

**PROGETTO DI PAESAGGIO “*Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi*”**

**DOCUMENTO PRELIMINARE DI VAS ai sensi dell’art.7 e dell’art.23 della L.R.10/2010 e s.m.i.**

## INDICE

- 1. Introduzione sul procedimento di approvazione del Progetto di Paesaggio, il Documento Preliminare di VAS e i Soggetti Competenti in materia Ambientale**
- 2. Indicazioni necessarie inerenti lo specifico piano o programma, relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione** [art.23, comma 1, lett. a), L.R.10/2010 e s.m.i.]
- 3. Criteri per l'impostazione del Rapporto Ambientale** [art.23, comma 1, lett. b), L.R.10/2010 e s.m.i.]
  - 3.1. I contenuti del Rapporto Ambientale in relazione ai livelli di pianificazione e valutazione
  - 3.2. I contenuti del Rapporto Ambientale ai sensi dell'Allegato 2 della L.R.10/2010 e s.m.i.
    - 3.2.1. *Obiettivi e contenuti del Progetto di Paesaggio*
    - 3.2.2. *Analisi di coerenza*
    - 3.2.3. *Aspetti di quadro conoscitivo - analisi*
    - 3.2.4. *Obiettivi di protezione ambientale di interesse che si sono tenuti in considerazione nel procedimento*
    - 3.2.5. *Valutazione degli effetti e analisi delle alternative*
    - 3.2.6. *Possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente a seguito dell'attuazione del Progetto di Paesaggio*
    - 3.2.7. *Indicazioni su misure di monitoraggio ambientale*
    - 3.2.8. *Sintesi non tecnica*

**1. Introduzione sul procedimento di approvazione del Progetto di Paesaggio, il Documento Preliminare di VAS e i Soggetti Competenti in materia Ambientale**

Premessa

Il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi” vede una sua prima definizione nel Progetto di Paesaggio denominato “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”, a cui è stato dato Avvio del procedimento con **D.G.R.n.864 del 13.07.2020** (documentazione consultabile al seguente link: <https://www.regione.toscana.it/-/aggiornamenti-e-integrazioni>) che nasceva dallo Studio di fattibilità conseguente ad un Protocollo di Intesa con i territori, fonte del quadro di riferimento e base per una prima definizione del progetto.

Il richiamato “**Protocollo d'Intesa**” era stato approvato con **D.G.R.n.773 del 01.08.2016** e sottoscritto tra Regione Toscana, Provincia di Siena e Comuni di **Siena, Asciano, Trequanda, San Giovanni d'Asso** (ente capofila ora fuso con il Comune di Montalcino), **Montalcino, Civitella Paganico, Roccastrada, Castiglione d'Orcia e Sinalunga**, con l'obiettivo di “*valutare la fattibilità di un percorso denominato 'Treno-ciclovie Asciano-Monte Antico' lungo la ferrovia Asciano-Monte Antico da tempo sospesa all'esercizio ordinario e di valutare la possibilità del riconoscimento di tale tracciato all'interno degli strumenti di programmazione sulla mobilità ciclabile regionale e nazionali*”.

All'Intesa ha fatto seguito la **D.G.R.n.1087 del 08.11.2016** di approvazione delle modalità operative di assegnazione al Comune di San Giovanni D'Asso (ente capofila ora fuso con il Comune di Montalcino) del **contributo regionale** per la redazione dello **studio di fattibilità** propedeutico al progetto di paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia”, finanziato con art.26ter della l.r. 82/2015 (Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2016), introdotto dall'art.3 della l.r. 67/2016.

Lo **Studio di fattibilità** è stato redatto con l'obiettivo principale di individuare un sistema integrato di trasporto di tipo ferroviario e ciclabile che interconnettesse e valorizzasse le emergenze paesaggistiche e storico-culturali dei territori attraversati dalla linea ferroviaria Asciano – Monte Antico.

L'atto di Avvio che ne è conseguito definiva come ambito di applicazione del progetto di paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia” il territorio dei Comuni firmatari del sopra richiamato Protocollo di Intesa del 2016, ovvero Siena, Asciano, Trequanda, Montalcino, Civitella Paganico, Roccastrada, Castiglione d'Orcia e Sinalunga.

In seguito a tale primo Avvio si sono sviluppati una serie di approfondimenti e proficui confronti, sia interni alla Regione che con gli enti locali interessati nonché con il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e si è tenuto conto dei protocolli di Intesa approvati con DGR n.300 del 29.03.2021 per la progettazione, promozione e realizzazione della Ciclovie turistica regionale dei “due mari” e, in particolare, il Protocollo d'Intesa riferito all' “Itinerario cicloturistico dei colli e delle crete senesi” nell'ambito territoriale della Provincia di Siena, che interessa i Comuni di Siena, Asciano, Buonconvento, Castelnuovo Berardenga, Monteroni d'Arbia, Murlo, Rapolano Terme e Sinalunga,

Da tutto ciò sono emersi l'opportunità e l'interesse ad ampliare l'ambito territoriale di riferimento del Progetto di paesaggio, estendendolo anche ai comuni della Provincia di Siena attraversati dalla direttrice Grosseto-Siena-Arezzo, ricompresi nel citato Protocollo d'Intesa del 2021 riferito all' “Itinerario cicloturistico dei colli e delle crete senesi”, ma non nel Protocollo del 2016 e nel conseguente Avvio del procedimento di cui alla DGR n. 864/2020. Per completezza territoriale l'estensione interessa anche il Comune di San Quirico d'Orcia.

L'estensione dell'ambito territoriale è finalizzata al potenziamento e completamento dell'anello delle percorrenze presenti sul territorio costituito dalla linea ferroviaria storica Asciano-Monte Antico, dalla direttrice della Ciclovie turistica dei “due mari” (ambito territoriale senese oltre ai comuni di Civitella Paganico e Roccastrada nel grossetano) e da tratti delle linee ferroviarie ordinarie (Empoli-Siena-Chiusi-Chianciano e Siena-Montepescali-Grosseto), e con esso alla costruzione di una visione complessiva della fruizione lenta dello splendido territorio attraversato, quale valore aggiunto e arricchimento rispetto all'originario progetto che ne prevedeva lo sviluppo solo per una porzione. Tale estensione territoriale riguarda l'elaborazione di un progetto complessivo che consente, tra le altre cose, di cogliere l'opportunità di mettere a sistema due strumenti regionali, il Progetto di Paesaggio di cui all'art.34 della Disciplina del Piano del PIT-PPR e la progettazione di una infrastruttura quale la Ciclovie turistica regionale dei “due mari” di interesse strategico prevista nel PRIIM.

