



## **Regione Toscana**

Seduta n. 172/PS del 14.03.2016  
Determinazione n. 1/AC/2016

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

**Autorità competente per la VAS**

**Rimodulazione Programma Operativo Regionale FESR 2014 - 2020  
Verifica di assoggettabilità a VAS**

Proponente/Autorità procedente: Regione Toscana – Direzione Generale della Giunta Regionale – Autorità di Gestione del POR FESR

Autorità Competente: NURV della Regione Toscana

**Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VAS**

### **II NURV**

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.1295/2015 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n.4/2016, 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”;
- il Regolamento (UE) n.1303/2013 recante disposizioni sui fondi europei e il Regolamento (UE) n.1301/2013 relativo al FESR;
- il POR FESR 2014-2020 adottato dalla Giunta Regionale con DGR n.1023/2014 e approvato dalla Commissione europea con Decisione di esecuzione n.CCI2014IT16RFOP017 del 12 febbraio 2015;
- la Decisione n.5 del 15/12/2015 della Giunta Regionale Toscana che ha dato indicazioni sulle modifiche da introdurre al POR Creo FESR 2014-2020

### **premessato che**

- il Programma Operativo Regionale (POR) Obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" FESR per gli anni 2014-2020 rientra nel campo di applicazione di cui all'art. 5 comma 2 della LR 10/10 e pertanto è stato assoggettato a VAS ed il parere motivato del NURV è stato emesso con Determina 9/AC/2014 dell'11.11.2014;
- la presente modifica si configura come una rimodulazione finanziaria all'interno dei singoli Assi e non determina una revisione della strategia generale del POR Creo FESR; introduce tuttavia una azione a carattere infrastrutturale e pertanto è soggetta a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.5 co.3 lett.b) della LR 10/10;
- con nota prot. 15596 del 21/01/01 l'Autorità di Gestione del POR FESR ha trasmesso al NURV la richiesta di attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS della rimodulazione del POR Creo FESR 2014-2020 trasmettendo a tal fine i seguenti documenti: Relazione descrittiva e Documento Preliminare di verifica;
- con nota prot. 18336 del 26/01/2016 il presidente del NURV ha avviato le consultazioni di cui all'art.22 della LR.10/10 trasmettendo ai soggetti con competenza ambientale i documenti per la verifica di assoggettabilità elaborati dal proponente;
- al NURV sono pervenute le seguenti osservazioni/contributi:
  1. AdB Reno – ns prot. 27863 del 02/02/2016;
  2. AIT – ns. prot. 31679 del 05/02/2016;
  3. AdB Tevere - ns. prot. 34459 del 09/02/2016;
  4. Settore Genio Civile e Valdarno Centrale e Tutela dell'Acqua – mail del 27/01/2016;
  5. Settore Pianificazione del Territorio – ns.prot. 50329 del 19/02/2016;
  6. Settore Tutela della Natura e del Mare – ns.prot. 51408 del 22.02.2016 e successiva integrazione ns.prot. 59696 del 25.02.2016;
  7. ARPAT – ns.prot.60515 del 25.02.2016;
  8. Comune di Montemurlo – ns. prot. 56776 del 24.02.2016;
  9. Azienda USL Toscana centro – ns. prot. 56801 del 24.02.2016;
  10. AdB Arno – ns.prot. 57630 del 24.02.2016;
  11. BAPSAE Firenze, Pistoia e Prato – ns. prot. 58882 del 25.02.2016;
  12. Comune di Calenzano – ns. prot. 65564 del 29.02.2016;
  13. Città Metropolitana di Firenze – ns. prot. 65570 del 29.02.2016;
  14. BAPSAE Lucca e Massa Carrara – ns. prot. 63186 del 26.02.2016;

15. Segretariato regionale del MIBAC per la Toscana – ns. prot. 70249 del 02.03.2016;

16. Azienda USL Toscana centro – ns. prot.79186 del 07.03.2016;

17. Azienda USL Toscana sud est – ns. prot. 79792 del 07.03.2016.

- con nota prot. 55752 del 23.02.2016 l'Autorità di Gestione del POR FESR ha trasmesso al NURV una comunicazione circa ulteriori modifiche sopravvenute in corso di svolgimento della verifica di assoggettabilità a VAS, trasmettendo a tal fine i seguenti documenti: Schema delle modifiche, Documento preliminare aggiornato;
- il Settore Energia ed Inquinamenti con mail del 25.02.2016 ha inviato una nota all'Autorità Competente nella quale vengono identificate, in coerenza con quanto comunicato dall'AdG con nota prot.55752 del 23.02.2016, le modifiche sopravvenute in corso di svolgimento della Verifica di VAS.

