



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SA PROGRAMMATZIONE, BILANTZU E ASSENTU DE SU TERRITÒRIU
ASSESSORATO DELLA PROGRAMMAZIONE, BILANCIO, CREDITO E ASSETTO DEL TERRITORIO
Centro Regionale di Programmazione

PR Sardegna FESR 2021 – 2027

Valutazione Ambientale Strategica

Dichiarazione di sintesi

Novembre 2022



Centro Regionale di Programmazione

Via C. Battisti, snc - 09123 Cagliari

Massimo Temussi – Direttore del CRP

e-mail: crp.direzione@regione.sardegna.it

Coordinamento redazionale a cura di:

Gruppo di lavoro “Programmazione Comunitaria”, *Area di Lavoro 2021-2027*:

Sandro Sanna – Responsabile Area di Lavoro

e-mail: crp.adgporfesr@regione.sardegna.it

crp.svilupposostenibile@regione.sardegna.it

Documento predisposto col contributo di:

Silvia Vaghi, Silvia Pezzoli, Vania Erby, Elena Girola, Rosella Manconi, Pietro Comoretto, Carlotta Sigismondi¹
Assistenza tecnica alle Autorità responsabili del presidio dei principi orizzontali nell'attuazione del POR FESR
2014-2020 - Linea 2a

Cheti Pira²

Assistenza tecnica e gestionale all'implementazione del POR FESR 2014-2020 – Linea 1E

¹ Consorzio Poliedra – Politecnico di Milano

² Ecoter srl

Sommario

1.	Il Programma Regionale FESR 2021-2027	2
2.	Il percorso integrato per l'elaborazione del programma e la VAS	11
2.1.	I soggetti coinvolti	12
2.2.	La consultazione dei soggetti con competenza ambientale e territoriale nella fase di <i>scoping</i>	12
2.3.	La consultazione sulla proposta di Programma e Rapporto ambientale	13
3.	Le ragioni della scelta dell'alternativa di Programma	15
4.	L'integrazione degli aspetti ambientali	18
5.	Le modalità di recepimento del parere motivato	25

1. Il Programma Regionale FESR 2021-2027

L'elaborazione del PR ha preso avvio a febbraio 2020 con l'attivazione preliminare della Valutazione ambientale strategica (VAS) per fare propri, fin dall'inizio, gli obiettivi di sviluppo sostenibile, in linea con gli indirizzi strategici europei, nazionali e regionali.

I *driver* di sviluppo in grado di rispondere ai fabbisogni regionali sono riconducibili a quattro grandi sfide:

1. Promuovere la crescita intelligente e il processo di trasformazione digitale del sistema regionale, rilanciando la competitività del sistema produttivo e creando occupazione di qualità.
2. Assicurare la sostenibilità del processo di crescita regionale aderendo a una transizione verde.
3. Favorire la "transizione giusta" e l'inclusione dei gruppi svantaggiati mediante un più facile accesso ai servizi di istruzione, occupazione, turistici, culturali e della sanità.
4. Porre le aree urbane come motore del cambiamento verso una società più vicina ai cittadini, promuovere l'identità dei territori periferici per valorizzare le potenzialità naturalistiche e turistiche dell'Isola e attivare nuovi processi locali di sviluppo sostenibile.

Per affrontare le citate sfide di sviluppo, il PR è articolato in sei Priorità, oltre l'Assistenza Tecnica:

1 – Competitività Intelligente (OS1)

La Priorità 1 punta ad accrescere la competitività del sistema regionale mediante investimenti volti a potenziare l'ecosistema produttivo, introdurre innovazioni accrescendo l'occupazione qualificata, rafforzare il collegamento tra ricerca e imprese, in accordo con la S3 che assume un ruolo centrale nell'orientare le strategie ed è condizione abilitante per il PR.

In riferimento al tema della **ricerca**, Regione Sardegna persegue i seguenti obiettivi:

- favorire collaborazioni e progetti di rete tra mondo imprenditoriale e circuito della conoscenza (Università, Imprese e sistema regionale della ricerca), anche rafforzando l'ecosistema regionale della ricerca e la partecipazione alle reti promosse a livello europeo con le *S3 platform*;
- accrescere la spesa in ricerca, soprattutto quella privata, e investire nelle competenze per l'innovazione;
- ampliare la platea e la dimensione delle imprese innovative nei settori ad alta intensità di conoscenza e con maggiore potenziale di crescita;
- promuovere iniziative progettuali e sviluppare infrastrutture per la ricerca, in grado di migliorare l'attrattività del territorio regionale per ricercatori di livello internazionale e di scoraggiare fenomeni di *brain drain*;
- accrescere il capitale umano per ridurre il *gap* tra domanda e offerta di competenze funzionali al processo di innovazione e transizione industriale;
- valorizzare le peculiarità endemiche geo-ambientali utili alla sperimentazione di nuove tecnologie in campo energetico, biomedicale, delle telecomunicazioni e dell'astrofisica.

In riferimento al tema della **competitività**, Regione Sardegna mira ad innescare processi di trasformazione attuando i seguenti obiettivi:

- consolidare il tessuto produttivo e rafforzare la crescita delle competenze (digitali, manageriali e finanziarie, per la transizione industriale);
- favorire l'internazionalizzazione anche attraverso il miglioramento della governance regionale e delle interazioni con gli enti e organizzazioni nazionali e internazionali che supportano i processi;
- promuovere modelli di produzione coerenti con i principi dell'economia verde e circolare;

- accrescere la resilienza delle PMI soprattutto nelle fasi di nascita e crescita dimensionale e attrarre/mantenere sul territorio capitale umano qualificato;
- agevolare l'accesso al credito.

A tal fine saranno promossi i settori di punta individuati dalla S3 e in coerenza con Transizione 4.0, indicando quali fattori chiave la ricerca e innovazione, lo sviluppo di imprese ad alta intensità di conoscenza, la diffusione digitale, l'internazionalizzazione, la transizione industriale (nel segno dell'efficienza energetica e dell'economia circolare), l'agevolazione dell'accesso al credito. Il perseguimento di tali obiettivi dovrà essere affiancato dal coinvolgimento di figure professionali specializzate nei vari settori, la cui richiesta dovrà emergere in tempi congrui alla definizione di opportuni percorsi formativi da realizzare in sinergia con il FSE+.

2 – Transizione digitale (OS1)

La Priorità 2 sostiene l'avanzamento digitale quale fattore propulsivo dei processi di crescita, competitività e attrattività del sistema economico regionale, di miglioramento dell'azione della PA, nonché di sviluppo sociale, avendo riguardo alle potenzialità del digitale nel contrasto delle diseguaglianze di genere e generazionali e nel superamento di divari strutturali esistenti nella regione.

Al fine di ridurre il ritardo ancora esistente nelle **competenze digitali dei cittadini**, nella **digitalizzazione del sistema produttivo e dei servizi pubblici**, nonché negli **investimenti infrastrutturali e tecnologici**, in coerenza con l'Agenda Digitale nazionale, Regione Sardegna intende promuovere azioni mirate a:

- Accelerare la trasformazione digitale della PA, semplificando servizi e processi amministrativi e potenziando i servizi pubblici digitali per i cittadini;
- Promuovere le competenze digitali;
- Migliorare l'accessibilità e l'utilizzabilità dei servizi pubblici digitali da parte dei cittadini;
- Migliorare la qualità, la sicurezza, l'efficienza e l'interoperabilità delle piattaforme e la *cyber resilience*;
- Attivare misure a sostegno della conoscenza (es. cluster tecnologici);
- Promuovere politiche di cooperazione tra le PMI (es. distretti tecnologici, contratti di rete);
- Migliorare i servizi digitali al fine di ridurre gli oneri amministrativi per imprese e cittadini;
- Sostenere l'introduzione di pratiche e tecnologie digitali nelle micro e piccole imprese.

3 – Transizione Verde (OS2)

La Priorità 3 è rivolta ad *“Assicurare la sostenibilità del processo di crescita regionale aderendo alla sfida ad una transizione verde”* con particolare riferimento ai temi dell'energia, della riduzione dell'inquinamento, dei rischi climatici e ambientali, della gestione delle risorse e dell'economia circolare, della tutela della natura e della biodiversità.