In conclusione, **i Comuni interessati dal presente Progetto sono complessivamente:**  
in provincia di SIENA: **Asciano, Buonconvento, Castelnuovo Berardenga, Castiglione d'Orcia, Montalcino, Monteroni d'Arbia, Murlo, Rapolano Terme, San Quirico d'Orcia, Siena, Sinalunga, Trequanda;**  
in provincia di GROSSETO: **Civitella Paganico e Roccastrada.**

\* \* \* \* \*

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, istituito con Direttiva Comunitaria 2001/42/CE e recepito in Italia con il Codice dell'Ambiente, è disciplinato in Regione Toscana con legge regionale n.10 del 12 febbraio 2010 e successive modificazioni e integrazioni. L'attività di valutazione è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma, o loro integrazioni, siano prese in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

Ai sensi dell'art.34 della *Disciplina del Piano*, il Progetto di Paesaggio costituisce attuazione del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico (PIT-PPR), approvato con Del.C.R.n.37 del 27 marzo 2015. Il procedimento per la formazione del **Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi"** è quello definito dall'art.89 della L.R.65/2014 e s.m.i.

Il **Progetto di Paesaggio** si configura come un "atto di governo del territorio" e come tale è soggetto a VAS, secondo quanto stabilito dall'art. 5bis della L.R.10/2010 e s.m.i.

Così come previsto all'art.7, co.1 della L.R.10/2010 e s.m.i. e all'art.17, co.2 della L.R. 65/2014 e s.m.i., il *Procedimento di VAS* è avviato dal *Proponente* contestualmente all'*Avvio del procedimento* di formazione del **Progetto di Paesaggio** e deve concludersi anteriormente alla sua approvazione.

Pertanto, nella fase attuale, ai sensi dell'art.23 della L.R.10/2010 e s.m.i., si svolge la fase preliminare di definizione dei contenuti del Rapporto ambientale, e il presente **Documento preliminare** (art.23, co.1), di sviluppo e specificazione del documento di avvio del procedimento di approvazione del Progetto di Paesaggio, contiene:

- le informazioni utili per definire, attraverso il confronto con i Soggetti con competenza ambientale (SCA), la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e il loro livello di dettaglio ai fini della valutazione ambientale strategica;
- le prime indicazioni relativamente ai possibili effetti ambientali significativi sull'ambiente conseguenti all'attuazione del piano.

Il presente documento, che si basa sui contenuti del Documento di Avvio del procedimento, è articolato secondo l'indice che si propone di adottare per il Rapporto Ambientale (le informazioni da includere nel Rapporto ambientale sono quelle elencate nell'Allegato 2 della L.R.10/2010 e s.m.i.) e, per ogni capitolo, fornisce informazioni relative all'approccio metodologico del Rapporto Ambientale.

Il *Proponente*, in attuazione dell'art.23, comma 2, della L.R.10/2010 e s.m.i., trasmette quindi, con modalità telematiche, il Documento preliminare all'Autorità competente e agli SCA individuati ai fini delle consultazioni per la fase preliminare del *Procedimento VAS*.

Si richiamano di seguito i soggetti con specifici compiti ai fini della procedura di VAS in oggetto:

- **Proponente:** Direzione Urbanistica della Regione Toscana - Settore Tutela, Riqualficazione e Valorizzazione del Paesaggio
- **Autorità Competente:** il NURV della Regione Toscana
- **Autorità Procedente:** il Consiglio Regionale

Come anticipato in premessa, l'**Ambito territoriale di riferimento** del Progetto di Paesaggio comprende 12 Comuni della Provincia di Siena quali **Asciano, Buonconvento, Castelnuovo Berardenga, Castiglione d'Orcia, Montalcino, Monteroni d'Arbia, Murlo, Rapolano Terme, San Quirico d'Orcia, Siena, Sinalunga e Trequanda**, e 2 Comuni della Provincia di Grosseto quali **Civitella Paganico e Roccastrada**.

Si riporta di seguito l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale (SCA) e degli Enti territoriali interessati:

- Province di Siena e di Grosseto;

- Comuni di: Asciano, Buonconvento, Castelnuovo Berardenga, Castiglione d'Orcia, Montalcino, Monteroni d'Arbia, Murlo, Rapolano Terme, San Quirico d'Orcia, Siena, Sinalunga, Trequanda, Civitella Paganico e Roccastrada.
- Segretariato Regionale MiC; Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Siena, Grosseto e Arezzo;
- Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per la Toscana e l'Umbria;
- Corpo dei Carabinieri Forestali di Siena e Grosseto;
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale;
- ARPAT;
- Azienda USL Toscana sud est;
- Consorzio di bonifica 6 Toscana Sud;
- Consorzio di bonifica 2 Alto Valdarno;
- Autorità di Ambito Territoriale Ottimale Toscana Sud;
- Sei Toscana S.p.A.;
- Autorità Idrica Toscana;
- Publiacqua S.p.A.;
- Terna S.p.A.;
- Enel Distribuzione S.p.A.;
- Telecom Italia S.p.a.;
- Snam S.p.A.;
- ANAS S.p.A.;
- R.F.I.;
- Fondazione FS Italiane;
- Settori Regionali interessati appartenenti alle seguenti Direzioni:
  - Ambiente ed energia;
  - Difesa del Suolo e Protezione civile;
  - Mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale;
  - Agricoltura e sviluppo rurale;
  - Attività produttive.

## **2. Indicazioni necessarie inerenti lo specifico piano o programma, relativamente ai possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione** [art.23, comma 1, lett. a), L.R.10/2010 e s.m.i.]

I Progetti di Paesaggio sono strumenti capaci di dare sostegno allo sviluppo dei territori toscani attraverso concrete azioni progettuali multisettoriali e integrate che, partendo dalla valorizzazione degli aspetti identitari, ambientali, culturali e paesistici delle realtà locali, sono in grado di favorire dinamiche di sviluppo locale anche mediante iniziative di tipo partecipativo.

