

Dimensioni Metropolitane: linee di indirizzo per la pianificazione metropolitana di Firenze

Sommario

1. PREMESSA	1
2. IL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO	3
3. LA GEOMETRIA VARIABILE DI CITTÀ METROPOLITANA	4
4. OBIETTIVI GENERALI	5
4.1. rigenerazione urbana e limitazione al consumo di suolo	5
4.2. Poli funzionali e Produttivi	6
4.3 Resilienza e paesaggio	6
4.4. Più mobilità più qualità della vita: il PUMS metropolitano	6
5. OBIETTIVI SPECIFICI	7
6. AZIONI PROSSIME	7

1. PREMESSA

L'adozione del Piano strategico metropolitano nell'aprile dello scorso anno ha introdotto per Firenze una nuova stagione della pianificazione per lo sviluppo integrato d'area. Con questo recente strumento la Città metropolitana ha cercato di liberarsi dai vincoli territoriali che potevano parzializzare le visioni: in particolare superando i confini amministrativi della ex Provincia e confrontandosi con le varie polarità di area al di fuori di questo (Prato/Pistoia, Empoli/Valdelsa, Chianti, Mugello/Valdisieve, nonché con il territorio della città metropolitana di Bologna) si è generato un substrato di riflessione su cui sono cresciute le analisi e, poi, messe a fuoco le tendenze per la definizione delle visioni. Riportiamo di seguito alcune delle riflessioni che hanno poi generato il PSM e appaiono spunto imprescindibile per approcciarsi correttamente alla pianificazione territoriale.

“Città e area Metropolitana nel contesto nazionale e regionale

La collocazione geografica della Città Metropolitana di Firenze risulta di rilevanza strategica sia a livello regionale che nazionale: in posizione baricentrica rispetto ai flussi dell'Italia centrale, è attraversata dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo, infrastruttura di collegamento che costituisce uno degli assi portanti della Trans European Network-Transport (TEN-T) dell'Unione Europea, che attraverso l'alta velocità ferroviaria e le linee autostradali la rendono facilmente raggiungibile. Inoltre, la Città Metropolitana di Firenze è intrinsecamente connessa con quella confinante di Bologna, configurando l'unico sistema di città metropolitane interdipendenti in Italia, caratterizzato da due poli gravitazionali strettamente interconnessi e agevolati dall'alta velocità, che permette un pendolarismo dai tempi contenuti (circa 30 minuti).

La posizione baricentrica rispetto ai flussi Nord-Sud rende strategica la posizione della città metropolitana anche rispetto ai flussi regionali, in particolare in direzione trasversale, al punto da prefigurare l'ipotesi di una piattaforma territoriale strategica Tosco-Emiliana Romagnola che da Firenze si estende dalla conurbazione di Prato e Pistoia lungo i principali assi viari e ferroviari verso la costa, per arrivare alla città di Pisa e di Livorno, dove si trovano l'aeroporto, il porto e l'interporto

Questo è l'asse di sviluppo storico dell'area metropolitana fiorentina, costituita da un tessuto insediativo policentrico che, nel tempo, ha consolidato relazioni tra le diverse realtà urbane. Infatti fin dall'epoca romana, la Piana Fiorentina risulta essere un organismo unitario, di cui rimangono tracce nella trama della centuriazione. I tre maggiori centri urbani di Firenze, Prato e Pistoia, le città minori, gli innumerevoli nuclei di origine rurale, le case sparse, gli addensamenti industriali e commerciali tendono ormai a legarsi assieme definendo la cosiddetta area metropolitana funzionale.

È dunque evidente come il semplice disegno dell'area metropolitana sui confini provinciali circoscriva una coperta troppo stretta per un sistema territoriale le cui dinamiche si estendono fino all'area pistoiese, passando per Prato. Una realtà che tocca tre province e che è animata da dinamiche socio-economiche strutturate sul triangolo Firenze-Pisa-Livorno, per comprendere la geografia delle porte della Toscana, Pisa per l'aeroporto e Livorno per il porto e l'interporto.

