

**Regione Toscana
DIREZIONE GENERALE DELLA PRESIDENZA**

**Nucleo unificato regionale di valutazione e
Verifica degli investimenti pubblici
(NURV)**

Seduta del 28 giugno 2011

**Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS
del
Progetto di revisione del POR CReO FESR 2007/2013**

Parere tecnico istruttorio

per la Giunta regionale in qualità di autorità competente per la VAS ai fini dell'emanazione del provvedimento di verifica di assoggettabilità o di esclusione del progetto di revisione del POR CReO 2007/2013, dalla VAS ai sensi dell'art. 22 della l.r. 10/2010.

Proponente: Autorità di gestione del POR CReO 2007-2013

Autorità procedente: Comitato di sorveglianza del POR CReO 2007-2013

Autorità competente: Giunta regionale

DIREZIONE GENERALE DELLA PRESIDENZA
Area di coordinamento Programmazione e controllo
Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e Verifica (NURV)

Oggetto: Progetto di revisione del POR CReO FESR 2007/213 - Verifica di Assoggettabilità - Provvedimento di verifica (art.22 della L.r. 10/2010).

II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della G.R. n. 978 del 22.11.2010 avente ad oggetto “L. 17 maggio 1999, n.144, art. 1 Nucleo unificato regionale di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NURV). Modifica deliberazione della Giunta regionale n.514 del 16.7.2007.”, nella seduta del 28 giugno 2011, presenti i seguenti componenti con potere deliberante:

Componenti	Presenti	
Moreno Mugelli		SI
Giovanna Scarselli		SI
Paolo Baldi		NO
Maria Chiara Montomoli	(delega Gian Luca Mugnai)	SI
Marco Chiavacci		NO
Leonardo Borselli		NO
Antonio Floridia		SI
Paolo Giacomelli		NO
Antonella Turci	(delega Flavia Grutta)	SI
Fabio Zita		NO
Patrizia Lattarulo (IRPET)	(delega Leonardo Piccini)	SI
Stefano Rossi (ARPAT)		SI

Sono inoltre presenti:

Elena Calistri, Susanna Lunardi, Vittorio Moschi e Francesca Chimera Baglioni (Referente della Programmazione).

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);
- il d.lgs. 16 gennaio 2008 n. 4: “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante norme in materia ambientale”;
- visto il d.lgs. 29 giugno 2010 n. 128:” Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”;
- la legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza” e successive modifiche ed integrazioni;

Premesso che

- in data 11 maggio 2011 l'Autorità di gestione del POR CreO FESR 2007-2013, proponente del progetto di revisione del POR CreO, ai sensi dell'art. 22 co. 2 della L.r. 10/2010, ha trasmesso all'autorità competente (Presidente della Giunta regionale) e p.c. al Presidente del NURV il Documento preliminare al progetto di revisione sopra citato per avviare la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al fine di acquisire, entro 90 giorni, il provvedimento di verifica per l'assoggettabilità o l'esclusione della VAS del progetto sopra citata;
- in data 15 maggio 2011 il Settore Strumenti della valutazione e dello sviluppo sostenibile della Regione Toscana quale struttura regionale di supporto al NURV, con nota Prot. AOOGR/128278/F.45.20.10 ha concordato con il proponente l'elenco di soggetti competenti in materia ambientale (SCA) da consultare ai sensi dell'art. 15 della l.r. 10/2011, per acquisirne i contributi al fine di emettere il provvedimento di verifica;
- in data 20 maggio 2011 con nota Prot.n AOOGR/131136/f.45.20.10 il Settore medesimo ha dato avvio alle consultazioni esterne trasmettendo agli SCA (Presidenti delle province, dei comuni, delle comunità montane e degli Enti parco nazionali della Regione Toscana, Direttore generale di ARPAT regionale, Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici della Toscana, Soprintendenze per i beni architettonici e il paesaggio e per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico delle province di Pisa, Livorno, Arezzo, Lucca, Massa Carrara, Firenze, Pistoia e Prato) individuati con il proponente, il documento preliminare del progetto di revisione per l'acquisizione dei relativi pareri finalizzati all'emissione del provvedimento di verifica;

Esaminati

Il documento prodotto dal proponente:

- Documento preliminare ai fini della verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'art.22 della L.r.10/2010 .