I Progetti di Paesaggio prevedono, altresì, azioni finalizzate al contenimento del consumo di suolo, limitando la dispersione insediativa ed infrastrutturale e al recupero del patrimonio edilizio esistente, anche attraverso forme di edilizia sostenibile previste all'interno di un sistema di certificazione di sostenibilità ambientale, al miglioramento dei servizi come contrasto ai fenomeni di abbandono della popolazione residente, alla valorizzazione delle risorse ambientali - paesaggistiche e delle potenzialità economiche locali, nonché a favorire l'inclusione sociale e la coesione territoriale al fine di tutelare l'identità storica e culturale dei luoghi.

Nel Documento di Avvio del Procedimento del Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi", a cui si rinvia per una trattazione di dettaglio, sono esaminati i presupposti normativi, pianificatori e programmatici che motivano la redazione dell'atto in oggetto. Si riportano di seguito gli obiettivi generali e specifici nonché le conseguenti azioni individuati.

Il Progetto è finalizzato a valorizzare e coniugare gli aspetti paesaggistici, storico-culturali, turistici, ambientali ed economici dei territori dei comuni coinvolti, attraverso la messa in rete, in un unico sistema, dei diversi itinerari e vie di mobilità lenta e dei percorsi ferroviari.

Il Progetto riconosce la mobilità lenta come il modo più idoneo ed efficace per la fruizione del paesaggio, concorrendo al perseguimento delle finalità indicate dal PIT-PPR, e **individua la linea ferroviaria storica Asciano-Monte Antico, insieme alla Ciclovie turistica dei "due mari" (con la Ciclovie delle Crete Senesi) e alle altre vie ciclabili quali la Francigena in primis e poi la Via Lauretana, all'Eroica, al Giro**

**delle Terre Senesi, agli itinerari del Parco Naturale delle Colline Metallifere e più oltre al Sentiero della Bonifica (parte della Ciclovia del Sole), come l'ossatura portante di un insieme di percorsi interconnessi o da interconnettere, che collegano alcuni tra i più conosciuti e suggestivi territori della Toscana, quali la Val d'Orcia, le Crete Senesi, il Monte Amiata, le colline di Siena, e lungo i quali si snodano stazioni e centri urbani, emergenze paesaggistiche, ambientali e storico-architettoniche.**

Il Progetto persegue la strategia di messa in rete dei vari percorsi in un sistema unico che integri le diverse tipologie di fruizione, pedonale, ciclabile e ferroviaria, con i luoghi attraversati.

Il Progetto di Paesaggio individua quali componenti che concorrono a costituire la rete i seguenti elementi lineari e puntuali:

- I percorsi ciclo-pedonali
- La rete diffusa (strade lente e percorsi trekking)
- La rete ferroviaria
- I nodi:
  - i nodi di interscambio: le stazioni ferroviarie
  - le emergenze paesaggistiche, ambientali e storico-culturali (punti di interesse storico-culturali e paesaggistici)
  - i luoghi della ricettività e dell'accoglienza (punti di interesse della ricettività e dell'accoglienza)

Il Progetto assume come macro-obiettivi gli obiettivi del "Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale" del PIT-PPR (Allegato 3 del Piano) che riconosce alla mobilità dolce il ruolo di strumento di percorrenza privilegiato per la fruizione e la valorizzazione dei territori toscani.

**MACRO-OBIETTIVI** derivati dal PIT-PPR e declinati rispetto allo specifico ambito territoriale di Progetto:

1. **Favorire la fruizione lenta dei paesaggi** attraversati dalla linea ferroviaria storica Asciano-Monte Antico, e dalle altre vie di mobilità lenta, ciclabili e pedonali, che permetta di percepire e riconoscere le specificità locali del territorio della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi ai fini di una loro tutela e valorizzazione;
2. **Tutelare e valorizzare la rete infrastrutturale storica** come elemento strutturante del paesaggio;
3. **Garantire l'accessibilità diffusa ai paesaggi** attraversati dalla linea ferroviaria storica Asciano-Monte Antico, dalla direttrice della Ciclovia turista dei "due mari" e dalle altre vie di mobilità lenta, in modo da tutelarne il diritto al godimento;
4. **Favorire lo sviluppo diffuso e integrato delle diverse modalità di fruizione lenta del paesaggio**, per valorizzare e riscoprire gli itinerari di viaggio e le visioni che hanno costruito il paesaggio storico toscano e consentire la costruzione di nuove visioni e inedite esperienze di frequentazione in modo diffuso e libero (autonomo).

Da questi presupposti derivano gli **Obiettivi specifici e le Azioni**.

#### **OBIETTIVI:**

- **Mettere a sistema le diverse tipologie di fruizione ciclo-pedonale e ferroviaria**, per interconnettere e valorizzare le emergenze paesaggistiche e storico-culturali dei territori della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi, attraversati dalla linea ferroviaria storica Asciano-Monte Antico e dalla direttrice della Ciclovia turistica dei "due mari";
- **Sviluppare le strategie per la creazione di una rete integrata dei percorsi ciclo-pedonali già presenti nel territorio di Progetto: *via Francigena, Via Lauretana, tracciato dell'Eroica, Giro delle Terre Senesi***;
- **Creare i presupposti per la connessione ad altre ciclovie di livello regionale e nazionale:** ad est il *Sentiero della Bonifica* (ricompreso nella *Ciclovia del Sole* che collega il Brennero alla Sicilia, parte integrante dell'itinerario Europeo EuroVelo 7, da Capo Nord a Malta); ad ovest la *Ciclopista Tirrenica* (con tracciato da definire) ma che rientra tra i progetti strategici regionali di mobilità sostenibile; a nord la *Ciclopista dell'Arno*, che da Arezzo si collega a Firenze e Pisa e che si snoda lungo un percorso di circa 270 km ed è già percorribile per diversi tratti;
- **Creare una rete intermodale che connetta le linee ferroviarie e i percorsi della mobilità lenta**, in cui le vie ferrate e ciclo-pedonali (esistenti e in progetto, in capo a Enti e Soggetti diversi) siano interconnesse fra

loro al fine di accrescere la possibilità di fruizione dei territori e ottimizzare le ricadute paesaggistiche ed economiche di ciascun elemento componente con una strategia complessiva;