#### esaminati

- i documenti trasmessi dal proponente:

Documento descrittivo delle modifiche da introdurre al POR CreO FESR 2014-2020;

Documento Preliminare di verifica di cui all'art.22 della LR 10/10;

Schema delle ulteriori modifiche della rimodulazione del POR sopravvenute in corso di svolgimento della verifica di assoggettabilità a VAS e elementi di aggiornamento del documento preliminare;

- le osservazioni pervenute dai soggetti con competenza ambientale e i contributi pervenuti dai componenti del NURV che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV e che sono state considerate 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.	SCA	Osservazione
1	AdB Reno	- non rileva specifiche competenze e/o impatti sugli strumenti di pianificazione della stessa AdB
2	AIT	- informa circa il coinvolgimento dei Gestori per l'acquisizione di osservazioni che verranno eventualmente trasmesse successivamente
3	AdB Tevere	- richiama gli strumenti di pianificazione significativi ai fini del programma in esame sia di livello distrettuale che di bacino (PAI, PGDAC, PGRAC)
4	Settore Genio Civile e Valdarno Centrale e Tutela dell'Acqua	- Nessuna osservazione
5	Settore Pianificazione del Territorio	- Non si rilevano specifiche ipotesi localizzative degli interventi tali da prefigurare la necessità di compiere verifiche di coerenza e compatibilità con il PIT oltre a quanto già evidenziato nel documento di verifica (tab.3.1) - Nella matrice di cui sopra viene richiesto l'inserimento di alcuni aspetti della disciplina del PIT inerenti la strategia dello sviluppo territoriale di cui agli art.26, 28 e 32.
6	Settore Tutela della Natura e del Mare	- non risulta necessario presentare in questa fase pianificatoria uno studio, così come individuato nel Dpr357/97, mentre risulta opportuno, nelle successive fasi di progettazione, richiamare ed applicare correttamente l'art. 5 del Dpr357/97 e quindi attenersi alla normativa in materia biodiversità elencata nel precedente parere del 22/02/2016.
7	ARPAT	- Non vengono forniti contributi di merito ma si rimanda agli iter di valutazione e autorizzazione successivi.
8	Comune di Montemurlo	- Chiede di poter inserire anche la previsione di impianti con possibilità di scambio su posto altrove all'interno della linea di azione per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici
9	Azienda USL Toscana Centro	- esclude da VAS la rimodulazione e chiede e chiede sia verificata la compatibilità ambientale delle opere connesse alla realizzazione del sistema tranviario in fase di cantierizzazione
10	AdB Arno	- in riferimento all'implementazione del sistema Tranviario nella Piana Fiorentina ricorda che nella seduta del Comitato istituzionale del 17 dicembre 2015, sono stati adottati il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni con le relative misure di salvaguardia di cui alla Delibera n.232 del Comitato Istituzionale Integrato e il Piano di gestione delle Acque dell'Appennino

		Settentrionale; - vengono richiamati i contributi istruttori forniti in sede di verifica di VIA della linea T4.1 della Tranvia.
11	BAPSAE Firenze, Pistoia e Prato	- ritiene di escludere la rimodulazione da VAS con l'indicazione di valutare nelle successive fasi progettuali l'impatto che l'estensione delle Linea T2 potrebbe produrre nell'area a nord dell'aeroporto, verso la zona di Castello. Le valutazioni dovranno in particolare essere svolte in relazione all'impatto visivo da e verso le ville medicee di Castello e Petraia.
12	Comune di Calenzano	- condivide le modificazioni ma non le modalità individuate per la loro attuazione ed in particolare esprime parere favorevole all'estensione della tranvia ma non condivide che tale previsione venga effettuata a scapito dell'ammodernamento del parco mezzi TPL per i seguenti motivi: 1) gli scenari emissivi per la CO2 equivalente derivanti dall'applicazione del modello COMPARE, seppur paragonabili in termini di quantità, sono ottenibili nel breve periodo con il rinnovo parco mezzi rotabili; 2) gli effetti ambientali positivi dovuti al completamento del sistema tranviario sono limitati ad un'area più ristretta e rimandano a scenari con tempi di attuazione indefiniti. - per i motivi di cui sopra viene richiesto l'assoggettamento a VAS e viene valutata negativamente la deprogrammazione del sostegno al rinnovo parco mezzi TPL
13	Città Metropolitana di Firenze	- le modifiche introdotte non confliggono con i principi di uso e tutela delle risorse contenute nel PTCP approvato con DCP 1/2013; - rilevato che la redistribuzione di risorse avviene all'interno dei medesimi Assi, non vengono rilevati cambiamenti nella strategia di base; - chiede che le nuove azioni vengano accompagnate da una definizione più puntuale dei risultati attesi.
14	BAPSAE Lucca e Massa Carrara	- rileva che la componente ambientale relativa al patrimonio culturale non sia stata adeguatamente approfondita e ritiene necessaria l'integrazione dei dati contenuti nel piano regionale con la carta dei vincoli Storico Artistici Archeologici e Paesaggistici della Toscana
15	Segretariato regionale del MIBAC per la Toscana	- informa sui contributi pervenuti dalle BAPSAE e ritiene che la rimodulazione non sia da assoggettare a VAS
16	Azienda USL Toscana centro	- condivide la strategia di lungo termine che potrebbe portare ad una riduzione stabile degli inquinanti ma tuttavia, visto che lo scenario di piano nei confronti dei gas climateranti, risulta lievemente peggiorativo, chiede che nella fase transitoria vengano attuate misure mitigative magari anticipando e/o incrementando altre azioni già previste orientate alla mobilità sostenibile. - richiama l'attenzione sul rischio che le misure rivolte all'efficientamento possano determinare un peggioramento dei livelli di inquinamento indoor, è opportuno pertanto che gli interventi siano associati ad una verifica di biocompatibilità e di comfort; - propone l'introduzione di un indicatore che non tenga conto solo dei Km di piste ciclabili realizzate ma che, in modo più aderente all'obiettivo, possa verificare lo spostamento della quota parte di mobilità da mezzo mobile privato a bicicletta.
17	Azienda USL Toscana sud est	- richiedono l'attivazione della VAS poiché i documenti forniti non individuano azioni preferenziali per la realizzazione di impianti per la produzione da FER in autoconsumo (possibilità ammessa dall'azione per l'efficientamento energetico degli edifici): le varie tipologie di produzione di FER non sono infatti equivalenti sotto il profilo ambientale.