Una delle sfide della Sardegna, legata al *Green Deal* Europeo, si traduce nell'adesione a un piano di **decarbonizzazione** per contribuire agli obiettivi 2030 e 2050 in materia di clima. Attraverso il PR Regione Sardegna intende favorire la diffusione di un approccio *“green”* al sistema regionale dell'energia, promuovendo il ricorso a **fonti energetiche rinnovabili** e un **consumo più efficiente delle risorse energetiche**, con l'obiettivo di ridurre la concentrazione di agenti inquinanti nell'aria e le emissioni di gas serra.

In tema di cambiamenti climatici e di disponibilità e gestione sostenibile dell'acqua il PR, in continuità con la precedente programmazione e in sinergia con gli interventi del PNRR, sostiene la **prevenzione dei rischi legati a inondazioni, frane, incendi** e la **resilienza alle catastrofi**.

In tema di gestione delle risorse idriche con il PR si intende intervenire prioritariamente sul **trattamento delle acque reflue urbane**. Altri interventi sono rivolti alla **riduzione delle perdite** sui sistemi di distribuzione e sulla **potabilizzazione**.

In linea con il Programma nazionale sulla prevenzione dei rifiuti e con la pianificazione regionale, il PR intende adottare politiche e azioni di **prevenzione e riduzione dei rifiuti**, nonché, in sinergia con l'OS1, incentivare l'**efficienza nell'uso delle risorse e delle materie**, unitamente al **recupero, riuso e riciclo dei materiali**.

Il PR opererà in coerenza con le Strategie EU *Biodiversity* 2030 e quella nazionale per la biodiversità attraverso il finanziamento di quanto previsto nel PAF per la Rete Natura 2000, nei Piani di gestione e/o nelle Misure di conservazione per la Rete Natura 2000 e nei Piani dei parchi, al fine di **ridurre la perdita di biodiversità**, nonché mediante il **potenziamento dei sistemi di monitoraggio**.

4 – Mobilità Urbana Sostenibile (OS2)

La P4 mira a migliorare la mobilità urbana regionale al fine di raggiungere un sistema dei trasporti sostenibile, sicuro, interconnesso e multimodale e rispettoso dell'ambiente.

In complementarità con le misure del PNRR si darà priorità alle azioni capaci di sviluppare una **mobilità pulita, intelligente, connessa e sostenibile**, puntando: a ridurre in misura significativa le emissioni di gas a effetto serra; a incrementare l'offerta e la qualità dei servizi di mobilità; ad accrescere la vivibilità in ambito urbano.

Con il miglioramento dei sistemi di mobilità urbana si punta: a ridurre in misura significativa le emissioni di gas a effetto serra, rendendo sostenibile il sistema dei trasporti nel suo insieme; ad incrementare l'offerta e la qualità dei servizi di mobilità; ad accrescere la vivibilità in ambito urbano.

5 – Sardegna più sociale e inclusiva (OS4)

La Priorità 5 punta ad assicurare l'inclusione nelle sue molteplici declinazioni, migliorando l'accesso ai servizi per l'occupazione, l'istruzione, la sanità, la cultura e il turismo.

Regione Sardegna intende promuovere soluzioni per l'inserimento lavorativo e la crescita dell'occupazione attraverso l'innovazione sociale, secondo un approccio integrato. Il sostegno a iniziative di **Welfare territoriale**, grazie all'attivazione di filiere di produzione di valore capaci di mettere a sistema le risorse locali e innescare uno sviluppo sostenibile e inclusivo, favorisce l'**empowerment dei beneficiari**, incentivando partecipazione, responsabilizzazione e co-progettazione.

In tema di istruzione, la sfida prioritaria è il **contenimento della dispersione scolastica**, assicurando uguali opportunità ai diversi territori e contribuendo a qualificare, modernizzare e rendere più inclusivi i sistemi di istruzione. Strategica è l'integrazione con il FSE+ per la **diffusione di contenuti e servizi digitali e lo sviluppo di metodologie innovative**.

In ambito sanitario, in raccordo con il PNRR, si punta allo sviluppo/consolidamento di modelli organizzativi capaci di **integrare l'assistenza sanitaria e sociale sul territorio** e quella **domiciliare** e di sostenerne la diffusione prioritariamente nei contesti a maggior deprivazione e nelle Aree Interne.

Per contrastare le fragilità sociali il PR individua azioni che combinano interventi di **dotazione/adequamento infrastrutturale e tecnologico** e **servizi abitativi e sociali**, con priorità per investimenti diretti a: rafforzare infrastrutture e servizi sociali di elevata qualità; migliorare i sistemi di protezione sociale, sviluppare servizi a livello di comunità, nonché integrare servizi sanitari, sociali e di assistenza per garantire a tutti una vita indipendente; assicurare l'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate, garantendo altresì protezione dalla violenza e dallo sfruttamento, anche attraverso le infrastrutture abitative.

Il tema "**cultura**" viene valorizzato **come fattore di inclusione** anche lavorativa, laddove il bene culturale diventa un attrattore turistico. Il turismo contribuirà all'inclusione sociale attraverso il **coinvolgimento delle comunità locali** nella pianificazione e gestione dell'offerta e la creazione di nuove capacità e occupazione.

Pertanto, gli obiettivi che Regione Sardegna intende perseguire sono:

- favorire l’inserimento lavorativo e accrescere l’occupazione;
- contrastare la dispersione scolastica mirando ad assicurare pari opportunità ai diversi territori e contribuendo a qualificare, modernizzare e rendere più inclusivi i sistemi di istruzione;
- rafforzare la rete dei servizi sociosanitari territoriali per gestire meglio le situazioni di emergenza e l’accesso agli ospedali;
- introdurre servizi innovativi fortemente integrati per combattere le fragilità sociali;
- aumentare le pratiche di cittadinanza attiva e i percorsi di integrazione sociale per generare opportunità lavorative di qualità e rafforzare il settore turistico;
- ampliare la partecipazione culturale di cittadini, imprese e comunità.

6 – Sviluppo sostenibile e integrato Urbano e Territoriale (OS5)

La Priorità 6, proseguendo l’esperienza condotta nel POR FESR 14-20, supporta la definizione e attuazione di strategie urbane e territoriali mirate a intervenire sui fattori che favoriscono il radicamento nei luoghi (salute, lavoro, istruzione e servizi), mantenendo un approccio interdisciplinare che include obiettivi in relazione a: accessibilità, inclusione, sostenibilità ed economia circolare e lavorando sulle aree urbane (Os 5.i) e sulle aree interne e rurali (Os 5.ii).

In particolare, nel promuovere lo **Sviluppo Urbano Sostenibile** sono perseguiti obiettivi di rigenerazione urbana di ambiti, quartieri, edifici e spazi pubblici, nonché di miglioramento di servizi e contesti operativi utili alle imprese. Il PR intende promuovere, infatti, uno sviluppo sostenibile che possa mettere a valore un patrimonio storicamente consolidato di beni naturalistico-ambientali e culturali, di una vasta gamma di servizi – di base e di eccellenza – anche in quanto artefici di una migliore qualità della vita, e di attrattori turistici di pregio, oltre a dare o rafforzare un senso e un’identità – per il presente e per il futuro – a luoghi e comunità.

È finanziata la definizione e attuazione di **Strategie Territoriali (ST)** - attraverso lo strumento degli **Investimenti Territoriali Integrati (ITI)** - rivolte a interventi pubblici e al sostegno di attività d’impresa, in ambito urbano, mediante l’utilizzo anche combinato di sovvenzioni e strumenti finanziari, l’attivazione di nuove forme di partenariato pubblico-privato e di coinvolgimento attivo dei cittadini, l’individuazione di operazioni integrate e sinergiche in collaborazione con il FSE+ e altri strumenti programmatici.