- **Mettere a sistema le connessioni fra la via ferrata storica Asciano-Monte Antico e le linee ferroviarie ordinarie Siena-Montepescali-Grosseto e Empoli-Siena-Chiusi-Chianciano**, per garantire al sistema integrato di trasporto ciclo-pedonale su ferro la componente di percorrenza ferroviaria con servizio ordinario (coincidenze, trasporto biciclette, ...);

- **Valorizzare la linea ferroviaria Asciano-Monte Antico**, sospesa dall'esercizio ordinario dal 1994 e su cui dal 1996 è attivo il servizio turistico Treno Natura, puntando ad un maggior utilizzo nel corso dell'anno, ad un servizio integrato alle linee ferroviarie ordinarie per coincidenze, cadenze e orari, e alla organizzazione dei viaggi insieme a Fondazione FS Italiane;

- **Valorizzare gli itinerari turistici, ciclo-pedonali e ferroviari, che hanno nella città di Siena il nodo di raccordo** e si spingono ad ovest fino a Roccastrada, traguardando il litorale grossetano, e ad est fino a Sinalunga, guardando alla Val di Chiana e alla direttrice Alta Velocità Milano-Firenze-Roma, verificando i contenuti del "*Masterplan della Mobilità dolce*" della Provincia di Siena (aggiornamento 2020) e il progetto "*Terre di Siena slow*";

- **Promuovere forme di turismo lento, naturalistico e culturale di qualità**, in armonia con i valori ambientali e paesaggistici, **coniugando lo sviluppo dell'economia locale con gli obiettivi di conservazione dell'identità dei luoghi**;

- **Promuovere lo sviluppo di un sistema coordinato di accoglienza, ristoro, assistenza tecnica e ospitalità al turista e in particolare al cicloturista**, orientando gli interventi connessi ad azioni di recupero dell'esistente (edifici e manufatti);

- **Promuovere la riqualificazione, la rifunzionalizzazione e la valorizzazione delle stazioni ferroviarie, dei fabbricati minori e degli spazi dismessi dall'uso ferroviario**, come nodi di interscambio e porte di accesso ai territori, da utilizzare a servizio di turisti e cicloturisti (ciclostazioni, officine, punti di ristoro, tourist offices, ecc.) ma anche delle popolazioni residenti (spazi espositivi, luoghi d'incontro, ecc.).

## **AZIONI:**

- **Riconoscere le componenti della rete della mobilità lenta e ferroviaria, i nodi e i percorsi di principale connessione:**

Componenti lineari:

- La ferrovia storica Asciano-Monte Antico e la rete ferroviaria ordinaria
- La Ciclovía turistica dei "due mari" e gli altri percorsi ciclabili: in primis Ciclovía delle Crete Senesi (componente del tratto senese della Ciclovía turistica dei "due mari"), Francigena, Lauretana, ma anche Eroica, Giro delle Terre Senesi, itinerari del Parco Naturale delle Colline Metallifere e più oltre al Sentiero della Bonifica
- La rete diffusa dei sentieri locali (strade lente e percorsi trekking)

Componenti Puntuali:

- I nodi di interscambio ferroviari e ciclo-pedonali (stazioni ferroviarie e del TPL e connessioni fra i diversi percorsi);

- **Individuare i luoghi da collegare**, guardando alle emergenze paesaggistiche, ambientali e storico-culturali e alle modalità di connessione alla rete della mobilità lenta e ferroviaria, nonché ai luoghi dell'accoglienza;

- **Sviluppare una rete di percorsi circolare**, in cui i diversi percorsi non siano singoli "tratti" ma parte di un sistema unitario e organico, strutturato in modo da comporre un anello di percorrenze, anche attraverso le connessioni intermodali, **orientando in questo senso anche l'individuazione di un percorso ciclo-pedonale prossimo alla ferrovia Asciano-Monte Antico**;

- **Garantire l'accessibilità (turistica) ai percorsi ciclo-pedonali**, assicurando la più ampia percorribilità da parte non solo del ciclista esperto ma anche del ciclista amatoriale (ciclo-turista), indicando i criteri che consentano la percorrenza in piena sicurezza (compresa la necessità delle manutenzioni nel tempo) e le eventuali problematiche di carattere logistico-infrastrutturale e di accesso, con le possibili soluzioni;

- **Potenziare il trasporto dei cicli sui treni e sugli altri mezzi del trasporto pubblico locale**, che dovranno essere adeguatamente attrezzati a tal fine, e **creare spazi dedicati alla sosta e al deposito degli stessi**;

- **Definire la valenza urbanistica della rete della mobilità lenta e degli interventi collegati, all'interno della strumentazione comunale;**
- **Orientare la progettazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali, tutelando e valorizzando il reticolo dei percorsi storici, il contesto ambientale e le aree a maggior valenza paesaggistica,** facendo sì che i nuovi percorsi siano individuati e tracciati in relazione al loro inserimento nel territorio: coniugando la fruizione con la piacevolezza del percorso, privilegiando il sedime di tracciati esistenti, adeguando il tracciato alla conformazione dei luoghi, nel rispetto delle tortuosità fisio-morfologiche, toccando le emergenze storico-architettoniche e paesaggistiche e le visuali più suggestive;
- **Individuare i manufatti interessati all'uso ciclo-turistico e i criteri di riuso e recupero, definendo apposite discipline di riferimento che ne tutelino i valori storico-architettonici e paesaggistici:** stazioni e fabbricati ferroviari non più a servizio del TPL, sia lungo la linea storica Asciano-Monte Antico che lungo le linee ordinarie, e altri manufatti del patrimonio edilizio esistenti nel territorio;
- **Promuovere la riconoscibilità del sistema di percorrenze ferroviarie e ciclo-pedonali dei territori della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi, attraverso lo sviluppo di segnaletica condivisa e coordinata** (così da superare la frammentarietà nell'indicazione dei percorsi e la scarsa leggibilità complessiva) e **l'organizzazione di campagne di marketing comunicativo,** anche mediante un'editoria dedicata (mappe, guide, supporto ITC Information and Communications Technology, ecc);
- **Favorire azioni di coordinamento delle politiche incidenti sui territori tra i diversi enti e soggetti coinvolti, pubblici e privati, volte a massimizzare gli effetti positivi sul territorio, individuando altresì le possibili linee di finanziamento e le premialità** connesse al Progetto di Paesaggio;
- **Costituire il volano per la promozione di iniziative locali,** che coinvolgano nei processi di programmazione della fruizione cicloturistica ed escursionistica le comunità, le associazioni ciclistiche e sportive, gli operatori, le associazioni ambientaliste e gli enti locali.