I pareri pervenuti da:

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i beni archeologici della Toscana prot. n. 10198 c.l. 34.19.04/74.2 del 16 giugno 2011, che comunica che in accordo con SAT spa sono state a suo tempo definite e recepite nel progetto preliminare del “People Mover” le azioni di verifica preventiva dell'interesse archeologico, da effettuarsi tramite saggi stratigrafici di controllo;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Siena e Grosseto prot. n. 9259 pos. 34.01.00 del 17 giugno 2011, che dichiara di non avere osservazioni né rilievi da fare;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana prot. n. 9088 del 8 giugno 2011, che si limita ad organizzare e sollecitare la presentazione di pareri e osservazioni da parte delle Sovrintendenze della Toscana.

Esprime le seguenti valutazioni

Nel documento preliminare in oggetto sono sviluppati i contenuti previsti richieste dall'allegato 1.

1. Con riferimento al punto 1 dell'allegato I della l.r.10/2010, di seguito riportato:
“*Caratteristiche del programma tenendo conto dei seguenti elementi:*”

- *in quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
- *in quale misura il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*
- *la pertinenza del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
- *problemi ambientali pertinenti al programma;*
- *la rilevanza del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente".*

La Regione Toscana con Delibera di Giunta regionale n. 698 del 8 ottobre 2007 ha preso atto delle decisioni della Commissione Europea C(2007) n. 3785 del 1 agosto 2007 di approvazione del Programma Operativo per l'intervento comunitario del FESR Obiettivo "Competitività regionale e occupazione" della Regione Toscana per il periodo di programmazione 2007-2013. L'Autorità di gestione aveva avviato parallelamente all'elaborazione del programma sopra citato, il processo di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della Direttiva 2001/42/CE predisponendo il rapporto ambientale, consultando i soggetti con competenza ambientale e il pubblico sui contenuti del Rapporto ambientale. Tale documento era parte integrante del POR stesso.

L'Autorità di Gestione del POR CREO FESR (unitamente alle AdG dei programmi operativi comunitari 2007-2013 POR FSE, PO Italia-Francia Marittimo e Programma Sviluppo rurale e del PAR FAS) ha ricevuto il mandato, da parte della Giunta Regionale, con Decisione n.2/2010, di avviare le operazioni necessarie alla revisione del piano finanziario dei programmi e dell'allocazione delle risorse 2007-2013, anche in vista della nuova fase di programmazione regionale 2011-2015, ivi inclusa, laddove necessaria, la procedura di rinegoziazione con le autorità competenti in materia.

In attuazione della citata decisione della Giunta regionale, le modifiche al POR CREO FESR 2007-2013, in base a quanto stabilito dalla l.r.10/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza", rientra nel campo di applicazione dell'art.5 co. 3 "L'effettuazione della VAS è subordinata alla preventiva valutazione, effettuata dall'autorità competente secondo le disposizioni di cui all'art.22, della significatività degli effetti ambientali, nei seguenti casi: a) per i piani/programmi di cui al comma 2, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e le relative modifiche che definiscano o modifichino il quadro di riferimento per la realizzazione di progetti;