Le ST – già esistenti o di nuova definizione o adeguamento – possono trovare attuazione sia da parte dei singoli Comuni che all’interno delle aree vaste di natura metropolitana istituzionalmente definite, come pure in riferimento alle altre singolarità urbane, per ambiti settoriali o con interventi integrati. I territori individuati, mediante una manifestazione di interesse, sono:

- Città Metropolitana di Cagliari con 17 Comuni: Cagliari (capoluogo), Assemini, Capoterra, Decimomannu, Elmas, Maracalagonis, Monserrato, Pula, Quartu Sant’Elena, Quartucciu, Sarroch, Selargius, Sestu, Settimo San Pietro, Sinnai, Uta e Villa San Pietro.
- Rete metropolitana del Nord Sardegna, composta dai Comuni di Sassari, Alghero, Porto Torres, Sorso, Sennori, Castelsardo, Valledoria e Stintino.
- “Città medie” di Olbia, Oristano, Nuoro, Carbonia e Iglesias, considerate nella loro individualità.

Il tema della **Valorizzazione delle Aree interne e rurali** rappresenta un ulteriore importante *driver* dell’OS5 con il quale attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone rurali e costiere e delle iniziative locali si intende promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato, il patrimonio culturale e la sicurezza mediante iniziative di sviluppo locale di tipo partecipativo

Lo strumento principale per la realizzazione delle ST è il **Progetto Integrato di Sviluppo Territoriale (PIST)** all'interno del quale vengono declinate le strategie locali necessarie ad affrontare molteplici sfide che, per loro natura, sono differenti fra territorio e territorio.

Le ST sono definite sulla base delle differenti esigenze per affrontare, in maniera differenziata in base alle specificità del territorio, quattro grandi macro-temi di azione:

- I **beni**: valorizzazione delle risorse endogene (ambientali e culturali) anche a fini turistici
- Il **lavoro**: creazione o potenziamento delle imprese locali, nel rispetto delle specificità territoriali
- I **servizi**: creazione e/o potenziamento dei servizi essenziali alla popolazione, anche mediante la valorizzazione o il riuso di strutture pubbliche sottoutilizzate o dismesse.
- Il **capitale territoriale** e la **capacità amministrativa**: anche attraverso la qualificazione del personale e il sostegno tecnico per una capacità di attuazione più efficiente ed efficace.

Di seguito si riporta lo schema degli obiettivi e delle azioni del Programma e le relative risorse.

Tabella 1 – Schema obiettivi-azioni-risorse del PR Sardegna FESR 2021-2027

OBIETTIVO STRATEGICO E PRIORITÀ	OBIETTIVO SPECIFICO	AZIONI	RISORSE [M€]
OS1 – Priorità Competitività intelligente	1.i) Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate	1.1.1. Rafforzamento dell'ecosistema regionale della ricerca, mediante supporto all'attività di ricerca delle imprese in particolare nei settori della S3	156,54
		1.1.2. Reti di collaborazione tra imprese e circuito della conoscenza	
		1.1.3. Rafforzamento della domanda pubblica per l'innovazione	
		1.1.4. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	1.iii) Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi	1.3.1. Sostegno alle microimprese e alle PMI	162,15
		1.3.2. Sviluppo delle infrastrutture commerciali per le PMI	
		1.3.3. Sviluppo di servizi avanzati rivolti a PMI e reti di PMI e sostegno all'internazionalizzazione	
		1.3.4 Sostegno finalizzato ad agevolare e migliorare l'accesso al credito	
		1.3.5 Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	1.iv) Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità	1.4.1. Sviluppo di competenze per la specializzazione intelligente orientate al processo di transizione industriale	21,43
OS1 – Priorità Transizione digitale	1.ii) Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione	2.2.1. Digitalizzazione delle PMI	159,88
		2.2.2. Soluzioni ICT, servizi elettronici, applicazioni per l'Amministrazione	
		2.2.3. Applicazioni e servizi informatici per le competenze digitali e l'inclusione digitale	
		2.2.4. Altre tipologie di infrastrutture ICT (compresi risorse/impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altri dispositivi wireless)	
		2.2.5. Sostegno della domanda di servizi per favorire l'utilizzo delle tecnologie digitali da parte dei cittadini e per facilitare il loro accesso ai servizi digitali	
		2.2.6. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
OS2 – Priorità Transizione verde	2.i) Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra	3.1.1 Elettificazione dei consumi ed efficientamento energetico nelle imprese	195,95
		3.1.2 Elettificazione dei consumi ed efficientamento energetico negli edifici e impianti pubblici inclusi interventi di illuminazione pubblica	

OBIETTIVO STRATEGICO E PRIORITÀ	OBIETTIVO SPECIFICO	AZIONI	RISORSE [M€]
		3.1.3. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	2.ii) Promuovere le energie rinnovabili in conformità della direttiva (UE) 2018/2001, compresi i criteri di sostenibilità ivi stabiliti	3.2.1. Promozione dell'utilizzo delle energie rinnovabili, eolica, solare, marina	53,33
		3.2.2. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	2.iii) Sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti al di fuori della rete transeuropea dell'energia (RTE-E)	3.3.1 Realizzazione di sistemi energetici intelligenti e relativo stoccaggio	11,99
		3.3.2. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	2.iv) Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici	3.4.1. Adattamento ai cambiamenti climatici, prevenzione e gestione dei rischi connessi al clima (inondazioni, frane, incendi, etc.)	116,70
		3.4.2. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	2.v) Promuovere l'accesso all'acqua e la sua gestione sostenibile	3.5.1. Miglioramento dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	52,57
		3.5.2. Ottimizzazione della fornitura di acqua per il consumo umano e riduzione delle perdite d'acqua nei sistemi di distribuzione	
		3.5.3. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	2.vi) Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse	3.6.1. Miglioramento della gestione dei rifiuti domestici secondo la gerarchia dei rifiuti (esclusi termovalorizzatori e discariche)	34,00
		3.6.2. Miglioramento della gestione dei rifiuti industriali e commerciali, sottoprodotti e scarti di lavorazione (esclusi termovalorizzatori e discariche)	
		3.6.3. Sostegno a processi di produzione rispettosi dell'ambiente e promozione dell'impiego di materiali riciclati come materie prime	
		3.6.4. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	2.vii) Rafforzare la protezione e la preservazione della natura, la biodiversità e le infrastrutture verdi, anche nelle aree urbane, e ridurre tutte le forme di inquinamento	3.7.1. Tutela, ripristino e uso sostenibile dei Siti Natura 2000	58,00
		3.7.2. Infrastrutture verdi e blu e altre azioni coerenti con il PAF	
		3.7.3. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	

OBIETTIVO STRATEGICO E PRIORITÀ	OBIETTIVO SPECIFICO	AZIONI	RISORSE [M€]
OS2 – Priorità Mobilità urbana sostenibile	2.viii) Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio	4.8.1 Promozione di un sistema di infrastrutture e mezzi per il trasporto urbano pulito e digitalizzazione del servizio	52,57
		4.8.2. Promozione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità ciclopedonale su scala urbana, suburbana e interurbana	
OS4 – Priorità Sardegna più sociale e inclusiva	4.i) Rafforzare l'efficacia e l'inclusività dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo delle infrastrutture sociali e la promozione dell'economia sociale	5.1.1. Progetti innovativi di welfare territoriale	10,00
		5.1.2. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	4.ii) Migliorare la parità di accesso a servizi di qualità e inclusivi nel campo dell'istruzione, della formazione e dell'apprendimento permanente mediante lo sviluppo di infrastrutture accessibili, anche promuovendo la resilienza dell'istruzione e della formazione online e a distanza	5.2.1. Riqualificazione degli edifici scolastici e acquisto di attrezzature e arredi per l'innalzamento qualitativo degli ambienti di apprendimento	45,00
		5.2.2. Acquisizione di attrezzature e strumenti per la realizzazione di laboratori innovativi nell'ambito della didattica dei percorsi di Istruzione Tecnica Superiore	
		5.2.3. Interventi innovativi sulle scuole (Scuole del nuovo millennio)	
	4.iii) Promuovere l'inclusione socioeconomica delle comunità emarginate, delle famiglie a basso reddito e dei gruppi svantaggiati, incluse le persone con bisogni speciali, mediante azioni integrate, compresi gli alloggi e i servizi sociali	5.2.4. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	30,30
		5.3.1. Azioni innovative per assicurare una vita indipendente ai soggetti fragili	
	4.v) Garantire la parità di accesso all'assistenza sanitaria e promuovere la resilienza dei sistemi sanitari, compresa l'assistenza sanitaria di base, come anche promuovere il passaggio dall'assistenza istituzionale a quella su base familiare e di prossimità	5.3.2. Potenziamento di servizi sociosanitari e di assistenza a lungo termine	96,00
		5.3.3. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	4.vi) Rafforzare il ruolo della cultura e del turismo sostenibile nello sviluppo economico, nell'inclusione sociale e nell'innovazione sociale	5.5.1. Completamento e allestimento della Rete sociosanitaria territoriale	44,00
5.5.2. Rinnovo delle strumentazioni ospedaliere			
		5.6.1. Progetti di innovazione sociale per la cultura e il turismo inclusivi	44,00
		5.6.2. Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	