Preme evidenziare che il **Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi"** dà attuazione al PIT-PPR con una **duplice valenza:** da una parte come Progetto di Paesaggio ne è **strumento di attuazione ai sensi dell'art.34, co.1, lett.b)** della Disciplina del Piano, come progetto locale volto **"a dare concreta attuazione agli obiettivi di qualità dei singoli ambiti"** di paesaggio, dall'altra in quanto **si inquadra anche all'interno del primo Progetto di Paesaggio** formulato dallo stesso PIT-PPR, il **"Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale"** al quale è dedicato l'Allegato 3 del Piano e i cui obiettivi/finalità vengono assunti come **macro-obiettivi del presente Progetto.** In particolare, il Progetto regionale individua 12 **Progetti pilota** che, definiti in base alla presenza di alti potenziali di sviluppo locale, **possono indurre effetti positivi sul paesaggio** e sulle componenti socio-economiche della collettività; fra questi al n.11 è elencato il **"Progetto della Via della Transumanza da Asciano a Monte Antico"** che interessa l'ambito del presente Progetto.

I Progetti di Paesaggio infine, una volta approvati, costituiscono integrazione della parte strategica del PIT-PPR.

**Per tutto quanto sopra evidenziato, gli effetti ambientali attesi, ma anche sociali e territoriali, sono in generale ed in via preliminare di segno positivo rispetto a tutti gli aspetti di cui all'Allegato 1, lettera f), della Direttiva comunitaria 2001/42/CE.** Nelle successive fasi di formazione del Progetto di Paesaggio saranno condotte le opportune valutazioni con particolare riferimento alla strategia e al quadro generale di regole urbanistico-paesaggistiche parte integrante del progetto stesso.

### **3. Criteri per l'impostazione del Rapporto Ambientale** [art.23, comma 1, lett. b), L.R.10/2010 e s.m.i.]

#### **3.1. I contenuti del Rapporto Ambientale in relazione ai livelli di pianificazione e valutazione**

Il **Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi"** si configura quale **progetto locale** volto **"a dare concreta attuazione agli obiettivi di qualità dei singoli ambiti"** di paesaggio ai sensi dell'art.34, co.1, lett.b) della Disciplina del Piano del PIT-PPR.

Il **Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi"** per sua natura e per la **derivazione diretta dal PIT-PPR di cui costituisce attuazione** ai sensi dell'art.34, co.6 della Disciplina del Piano, **si colloca tra i Piani di livello strategico riferiti a specifico ambito territoriale,**

strumento di pianificazione territoriale integrativo della disciplina del PIT-PPR, sovraordinato rispetto agli altri livelli di pianificazione e soprattutto non conformativo della disciplina dei suoli, la cui coerenza è demandata, qualora determina effetti territoriali sulla disciplina del suolo, al recepimento da parte dei Comuni nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Ne discende che anche i relativi contenuti (a partire dal quadro conoscitivo sino agli elaborati progettuali) rispecchino tale natura, e in particolare la Disciplina (NTA), che si configurerà come norme di valore generale che individuano obiettivi di valenza strategica e definiscono modalità operative che, anche qualora presentino livelli di maggior dettaglio, saranno comunque riferite a casistiche tipizzate. L'approfondimento del quadro conoscitivo, il dettaglio e la declinazione a livello attuativo delle strategie, della disciplina delle azioni e degli interventi avverrà in sede di recepimento del PdP negli strumenti comunali di pianificazione territoriale e urbanistica. Solo allora il PdP si attuerà e si definirà compiutamente, nella sua effettiva consistenza, consentendo inoltre una più puntuale valutazione ambientale.

Quanto sopra espresso chiarisce e motiva l'impostazione che si intende dare al PdP e di conseguenza alla relativa valutazione e al Rapporto Ambientale, e sarà adeguatamente specificato nelle relative NTA.

L'art.5, co.2, della Direttiva 2001/42/CE recita: *“Il Rapporto Ambientale (...) comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano e del programma e, per evitare duplicazioni della valutazione, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter”*. In merito alle possibili interpretazioni di questo comma, il paragrafo 5.16. delle *Linee Guida della Commissione* concernenti **“Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente”** recita: *“Il riferimento ai “contenuti e al livello di dettaglio del piano o del programma” rappresenta il riconoscimento che, nel Rapporto Ambientale di un piano o di un programma di portata molto generale, possono non essere necessarie informazioni e analisi molto dettagliate, (ad esempio, nel caso di un piano o di un programma in cima a una gerarchia che va dal generale al particolare), mentre invece si prevede un maggiore approfondimento nel caso di un piano o un programma che contiene in sé un maggiore livello di dettaglio”*.

In quest'ottica giova dare uno sguardo alle *Linee Guida Enplan* (progetto Interreg per il recepimento negli stati membri della Direttiva 2001/42/CE): nel progetto sono definiti 3 livelli di pianificazione che necessitano di approcci diversi in relazione ai diversi contenuti propri di quel livello di pianificazione: livello strategico, strutturale e attuativo.

Evidentemente il PIT-PPR ovvero il Progetto di Paesaggio “Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi”, che ne costituisce attuazione e parte integrante, si colloca tra i Piani di livello strategico. Come noto, infatti, il Piano Paesaggistico, per legge e in quanto copianificato tra Stato e Regione, è sovraordinato a qualunque strumento di pianificazione, non solo quindi ai piani degli enti locali e di settore regionali ma anche a strumenti di pianificazione di rilevanza statale, le sue prescrizioni sono poi direttamente cogenti anche per privati e aziende:

*“Le previsioni dei piani paesaggistici di cui agli articoli 143 e 156 non sono derogabili da parte di piani, programmi e progetti nazionali o regionali di sviluppo economico, sono cogenti per gli strumenti urbanistici dei comuni, delle città metropolitane e delle province, sono immediatamente prevalenti sulle disposizioni difformi eventualmente contenute negli strumenti urbanistici, stabiliscono norme di salvaguardia applicabili in attesa dell'adeguamento degli strumenti urbanistici e sono altresì vincolanti per gli interventi settoriali. Per quanto attiene alla tutela del paesaggio, le disposizioni dei piani paesaggistici sono comunque prevalenti sulle disposizioni contenute negli atti di pianificazione ad incidenza territoriale previsti dalle normative di settore, ivi compresi quelli degli enti gestori delle aree naturali protette.”* [Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art.145, comma 3]

Questa natura giuridica prescrittiva “*erga omnes*” rappresenta un notevole punto di forza per un Piano che ha potuto quindi approcciare la tutela del paesaggio non solo in chiave estetico-visuale ma veicolandola anche attraverso la tutela delle singole risorse del territorio, risorse al governo delle quali corrispondono non solo piani territoriali e urbanistici ma funzioni amministrative e, quindi, piani e politiche di settore le cui azioni devono essere conformi al PIT-PPR.