Le modifiche al POR CREO FESR 2007-2013 si riferiscono all'Asse I, all'Asse II ed all'Asse IV; sono stati deprogrammati i due grandi progetti "Potenziamento ed il raddoppio ferroviario Pistoia – Lucca" e "Realizzazione di servizi sulle vie navigabili interne tra Porto di Livorno interporto di Guasticce e Darsena Pisana" (Asse IV) e l'intervento relativo alla tramvia di Prato (Asse IV), per contro é previsto l'inserimento di un nuovo "Grande Progetto" denominato "People Mover", nell'ambito di una Linea di intervento già prevista dal POR (Asse IV). E' inoltre prevista l'integrazione delle risorse finanziarie dell'Asse I ed in particolare della linea d'intervento 1.6 (aiuti alle imprese per RST nelle tecnologie chiave abilitanti e nei settori ad alta tecnologia) e della linea di intervento 1.5 a e b. (Sostegno a programmi integrati di investimento per ricerca industriale e innovazione diretti a favorire processi di aggregazione delle imprese, attraverso forme di alleanza strategica su specifici progetti, la creazione di reti e altre forme di cooperazione a livello nazionale e transnazionale) e dell'Asse II relativamente alla linea d'intervento 2.5 prevista dal POR relativamente alla prevenzione del rischio sismico limitatamente ad edifici pubblici e al patrimonio scolastico.

Le linee di intervento 1.5a-b sono finalizzate ad attuare nuovi processi strategici di innovazione delle imprese delle filiere produttive ed a perseguire il miglioramento della competitività dei sistemi di impresa, attraverso investimenti per la realizzazione di nuovi prodotti e servizi resi, nonché sperimentando nuove metodologie di collaborazione tra piccole, medie e grandi imprese e tra queste e il mondo della ricerca pubblico o privato. L'obiettivo è quello di realizzare il trasferimento tecnologico e le conoscenze scientifiche e la loro diffusione nell'ambito dei distretti industriali e dei sistemi produttivi locali della Toscana. Destinatari sono le PMI e le Grandi imprese che, nell'ambito di una forma di aggregazione (Raggruppamento Temporaneo di Imprese, Consorzio, Società consortile, Società cooperativa), collaborano ad un progetto comune di investimento che preveda un alto grado di innovazione, attraverso ove possibile la realizzazione di un prototipo. Gli interventi previsti (che si configurano come aiuti alla Ricerca, Sviluppo e Innovazione) sono finalizzati al consolidamento della competitività del sistema produttivo regionale, promuovendo la ricerca, il trasferimento tecnologico e rafforzando i processi di innovazione e l'imprenditorialità. Essi si propongono di rafforzare il sistema produttivo regionale sostenendo i processi di crescita, la ricerca e l'innovazione nel sistema delle imprese (anche mediante interventi integrati, innovativi e di miglioramento della qualità), nonché i processi di aggregazione delle imprese, attraverso forme di alleanza strategica su specifici progetti, la creazione di reti e altre forme di cooperazione. I settori produttivi di riferimento sono quelli che favoriscono il rinnovo del sistema distrettuale e delle specializzazioni produttive regionali nonché la diffusione dell'innovazione nel sistema produttivo regionale e dal punto di vista geografico interessano prevalentemente gli ambiti urbani e metropolitani.

La linea d'intervento 1.6 (aiuti alle imprese per RST nelle tecnologie chiave abilitanti e nei settori ad alta tecnologia) ha come obiettivo operativo primario l'aumento della competitività delle imprese in segmenti di mercati caratterizzati dalla presenza di prodotti a maggior valore aggiunto e/o classificabili come sostenibili. In questo senso, la linea di intervento 1.6 tende alla razionalizzazione dei propri interventi a sostegno del sistema impresa, privilegiando gli investimenti nelle tecnologie chiave dell'economia regionale toscana, così come individuate nell'ambito del "Distretto tecnologico", e nei settori e nelle tecnologie strategiche individuati dal Programma regionale di sviluppo 2011-2015. Ulteriori finalità dell'attività sono il miglioramento del sistema produttivo attraverso l'introduzione di risparmio energetico e sostenibilità ambientale; l'aumento del livello di sicurezza sia di prodotto che di processo anche nell'ottica della valorizzazione del sistema impresa in ogni sua articolazione possibile. Il sostegno alla ricerca e sviluppo da parte della linea 1.6 si realizza mediante il cofinanziamento di progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale, svolti da imprese - piccole, medie e grandi - eventualmente in collaborazione con un Organismo di Ricerca (OR). Gli interventi coprono l'intero territorio regionale e i bandi attraverso i quali verranno selezionati i beneficiari della misura e saranno privilegiati gli investimenti nelle tecnologie chiave dell'economia regionale, così come individuate nell'ambito del "Distretto tecnologico" e nei settori e nelle tecnologie strategiche individuati dal Programma regionale di sviluppo 2011-2015 approvato dalla Giunta Regionale e attualmente all'esame del Consiglio regionale.