Al di là della configurazione attuale dei confini amministrativi della Città Metropolitana di Firenze, che ricalcano quelli della Provincia omonima, comprendendo 42 comuni appartenenti a sistemi locali e territoriali molto differenziati (dal Chianti al Mugello passando per l'Empolese e la Val di Pesa), pare dunque utile il riferimento congiunto alla Città

Metropolitana di Firenze, in quanto organismo amministrativo dai confini istituzionali definiti, e all'area metropolitana funzionale, in quanto espressione delle dinamiche di sviluppo socio-economico in atto.

Per delineare una lettura del territorio capace di superare la rigidità dei limiti amministrativi della nuova istituzione metropolitana, ma allo stesso tempo far emergere le peculiarità del contesto, il Piano Strategico 2030 assume una partizione dinamica del territorio metropolitano, trasposta nella metafora dei "Ritmi".

Per leggere le tendenze e le trasformazioni in atto sul territorio metropolitano, inteso in modo ampio (sia come Città Metropolitana, sia come Area Metropolitana funzionale), è stata definita una lettura del contesto volta a rendere visibili i diversi ritmi delle aree che lo compongono.

I ritmi definiscono una geografia astratta con confini sfumati e variabili, che si estendono al di là dei convenzionali limiti amministrativi. La possibilità di travalicare i confini amministrativi permette di considerare la Città Metropolitana anche in relazione a quella che si configura come la reale Area Metropolitana di Firenze, strutturata sull'asse che la congiunge con le città di Prato e Pistoia e definita da forti relazioni materiali e immateriali. Per questo, il Piano Strategico è descritto, nella sua dimensione territoriale, attraverso un quadrato di 100x100 km.

Attraverso la lettura e la rappresentazione dei diversi indici che descrivono il territorio sono stati definiti degli "ambiti", dai confini sfumati e sovrapponibili, che presentano delle dinamiche e dei flussi simili tali da individuare uno stesso ritmo. Sono stati individuati 10 ritmi territoriali, contraddistinti da diverse forme del ritmo non necessariamente legate al concetto di velocità o sviluppo dei territori, ma caratterizzate dalla ripetizione e dalla cadenza dei flussi o delle attività specifiche del territorio: i 10 ritmi territoriali che descrivono l'area metropolitana di Firenze caratterizzano altrettanti territori, dai confini sfumati e tra loro sovrapposti: l'Empolese, la Piana Fiorentina, il Mugello, il Chianti, la Montagna Appenninica, le Colline Fiorentine, il Valdarno Superiore, la Val d'Elsa e la Val di Pesa, l'area della via Francigena e il Montalbano.

L'insieme dei valori, delle identità, delle vocazioni e delle risorse di ciascun ritmo apporta un valore aggiunto specifico e straordinario alla Città Metropolitana di Firenze e che può essere rafforzato se gestito attraverso strumenti amministrativi comuni e condivisi anche tra i diversi livelli di governance sovraordinata e sott'ordinata.

Il metodo utilizzato, che coniuga analisi delle dinamiche socio-economiche tipiche dell'economia urbana e del Benessere equo e sostenibile (BES) per l'individuazione dei ritmi territoriali, è alla base del monitoraggio del Piano Strategico 2030. Attraverso la caratterizzazione del territorio in ritmi metropolitani, è possibile definire le variazioni territoriali delle dinamiche di sviluppo, in relazione alla implementazione delle visioni definite per il piano strategico metropolitano.

La lettura della Città Metropolitana effettuata sulla base dell'apparato analitico costruito per il Piano Strategico e restituita attraverso la partizione per ritmi permette di definire alcune sfide per la città metropolitana di domani, legate essenzialmente alle dimensioni dell'area, alla sua competitività e alla sua resilienza.