### Considerato che

#### **A) Illustrazione delle modifiche così come definite nel documento descrittivo e documento preliminare inviato ai SCA**

Le modificazioni in oggetto sono state individuate dalla Giunta Regionale con Decisione n.5 del 15/12/2015 e riguardano:

- Lo sviluppo di progettualità integrate nella Piana Fiorentina che riguardino logistica, ambiente, mobilità, anche con il coinvolgimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Comune di Firenze;
- Una maggiore focalizzazione su interventi di efficientamento energetico per gli edifici pubblici, parallelamente al supporto già in atto nei confronti delle imprese;
- Una maggiore focalizzazione degli interventi a sostegno del credito e delle imprese, mediante lo sviluppo di strumenti finanziari ed interventi diretti al supporto di investimenti produttivi delle PMI e di progettualità strategiche;

- Una maggiore razionalizzazione del supporto alla promozione turistica, anche in considerazione della riorganizzazione promossa dall'Amministrazione Regionale nei confronti di APET.

<b>Modifica</b>	<b>Azione</b>	<b>Note e aspetti finanziari</b>	<b>Aspetti ambientali</b>
<b>Sostegno alla promozione turistica:</b> la modifica ipotizzata prevede l'attivazione di un'Azione finalizzata alla promozione turistica, coordinata dall'Agenzia di Promozione Economica della Toscana APET.	<b>Azione 3.3.2</b> – Supporto allo sviluppo di prodotti e servizi complementari alla valorizzazione di identificati attrattori culturali e naturali del territorio, anche attraverso l'integrazione tra imprese delle filiere culturali, turistiche, sportive, creative e dello spettacolo, e delle filiere dei prodotti tradizionali e tipici.	La nuova Azione viene attivata all'interno dell'esistente Asse 3 "Promuovere la competitività delle PMI" e non comporta l'introduzione di una nuova priorità di investimento. La riprogrammazione della dotazione finanziaria avviene a fronte di una decurtazione proporzionale delle altre Azioni dell'Asse 3.	L'azione si concretizza mediante l'attuazione di attività promozionali e di valorizzazione del territorio di carattere puramente immateriale a valere sull'interno territorio regionale. Nessuna variazione degli effetti ambientali attesi.
<b>Strumenti di ingegneria finanziaria:</b> La modifica in oggetto introduce una rimodulazione delle modalità di intervento a sostegno del credito alle imprese, prevedendo l'annullamento del sostegno alle garanzie a favore del rafforzamento dello strumento del fondo rotativo per prestiti per il piccolo-microcredito, oltre che per progettualità strategiche di filiera, settore, territorio	<b>Azione 3.1.1</b> – "Aiuti per investimenti in macchinari, impianti e beni intangibili, e accompagnamento dei processi di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale. L'azione si può attivare sia attraverso tradizionali strumenti di aiuto, sia attraverso fondi rotativi di garanzia o prestito".	La modifica in oggetto rimane all'interno dell'Obiettivo Tematico 3. La dotazione attualmente prevista per l'Azione a sostegno delle garanzie ammonta a circa 77M€ (al lordo della riserva di efficacia). L'attivazione della nuova Azione prevede uno storno che ammonta a circa 52M€ e la parte eccedente viene stornata a favore dell'Asse 1 per attività a sostegno incentivi alle imprese per attività di ricerca e l'innovazione	L'azione è di carattere immateriale e riguarda esclusivamente le modalità di sostegno non configurando variazioni dal punto di vista della strategia e delle finalità. Nessuna variazione degli effetti ambientali attesi.
<b>Efficientamento energetico degli edifici pubblici:</b> La modifica ipotizzata prevede l'inserimento di una linea di sostegno all'efficientamento energetico per gli edifici pubblici	Attivazione all'interno dell'Asse 4 di una nuova Azione, peraltro già prevista nell'Asse 6. <b>Azione 4.1.1.</b> "Promozione dell'eco-efficienza e riduzione di consumi di energia primaria negli edifici e strutture pubbliche: interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici, installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, regolazione, gestione, monitoraggio e ottimizzazione dei consumi energetici (smart buildings) e delle emissioni inquinanti anche attraverso l'utilizzo di mix tecnologici".	La modifica in oggetto rimane all'interno dell'Asse 4. Per l'Azione di nuova attivazione si stima una programmazione di circa 32,00M€, deprogrammando dall'omologa azione a sostegno delle imprese che non viene annullata ma viene deprogrammata per il 50% della propria dotazione finanziaria (che potrà anche prevedere la produzione energetica da fonti rinnovabili, in autoconsumo)	L'azione introdotta non modifica le finalità di tutela ambientale (efficienza energetica e produzione FER) ma introduce il finanziamento del patrimonio edilizio pubblico più fortemente vetusto e da cui è possibile quindi aspettarsi maggiori potenziali di risparmio energetico
<b>Sviluppo rete tranviaria nella Piana Fiorentina:</b> la modifica in oggetto riguarda l'introduzione di un Grande Progetto finalizzato alla implementazione del sistema tranviario di Firenze contestualmente allo sviluppo dell'area della Piana Fiorentina.	L'intervento viene inserito <b>all'interno dell'Azione 4.6.1</b> "Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto" con la previsione di nuova sotto-azione "estensione della tranvia".	L'attivazione di questa nuova sotto-azione prevede modifiche che si auto-contengono all'interno del medesimo Asse 4. La riprogrammazione in questione prevede l'attivazione di una nuova sotto-azione con una dotazione stimata di 80,00M€ per una corrispondente deprogrammazione su misure a sostegno del rinnovo parco mezzi TPL (Azione 4.6.2) e degli incentivi all'efficientamento energetico dei processi produttivi delle imprese (Azione 4.2.1.). Prevede una ulteriore deprogrammazione dell'Azione per il TPL, sempre a favore dell'Azione 4.6.1. per la c.d. "mobilità dolce" per un importo di ulteriori 7,00M€ circa	L'Azione 4.6.1. verrà implementata con una forte riduzione del sostegno al materiale rotabile ed un significativo ampliamento delle azioni a sostegno della mobilità dolce e della promozione della mobilità collettiva.