La linea d'intervento 2.5 (Realizzazione di interventi per la prevenzione del rischio sismico limitatamente ad edifici pubblici e al patrimonio edilizio scolastico) è diretta a promuovere interventi di adeguamento e miglioramento sismico degli edifici pubblici strategici e rilevanti, con particolare riferimento al patrimonio edilizio scolastico, nel quadro della Programmazione regionale in materia. La finalità è quella di ottenere uguale sicurezza nel maggior numero di edifici perseguendo il raggiungimento di un livello di riduzione del rischio sismico omogeneo per tutti gli edifici strategici e rilevanti oggetto di intervento, attraverso l'ottimizzazione delle limitate risorse economiche disponibili per la salvaguardia della vita umana. Gli interventi sono individuati attraverso una procedura di selezione aperte

(avvisi pubblici) approvate con decreto del dirigente Responsabile di attività e di gestione, sulla base di requisiti di ammissibilità e criteri di selezione coerenti con il DAR approvati dal Comitato di Sorveglianza del POR.

Il Grande Progetto "People Mover", cofinanziato con le risorse del POR, prevede la realizzazione di una linea metropolitana di superficie tra l'Aeroporto Galileo Galilei e la stazione ferroviaria di Pisa Centrale, con una fermata intermedia ai parcheggi scambiatori.

La progettazione di quest'opera si inserisce nel quadro di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità delineato dal comune di Pisa nell'ambito del piano strutturale, dove la pianificazione di tutto il sistema di mobilità territoriale integrata diviene strategico per rendere competitivo il territorio pisano rispetto agli scenari della mobilità nazionale ed internazionale.

Il documento preliminare di verifica di assoggettabilità contiene una descrizione dettagliata del progetto e delle caratteristiche tecniche del tracciato evidenziando in particolare che l'infrastruttura è stata progettata prevedendo l'utilizzo della tecnologia a fune; questa ha risposto meglio di altre ai requisiti prestazionali richiesti per questo tipo di tratta. La tecnologia a fune ha come caratteristica peculiare di avere il sistema di trazione in remoto, in una stazione solitamente, ed il movimento alle vetture viene dato tramite una fune che corre lungo il tracciato a cui sono vincolate in maniera fissa le vetture. Il sistema proposto prevede la realizzazione di un tracciato con un'unica via di corsa va e viene e due convogli, risulta pertanto necessario prevedere un punto di scambio tra le vetture che per praticità è previsto in corrispondenza della stazione parcheggi.

Si evidenzia che il progetto di collegamento tra l'aeroporto e la Stazione Ferroviaria Centrale, con la realizzazione di una nuova area di parcheggio e della nuova viabilità connessa, in un arco temporale già delineato, si inserisce nell'ambito di una fattiva collaborazione interistituzionale che ha portato alla firma di un Protocollo di Intesa il 2 Marzo 2010 e del successivo Accordo di Programma sottoscritto in data 13 aprile 2011. Questo documento, che ha come obiettivo generale il potenziamento dei collegamenti e dell'integrazione intermodale fra l'Aeroporto e la Stazione Centrale, è stato sottoscritto da: Regione Toscana, Provincia di Pisa, Comune di Pisa, SAT Società Aeroporto Toscano S.p.A., RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A ed FS Sistemi Urbani S.p.A.