La Città Metropolitana di Firenze si colloca tra le prime economie urbane italiane in relazione a tre grandi ambiti: la presenza di poli culturali e strutture dell'alta formazione (Cultura, Knowledge, Multinational), l'artigianato e le produzioni locali (Fashion, Retail, Smart) e il paesaggio e la sostenibilità ambientale. E proprio in relazione a questi ambiti presenta un'economia urbana forte, con una tenuta stabile anche nella contingenza attuale, che determina tassi di occupazione più elevati rispetto sia ai valori regionali, sia a quelli nazionali.

Tuttavia, oltre alla ovvia necessità di consolidare e valorizzare questi punti di forza, emergono con evidenza tre principali questioni su cui intervenire per garantire all'intero sistema metropolitano un ritmo di crescita integrato e armonico: la crescita demografica e l'invecchiamento, la dimensione del sistema metropolitano e la sua resilienza complessiva.

Gli indicatori demografici definiscono infatti un sistema metropolitano di piccole dimensioni (meno di un milione di abitanti) ma tra i più vecchi del mondo, determinando la necessità di rendere il territorio più attraente per i giovani. Questo implica investimenti sulla formazione e sull'offerta di lavoro e opportunità di vita (nuove forme dell'abitare e del lavorare).

*Quanto alla **dimensione del territorio metropolitano**, se da un lato è evidente la non corrispondenza tra i confini amministrativi della città metropolitana e le dinamiche funzionali e socio-economiche che improntano il contesto territoriale, dall'altro lato i legami con l'asse Firenze-Prato-Pistoia e sino alla costa (Pisa-Livorno), il sistema aeroportuale Firenze-Pisa e la vicinanza con Bologna fanno della città metropolitana di Firenze un polo di interesse regionale e nazionale che deve necessariamente dialogare con i contesti limitrofi. Al tempo stesso, tale discrasia determina la necessità di ricucire il territorio al suo interno, in particolare in riferimento al territorio dell'Empolese, unificandolo sotto una visione di sviluppo condivisa e attivando tavoli di confronto capaci di riconoscere e valorizzare le differenze di ritmo che caratterizzano ciascun territorio.*

Infine, la resilienza del sistema metropolitano complessivo è data proprio dalla capacità di definire una convivenza armonica tra i ritmi dei territori che lo compongono, riconoscendo come spesso ritmi lenti non implicano ritardi di sviluppo ma, al contrario, corrispondono a livelli di sviluppo e benessere “altri” rispetto ai ritmi veloci dello sviluppo urbano, che fanno del paesaggio e del sistema agricolo e naturale il loro punto di forza.

Il rinascimento metropolitano si attua a partire dal riconoscimento di queste sfide, che sono sì raccolte nei singoli territori, ma sono guardate verso una visione comune e condivisa di rinascimento contemporaneo.”

Il Piano Strategico Metropolitano ha così creato terreno fertile di riflessione sulle politiche di scala metropolitana da mettere in campo e sui modelli da adottare per l’attuazione degli **obiettivi in esso fissati anche attraverso gli strumenti di pianificazione territoriale della Città metropolitana: il Piano Territoriale Metropolitano (PTM) e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).**

2. IL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO

Le funzioni fondamentali delle Città metropolitane, stabilite dalla Legge 56/2014, comprendono la pianificazione territoriale nella doppia declinazione di “*pianificazione territoriale generale metropolitana*” e di “*pianificazione territoriale di coordinamento, oltre alla tutela e valorizzazione dell’ambiente.*”

La prima finalità della legge regionale n. 65/2014 “Norme per il governo del territorio” è quella di garantire lo sviluppo sostenibile delle attività antropiche evitando il consumo di nuovo suolo, giacché risorsa non rinnovabile, attraverso la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio territoriale in quanto bene comune.

Per dare attuazione concreta a tale finalità la legge regionale definisce puntualmente il territorio urbanizzato, differenziando modalità d’intervento rispetto alle trasformazioni ammesse nel territorio rurale: le parole chiave diventano “**riuso e riqualificazione delle aree degradate e dismesse**”.

