella Priorità 2 (Priorità 2 "Sostenibilità ambientale – OP2 FESR).

- PRIORITÀ 2 - Sostenibilità ambientale
- PRIORITÀ 3 - Mobilità urbana multimodale sostenibile

OP4 - UN'EUROPA PIU' SOCIALE

I Servizi per l'Inclusione Sociale, finanziati dal FSE, inizialmente ospitati nell'Asse 3 dell'attuale PON Metro 14-20, hanno avuto come focus principale il disagio abitativo, anche se sono state promosse iniziative di innovazione sociale; l'inserimento dell'Asse 7 REACT-EU ha esteso il campo di azione al contrasto di forme di disagio non solo legate all'aspetto abitativo e questo approccio, nell'ambito delle disposizioni regolamentari previste per l'OP4, troverà conferma nella futura Priorità 4 del Programma ("Servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale"), finanziata dal FSE+.

- PRIORITÀ 4 - Servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale
- PRIORITÀ 5 - Servizi per l'inclusione e l'innovazione sociale Città medie RMS
- PRIORITÀ 6 - Infrastrutture per l'inclusione sociale Città medie RMS

OP5- UN'EUROPA PIU' VICINA AI CITTADINI

Nel futuro PN Metro Plus, la struttura logica dell'OP5 – nella Priorità 7 ("Rigenerazione urbana") - sarà costituita da un obiettivo specifico (quello dedicato allo sviluppo urbano) e dalla messa in campo di due tipologie di azioni:

- una di carattere settoriale, finalizzata alla promozione di investimenti, su temi specifici trattati dai regolamenti in OP5 e non ricompresi in altri OP, ovvero: Beni turistici pubblici e servizi turistici collegati; Patrimonio culturale e servizi culturali; Patrimonio naturale ed ecoturismo (no siti Natura 2000); Riqualficazione materiale e sicurezza degli spazi pubblici.
- Una di carattere integrato (l c.d. "progetti di territorio"), finalizzata a promuovere su specifici ambiti territoriali, spazialmente definiti, investimenti afferenti a tematismi diversi (riferiti ad altri OP) ma strategicamente connessi e finalizzati alla riqualficazione fisica e sociale di luoghi urbani caratterizzati da fenomeni di disagio.

- PRIORITÀ 7 - Rigenerazione urbana

Il documento si conclude con uno schema del modello di Governance nel PN e una proposta di piano finanziario (organizzato per priorità, OP e fondi: FESR e FSE+).

**formula le seguenti osservazioni per la redazione del Rapporto Ambientale e per la formazione del
Programma Nazionale METRO PLUS e città medie Sud 2021-2027**

Si rileva che il Rapporto preliminare ambientale seppur ben strutturato da un punto di vista metodologico non contiene una prima prefigurazione dei possibili impatti ambientali collegati all'attuazione del Programma, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del Dlgs 152/06. Tale carenza si ritiene sia da attribuire al fatto che l'ipotesi di assetto programmatico è ancora in-progress, non consolidata e suscettibile di modifiche anche sostanziali ad esito dei processi di confronto che sono attualmente in corso (Allegato: I contenuti del PN Metro Plus e città medie del Sud). Si rimanda pertanto, per un contributo finalizzato e di merito, alla successiva fase di consultazione sul Rapporto Ambientale che accompagnerà la proposta definitiva di PN e si rappresentano in questa fase alcuni spunti emersi dal confronto interno all'ambito regionale, nell'ottica della governance e della collaborazione istituzionale.

1. La proposta di Programma contiene l'Obiettivo Specifico 2.8 *“Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verde verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio”*.

L'articolazione del PN, suddiviso in priorità, comprende le azioni di attuazione di tale Obiettivo Specifico nel criterio Priorità 3 – Mobilità urbana multimodale sostenibile.

Prendendo atto del contributo della Direzione Infrastrutture, Mobilità e TPL, si sottolinea che le azioni del PN risultano coerenti con la strategia della Regione Toscana in materia di mobilità e trasporti, da tempo orientata verso un modello di mobilità sostenibile, ancor più attuale e necessario oggi per ridurre i costi sociali e ambientali di flussi di mobilità e operare una transizione ecologica e una riduzione delle emissioni climalteranti. Si tratta delle politiche perseguite attraverso il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato con DCR n. 18 del 12 febbraio 2014, quale strumento con cui la Toscana definisce in maniera unitaria la propria strategia regionale in un'ottica di medio-lungo periodo, in materia di infrastrutture e mobilità, e attraverso il quale la Regione si confronta a livello nazionale ed europeo. Il Piano definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi, definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito del piano ed è oggetto di monitoraggio annuale sullo stato di avanzamento.

Per il dettaglio delle argomentazioni trattate e relative a specifici aspetti di coerenza con la nuova programmazione comunitaria e nazionale, si rimanda al contributo della Direzione Mobilità Infrastrutture e TPL riassunto in premessa (Tabella Oss. n. 2).

2. Nello sviluppo delle azioni per il perseguimento della Priorità 2 - Sostenibilità ambientale del Programma, si propone di fare riferimento alle Nature-Based Solutions tra cui WSUD - water sensitive urban design e SUDS – sustainable urban drainage systems (documento della Commissione Europea disponibile al seguente link: https://ec.europa.eu/info/publications/nature-based-solutions-state-art-eu-funded-projects_en).

3. Considerato quanto riportato nell'Allegato 1 “I contenuti del PN Metro Plus e città medie del Sud” e nello specifico la «prospettiva di continuità e rafforzamento della strategia attuata nel 2014-2020», si ritiene opportuno che nel prossimo RA i risultati del monitoraggio ambientale del PON Città Metropolitane 2014-2020 siano tenuti in debita considerazione, fornendone un'illustrazione e un'analisi ragionata, e siano utilizzati sia per la descrizione del contesto ambientale di partenza del PN Metro Plus 21-27 sia per calibrare e scegliere le nuove azioni del PN Metro Plus 21-27 e per impostare il relativo monitoraggio di VAS.

f.to Luigi Idili

f.to Gilda Ruberti

f.to Renata Laura Caselli

f.to Marco Carletti

f.to Domenico Bartolo Scarscia

f.to Edo Bernini

f.to Simona Migliorini

f.to Emanuela Balocchini

f.to Marco Masi

f.to Antongiulio Barbaro

La Presidente

Arch. Carla Chiodini