Gli impegni assunti dalle parti attengono al recupero e alla riqualificazione di aree ferroviarie, alla realizzazione del progetto "Sesta Porta" e alle verifiche urbanistiche rispetto al tracciato del collegamento tra l'aeroporto e la Stazione Ferroviaria; è stata inoltre evidenziata la necessità di approfondimenti giuridici rispetto alle proposte avanzate e di una verifica sul progetto preliminare alla base dell'accordo, al fine di garantire un progetto condiviso da tutti i soggetti interessati.

Il procedimento di assoggettabilità alla VIA di competenza della provincia di Pisa sul progetto "People Mover" presentato dalla Società Aeroportuale Toscana (SAT) S.p.A si è concluso con determina dirigenziale n. 309 del 28/1/2011 di esclusione. Nel procedimento di VIA trovano soluzione anche le prescrizioni sul rischio archeologico, come ribadito dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Toscana nel suo parere.

Il Comune di Pisa ha quindi convocato con nota del 9 marzo 2011 la conferenza di servizi per l'esame del progetto preliminare dell'intervento principale e degli studi di fattibilità delle opere connesse.

Inoltre con deliberazione n. 143/2010 del Comune di Pisa è stato avviato il procedimento ai sensi dell'art. 15 della l.r. 1/2005, del processo di valutazione integrata e la procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica della variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico per le modifiche al tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie di collegamento tra l'aeroporto Galilei e la stazione Ferroviaria centrale, di parcheggio scambiatore, della relativa viabilità di accesso e per la delocalizzazione delle residenze adiacenti il tracciato

ferroviario. Con Delibera di Giunta comunale n. 169 del 14 settembre 2010 è stato concluso tale procedimento con un provvedimento di esclusione a VAS della variante al P.S. e al R.U che fa proprie le valutazioni espresse nella relazione tecnica dal responsabile del Procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS. Tale relazione tecnica tiene conto dei pareri e dei contributi dei soggetti competenti in materia ambientale e del verbale della Conferenza dei Servizi relativa alla procedura di verifica in oggetto svoltasi il 9 settembre 2010, allegati alla delibera stessa, che contiene prescrizioni ai sensi dell'art. 22 comma 4 della l.r. 10/2010.

La SAT Spa nel progetto presentato ha dichiarato che l'attuazione delle previsioni di variante, in considerazione della loro tipologia e localizzazione non costituiscono per il SIR 62=62B denominato "Selva Pisana" (IT5160002) causa di probabili impatti in grado di influire sulla conservazione degli Habitat naturali, delle specie, della flora e della fauna che hanno determinato la classificazione di SIR, in quanto è stato verificato che la distanza minima dell'area di variante dal SIR è di circa 3,5 km. Tali valutazioni sono state ritenute corrette e fatte proprio dall'Autorità competente del procedimento di assoggettabilità a VAS ed enunciate nella delibera di esclusione.

2. Con riferimento al punto 2 dell'allegato I della l.r.10/2010, di seguito riportato:

“Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:

- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;*
- *carattere cumulativo degli impatti;*
- *natura trasfrontaliera degli impatti;*
- *rischi per la salute umana o per l'ambiente;*
- *entità ed estensione nello spazio degli impatti;*
- *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei limiti di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;*
- *impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

Nel documento preliminare viene illustrata la compatibilità del progetto preliminare di "People Mover" con la normativa ambientale (riferita a VIA, VAS, difesa del suolo e tutela delle acque, tutela dell'aria, rumore, inquinamento luminoso, aria protette, bellezze naturali e biodiversità) e descritto il contesto di inserimento e gli scenari di riferimento esaminando gli ecosistemi, la flora e la fauna e i siti di valenza naturalistico-ambientale.