Su questo fronte la partecipazione della Città metropolitana al Bando per la riqualificazione e sicurezza delle periferie con il progetto “scuola che funziona = Quartiere che funziona” ha rappresentato una prima esperienza attuativa del Piano Strategico Metropolitano quale politica da consolidare nel tempo (Rinascimento Metropolitano 2030) dove si evidenzia come il contesto periferico fiorentino, caratterizzato da un tessuto connettivo diffuso negli ambiti territoriali interstiziali fra il centro capoluogo ed i centri adiacenti, si ravvisi la necessità di un recupero funzionale, sociale, nonché di una maggiore relazione fra i vari ambiti territoriali. L’idea quindi è quella di tracciare una pianificazione territoriale e urbana capace di creare nuovi luoghi focali per ricostruire i margini sfrangiati delle aree di più recente edificazione, non consolidate e prive di una morfologia riconoscibile, assumendo anche la valenza di cerniere funzionali tra le periferie dei diversi comuni soprattutto della cerchia intorno a Firenze (e sottolineiamo, facilmente replicabile in tutto il sistema della piana Firenze, Prato Pistoia). In tale configurazione i beni comuni divengono sempre più preziosi e la presenza di una scuola, di una biblioteca, o di infrastrutture complementari come collegamenti pedo-ciclabili e arredo urbano, può diventare un antidoto alla dispersione insediativa e alla perdita di identità territoriale, in modo da saldare territorio aperto e territorio urbanizzato, vecchio e nuovo, unità e diversità.

Il piano Strategico Metropolitano nella strategia “riuso 100%” prevede la messa in campo di una serie di azioni che potranno trovare legittimità giuridica nel Piano Territoriale Metropolitano attraverso la conformazione territoriale delle politiche di rigenerazione e riuso urbano: in particolare

Sarà fonte conoscitiva l’Alante metropolitano degli spazi-opportunità attualmente in redazione attraverso un assegno di ricerca con il DiDa lab di Firenze. Attraverso tale strumento sarà possibile

Orientare scelte volte alla rigenerazione delle polarità urbane metropolitane con ipotesi di azioni e strategie di riuso di aree abbandonate e edifici inutilizzati privati e pubblici in collaborazione con i relativi partner.

Riutilizzare spazi aperti abbandonati focalizzando le aree vocate per operazioni di rigenerazione diffusa che interessano spazi agricoli abbandonati di aree urbane e periurbane, valorizzando il riutilizzo di queste piccole superfici per destinarle a produzioni agricole di sussistenza e con fini sociali.

Indipendentemente dalla loro dimensione, gli spazi aperti abbandonati sono una risorsa preziosa per riconnettere parchi e aree naturali presenti in tutto il territorio metropolitano. Nella costruzione delle infrastrutture verdi.

Il Piano Territoriale Metropolitano non sarà solo centrato sulla rigenerazione urbana e la qualità delle periferie, ma orienterà la propria azione riconoscendo nella *tutela e nella salvaguardia* del territorio e delle sue risorse lo strumento per garantire il futuro dei propri sistemi. Altra prerogativa sarà quella di sviluppare politiche per attrarre investimenti caratterizzati da un alto profilo innovativo, tecnologico a basso impatto ambientale, oltre al potenziamento e miglioramento della mobilità metropolitana attraverso l'intermodalità.

In particolare il PTM conterrà una componente strategica che definirà le vocazioni delle varie parti del territorio, i diversi ruoli dei centri abitati nel sistema insediativo, specificando le funzioni e i servizi pubblici da rafforzare ed integrare, le azioni a scala territoriale necessarie per incrementare la resilienza degli insediamenti e del territorio, nonché politiche di perequazione territoriale. La componente strutturale del PTM individuerà le principali infrastrutture strategiche di rilievo metropolitano in materia di mobilità, dotazioni territoriali, insediamenti di rilievo sovracomunale quali poli funzionali, aree produttive sovra comunali e grandi strutture di vendita, reti ecologiche, sistemi ambientali e territorio rurale.