OBIETTIVO STRATEGICO E PRIORITÀ	OBIETTIVO SPECIFICO	AZIONI	RISORSE [M€]
OS5 – Priorità Sviluppo sostenibile e integrato urbano e territoriale	Os5.i) Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane	6.1.1 Promozione di strategie territoriali integrate in area urbana	123,40
		6.1.2 Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
	Os5.ii) Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree diverse da quelle urbane	6.2.1 Promozione delle strategie territoriali integrate	101,90
		6.2.2 Miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi	
Priorità 7. Assistenza Tecnica art. 36			55,34
TOTALE DOTAZIONE DEL PR Sardegna FESR 2021-2027			1.581

2. Il percorso integrato per l'elaborazione del programma e la VAS

Scopo della VAS è **orientare alla sostenibilità** i piani e programmi suscettibili di avere potenziali effetti significativi sull'ambiente, sin dalle prime fasi di elaborazione. La VAS non si esaurisce con l'approvazione del piano o programma ma ne segue la fase attuativa attraverso il **monitoraggio** degli effetti ambientali che si verificano durante l'attuazione del piano e l'eventuale conseguente revisione del programma stesso.

La VAS è organizzata e realizzata in coerenza con le previsioni della normativa nazionale (d.lgs. 152/2006 e s.mi.i) e integra, al suo interno, anche la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale in quanto l'attuazione del Programma può avere effetti sui siti Rete Natura 2020 (Zone Speciali di Conservazione – ZSC/Siti di Importanza Comunitaria - SIC e Zone di Protezione Speciale - ZPS).

Il soggetto responsabile della redazione del piano o programma è responsabile della procedura di VAS (**Autorità procedente**), in collaborazione con l'**Autorità competente per la VAS**, che garantisce la corretta applicazione della procedura e che formula, alla fine del processo, un parere in merito alla sostenibilità del programma.

Un elemento fondamentale del processo di VAS è dato dalla **consultazione** dei soggetti competenti in materia ambientale, degli Enti territorialmente interessati, dei settori del pubblico interessati e del pubblico generico, in un'ottica di trasparenza del processo decisionale e per garantire la terzietà della valutazione.

Come previsto dalla normativa, per la VAS del PR FESR sono state individuate le seguenti Autorità:

- l'**Autorità di Gestione del PR FESR 2021-2027** (di seguito AdG), che ha sede nel Centro regionale di Programmazione, con il ruolo di **Autorità Procedente**;
- il Servizio sostenibilità ambientale valutazione strategica e sistemi informativi (SVASI) dell'Assessorato regionale della Difesa dell'Ambiente, con il ruolo di **Autorità Competente per la VAS**.
- il Servizio valutazioni impatti e incidenze ambientali (VIA) - Settore delle Valutazioni Ambientali Strategiche e Valutazioni di Incidenza dell'Assessorato regionale della Difesa dell'Ambiente, con il ruolo di **Autorità competente per la VInCA**.

In applicazione dell'Allegato C della D.G.R. 33/34, in combinato disposto con le successive modifiche apportate al quadro normativo sovraordinato e, in particolare, integrando le nuove tempistiche definite per le fasi di consultazione del Piano/Programma e del Rapporto Ambientale e di espressione del parere motivato dal Decreto-Legge n. 152 del 6 novembre 2021, la procedura di VAS del PR Sardegna FESR 2021-2027 si articola nelle fasi descritte di seguito:

a) Fase preliminare, che consiste in un'analisi preliminare della sostenibilità degli orientamenti del Programma finalizzata a individuare i contenuti del Documento di *Scoping* e ad evidenziare gli aspetti del Programma da sottoporre a consultazione; sono individuati i soggetti competenti in materia ambientale da invitare alla consultazione.

b) Fase di Scoping, che prevede la consultazione dei soggetti con competenza ambientale per definire portata e il livello di dettaglio delle informazioni ambientali da includere nel Rapporto ambientale.

c) Costruzione del Programma e Valutazione Ambientale Strategica, durante la quale si procede alla redazione del Rapporto ambientale contestualmente alla redazione del Programma e alla loro pubblicazione per l'avvio della seconda fase di consultazione. Al termine della consultazione le osservazioni trasmesse sono esaminate ai fini del loro recepimento e dell'integrazione del Programma e dei suoi allegati. L'Autorità Competente esprime il Parere motivato, sulla base del quale l'AdG provvede alle opportune revisioni del Programma prima della sua trasmissione alla Commissione per l'approvazione.

d) Decisione e relativa messa a disposizione delle informazioni, ovvero approvazione del Programma da parte della CE (Decisione C(2022)7877 del 26/10/2022), e pubblicazione della stessa unitamente al Programma approvato, al Rapporto ambientale, allo Studio di Incidenza Ambientale, al Parere motivato e alla documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, accompagnato dalla presente Dichiarazione di sintesi.

2.1. I soggetti coinvolti

Il processo di VAS ha previsto, durante le sue diverse fasi, momenti di informazione e di consultazione rivolti sia ai soggetti competenti in materia ambientale sia, in maniera più ampia, al pubblico interessato dal programma.

A livello regionale i soggetti interessati al percorso di consultazione, a cui ci si è rivolti, sono:

- **I soggetti competenti in materia ambientale - SCMA**, costituiti dai rappresentanti delle Pubbliche amministrazioni e degli Enti pubblici con competenze specifiche in materia ambientali. L'elenco dei SCMA individuati per la VAS del Programma FESR 2021-27 è riportato nell'Allegato 1 del Rapporto ambientale Preliminare³;
- **Il Pubblico**, costituito da persone fisiche e giuridiche, da associazioni, organizzazioni e loro gruppi, le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e le organizzazioni sindacali più rappresentative. Fanno parte del pubblico il Partenariato Economico e Sociale e gli Enti territorialmente interessati, coinvolti nel processo nell'ambito delle riunioni del Partenariato Regionale Allargato.

2.2. La consultazione dei soggetti con competenza ambientale e territoriale nella fase di scoping

Le fasi di consultazione preliminare (fase di *Scoping*) ha avuto inizio tramite la presentazione del Rapporto Ambientale preliminare elaborato sulla base del Documento di indirizzo strategico per la formulazione del Programma FESR Sardegna 2021-2027, approvato dalla Giunta Regionale con la Deliberazione del 29.07.2021 nr. 32/30.

Tale fase di confronto con i Soggetti con Competenza in Materia Ambientale - SCMA ha preso l'avvio in data 1° settembre 2021, con l'invio del Rapporto preliminare e si è conclusa il giorno 1° ottobre 2021, termine per l'invio dei contributi da parte di SCMA ai sensi dell'ultimo periodo dell'art. 13 c. 1 del D.Lgs 152/2006, introdotto dall'art. 28, comma 1, lettera b), della legge n. 108 del 2021.

In data 24 di settembre è stato convocato un incontro fra l'Autorità procedente del Programma, l'Autorità competente e i SCMA, in cui è stato presentato il Rapporto preliminare e si sono raccolte alcune osservazioni.