All'interno del progettualità richiamata nell'azione 4.6.1 e relativamente alla modifica in oggetto il coinvolgimento del POR FESR 2014-2020 risulta relativo a:

- l'estensione della Linea 2 della Tranvia rispetto a quanto attualmente progettato, con il proseguimento del tracciato dall'Aeroporto di Firenze al Polo Scientifico di Sesto F.no (FI);
- la realizzazione della Linea 4.1 della Tranvia, su tracciato esistente, dalla Leopolda a Le Piagge (Firenze).

### **B) Analisi del rapporto con altri piani e programmi e del contesto ambientale**

Dall'analisi svolta risulta che la modifica è coerente con la disciplina del PIT (art.27) e del PRIM in riferimento agli orientamenti sull'assetto del sistema della mobilità ed è coerente con il PAER in riferimento agli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra e miglioramento qualità dell'aria.

Per quanto concerne gli aspetti relativi alla realizzazione di interventi a sostegno della c.d. "mobilità dolce" e all'estensione della tranvia vengono analizzate anche le problematiche urbanistiche: in particolare la realizzazione della tranvia assume un rilievo significativo dal punto di vista degli strumenti urbanistici dei comuni interessati (Firenze e Sesto Fiorentino).

#### **In relazione all'estensione della Linea 2 fino al Polo Scientifico di Sesto F:**

- il RU del Comune di Firenze ribadisce la previsione dell'estensione a Nord della Linea 2 che attraversa la piana di Castello fino al polo universitario di Sesto Fiorentino, anche se tale previsione non assume natura conformativa considerato lo stato di avanzamento della progettazione che presumibilmente non consentirà di avviare la realizzazione nel periodo di vigenza del Regolamento. Dal punto di vista autorizzativo, il progetto non ha ancora iniziato il suo iter.
- Il comune di Sesto Fiorentino ha inserito all'interno del suo Piano Strutturale, approvato con Dcc 30 marzo 2004 n. 18, un corridoio infrastrutturale riservato al trasporto pubblico locale in sede protetta (Allegato 2) e sia il primo che il secondo regolamento urbanistico (approvato con Dcc 17 gennaio 2014 n. 9) riconfermano tale previsione senza ulteriori precisazioni. Anche in questo caso la previsione nn assume natura conformativa.