Il progetto del tracciato dell'infrastruttura "People Mover" si snoda all'interno del quartiere di San Giusto, posto a sud del territorio comunale che pur essendo in prossimità del centro storico ha assunto nel tempo un carattere periferico a causa degli scarsi collegamenti funzionali con la città e con il territorio. Il quartiere risulta quasi completamente circondato da grandi sistemi infrastrutturali che costituiscono una vera e propria barriera isolando quasi tutto il quartiere dal resto della città. In tale quartiere è ubicata anche una area oggetto di bonifica di un'estensione di 2 ettari e che dista circa un chilometro dall'aeroporto. Per tale area la Regione Toscana – D.G. Politiche Territoriali, Ambientali e per la Mobilità – Settore Rifiuti e Bonifiche dei siti inquinati – ha espresso il proprio parere sul progetto preliminare del progetto in questione con nota del 4/4/2011 prot. n. AOO-GRT/84472/P.070.030, precisando che gli interventi previsti non dovranno interferire con le attività di bonifica ancora presenti: l'utilizzo dell'area dovrà avvenire in conformità all'atto di avvenuta bonifica che verrà rilasciato dalla Provincia ai sensi del comma 13 dell'art. 242 del D.lgs. 152/2006.

Nel documento preliminare vengono analizzati i potenziali fattori di impatto connessi con la realizzazione del progetto sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio. Dall'analisi si rileva che i potenziali impatti sulle componenti ambientali (aria, acqua, suolo, sottosuolo, assetto idro-geomorfologico, rumore, radiazioni non ionizzanti, flora e vegetazione, inquinamento acustico in fase di costruzione, produzioni di polveri e aumento del flusso in fase di cantiere) sono connessi con l'apertura e la gestione del cantiere e che comunque non si rilevano alterazioni stabili della qualità ambientale, trattandosi di impatti a breve termine contingenti alla fase di realizzazione dell'infrastruttura.

Il documento preliminare in esame contiene come allegato la delibera della Giunta comunale di Pisa n. 169/2010 "Procedimento VAS: verifica di assoggettabilità (Art. 22, l.r. 10/2010). Variante al P.S e al R.U. per le modifiche al tracciato ferroviario esistente finalizzate alla realizzazione di una linea metropolitana di superficie di collegamento tra l'aeroporto Galilei e la stazione ferroviaria centrale, di un parcheggio scambiatore, della relativa viabilità di accesso e per la delocalizzazione delle residenze adiacenti al tracciato ferroviario. Provvedimento di esclusione." Le prescrizioni, contenute nel provvedimento di esclusione a VAS e precisamente nella relazione tecnica del Responsabile del procedimento, qui di seguito enunciate sono tese a mitigare i possibili effetti evidenziati dal progetto preliminare presentato dalla società SAT S.p.A..

"L'intervento di nuova edificazione su via di Goletta rimane sospeso fino all'approvazione di specifico studio idrologico-idraulico, approvato dall'autorità idraulica competente, in cui dovranno essere distinte le aree soggette ad alluvioni con TR inferiore a venti anni da quelle interessate da TR inferiore a trenta anni.

A livello progettuale dovranno essere effettuati:

- *studi di impatto acustico sia per quanto riguarda il People Mover che il parcheggio scambiatore;*
- *studi sul clima acustico nell'area di inserimento delle nuove residenze;*

A livello di cantierizzazione degli interventi dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- *tra gli effetti attesi si dovrà prendere in considerazione anche la produzione di rifiuti in fase di cantiere e la produzione di materiali di scavo, per i quali si dovrà individuare la durata e la reversibilità;*
- *la produzione di rifiuti in fase di cantiere è soggetta alla vigente normativa in ambito di rifiuti (rispetto della modalità di deposito temporaneo, adempimenti analitici e documentali, ecc.);*
- *la gestione dei materiali di scavo dovrà avvenire nel rispetto della normativa vigente in materia (artt. 185 e 186, D.Lgs. 152/06 e s.m.i.).*

Prima dell'adozione della variante dovranno essere integrati gli elementi conoscitivi nonché definite le misure prescrittive necessarie per la sostenibilità dell'inserimento ambientale, così come osservato dalla Regione Toscana nella citata nota del 6 Settembre 2010".