Durante il processo di consultazione del rapporto ambientale preliminare sono pervenute negli uffici di Regione Sardegna complessivamente 5 osservazioni relative al processo di VAS e al documento di *scoping* da parte dei seguenti SCMA:

1. Direzione generale Corpo forestale e di vigilanza ambientale - Servizio tecnico e della vigilanza
2. Città Metropolitana di Cagliari
3. Regione autonoma della Sardegna - Assessorato dei trasporti - Direzione Generale dei Trasporti, Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti

³ Disponibile al link <http://www.sardegnaprogrammazione.it/index.php?xsl=1384&s=426886&v=2&c=7455&vd=1>

4. Regione autonoma della Sardegna - Assessorato della difesa dell'Ambiente - Direzione Generale dell'Ambiente 05-01-07 - Servizio Sostenibilità Ambientale, Valutazione Strategica e Sistemi Informativi
5. ARPAS

Tali osservazioni sono consultabili integralmente nel Report della Fase di *Scoping*⁴ e in maniera sintetica nell'Allegato 3 al Rapporto ambientale, dove sono riportate anche le modalità con cui si è tenuto conto di tali osservazioni nell'elaborazione del Rapporto ambientale e del Programma.

2.3. La consultazione sulla proposta di Programma e Rapporto ambientale

La proposta di Rapporto ambientale, completa dei suoi allegati, è stata depositata insieme al Programma proposto presso gli uffici regionali e provinciali competenti e resa pubblica per la consultazione attraverso la pubblicazione sul portale istituzionale della Regione Sardegna⁵, il 10 maggio 2022.

Durante la fase di consultazione sono stati previsti ulteriori momenti di confronto con il partenariato socio-economico e i soggetti competenti in materia ambientale. A tal fine, si è svolto in data 6 giugno 2022, in modalità videoconferenza, uno specifico incontro tecnico col Partenariato Regionale Allargato, convocato nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del PR Sardegna FESR 2021-2027.

Durante il processo di consultazione sul Rapporto ambientale sono pervenute negli uffici della Regione Sardegna complessivamente 9 osservazioni relative al processo di VAS e alla proposta di Programma da parte dei seguenti SCMA:

1. FIAB Sardegna - Associazioni ambientali, naturalistiche e dell'Utenza ciclistica
2. Comitato per la Salvaguardia del Trenino Verde della Sardegna
3. Città Metropolitana di Cagliari
4. SC Salute e Ambiente, Dipartimento di Prevenzione - ASL di Cagliari
5. Consorzio industriale provinciale Sassari
6. Regione autonoma della Sardegna – Assessorato dei trasporti – Direzione Generale dei Trasporti – Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti
7. Legambiente Sardegna
8. Direzione Generale Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale – Servizio Tecnico e della Vigilanza - CFVA
9. Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente in Sardegna - ARPAS

Lo SVASI, in collaborazione con l'Autorità di Gestione, ha esaminato la documentazione pervenuta e le osservazioni ed emesso il proprio Parere motivato con determinazione n. 762 del 9 agosto 2022. Il Parere contiene prescrizioni, condizioni, raccomandazioni e suggerimenti sui contenuti del Programma e del Rapporto Ambientale, sulla base delle quali l'AdG provvede alle opportune revisioni del Programma prima della sua trasmissione alla Commissione per la sua definitiva approvazione. Il Parere comprende anche il giudizio relativo alla valutazione di incidenza ambientale espresso dal competente Servizio Valutazione Impatti e Incidenze Ambientali, con determinazione n. 733 del 5 agosto 2022.

⁴ Disponibile al link <https://portal.sardegناسira.it/-/vas-programma-fesr-2021-2027-conclusione-della-fase-di-scoping>

⁵ Al seguente link <https://portal.sardegناسira.it/-/vas-programma-fesr-2021-2027-avvio-fase-consultazione>

I contenuti del parere dell'Autorità competente per la VAS e delle osservazioni pervenute sono riportati nel Capitolo 5, accompagnati dalla descrizione delle modalità con cui se ne è tenuto conto nel Programma e nel Rapporto Ambientale.

3. Le ragioni della scelta dell'alternativa di Programma

La versione finale del Programma, approvata con Decisione comunitaria, è il frutto di un processo di costruzione in cui sono stati coinvolti gli uffici regionali preposti, l'estensore del Programma, l'Autorità competente per la VAS, i soggetti competenti in materia ambientale, i soggetti istituzionali e il partenariato socio-economico che hanno partecipato alle **consultazioni**; fondamentale è stato anche il processo di **negoziato con la Commissione europea**, che ha contribuito alla precisazione e migliore definizione di alcuni ambiti di intervento del Programma.

Nel corso dell'elaborazione del PR sono state documentate e valutate le scelte di Obiettivi specifici e Azioni da finanziare, con particolare con riferimento agli elementi rilevanti per la sostenibilità ambientale (per il dettaglio si veda il *Rapporto ambientale - Capitolo 6. Analisi e valutazione delle alternative*). Di seguito si ripercorrono le principali tappe del percorso di programmazione, richiamando le opzioni alternative emerse nelle diverse fasi e le motivazioni che hanno guidato le scelte effettuate.

Il percorso di costruzione del Programma FESR è avvenuto nel contesto dei **vincoli Regolamentari di concentrazione tematica**. Si richiama a questo proposito il vincolo di concentrazione tematica, che prevede per la Regione la necessità di concentrare almeno il 25% delle risorse sull'OS1 (Un'Europa più intelligente e competitiva) e il 30% delle risorse sull'OS2 (Un'Europa più verde) e di garantire che almeno il 30% del budget sia dedicato agli obiettivi di mitigazione o adattamento al cambiamento climatico.

Il processo di preparazione del PR è stato inoltre inquadrato nel più ampio percorso di definizione delle scelte di programmazione per il periodo 2021-2027 secondo un approccio di **programmazione unitaria** delle risorse provenienti dai diversi fondi strutturali europei ma anche dai fondi nazionali e regionali che concorrono agli obiettivi della politica di coesione.

Il primo passaggio formalizzato nell'ambito della programmazione è stata la definizione del **Documento di indirizzo strategico per la formulazione del Programma FESR 2021-2027**, approvato nel mese di **luglio 2021** (DGR 32/30 del 2021).

Alla data di adozione del documento di indirizzo, per il finanziamento dei due programmi regionali FESR e FSE+ della Sardegna era destinato un ammontare di risorse stimato in circa 3 miliardi di euro, comprensivo del cofinanziamento nazionale e regionale, con una ripartizione indicativa tra i due programmi che attribuiva circa l'80% delle risorse al FESR e il restante 20% al FSE+. La **prima ipotesi di strutturazione del PR FESR** faceva dunque riferimento ad una **dotazione finanziaria del programma stimata in circa 2,3 Miliardi di euro in grado di perseguire utilmente tutti e cinque gli Obiettivi Strategici definiti dal Regolamento generale**.

Nel periodo **settembre-dicembre 2021** la costruzione del Programma ha visto una **progressiva riduzione delle risorse**, a favore di una più ampia strategia che comprende altri strumenti di programmazione oltre al PR FESR che, complessivamente, dà attuazione a **tutti gli obiettivi** previsti inizialmente nel Documento di indirizzo strategico. In particolare, si è realizzato un trasferimento di risorse dal PR FESR al PR FSE+ e si è data adesione al Programma Complementare, giungendo a una **riduzione della dotazione del PR a 1,6 Miliardi di euro**. Ciononostante, si è ritenuto di mantenere, per il PR FESR, la struttura prefigurata, agendo su **tutti gli obiettivi** strategici del Regolamento.

Successivamente, **tra febbraio e marzo 2022**, in considerazione del mutato contesto internazionale determinato dal conflitto in Ucraina e accogliendo le richieste pervenute nell'ambito della consultazione del partenariato regionale allargato (avvenuta tra il 23 febbraio e il 17 marzo 2022), **si è agito restringendo gli obiettivi** oggetto di intervento, passando dalla prima alla seconda delle seguenti alternative:

1. Prima ipotesi con attivazione di tutti gli Obiettivi Strategici del FESR, declinato all'interno del Documento "Schede di sintesi delle azioni/linee di intervento" sottoposto al partenariato – febbraio

2022;

2. Seconda ipotesi con **esclusione dell'Obiettivo Strategico 3 "Mobilità locale e regionale"** (da perseguire attraverso altri strumenti di finanziamento quali FSC) e spostamento delle risorse previste per tale OS verso gli Obiettivi Strategici 1 e 2. In un'ottica di concentrazione e ottimizzazione degli stanziamenti, si è ritenuto più opportuno ed efficace destinare al settore della mobilità locale e regionale le risorse provenienti da altri fondi e/o strumenti programmatici quali il PNRR o il Fondo per lo Sviluppo e Coesione, come evidenziato nella Delibera di Giunta regionale n. 12/26 del 7 aprile 2022.