#### **In relazione alla realizzazione della Linea 4.1 , su tracciato esistente, dalla Leopolda a Le Piagge:**

- il RU del Comune di Firenze prevede la realizzazione della Linea 4 in conformità a quanto indicato nel relativo studio di fattibilità; l'ipotesi di estensione della Linea 4 dalla Stazione Cascine alle Piagge, anche in questo caso riprendendo il tracciato e le modalità realizzative evidenziate nello studio di fattibilità. Dal punto di vista autorizzativo è opportuno evidenziare che il progetto preliminare (Allegato 1) è stato sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, che con atto dirigenziale della "Città Metropolitana di Firenze" 17/12/2015 n. 5051, lo ha escluso dalla VIA con prescrizioni.

La caratterizzazione del contesto ambientale è un estratto delle analisi svolte nel rapporto ambientale del POR FESR 2014-2020 non essendo intervenute modificazioni sostanziali. L'analisi si è focalizzata sulle matrici ambientali di interesse per la rimodulazione: energia e gas climalternati, aria, aree vincolati a fini paesaggistici.

### **C) Analisi dei potenziali effetti ambientali così come definiti nel documento preliminare inviato ai SCA**

La riprogrammazione si concentra sul tema energetico nel settore pubblico e in quello dei trasporti e della mobilità. Per quasi tutte le linee di intervento previste è plausibile prevedere un effetto atteso positivo sull'obbiettivo ambientale generale di lotta al cambiamento climatico. Si incentiva infatti il risparmio energetico attraverso l'efficientamento degli immobili pubblici (maggiori vantaggi attesi operando su edifici ed involucri vetusti) e privati (attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili), la realizzazione di nuove linee della tranvia nell'area fiorentina e alla realizzazione di interventi di mobilità dolce (in particolare piste ciclabili). Tutte queste azioni contribuiranno positivamente alla riduzione di CO<sub>2</sub>, alla riduzione delle emissioni atmosferiche e alla razionalizzazione dei consumi energetici.

L'estensione del sistema tranviario determina, in fase di cantiere, effetti di direzione incerta (e quindi potenzialmente negativa) sulla componente rumore; anche l'effetto sul consumo di suolo è di direzione incerta.

La DG REGIO della Commissione Europea, con il coinvolgimento tecnico di altre DG (CLIMATE, ENV, ENER) ha finanziato la realizzazione di un modello chiamato CO2MPARE, di supporto decisionale per stimare le emissioni carboniche dei programmi di sviluppo regionali; il modello parte dalla distribuzione finanziaria derivante dalle scelte programmatiche e attraverso una doppia serie di coefficienti di trasformazione arriva a stimare, per ciascuna delle singole categorie di spesa attivate, le emissioni di CO2eq. L'applicazione del modello stima l'impatto complessivo del POR sulla riduzione dei gas ad effetto serra. Il modello era già stato applicato in fase di VAS del POR Creo 2014-2020 ed è stato riapplicato in occasione della presente rimodulazione per verificare il comportamento nei confronti degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2eq.

Confrontando gli esiti delle valutazioni dei due programmi (vigente e modificato) possono essere svolte le seguenti analisi:

1) in entrambi i casi lo scenario di programma risulta terzo in una graduatoria che va dallo scenario meno emissivo a quello più emissivo;

2) il risparmio di CO2 è maggiore nel programma vigente rispetto a quello modificato di un valore pari a circa il 10%. Tale differenza, con le dovute incertezze, può essere attribuita al fatto che rispetto al programma vigente quello modificato sposta risorse dall'acquisto di mezzi pubblici meno inquinanti in sostituzione di quelli esistenti alla realizzazione dell'infrastruttura tranviaria. Dal punto di vista del bilancio emissivo se da un lato gli effetti positivi della sostituzione dei mezzi sono immediatamente percepibili (e quindi contabilizzati dal modello), dall'altro i benefici della tranvia potranno manifestarsi solo in un periodo di tempo più lungo, quando sarà completata ed entrerà in funzione mentre nel breve periodo, che coincide grosso modo con l'arco temporale di attuazione del POR FESR e quindi con l'arco temporale in input al modello, potranno prodursi effetti negativi legati alla fase di costruzione dell'infrastruttura.

#### **H) Monitoraggio così come definito nel documento preliminare inviato ai SCA**

Gli indicatori introdotti riguardano le linee di azione 4.6.1a Estensione della tranvia e 4.6.1b Realizzazione di piste ciclabili.

#### **considerato altresì che**

Le nuove modifiche, comunicate dall'AdG del POR all'AC in corso di svolgimento della verifica di assoggettabilità a VAS, sono le seguenti:

- a) la totale eliminazione di interventi per l'acquisizione di materiale rotabile (Azione 4.6.2. del vigente POR);
- b) la conseguente rimodulazione delle "azioni accessorie" (Azione 4.6.1b del vigente POR) inizialmente previste a mitigazione alla acquisizione del materiale rotabile, con la previsione quindi di "azioni integrate" ossia di interventi a sostegno della intermodalità;
- c) la previsione di interventi a sostegno di percorsi ciclopedonali sui comuni della Piana Fiorentina e sui comuni FUA (Aree Funzionali Urbane) con TPL ferroviario (Azione 4.6.4 della nuova versione di POR).