Per la costruzione del Piano Territoriale Metropolitano la città Metropolitana intende attivare una collaborazione con l'Urban Center Metropolitano (di Scandicci) per mezzo di un protocollo finalizzato alle attività di partecipazione al dibattito pubblico. Si prevede in particolare il coinvolgimento prioritario della Regione e dei comuni e per alcuni ambiti delle Unioni, attivando un Ufficio di Piano Metropolitano affiancato dall'Urban Center quale partner interessato ad accrescere il dibattito pubblico specie nelle fasi che seguono l'avvio del procedimento e precedono l'adozione del PTCM. Come accaduto per il Piano strategico non si esclude la possibilità di ricorrere al mondo accademico e al supporto scientifico di alcuni Dipartimenti universitari che possano portare innovazione e concretezza alle scelte.

Saranno inoltre coinvolte le rappresentanze socio-economiche del territorio, non solo in chiave di rappresentanza, ma anche di partecipazione attiva all'individuazione dei problemi, alla definizione delle azioni pianificatorie e delle sue priorità.

Dopo alcuni tavoli preliminari, la Città metropolitana di Firenze avvierà inoltre un processo di costruzione del piano, parallelo e sinergico con la Città metropolitana di Bologna.

Pertanto, il PTM rivolgerà le proprie attenzioni al dimensionamento degli ambiti territoriali ottimali volti a definire una geografia metropolitana idonea a definire, con sufficiente dettaglio, politiche di salvaguardia dell'ambiente, di infrastrutturazione, di controllo della crescita insediativa, di sviluppo sociale ed economico, di organizzazione della rete di servizi territoriali, con l'obiettivo del superamento della frammentazione delle decisioni e del disequilibrio fra le politiche di governo del territorio dei singoli Comuni.

Individuazione di possibili ambiti [temi/sistemi] di reperimento di progetti urbani e territoriali d'impatto e interesse metropolitano, da affrontare con "progetti integrati", in coerenza con gli obiettivi di qualità, le direttive, le prescrizioni e gli indirizzi per le politiche del Piano Paesaggistico della Regione Toscana e con le visioni del Piano Strategico della Città Metropolitana di Firenze;

3. LA GEOMETRIA VARIABILE DI CITTA' METROPOLITANA.

La legge regionale per il governo del territorio incentiva la pianificazione nella sua dimensione territoriale con particolare riferimento ai piani strutturali intercomunali ancor meglio se di Unioni. Difficile poter credere di arrivare ragionevolmente alla pianificazione strutturale metropolitana appare più concreta e realizzabile quella promossa da alcune realtà territoriali: i comuni di Calenzano e Sesto

Fiorentino hanno dato avvio al procedimento di redazione del Piano strutturale Intercomunale lo scorso dicembre così come l'Unione dei comuni del Mugello. In particolare con quest'ultimo soggetto la città metropolitana intende attraverso un progetto di ricerca, monitorare il processo di formazione del costruendo piano strutturale intercomunale quale studio pilota di pianificazione territoriale di area vasta del proprio ambito amministrativo. Questa pratica se ben condotta potrà essere assunta quale modello replicabile su altre parti dell'area metropolitana anche attraverso il rafforzamento di politiche d'indirizzo condivise con la Regione volte a creare un virtuoso rapporto tra gli enti comunali che sia da una parte semplificativo e dall'altra efficiente perché mira a obiettivi simili e condivisi.

La complessità delle dinamiche del sistema economico e sociale, degli impatti ambientali, la localizzazione delle risorse naturali ambientali, il sistema delle infrastrutture pubbliche crea geometrie variabili, effetti cumulativi e diffusi, le cui risposte efficaci sono da ricercare solo alla scala intercomunale, metropolitana e regionale.