Nella tabella di seguito si riporta il confronto della ripartizione delle risorse prevista dalle due opzioni (in verde i valori che nel passaggio dalla prima ipotesi alla seconda hanno visto un incremento, mentre in rosso i valori che hanno subito un taglio).

		Schede di sintesi delle azioni/linee di intervento <i>Febbraio 2022</i>	PR FESR 21-27 <i>Aprile 2022</i>
OS 1	Priorità 1 – Competitività intelligente	315 M€	340 M€
	Priorità 2 – Transizione digitale	135 M€	160 M€
OS2	Priorità 3 – Transizione verde	473 M€	523 M€
	Priorità 4 – Mobilità urbana sostenibile	53 M€	53 M€
OS3	Priorità 5 - Mobilità Locale e Regionale	75 M€	--
OS4	Priorità 6 - Una Sardegna più sociale e inclusiva	225 M€	225 M€
OS5	Priorità 7- Sviluppo Sostenibile e integrato, urbano e territoriale	225 M€	225 M€

Lo stralcio dell'OS 3 mostra **ripercussioni positive sulla sostenibilità ambientale** complessiva del Programma, dato che 50 dei 75 M€ inizialmente allocato su OS3 sono andati a rafforzare l'OS 2 - Priorità 3 "Transizione verde".

Nel perfezionamento del Programma dalla versione di febbraio a quella di aprile 2022, inoltre, sono state apportate modifiche minori, che non hanno alterato le opportunità per la sostenibilità ambientale presenti nella prima versione.

La versione di aprile 2022 del Programma è stata notificata alla Commissione europea per l'avvio del negoziato formale con la Commissione Europea e parallelamente è stata posta in consultazione al pubblico e ai soggetti con competenza in materia ambientale, nell'ambito della procedura di VAS.

Le modifiche apportate al Programma al termine del negoziato con la Commissione europea, anche in relazione al recepimento del parere motivato di VAS e delle osservazioni pervenute (si veda il Capitolo 5 Recepimento del parere motivato) hanno dato luogo ad una versione consolidata del Programma, approvata con Decisione dalla Commissione europea. Le principali evoluzioni avvenute in questa fase con riferimento agli aspetti ambientali hanno riguardato:

- L'integrazione di ulteriori opportunità di intervento sugli interventi di stoccaggio di energia prodotta da fonti rinnovabili (azione 3.1.2) e la specificazione che gli interventi di produzione di energia da FER siano accompagnati da adeguamento delle reti di trasporto e realizzazione di sistemi di accumulo (azione 3.3.1);
- Lo stralcio della biomassa dalle fonti di energia rinnovabile da sostenere tramite il PR (azione 3.2.1), in quanto fonte non strategica nel contesto regionale: il PR si concentrerà sulle fonti solare, eolica e marina;

- L'integrazione del campo di intervento "072 Utilizzo di materiali riciclati come materie prime conformemente ai criteri di efficienza" (os 3.6.1), che migliora il contributo del PR al contenimento delle emissioni climalteranti e, più in generale, alla sostenibilità ambientale;
- Una migliore esplicitazione del taglio di innovazione sociale dei progetti nell'ambito della cultura e il turismo (azione 5.6.1), ponendo l'accento sulla partecipazione e il benessere delle comunità locali, sui target di turisti privilegiati in ottica di inclusione e sul coinvolgimento del terzo settore;
- L'integrazione, nelle strategie per le aree urbane (os 5.1), di interventi di realizzazione delle infrastrutture verdi e blu per aumentare la resilienza urbana ai cambiamenti climatici e creare spazi pubblici fruibili per la socialità, il tempo libero, il benessere, la salute e la sicurezza delle persone.

Tutte le modifiche citate concorrono a un complessivo **miglioramento della sostenibilità ambientale e dell'efficacia di intervento** del Programma. Altre modifiche minori, quali lo stralcio di alcune azioni di capacity building inizialmente previste nell'ambito delle Azioni, risultano ininfluenti dal punto di vista della sostenibilità.

4. L'integrazione degli aspetti ambientali

Il PR FESR 2021-27 della Regione Sardegna, di cui sono descritte le finalità e la struttura nel Capitolo 1, presenta diversi elementi di integrazione degli aspetti ambientali, che sono stati sviluppati e arricchiti durante il percorso di programmazione e valutazione ambientale e ulteriormente precisati ad esito del già citato processo negoziale con la Commissione europea.

Alcuni elementi hanno determinato sin dal principio l'orientamento verso la sostenibilità: in particolare il Programma si inserisce nella cornice strategica internazionale definita dall'**Agenda 2030** e dei relativi degli Obiettivi di sviluppo sostenibile e dà attuazione alle politiche comunitarie, con particolare riferimento agli obiettivi e ai criteri del **Green Deal europeo** riguardanti l'efficienza energetica, la promozione dell'energia rinnovabile, la riduzione delle emissioni climalteranti.

Inoltre, il Programma è stato costruito parallelamente alla **Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile**, condividendone il percorso di confronto partenariale, e ne rappresenta strumento di attuazione declinando gli obiettivi strategici in azioni e interventi, facendone propri i principi cardine e assicurando una proposta di sviluppo compatibile con la tutela ambientale e l'inclusione sociale.

Il percorso di programmazione si è sviluppato, sin dalle sue prime fasi, in **stretto raccordo e dialogo** con il **percorso di Valutazione Ambientale Strategica** caratterizzato da continui momenti di interazione formale e informale: ciò ha consentito di rafforzare e integrare obiettivi e contenuti di sostenibilità sin dalle prime fasi dell'elaborazione.

Ciò è avvenuto tramite l'organizzazione di specifici incontri fra l'Autorità procedente e l'Autorità competente, in corrispondenza delle principali fasi di evoluzione del percorso di programmazione, e tramite la collaborazione diretta del gruppo di lavoro incaricato della VAS alla stesura del Programma, fornendo contributi e proposte puntuali volte ad integrare i contenuti delle Azioni e ad orientarli ad una maggiore sostenibilità (ad esempio, ciò è avvenuto in relazione al Documento "Schede di sintesi delle azioni/linee di intervento" sottoposto al partenariato nel mese di febbraio 2022).

Per le ragioni richiamate, la costruzione dei contenuti ambientali e degli elementi di integrazione ambientale "orizzontali" nel Programma è avvenuta durante la fase di programmazione, risultando già nella proposta pubblicata per la consultazione VAS e trasmessa in Commissione europea per l'avvio del negoziato formale. Tali elementi sono stati poi rafforzati a valle del negoziato con la Commissione e della consultazione VAS, come descritto nel Capitolo 3 e nel Capitolo 5 della presente Dichiarazione di sintesi.

Di seguito si riassume l'insieme degli elementi di integrazione ambientale presenti nella versione finale del Programma, trasmesso alla Commissione per l'approvazione formale.

STRATEGIA DEL PROGRAMMA

All'interno della **Strategia del Programma FESR** di Regione Sardegna si evidenziano i seguenti elementi trasversali di orientamento alla sostenibilità e integrazione dello sviluppo sostenibile:

- Il Programma è coerente con **Agenda 2030** e con la **Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile**;
- Il Programma è coerente con il **quadro programmatico** regionale e sovra-regionale, fra cui: la Strategia Regionale di Adattamento al Cambiamento Climatico (SRACC), il Piano Energetico e Ambientale Regionale (PEARS), il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), il Piano regionale per la qualità dell'aria, il Piano di Tutela delle Acque (PTA), il Prioritized action framework (PAF) e il Piano Forestale Ambientale;
- **L'adattamento ai cambiamenti climatici**, in particolare l'immunizzazione dagli effetti del clima delle infrastrutture, viene garantito in senso trasversale su tutto il PR, attraverso specifici criteri di ammissibilità, selezione e priorità, secondo le indicazioni della Strategia regionale di adattamento ai

cambiamenti climatici.