Nel documento preliminare viene ripresa la matrice degli effetti attesi già inserita nel Rapporto Ambientale del POR CREO FESR 2007-2013, redatto secondo le indicazioni della Direttiva 2001/42/CE, dove è evidenziato che l'Asse IV dava una forte connotazione al concetto di trasporto attraverso linee ferroviarie, tramvie o navigazione come mobilità alternativa a quella su gomma. Tutto ciò aveva effetti ambientali positivi in termini di riduzioni di CO₂ e riduzione dei consumi energetici, ma permanevano effetti con esito incerto riguardo la salvaguardia della natura e la riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico. La realizzazione o il potenziamento di reti ferroviarie possono mettere in crisi alcuni ecosistemi pregiati e incrementare l'inquinamento acustico. Alla luce di queste considerazioni, la deprogrammazione del progetto per il potenziamento ed il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia – Lucca, del progetto della

tramvia di Prato e del progetto per la realizzazione di servizi sulle vie navigabili interne tra Porto di Livorno interporto di Guasticce e Darsena Pisana avrà un effetto di riduzione dei rischi ambientali derivanti dall'attuazione delle linee di intervento del POR CReO 2007-2013 (con particolare riferimento all'inquinamento acustico nella fase di cantierizzazione).

Sempre secondo il Rapporto Ambientale sopra citato gli effetti attesi derivanti dall'implementazione delle risorse finanziarie dell'Asse I "Ricerca, sviluppo e trasferimento tecnologico, innovazione e imprenditorialità" presentano residui elementi di incertezza che potranno essere meglio identificati definendo via via il significato che si attribuisce al concetto di ricerca, trasferimento tecnologico ed innovazione, nonché quali fini vengono perseguiti con la ricerca finanziata, che tipo di innovazione gestionale o tecnologica verrà incentivata, quale imprenditorialità sarà utile incoraggiare, quali tipologie di aziende potranno beneficiare degli aiuti.

Le linee d'intervento potenziate all'interno dell'Asse I sono la 1.5 "Sostegno a programmi integrati di investimento per ricerca industriale e innovazione diretti a favorire processi di aggregazione delle imprese, attraverso forme di alleanza strategica su specifici progetti, la creazione di reti e altre forme di cooperazione" (1.5.a e 1.5.b) e la 1.6 "Aiuti alle imprese per R&ST nelle tecnologie chiave abilitanti e nei settori ad alta tecnologia".

Le incertezze evidenziate dall'analisi dei possibili effetti attesi sulle componenti ambientali possono essere tradotti in specifici obiettivi ambientali quali la riduzione delle emissioni di CO₂, la razionalizzazione e riduzione dei consumi energetici, la riduzione della popolazione esposta ad inquinamento atmosferico, la riduzione dell'utilizzo di sostanze chimiche pericolose, la riduzione della produzione di rifiuti, il miglioramento del sistema di raccolta e diminuzione dei conferimenti in discarica e la tutela qualità delle acque ed uso sostenibile della risorsa idrica ed essere identificati come elementi prioritari che il POR dovrebbe perseguire adottando criteri di massima tutela ed efficienza ambientale per ogni tipologia di intervento che sarà finanziata. In altre parole, il tema della qualità ambientale dovrebbe costituire un elemento trasversale ed integrato rispetto ad ogni linea di intervento anche per i nuovi interventi interessati dal progetto di revisione POR CReO 2007-2013.

3. Con riferimento alle osservazioni pervenute soltanto quella della Soprintendenza ai beni archeologici della Toscana entra nel merito degli interventi interessati dal progetto di revisione del POR CReO, ma soltanto per confermare di aver indicato prescrizioni già recepite in occasione della verifica di assoggettabilità a VIA del progetto preliminare del "People Mover" di Pisa, conclusa col provvedimento della Provincia di Pisa di esclusione dalla VIA già citato.