Il PTM intende avviare la definizione e il riordino territoriale, incentivando la creazione di strumenti di governo unici anche in relazione alla legge urbanistica regionale, evitando il dispendio di risorse finanziarie tecniche e politiche.

Le scelte urbanistiche di scala sovra comunale e locale, condivise con le Unioni e con i comuni, saranno declinate anche attraverso specifici progetti di rigenerazione, finalizzati a riattivare la progettualità dei Comuni. Questo consentirebbe di arrivare pronti alle tranches di finanziamenti che lo stato e l'unione europea stanno incentivando per il riuso e recupero urbano, con particolare attenzione alle periferie e ai fenomeni sociali connessi. L'obiettivo primario è quello di focalizzare l'attenzione su aree strategiche del territorio metropolitano, individuando pertanto gli interventi prioritari sui quali far convergere tali risorse.

4. OBIETTIVI GENERALI

Vision, strategie e azioni delineano il Piano Strategico Metropolitano e i suoi obiettivi, alcuni dei quali direttamente riferibili alla pianificazione territoriale con la possibilità di poter essere declinati e sviluppati all'interno degli strumenti ad essa destinati.

4.1. rigenerazione urbana e limitazione al consumo di suolo

La rigenerazione delle periferie e il miglioramento delle condizioni di vita nei centri urbani esistenti, in continuità con le attuazioni tattiche innescate dal PSM, saranno interessi da perseguire attraverso la specifici progetti di riqualificazione urbana caratterizzati da una valenza metropolitana.

L'importante **patrimonio di aree dismesse, abbandonate o sottoutilizzate** presenti in tutte le realtà urbane della Città metropolitana e il riuso di tali spazi, intesi come **spazi-opportunità**, consente non solo di rigenerare porzioni significative del territorio abbandonato, ma di farle concorrere alla realizzazione dei grandi *hub* metropolitani (vedi strategia 1.1 del PSM), alla realizzazione di una più ampia e articolata rete ecologica e agro-ambientale urbana (vedi strategia 3.2 del PSM), nonché al sostegno alle imprese attraverso la creazione di ambienti – anche fisici – tesi a favorire lo scambio di conoscenze, la creatività e l'innovazione. Quindi le aree dismesse diventano i luoghi di azioni sinergiche capaci di mettere a sistema e rendere visibili strategie più ampie che mirano al complessivo miglioramento della qualità della vita di tutta la Città Metropolitana.

Attraverso il PTM saranno quindi individuate specifiche aree, caratterizzate da degrado edilizio, marginalità economica e sociale e carenza di servizi. Protagonisti della individuazione dei luoghi della rigenerazione saranno i Comuni. In particolare si potranno individuare atti di pianificazione integrata e strategica costituiti da un insieme coordinato di interventi urbanistici, edilizi, socio-culturali ed economici nelle aree urbanizzate, in particolare finalizzato al miglioramento delle condizioni abitative, sociali, economiche, ambientali e culturali degli insediamenti, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale e di partecipazione sociale

Tendere al consumo zero di suolo è una necessità che nasce soprattutto dal riconoscimento del territorio come bene comune e risorsa non rinnovabile, e come tale, da preservare. Le politiche di rigenerazione e riuso del territorio urbano consentiranno di indirizzare sempre più le pratiche edilizie al non consumo di suolo dando spazio ai processi di rigenerazione e conservazione delle risorse territoriali.

La rigenerazione metropolitana non riguarda unicamente l'intervento fisico: la rigenerazione ambientale di alcune zone del territorio metropolitano particolarmente compromesse (es. piana fiorentina) diventano un'urgenza indifferibile. Occorre quindi riorganizzare i sistemi insediativi congestionati tramite un progetto integrato che prevede un modello policentrico che conferisce nuova centralità ai piccoli nodi insediativi storici inglobati nelle urbanizzazioni contemporanee, collocandovi i servizi e le funzioni di interesse collettivo, in particolare legati all'interazione fra città e campagna, nell'ottica della ricostruzione di un sistema capillare integrato di centralità urbane dotate di servizi e di spazi collettivi; Di conseguenza occorre interrogarsi sulla necessità di prevedere un "Progetto direttore per la riqualificazione integrata dei brownfield" che travalichi la rigenerazione della singola area dismessa, ma la valuti nel quadro della rigenerazione ambientale complessivo specie nell'ambito della piana fiorentina;

4.2. Poli funzionali e Produttivi

Funzioni fondamentali della Città metropolitana sono la "promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale".