Per verificare il comportamento delle ulteriori modifiche è stato nuovamente applicato il modello COMPARE e possono essere svolte le seguenti considerazioni confrontando il POR vigente con la rimodulazione proposta comprensiva delle modifiche aggiuntive di cui sopra:

1) in entrambi i casi lo scenario di programma risulta terzo in una graduatoria che va dallo scenario meno emissivo a quello più emissivo;

2) il risparmio di CO2 è maggiore nel programma modificato rispetto a quello vigente di un valore pari a circa il 17%.

Il modello fornisce un indicatore di sintesi denominato "Carbon content indicator", che mostra quanto vicino sia il programma alla compensazione delle sue emissioni; il campo d'esistenza di questo indicatore va da 100 a -100 e include la durata delle emissioni per tutti i progetti presenti nel POR FESR 2014-2020: a fronte di un programma che contenga solo attività emissive il punteggio corrispondente risulterebbe 100, mentre quella a cui corrisponda solo riduzioni di emissioni il punteggio sarebbe -100; un programma con punteggio 0 è un programma "carbonicamente neutrale". Da quanto detto emerge che lo scenario di modifica del Programma sembra ben orientato anche alla riduzione delle emissioni: valore indicatore - 83.

E' utile comunque notare, che la variazione dell'indice è comunque poco significativa tra i quattro scenari, passando da un valore di - 82 per lo scenario R&S e competitività ed un valore di - 89 nel caso dello scenario rischi naturali.

	POR - scenario prevenzione rischi naturali	POR - scenario R&S e competitività	POR - scenario economia a basse emissioni di carbonio	POR - scenario di Programma modificato
ID Scenario :	3	4	5	7
Date of creation :	15/02/2016	15/02/2016	15/02/2016	17/02/2016
Last modification :	07/04/2014	07/07/2014	07/07/2014	15/02/2016
EU expenses (k€) :	792.450	792.450	792.450	792.450
No EU expenses (private & other public)(k€) :	0	0	0	0
Total (k€):	792.450	792.450	792.450	792.450
Construction phase emissions (kt CO2):	303	259	254	263
Operation phase emissions (kt CO2):	-6.487	-3.186	-4.691	-3.390
Total cumulative emissions (kt CO2):	-6.184	-2.926	-4.436	-3.127
Duration of CO2 evaluation (year):	Lifetime of projects	Lifetime of projects	Lifetime of projects	Lifetime of projects
Carbon content indicator :	-89	-82	-88	-83

Gli indicatori di monitoraggio sono quindi stati adeguati ed integrati rispetto alle intervenute modifiche:

4.6.1 Estensione tranvia e sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: azioni integrate per la mobilità	Km di infrastruttura realizzati	numero	Per stima target: costo standard km di infrastruttura
	Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra	Ton. eq. CO2	Indicatore comune di OUTPUT FESR. Il dato è ottenibile stimando l'effetto di diminuzione del traffico privato, utilizzando la distribuzione del parco auto della provincia di Firenze e i relativi fattori di emissione
	Diminuzione annuale delle emissioni di PM10, NO2 e NOx	Ton	Il dato è ottenibile stimando l'effetto di diminuzione del traffico privato, utilizzando la distribuzione del parco auto della provincia di Firenze e i relativi fattori di emissione
4.6.4 Realizzazione piste ciclabili	Azioni integrate	Numero e tipologia	
	Km di infrastruttura realizzati	Numero	Per stima target: costo standard km di infrastruttura
	Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra	Ton. eq. CO2	Indicatore comune di OUTPUT FESR. Il dato è ottenibile stimando l'effetto di diminuzione del traffico privato, utilizzando la distribuzione del parco auto della provincia di Firenze e i relativi fattori di emissione
	Diminuzione annuale delle emissioni di PM10 e NOx	Ton	Il dato è ottenibile stimando l'effetto di diminuzione del traffico privato, utilizzando la distribuzione del parco auto della provincia di Firenze e i relativi fattori di emissione

#### osservato che

Le modifiche intervenute in corso di verifica di assoggettabilità a VAS determinano effetti ritenuti globalmente di segno positivo, mantenendo sostanzialmente inalterata la strategia ambientale del POR. Soprattutto in riferimento alla componente emissioni gas climalteranti, lo scenario finale dato dalla rimodulazione del POR con le modifiche intervenute in corso di procedura di verifica, risulta migliorativo rispetto allo scenario definito nel documento preliminare e anche rispetto allo scenario definito nel POR vigente (come da risultati dell'applicazione del modello COMPARE). Il sostanziale miglioramento è da imputarsi al più incisivo sostegno agli interventi per l'intermodalità e per la mobilità ciclabile anche nelle arre FUA dotate di TPL ferroviario.