**Tutto quanto sopra premesso e considerato ai sensi della art.22 della L.r. 10/2010
il NURV**

**ai fini dell'espressione del provvedimento della Giunta regionale in qualità di autorità
competente per la VAS,**

esprime le seguenti valutazioni conclusive

1. Il documento preliminare di verifica di assoggettabilità a VAS del Progetto di revisione del POR CReO FESR 2007-2013 contiene tutti gli elementi previsti dall'allegato 1 della l.r.10/2010. Tali contenuti sono sviluppati in modo soddisfacente.
2. Nella rimodulazione del POR CReO sono stati deprogrammati i due grandi progetti "Potenziamento ed il raddoppio ferroviario Pistoia – Lucca" e "Realizzazione di servizi sulle vie navigabili interne tra Porto di Livorno interporto di Guasticce e Darsena Pisana" (Asse

IV) e l'intervento relativo alla tramvia di Prato (Asse IV) con conseguente riduzione del carico ambientale riferite al POR CReO.

3. La rimodulazione del POR CReO nel contempo ha previsto la realizzazione del progetto "People Mover", realizzazione di una linea di metropolitana di superficie tra l'aeroporto Galileo Galilei e la stazione ferroviaria centrale di Pisa con una fermata intermedia ai parcheggi scambiatori, progetto che è inserito nel quadro di sviluppo delle infrastrutture della mobilità delineato dal Comune di Pisa il quale ha previsto una apposita variante al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico.
4. Il progetto preliminare presentato dalla SAT S.p.A "People Mover" è stato sottoposto a procedimento di verifica di impatto ambientale di competenza della Provincia di Pisa che si è concluso con determina dirigenziale di esclusione dalla VIA n. 309 del 28 gennaio 2011.
5. La variante al Piano Strutturale (P.S.) e al Regolamento Urbanistico (R.U.) del Comune di Pisa è stata sottoposta alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS che si è conclusa con un provvedimento di esclusione dalla VAS con prescrizioni (Delibera di Giunta comunale n. 169 del 14 settembre 2010). Tali prescrizioni sono contenute nella relazione tecnica del responsabile del procedimento di verifica e sono riportate in narrativa del presente parere.
6. Le incertezze evidenziate dall'analisi dei possibili effetti attesi sulle componenti ambientali evidenziati per l'intero Asse I, e in particolare per la linee d'azione 1.5 "Sostegno a programmi integrati di investimento per ricerca industriale e innovazione diretti a favorire processi di aggregazione delle imprese, attraverso forme di alleanza strategica su specifici progetti, la creazione di reti e altre forme di cooperazione" (1.5.a e 1.5.b) e la 1.6 "Aiuti alle imprese per R&ST nelle tecnologie chiave abilitanti e nei settori ad alta tecnologia" per le quali è stato previsto un aumento delle risorse finanziarie nella rimodulazione del POR CReO, potrebbero essere tradotte in specifici obiettivi ambientali, ed essere identificate come elementi prioritari che il POR CReO dovrebbe perseguire adottando criteri di massima tutela ed efficienza ambientale per ogni tipologia di intervento che sarà finanziata. In altre parole, il tema della qualità ambientale dovrebbe costituire un elemento trasversale ed integrato rispetto ad ogni linea di intervento del POR.
7. Tenendo conto delle osservazioni espresse ai punti precedenti e considerato che per il progetto "People Mover" di Pisa le integrazioni e le prescrizioni di mitigazione definite in sede di VAS comunale con la Delibera di Giunta comunale n. 169 del 14 settembre 2010 realizzano già adeguate misure di riduzione e di monitoraggio degli impatti sia a livello progettuale sia a livello di cantierizzazione, si ritiene che il Progetto di revisione del POR CReO FESR 2007-2013 possa essere escluso dalla Valutazione Ambientale Strategica con la raccomandazione che il tema della qualità ambientale sia confermato come criterio trasversale di valutazione prioritaria anche nel progetto di revisione del POR CReO, per i nuovi interventi e per le linee di azione interessate.

Firenze, 28 giugno 2011

Il Presidente NURV
(Moreno Mugelli)