Si riportano qui di seguito alcuni passaggi delle *Linee Guida Enplan* (che definiscono i contenuti e l'approccio della VAS per il livello strategico) che possono essere utili riferimenti:

pag.17 e 18:

#### *“4.1.1 Caratterizzazione degli aspetti strategici*

*Gli aspetti strategici di un P/P [n.d.r.: Piano o Programma] sono essenziali tanto per la sua costruzione e configurazione, quanto per la sua efficacia. Il contenuto strategico di un P/P ne costituisce il messaggio principale e risponde a domande quali:*

- a quali problematiche e conflitti il P/P vuole rispondere?*
- verso quali obiettivi ambientali e territoriali il P/P si dirige?*

*In ogni caso il contenuto strategico costituisce un'assunzione di responsabilità di tipo politico da parte dell'amministrazione che predispose il P/P. Il contenuto strategico di un P/P si desume, normalmente, dai seguenti elementi caratterizzanti:*

- **quadro conoscitivo:** In questo elemento del P/P sono strategicamente rilevanti sia l'analisi alla macroscala delle risorse ambientali, territoriali e socioeconomiche, sia la ricognizione dei riferimenti di tipo programmatico, sia l'individuazione degli attori coinvolti e/o da coinvolgere nel processo di P/P.*
- **scenario/i di riferimento:** In questo elemento del P/P hanno rilievo strategico l'assunzione delle dinamiche ambientali, territoriali e socioeconomiche sul medio e lungo termine, in assenza di scelte di P/P.*
- **obiettivi generali:** Gli obiettivi generali appartengono alla componente strategica del P/P in quanto interpretazione del quadro conoscitivo e intenzione politica dell'amministrazione che predispose e attua il P/P.*
- **alternative di P/P:** Appartiene all'ambito strategico la valutazione dell'incidenza delle scelte di tipo macro sugli assetti ambientale, territoriale e socioeconomico. Per esempio, se dal quadro conoscitivo (e/o dalle scelte politiche) scaturisce la necessità di collegamento infrastrutturale tra A e B, il livello strategico si pone la domanda: come risolvere il problema? Se del caso, come realizzare tale collegamento? Qual è la strategia per risolvere il collegamento tra A e B? Le risposte (alternative) possono essere diverse: politiche insediative che modifichino il problema, realizzazione di un collegamento stradale, ferroviario, multimodale, adeguamento e integrazione dell'esistente, ecc.*
- **analisi di coerenza esterna:** Il raccordo con strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, eventualmente critico nei loro confronti, è sempre strategicamente rilevante. Esso fa parte della componente strategica in quanto confronto e verifica della coerenza fra obiettivi.”*
- **comunicazione / informazione:** Appartiene alla componente strategica l'insieme delle azioni per garantire la trasparenza nel processo di acquisizione del quadro conoscitivo e nella scelta degli obiettivi generali.*
- **partecipazione / negoziazione / concertazione / consultazione:** Appartiene alla componente strategica la strutturazione del processo per la condivisione degli obiettivi e per il coinvolgimento della rete dei soggetti, pubblici e privati, attivati dal P/P.*
- **monitoraggio:** Nel corso dell'attuazione del P/P sono strategicamente rilevanti la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi posti e l'eventuale determinazione di modificare il P/P qualora gli obiettivi non siano raggiunti.*

*La preparazione e lo sviluppo della strategia di un P/P sono spesso trascurati a favore degli aspetti strutturali e attuativi, che hanno una maggiore visibilità e sono più facilmente comprensibili. In realtà, la tematizzazione strategica consente di consolidare le finalità del P/P e incrementare la sua efficacia nel raggiungimento degli obiettivi scelti.*

*Gli elementi che si collocano al centro degli aspetti strategici di un P/P riguardano principalmente le dinamiche di sviluppo sociale ed economico, il sistema naturale e ambientale e il sistema territoriale. La riflessione strategica deve concorrere a definire i principali attributi della sostenibilità, quali:*

- a) **il livello di coerenza** con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità (coerenza esterna). L'ottenimento della massima coerenza è un criterio strategico che indirizza un P/P verso la sostenibilità;*
- b) **il livello di integrazione***
  - dei criteri di sostenibilità riflette la coesione fra gli aspetti economici, sociali ed ambientali;*
  - sistemica: i sistemi di informazione, proposta, partecipazione e controllo funzionano in modo coordinato;*
  - dei portatori di interesse: è frutto del lavoro di coordinamento fra gli attori coinvolti;*
- c) **il livello di consenso:** quando si definisce la strategia di un P/P si opta per un determinato livello di consenso. Il massimo consenso, vale a dire l'accordo fra gli interessi economici, sociali e ambientali condizionati dal P/P, rappresenta il massimo livello di sostenibilità nelle condizioni date.”*

## 3.2. I contenuti del Rapporto Ambientale ai sensi dell'Allegato 2 della L.R.10/2010 e s.m.i.

### 3.2.1. Obiettivi e contenuti del Progetto di Paesaggio

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale sono incluse: "a) *illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma [...]*" ]

Nel Documento di Avvio del procedimento sono riportati in modo sufficientemente dettagliato gli obiettivi e i contenuti del Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi" per il livello attuale di avanzamento della proposta. Nella fase di formazione successiva all'Avvio, sulla base dei contributi pervenuti e in esito al confronto con tutti i soggetti istituzionali territorialmente coinvolti, sarà dettagliata la strategia a livello di azioni sia normative che programmatiche.