- Il PR promuove l'uso strategico degli **appalti pubblici** a sostegno degli OS; i beneficiari saranno incoraggiati a utilizzare più criteri relativi alla qualità e al costo del ciclo di vita: ove possibile, le procedure di appalto pubblico includeranno **considerazioni ambientali** (ad esempio criteri per gli appalti pubblici verdi) e **sociali**, nonché incentivi all'innovazione.
- Il PR adotta un approccio di **gender mainstreaming**, prevedendo azioni dedicate, l'applicazione di criteri di selezione e azioni premiali specifiche, tenendo conto altresì della tutela dei principi di uguaglianza, inclusione e non discriminazione delle persone diversamente abili.

All'interno del percorso di VAS sono stati valutati i potenziali effetti, diretti e indiretti, positivi e negativi, delle Azioni sostenute dal Programma, la compatibilità delle Azioni e delle tipologie di intervento con il **principio "Do No Significant Harm"** (DNSH) e la coerenza del Programma con il quadro programmatico. Tale compatibilità dovrà essere garantita in fase attuativa grazie alla definizione di **criteri di selezione** delle operazioni che mitigano gli effetti negativi e consentano il rispetto del principio DNSH (si veda il paragrafo "Fase attuativa").

PRIORITÀ DIVERSE DALL'ASSISTENZA TECNICA E OBIETTIVI SPECIFICI

In dettaglio, in tutte le Priorità del Programma sono presenti elementi di integrazione ambientale: di seguito se ne riportano gli elementi principali evidenziando le opportunità per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Priorità 1 Competitività intelligente

Os 1.i) Sviluppare e rafforzare le capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate

- Gli interventi previsti intendono rispondere all'esigenza di attuare un modello di sviluppo improntato alla crescita intelligente, alla ricerca e innovazione nonché al trasferimento tecnologico sostenendo in particolare l'innovazione nei **settori a basse emissioni di carbonio e dell'economia circolare**, contribuendo all'agenda politica dello Spazio europeo per la ricerca. Gli interventi finanziati faranno prioritariamente riferimento agli ambiti di specializzazione prioritari della *Strategia regionale di specializzazione intelligente della Regione Sardegna (S3)*, il cui aggiornamento per il periodo di programmazione 2021-2027⁶ ha come obiettivo di riferimento quello di assicurare una maggiore efficacia e capacità di contribuire a modificare i comportamenti degli stakeholder dell'innovazione in modo da **accompagnare il processo di transizione verde, digitale e resiliente dell'economia** aumentando nel contempo il benessere dei cittadini.

Os 1.iii) Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi

- Il sostegno al sistema produttivo regionale è attuato con misure funzionali al rafforzamento della flessibilità produttiva ed organizzativa, anche in ottica di crescita dimensionale e potenziamento della resilienza agli shock endogeni ed esogeni, **grazie al ricorso alle nuove tecnologie digitali e finalizzato alla transizione verso modelli di sostenibilità sociale e ambientale**. Fra le iniziative

⁶ la revisione della *Smart Specialisation Strategy* è stata approvata dalla Giunta Regionale con la Deliberazione n. 30/36 del 30 settembre 2022, e rappresenta il quadro strategico esclusivo per il disegno, la progettazione e l'attuazione di interventi nell'ambito delle politiche di ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione nonché un riferimento per l'introduzione di tecnologie avanzate, la digitalizzazione, la competitività delle piccole e medie imprese e l'implementazione degli *skill*.

sostenute vi è la **transizione verso modelli di produzione a minore impatto energetico e ambientale.**

- Nel caso delle infrastrutture commerciali per le PMI, è prevista la possibilità di intervenire per l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e **nell'ottica delle APEA.**
- Sono promossi **modelli di finanza sostenibile e/o orientata alla sostenibilità sociale, ambientale e di governance,** in coerenza con gli orientamenti comunitari, anche sostenendo il capitale di rischio (es. Fondo di Social Impact Investing, Private equity, venture capital, finanza sostenibile), anche con l'applicazione dei criteri ESG.

1.iv) Sviluppare le competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità

- Sono previsti interventi per aggiornare e orientare i profili professionali verso le esigenze poste dalla **transizione industriale, ecologica e digitale;** in particolare contribuisce allo sviluppo di **competenze trasversali e multidisciplinari** per valorizzare gli ambiti della specializzazione intelligente, e **guidare i processi di transizione** industriale, digitale ed **ambientale** e l'adattabilità al cambiamento.

Priorità 2 Transizione digitale

1.ii) Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione

- È prevista la realizzazione di un'Azione volta a migliorare la qualità, la sicurezza e l'efficienza e l'interoperabilità delle piattaforme, compresi risorse e impianti informatici di grandi dimensioni, centri di dati, sensori e altri dispositivi wireless **anche conformemente ai criteri di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra o di efficienza energetica.**

Priorità 3 Transizione verde

L'intera priorità 3 è dedicata al sostegno della Transizione verde, agendo su diversi obiettivi, che vengono brevemente richiamati di seguito unitamente alle azioni previste.

Per tutti gli os della Priorità 3, nel Programma si specifica che nella fase attuativa saranno applicati criteri per la selezione delle operazioni coerenti con quelli definiti nel Rapporto ambientale, al fine di orientare alla sostenibilità gli investimenti e garantire il rispetto del principio DNSH; fra questi, un ruolo strategico sarà svolto dai criteri per gli appalti pubblici sostenibili.

2.i) Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra

- Tramite questo os si agirà nel campo dell'elettrificazione dei consumi ed efficientamento energetico nelle imprese, negli edifici e impianti pubblici inclusi interventi di illuminazione pubblica.

2.ii) Promuovere le energie rinnovabili in conformità della direttiva (UE) 2018/2001, compresi i criteri di sostenibilità ivi stabiliti

- Fra le fonti rinnovabili, si promuoveranno in particolare le energie eolica, solare, marina. Saranno promosse azioni per il miglioramento della gestione delle fonti energetiche intermittenti e la costituzione di comunità e distretti energetici locali, nei quali massimizzare l'autoconsumo istantaneo con l'obiettivo di creare una vera e propria rete e un sistema energetico integrato che possa favorire la creazione delle Comunità energetiche.

2.iii) Sviluppare sistemi, reti e impianti di stoccaggio energetici intelligenti al di fuori della rete transeuropea dell'energia (RTE-E)

- Lo sviluppo di sistemi di accumulo e stoccaggio di energia è finalizzato ad integrare le misure volte a promuovere il risparmio energetico ed un maggiore ricorso a forme di energia rinnovabile, mediante la diffusione di reti e sistemi tecnologicamente avanzati che favoriscano l'autoconsumo locale dell'energia prodotta da fonti rinnovabili e la promozione di comunità locali autonome sotto il profilo energetico.

2.iv) Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici

- Sono previste misure di prevenzione e protezione contro il rischio idrogeologico e gli incendi, favorendo l'approccio Nature Based Solution e le tecniche di ingegneria naturalistica.

2.v) Promuovere l'accesso all'acqua e la sua gestione sostenibile

- Gli interventi finalizzati al miglioramento dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue sono rivolti con priorità agli agglomerati dove sono in corso procedure di infrazione avviate dalla CE nei confronti dell'Italia.
- Gli interventi sulla rete pubblica di raccolta delle acque reflue e tesi all'ottimizzazione della capacità di trattamento delle stesse, in coerenza con i criteri comuni europei, sono volti a integrare il ricorso a Nature Based Solutions (ad esempio: sistemi di fitodepurazione).
- Gli interventi di ottimizzazione della fornitura di acqua per il consumo umano e per la riduzione delle perdite d'acqua nei sistemi di distribuzione saranno realizzati ove possibile applicando i criteri di efficienza.

2.vi) Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse

- Gli interventi di miglioramento della gestione dei rifiuti domestici, industriali e commerciali, sottoprodotti e scarti di lavorazione secondo la gerarchia dei rifiuti (esclusi termovalorizzatori e discariche) saranno realizzati in coerenza con le indicazioni del Piano regionale di gestione dei rifiuti (urbani e speciali).
- Gli interventi di sostegno a processi di produzione rispettosi dell'ambiente e promozione dell'impiego di materiali riciclati come materie prime, sostengono le imprese dando priorità a investimenti in grado di ridurre almeno del 50% in peso i rifiuti speciali non pericolosi prodotti.