Si è ritenuto pertanto non necessario procedere al riavvio delle consultazioni dei SCA alla luce della natura e degli effetti delle modifiche comunicate dall'AdG del POR all'AC nel corso della verifica di assoggettabilità a VAS.

Le rimodulazioni afferenti al sostegno alla promozione turistica e agli strumenti di ingegneria finanziaria si configurano come azioni immateriali che non incidono sulle valutazioni ambientali svolte sul programma vigente e non determinano quindi effetti ambientali.

Gli effetti ambientali della rimodulazione sono quindi contenuti all'interno dell'Asse 4:

- la nuova linea di azione che prevede l'efficientamento energetico degli edifici pubblici viene attivata deprogrammando del 50% l'omologa azione a sostegno delle imprese pertanto non si rilevano



variazioni significative della strategia e conseguentemente degli effetti ambientali attesi. Si rileva la necessità di rendere l'azione incisiva orientando il finanziamento prioritariamente verso l'efficientamento di involucri vetusti e comunque a bassissimo grado di efficienza energetica al fine di massimizzare il risultato ambientale atteso. La rimodulazione prevede inoltre il finanziamento di FER in autoconsumo ad integrazione degli interventi per l'efficienza energetica sia delle strutture pubbliche che degli immobili sede di impresa; la sinergia tra interventi di efficientamento energetico e impianti per produzione FER in autoconsumo dovrebbe a sua volta amplificare i benefici attesi sotto il profilo ambientale;

- la nuova linea di azione (4.6.1a) prevede il finanziamento dell'estensione del sistema tranviario nell'area fiorentina con risorse ottenute dalla deprogrammazione del sostegno al materiale rotabile (4.6.2). Sono inoltre previsti ampliamenti delle azioni a sostegno della mobilità dolce (4.6.4) e della intermodalità attraverso azione di tipo integrato (4.6.1b). Gli effetti ambientali di lungo periodo sulla componente aria e consumi energetici (esercizio della tranvia, piste ciclabili e nodi di interscambio modale) sono attesi di segno positivo ed a carattere permanente mentre il rinnovo mezzi TPL, pur configurando parimenti una direzione positiva degli effetti ambientali, potrebbe determinare effetti a carattere non permanente dovuti al tempo di vita dei mezzi stessi. Per quanto riguarda il comportamento del programma nei confronti della componente emissioni gas climalteranti, il modello COMPARE mostra migliori performance del programma rimodulato. I benefici di medio/lungo periodo sulla componente emissioni gas climalteranti sono attesi di segno positivo e più incisivi rispetto al programma vigente grazie alla messa in esercizio della tranvia, all'incrementato del sostegno alle azioni per la mobilità ciclopedonale sia nella Piana Fiorentina che nei comuni FUA con TPL ferroviario.

Gli effetti ambientali a carattere positivo di cui sopra sono attesi per tutta l'area della Piana Fiorentina in quanto le azioni infrastrutturali previste (tranvia, piste ciclabili e nodi di interscambio modale) contribuiscono, anche in modo sinergico, al potenziamento della mobilità collettiva e della mobilità sostenibile creando le condizioni per l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale sia per il pendolarismo di area vasta che per l'accessibilità ai principali poli attrattori dell'area fiorentina. Le azioni a carattere infrastrutturale, pur esplicando i loro effetti su archi temporali di medio termine, si configurano come effetti positivi a carattere permanente. Si rileva pertanto che la rimodulazione attuata nell'ambito dell'Asse 4 presenti profili di sostenibilità ambientale di medio/lungo termine maggiori rispetto al programma vigente.

In relazione all'estensione del sistema tranviario si evidenzia che:

- la linea T4 Estensione verso Campi Bisenzio – Tratta Leopolda Le Piagge è conforme agli atti di governo del territorio del Comune di Firenze e il progetto preliminare ha già concluso le procedure di verifica di VIA con esclusione dalla procedura di VIA. Lo stato di avanzamento delle procedure autorizzative appare quindi compatibile con i tempi di durata del ciclo di programmazione affinché possa essere finanziata la realizzazione della infrastruttura;
- la linea T2 Estensione verso Sesto Fiorentino – Polo Scientifico non è conforme agli strumenti urbanistici di Firenze e Sesto; esistono allo stato attuale studi di fattibilità e alternative di tracciato. Le coerenze urbanistiche devono essere verificate anche in relazione al progetto di sviluppo aeroportuale, per il quale è attualmente in corso la VIA ministeriale, che potrebbe determinare ulteriori elementi di variante per gli atti di governo del territorio. In considerazione di quanto detto l'attuazione di questo intervento presenta, ad oggi, maggiori criticità ed incertezze che potrebbero incidere sul suo finanziamento ed effettiva realizzazione nell'arco temporale 2014-2020.