Il Rapporto Ambientale illustrerà quindi la struttura del Progetto di Paesaggio con maggior dettaglio con particolare riferimento agli obiettivi e alle azioni che potrebbero determinare effetti ambientali diversi e non direttamente connessi alle finalità stesse del Progetto che pure sono di tutela e valorizzazione ambientale e paesaggistica.

### 3.2.2. Analisi di coerenza

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale è inclusa: "a) *illustrazione [...] del rapporto con altri pertinenti piani e programmi*" ]

Nel Documento di Avvio del procedimento è riportata in modo sufficientemente dettagliato l'analisi di coerenza interna ed esterna del Progetto di Paesaggio "Ferro-ciclovie della Val d'Orcia, dei Colli e delle Crete senesi" rispetto ai piani e programmi. Tuttavia, tale analisi in sede di stesura del Rapporto Ambientale sarà estesa a seguito degli apporti e ai contributi pervenuti. In particolare potrà essere approfondita l'analisi di coerenza interna rispetto ai contenuti del PIT-PPR delle *Schede d'Ambito*, alla *Disciplina di Piano*, alla *Disciplina dei Beni paesaggistici*, nonché al *Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale*.

Sarà fatto inoltre un approfondimento circa il rapporto tra il Progetto di Paesaggio e le disposizioni dei *Piani di settore di livello regionale* che possono contenere elementi di interesse per la strategia del Progetto in termini di sinergia e coerenza.

### 3.2.3. Aspetti di quadro conoscitivo - analisi

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale è inclusa: "b) *Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma*" e "c) *Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate, d) *Qualsiasi problema ambientale esistente pertinente al piano e programma (...)*" ]*

L'ambito territoriale di riferimento del presente Progetto è ricompreso in cinque diversi ambiti di Paesaggio: Ambito n.14 - "Colline di Siena": Comuni di Asciano, Buonconvento, Castelnuovo Berardenga, Monteroni d'Arbia, Murlo, Rapolano Terme e Siena;

Ambito n.15 - "Piana di Arezzo e Val di Chiana": Comune di Sinalunga;

Ambito n.16 - "Colline metallifere e Elba": Comune di Roccastrada;

Ambito n.17 - "Val d'Orcia Val d'Asso": Comuni di Castiglione d'Orcia, Montalcino, San Quirico d'Orcia e Trequanda;

Ambito n.18 - "Maremma Grossetana": Comune di Civitella Paganico.

L'ambito di Progetto è interessato da numerosi **Beni Paesaggistici** di cui agli artt. 136 (Immobili ed aree di notevole interesse pubblico) e 142 (Aree tutelate per legge) del D.Lgs.42/2004, da **Siti Natura 2000**, da **aree naturali protette di interesse locale (ANPIL)** nonché da due **Siti UNESCO** quali "Centro storico di Siena" e "Val d'Orcia".

Il paragrafo 7 del Documento di Avvio, a cui si rimanda, contiene già i principali riferimenti di quadro conoscitivo territoriale e ambientale.

Per quanto riguarda le componenti ambientali, oltre agli elementi conoscitivi desumibili dalle Schede d'Ambito, verrà fatto riferimento, sulla base delle indicazioni che emergeranno dai contributi dei soggetti competenti in materia ambientale consultati nella presente fase, ad eventuali ulteriori documenti, atti e banche dati utili a meglio caratterizzare il contesto e lo stato delle componenti ambientali.

Sulla base delle informazioni contenute nelle Schede di ambito è possibile fin da adesso evidenziare le seguenti problematiche generali e criticità di tipo ambientale/paesaggistico:

- **l'abbandono delle tradizionali colture agrarie con l'espansione della superficie boschiva e della vegetazione spontanea, e in parallelo l'intensificazione delle attività agricole nelle aree collinari**, con conseguente riduzione dei livelli di diversificazione paesistica ed ecologica e con alcuni casi di semplificazione dei caratteristici agroecosistemi tradizionali:

- la realizzazione di colture specializzate di grande estensione con sostanziale modifica della maglia agraria è più diffusa nella fascia pedemontana della Montagnola Senese e le propaggini della dorsale di Montalcino. Nelle Crete Senesi, alcuni interventi hanno causato la rimozione di alcuni elementi strutturanti il paesaggio, come calanchi, balze e biancane, parti della rete scolante e del corredo vegetazionale della trama dei coltivi (presenza di fenomeni di specializzazione ad Asciano):

- il Territorio delle Crete della Val d'Orcia ha subito processi di abbandono delle attività agricole e pascolive, nel territorio dell'alta Val d'Orcia e della Valle del Formone;

- il Territorio montano e alto-collinare subisce gli effetti negativi indotti dallo spopolamento dei nuclei storici che comporta abbandono delle attività agricole, pastorali e di manutenzione dei boschi, e semplificazione degli ordinamenti produttivi e del paesaggio (Roccastrada);

- **lo sviluppo delle urbanizzazioni nei fondovalle e attorno ai nuclei storici, spesso in posizioni di grande panoramicità, e lungo la viabilità principale**. A titolo ricognitivo:

- espansione produttive lungo le principali infrastrutture (tra le quali la Cassia);

- processi di urbanizzazione per lo più a carattere residenziale (e talvolta legati a usi turistici) che sia nel fondovalle che in area collinare (territorio delle Crete della Val d'Orcia e Montalcino) hanno alterato la morfologia di alcuni insediamenti storici e la loro relazione con il contesto paesaggistico;

- elementi di **criticità** paesaggistica e visuale legati agli **adeguamenti della viabilità principale** (Cassia - Siena- Bettolle) e alla presenza di **elettrodotti** aerei;

- **la dismissione delle ferrovie e delle stazioni minori**, la semplificazione dei sistemi infrastrutturali longitudinali e dei loro legami con il reticolo del sistema podereale della piana, la frammentazione del territorio, con la creazione di spazi interclusi tra gli assi viari e la perdita delle funzioni agricole;

- **con riferimento alla parte meridionale del territorio di Montalcino**, una criticità è rappresentata, in casi di vigneti con parcelle di grande estensione, da una **semplificazione paesistica per la rimozione di elementi dell'infrastruttura rurale storica come strade interpoderali, sistemazioni di versante, vegetazione di corredo**;

- **la crescente pressione turistica**, con le relative trasformazioni indotte quali interventi di **banalizzazione del paesaggio** (propagazione dei filari di cipressi, cancelli, muretti per le recinzioni, ecc.), **campi da golf** (non sempre adeguatamente contestualizzati), nuove volumetrie ricettive, a volte legate alla riconversione di elementi del patrimonio edilizio rurale in residenze a uso turistico, con conseguente separazione della proprietà dei terreni da quella dei manufatti architettonici;

- **sviluppo del turismo termale** che, pure costituendo una risorsa economica strategica per l'area, implica la possibilità di **crescenti pressioni sulle captazione delle sorgenti, la riduzione delle loro portate**, l'alterazione di importanti habitat ed ecosistemi geotermali e delle relazioni storiche e visuali tra l'insediamento termale antico e il contesto naturalistico circostante.