Occorre valorizzare gli ambiti produttivi per far sì che il sistema produttivo ritrovi quell'attrattività persa con il protrarsi della crisi dell'ultimo decennio. Ripartire da quei territori che presentano già da adesso alti livelli di accessibilità (presenza della rete dal trasporto su gomma e ferro, dotazione di servizi, elevati standard di qualità ecologico-ambientale – APEA), rappresenta una necessità imprescindibile per ridare vita al sistema economico locale.

Questi saranno gli ambiti dove sviluppare un'offerta integrata, ossia idonea ad ospitare nuove attività manifatturiere, logistiche. Là dove per specifiche esigenze insediate occorrerà praticare politiche di ampliamento, dovrà avvenire solo in ambito di consolidamenti produttivi esistenti e comunque comprensivi di parte delle caratteristiche di accessibilità sopra dette o con la volontà di svilupparle contestualmente.

Le politiche dovranno orientare le scelte insediative a mantenere ed implementare l'alta qualità dei servizi offerti già oggi presenti ed al miglioramento delle condizioni di accessibilità.

4.3. Resilienza e paesaggio.

Le politiche, le strategie e le azioni mutate nel piano strategico in particolare quelle raccolte nella vision 3 "terre del benessere" dovranno trovare la giusta declinazione nel PTM con lo scopo di tutelare il territorio rurale, incentivare le attività agricole, valorizzare e salvaguardare il paesaggio in conformità a quanto PIT-PPR determinano per il territorio metropolitano.

Le scelte di carattere ambientale dovranno tendere ad accrescere la resilienza dei nostri territori e quindi rivolte alla sicurezza territoriale dal rischio idrogeologico, sismico, oltre a preservare l'integrità delle risorse naturali, nell'obiettivo generale di garantire la salvaguardia e la valorizzazione degli scambi ecosistemici. La disciplina del territorio rurale potrà, in accordo con le politiche regionali, recuperare alcuni elementi centrali contenuti nel PTCM vigente per quanto riguarda la tutela del paesaggio e spingersi oltre attraverso la promozione di una agricoltura sostenibile e multifunzionale, da declinare in modo differenziato in base ai contesti territoriali individuando parchi agricoli urbani e peri-urbani dove sviluppare forme di produzione specifiche locali identitarie e di qualità.

4.4. Più mobilità più qualità della vita: il PUMS metropolitano

Sulla Gazzetta n. 233 del 5 agosto 2017 è stato pubblicato il [decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2017](#) recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile- **Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica** che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area

della Città metropolitana), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

La redazione del PUMS (Piano Urbano metropolitano della Mobilità Sostenibile) rappresenta un necessario strumento di coerenza e coordinamento delle politiche sulla mobilità che s'intendono assumere nell'area metropolitana, oltre ad essere indispensabile per accedere a qualsiasi finanziamento statale di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram.

5. OBIETTIVI SPECIFICI

Gli obiettivi generali fin qui descritti verranno declinati all'interno del documento di "avvio" al PTM ai sensi dell'art. 17 della L.R. 65/2014. A tali declinazioni saranno associate azioni mirate al raggiungimento di quanto prefissato.

6. AZIONI PROSSIME:

- Approvazione linee di indirizzo, gennaio 2018
- Consultazione preliminare a cura dell'URBAN CENTER, entro marzo 2018
- avvio del procedimento e contestuale rapporto preliminare VAS, luglio 2018