#### **ritiene che la rimodulazione del POR CreO FESR 2014-2020**

#### **non comporti effetti significativi negativi sull'ambiente e possa essere escluso dalla procedura di VAS con le seguenti indicazioni/prescrizioni**

- 1) Per quanto concerne la nuova linea di azione per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici si suggerisce di orientare prioritariamente il finanziamento, attraverso la definizione di idonei criteri di premialità definiti nei bandi, verso l'efficientamento di involucri vetusti o comunque a bassissimo grado di efficienza energetica al fine di massimizzare il risultato ambientale atteso. Considerando inoltre che le operazioni di "efficientamento energetico", possono causare un aumento del livello degli inquinanti indoor per effetti di eventuali azioni di "sigillatura" degli edifici, tali operazioni siano affiancate, se necessario, da verifiche puntuali dei requisiti di bio-compatibilità e di comfort.

2) Gli effetti ambientali della rimodulazione in oggetto, specificatamente attraverso il contributo al finanziamento dello sviluppo della rete tranviaria e all'incrementato delle azioni a sostegno della mobilità dolce, appaiono di direzione positiva, soprattutto per la componente atmosfera, nel contesto della Piana Fiorentina e dell'area urbana di Firenze dove tale componente presenta delle criticità collegate in misura significativa alle emissioni da traffico veicolare. Appare pertanto auspicabile che le risorse che il programma destina alla linea di azione 4.6.1 trovino effettiva spesa nel presente ciclo di programmazione anche alla luce di possibili criticità evidenziate nelle premesse.

In riferimento alla nuova linea di azione per lo sviluppo del sistema tranviario nell'area di Firenze, verificato che le procedure amministrative necessarie per l'autorizzazione del progetto di estensione della linea T2 dall'Aeroporto al Polo Scientifico di Sesto, potrebbero presentare criticità sotto il profilo temporale che collega l'intervento alla durata del presente ciclo di programmazione 2014-2020, si suggerisce al proponente di attuare un monitoraggio accurato sull'avanzamento di dette procedure, ed in particolare:

- adeguamento degli atti di governo del territorio dei Comuni di Sesto Fiorentino e di Firenze compreso gli approfondimenti sugli aspetti rischio idraulico e idrogeologico e il perseguimento delle strategie territoriali definite agli articoli 26, 27, 28 e 32 della disciplina del PIT;
- definizione del progetto preliminare/definitivo ed espletamento delle procedure di verifica di VIA/VIA di cui alla LR 10/10 comprensive della corretta applicazione dell'art. 5 del Dpr357/97 in materia di valutazione di incidenza ambientale sui siti della Rete Natura 2000. Si ricorda che i successivi livelli di progettazione dovranno essere coerenti con le discipline di pianificazioni settoriali in materia di rischio idraulico e di tutela della risorsa idrica (si citano come riferimento il Piano di Gestione Rischio Alluvioni e il Piano di gestione delle Acque dell'Appennino Settentrionale) e le valutazioni dovranno riguardare l'impatto nell'area a nord dell'aeroporto, verso la zona di Castello; in relazione alla componente paesaggio dovranno essere svolte analisi circa l'impatto visivo da e verso le ville medicee di Castello e Petraia e verso il centro storico di Firenze.

Si suggerisce pertanto al Proponente di definire un cronoprogramma di massima sia per verificare la coerenza della previsione con l'arco temporale di durata del ciclo di programmazione 2014-2020 che per monitorare lo stato di avanzamento delle procedure amministrative propedeutiche al finanziamento del progetto.

3) Il punto 2 del parere motivato del NURV (Determina 9/AC/2014) sul POR Creo FESR 2014-2020 vigente prevede la redazione del primo rapporto di valutazione e monitoraggio a 24 mesi dalla approvazione del piano; si ritiene pertanto necessario integrare le analisi e le valutazioni che saranno condotte in tale documento con una disamina dello stato di avanzamento (pianificatorio, di progettazione o attuativo) degli interventi previsti dalla linea di azione 4.6.1a e quindi un aggiornamento del cronoprogramma di cui al punto precedente.

4) In relazione al sistema di monitoraggio, che è volto alla misurazione del grado di raggiungimento degli obiettivi, si chiede di valutare l'introduzione di un indicatore per l'azione 4.6.4 Realizzazione piste ciclabili che, oltre a stimare il numero di Km di piste realizzate (indicatore già previsto), possa, in modo più aderente all'obiettivo, verificare lo spostamento della quota parte di mobilità verso l'uso della bicicletta e quindi verificare la reale efficacia dei percorsi ciclabili realizzati.

**f.to Luigi Idili**

**f.to Gilda Ruberti**

**f.to Aldo Ianniello**

**f.to Antonella Turci**

**f.to Renata Laura Caselli**

**f.to Simona Migliorini**

**f.to Emanuela Balocchini**

**f.to Marco Masi**

**f.to Francesco Pistone**

**f.to Gennarino Costabile**

**f.to Alessandro Franchi**

**Il Presidente del NURV**

**Carla Chiodini**