Ulteriori elementi di **criticità**, non direttamente riferibili ai contenuti del Progetto, oppure nelle aree ai margini del territorio da esso interessato:

- con riferimento alla parte meridionale del territorio di Montalcino un'ulteriore criticità è rappresentata, in casi di vigneti con parcelle di grande estensione, da una semplificazione paesistica. I vigneti oggi sono condotti in forma specializzata in vaste monoculture o inseriti all'interno di mosaici comprendenti anche oliveti. Un paesaggio questo, trasformato e banalizzato rispetto a un passato recente, diretta conseguenza dell'intenso processo di sostituzione dei coltivi tradizionali avvenuto a partire dagli anni Sessanta, con profonde e strutturali alterazioni dei caratteri morfologici del rilievo, della diversificazione culturale e dell'eterogeneità dell'ecosistema;

- di una certa entità i processi di espansione urbana ed infrastrutturale intorno all'area di Bettolle-Sinalunga;

- espansioni collinari lineari lungo la viabilità principale (Civitella Marittima) e lo scivolamento a valle delle espansioni in corrispondenza della viabilità principale di pianura (Paganico)

- in Val di Chiana effetto barriera di forte impatto territoriale, ecologico e paesaggistico causato dal fascio viario-infrastrutturale principalee dalle opere, impianti e piattaforme di servizio connessi, con conseguente frammentazione dei sistemi insediativi locali.

Il Rapporto Ambientale conterrà pertanto un approfondimento dell'analisi critica del quadro conoscitivo ambientale anche sulla base delle indicazioni che emergeranno dai contributi dei soggetti competenti in materia ambientale consultati nella presente fase.

#### 3.2.4. Obiettivi di protezione ambientale di interesse che si sono tenuti in considerazione nel procedimento

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale sono incluse: “[...] e) *obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale*”]

In sede di Rapporto Ambientale sarà condotta una analisi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) e saranno identificati gli obiettivi della strategia per i quali il Progetto di Paesaggio mostra una correlazione diretta.

Si possono identificare, a questo livello di formazione del Progetto, le seguenti aree tematiche della SNSvS che contengono obiettivi importanti per il Progetto di Paesaggio:

##### PIANETA

- Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali
- Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali

##### PARTNERSHIP

- Salvaguardare il patrimonio culturale e e naturale

#### 3.2.5. Valutazione degli effetti e analisi delle alternative

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale sono incluse: “[...] f) *possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori; devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi*” e “h) *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione [...]*”].

La valutazione degli effetti ambientali delle scelte strategiche operate nel Progetto di Paesaggio verrà condotta tenendo conto del livello di dettaglio di tali scelte e della misura in cui i singoli aspetti ambientali, nel rispetto delle condizioni alla trasformabilità definite dal PIT-PPR nell'ambito del presente procedimento di formazione e valutazione, potranno e dovranno essere più adeguatamente valutati in fasi successive di dettaglio ovvero nelle successive fasi valutative dell'iter che una eventuale proposta progettuale dovrà espletare.

La valutazione degli effetti verrà inoltre condotta con l'ausilio dell'applicativo MINERVA che opera attraverso la lettura e valutazione della disciplina del Progetto di Paesaggio. L'utilizzo del software consente inoltre di valutare scenari normativi alternativi.

#### 3.2.6. Possibili misure per impedire, ridurre e compensare gli effetti negativi sull'ambiente a seguito dell'attuazione del Progetto di Paesaggio

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale sono incluse: “[...] g) *misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma*”.]

Sulla base degli esiti della valutazione degli effetti saranno identificate le eventuali condizioni e le misure di compatibilità ambientale introdotte nel Progetto e quindi recepite nella Disciplina e nella strategia.

Le informazioni che saranno fornite, frutto della considerazione di tutte le variabili ambientali utilizzate nella valutazione, faranno riferimento a:

- valutazione di significatività degli effetti;
- definizione di possibili indirizzi di compatibilità o compensazione;
- individuazione delle condizioni alla trasformabilità da recepire nelle norme del Progetto anche sottoforma di indirizzi o prescrizioni per le successive fasi di attuazione della strategia.

### 3.2.7. Indicazioni su misure di monitoraggio ambientale

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i., tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto Ambientale sono incluse: “[...] *i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio*”.]

Il Progetto di Paesaggio è un piano che attua il Piano Paesaggistico, quindi concorre al monitoraggio dell'attuazione delle sue direttive sulle Invarianti Strutturali, rappresentando, per il tema del progetto di paesaggio, declinazione delle stesse. Se poi la sua attuazione passa per la pianificazione comunale il monitoraggio sarà riassorbito nel monitoraggio urbanistico operato grazie al software INPUT. Tale software WEB, già operativo e quotidianamente utilizzato dai Comuni toscani, registra l'evoluzione del dimensionamento dei Piani Strutturali e dei Piani Operativi, consentendo non solo di avere contezza del carico urbanistico e dell'articolazione funzionale delle destinazioni ma anche di determinare, in termini quantitativi, il consumo di suolo giuridico all'interno e all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato. Il consumo di suolo effettivo è infatti oggetto del monitoraggio fisico basato sulle ortofotocarte e sulle elaborazioni dell'uso del suolo con cadenza, per ora, triennale.

### 3.2.8. Sintesi non tecnica

[Ai sensi dell'All.2 della L.R.10/2010 e s.m.i. al punto 1, il presente capitolo avrà le caratteristiche di una sintesi non tecnica delle informazioni contenute nel Rapporto Ambientale]

Sarà redatta una sintesi non tecnica dei contenuti del Rapporto Ambientale per una più agevole comunicazione pubblica dei suoi contenuti.