2.vii) Rafforzare la protezione e la preservazione della natura, la biodiversità e le infrastrutture verdi, anche nelle aree urbane, e ridurre tutte le forme di inquinamento

- Sono previsti interventi di tutela, ripristino e uso sostenibile dei Siti Natura 2000, in coerenza con il PAF, i Piani di gestione e le Misure di conservazione per la Rete Natura 2000, i Piani dei Parchi e i Piani d'azione per le specie minacciate.
- Gli interventi sulle infrastrutture verdi e blu saranno realizzati nei parchi regionali e nelle altre aree della rete ecologica regionale come i compendi forestali, ma anche nelle aree urbane e periurbane, funzionali al mantenimento della connessione ecologica (incluso interventi di forestazione urbana e di connessione tra i Siti Natura 2000) e alla riduzione dell'inquinamento.

Priorità 4 Mobilità urbana sostenibile

L'intera priorità 4 è dedicata alla Mobilità urbana sostenibile, dunque è, come la Priorità 3, per natura finalizzata a realizzare obiettivi di sostenibilità ambientale.

Per tutti gli os della Priorità 3, nel Programma si specifica che nella fase attuativa saranno applicati criteri per la selezione delle operazioni coerenti con quelli definiti nel Rapporto ambientale, al fine di orientare alla sostenibilità gli investimenti e garantire il rispetto del principio DNSH; fra questi, un ruolo strategico sarà svolto dai criteri per gli appalti pubblici sostenibili.

2.viii) Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

- La promozione di un sistema di infrastrutture e mezzi per il trasporto urbano pulito e la digitalizzazione del servizio è realizzata in coerenza con i PUMS, agendo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto pulite a emissioni zero.
- La promozione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità ciclopedonale su scala urbana, suburbana e interurbana è indirizzata alla crescita della mobilità dolce attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e di piste ciclabili attrezzate e sicure e la connessione tra quelle già realizzate nel ciclo di programmazione precedente, su scala urbana, suburbana e interurbana.

Priorità 5 Sardegna più sociale e inclusiva

La priorità 5 è dedicata al perseguimento di obiettivi di sostenibilità sociale. Tuttavia, è possibile ritrovare alcuni elementi di integrazione degli aspetti ambientali, che si richiamano di seguito in corrispondenza degli opportuni os.

4.i) Rafforzare l'efficacia e l'inclusività dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità, mediante lo sviluppo delle infrastrutture sociali e la promozione dell'economia sociale

- Sono previsti interventi di "Welfare territoriale", fortemente aperto al territorio, incline ad attivare filiere di produzione di valore capaci di mettere a sistema le risorse locali (a partire da quelle del Terzo Settore) e innescare circoli virtuosi di sviluppo (sociale ed economico) in una prospettiva sostenibile e inclusiva.

4.ii) Migliorare la parità di accesso a servizi di qualità e inclusivi nel campo dell'istruzione, della formazione e dell'apprendimento permanente mediante lo sviluppo di infrastrutture accessibili, anche promuovendo la resilienza dell'istruzione e della formazione online e a distanza

- È previsto che gli interventi si sviluppino in un contesto di progettazione sinergica con l'FSE e con un'alta qualità architettonica incentrata sulla sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di creare una scuola che faccia sistema e favorisca i processi di integrazione tra i diversi soggetti della comunità locale erogando attività e servizi ad alto impatto sociale.

4.iii) Promuovere l'inclusione socioeconomica delle comunità emarginate, delle famiglie a basso reddito e dei gruppi svantaggiati, incluse le persone con bisogni speciali, mediante azioni integrate, compresi gli alloggi e i servizi sociali

- Non sono previsti espliciti elementi di integrazione ambientale

4.v) Garantire la parità di accesso all'assistenza sanitaria e promuovere la resilienza dei sistemi sanitari, compresa l'assistenza sanitaria di base, come anche promuovere il passaggio dall'assistenza istituzionale a quella su base familiare e di prossimità

- Non sono previsti espliciti elementi di integrazione ambientale

4.vi) Rafforzare il ruolo della cultura e del turismo sostenibile nello sviluppo economico, nell'inclusione sociale e nell'innovazione sociale

- Gli interventi previsti agiscono in chiave di turismo sostenibile, dunque con elementi di attenzione rispetto alla preservazione delle risorse naturali locali e di inclusione delle comunità locale nei percorsi di sviluppo.

Priorità 6 Sviluppo sostenibile e integrato urbano e territoriale

Os5.i) Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane

- Fra le tipologie di interventi previsti, nell'ambito del "Miglioramento della qualità della vita" sono inclusi progetti di realizzazione di infrastrutture verdi e blu, per aumentare la resilienza urbana ai cambiamenti climatici e creare spazi pubblici fruibili per la socialità, il tempo libero, il benessere, la salute e la sicurezza delle persone e progetti di efficientamento energetico di edifici e spazi pubblici.

Os5.ii) Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree diverse da quelle urbane

- Fra le tipologie di intervento con valenza ambientale, vi sono l'efficienza energetica degli edifici pubblici e delle imprese e la valorizzazione e il miglioramento della fruibilità dei beni ambientali territoriali.

ASSISTENZA TECNICA E CAPACITÀ AMMINISTRATIVA

Come descritto all'interno del Piano di Rigenerazione Amministrativa che accompagna il Programma⁷, oltre alle Priorità collegate agli obiettivi specifici del Regolamento FESR, il Programma assicura il sostegno al miglioramento della capacità amministrativa delle autorità dei programmi e degli organismi legati all'attuazione dei Fondi, con azioni strettamente collegate agli Obiettivi specifici e pertanto finanziate dal Programma stesso all'interno degli stessi Os, in attuazione dell'art. 3(4) del Regolamento FESR (cui è assegnata una dotazione pari a circa il 1,5% della dotazione complessiva del Programma), azioni incardinate nell'Assistenza Tecnica ai sensi dell'art. 36 del Regolamento CPR, finanziate anch'esse dal Programma, ma con caratteristiche trasversali, che si declinano in interventi validi per tutte le priorità e quindi non collegati a specifiche tematiche (ad esse, nel rispetto dei limiti regolamentari, è assegnato il 3,5% delle risorse complessivamente destinate al Programma), azioni sostenute da altri strumenti che interverranno su temi specifici a completamento e rafforzamento delle altre misure previste.

Tali azioni, che contemplano e fanno propri i fabbisogni emergenti di *capacity building* evidenziati nel rapporto ambientale, si integrano con le ulteriori azioni, anch'esse individuate all'interno del PRigA, non finanziate direttamente dal PR FESR, le quali saranno sostenute da altri strumenti programmatici quali il PN CapCoe.

FASE ATTUATIVA

In tutti i casi in cui il Rapporto ambientale ha evidenziato potenziali effetti ambientali negativi, rischi di non conformità al DNSH e potenziali incoerenze con il quadro programmatico, esso ha identificato **orientamenti per la sostenibilità e criteri di mitigazione** che rappresenteranno la base per la definizione, in fase attuativa, dei **criteri di selezione** delle operazioni che mitighino gli effetti negativi e consentano il rispetto del principio DNSH.

⁷ Il PRigA è stato approvato dalla Giunta Regionale con la Deliberazione n. 30/37 del 30 settembre 2022.

Nella fase attuativa saranno garantite attività di integrazione ambientale in coerenza con quanto valutato nel Rapporto ambientale, in particolare attraverso la declinazione e l'applicazione dei criteri negli strumenti attuativi del Programma e attraverso il monitoraggio ambientale. Tali attività saranno realizzate in stretta sinergia e cooperazione dall'Autorità di gestione e dall'Autorità Ambientale.

In tale fase si garantirà anche il recepimento delle osservazioni pertinenti alla fase attuativa, evidenziate nel Capitolo 5.

5. Le modalità di recepimento del parere motivato

Con la determinazione n. 762 del 9 agosto 2022 l’Autorità competente per la VAS – Servizio SVASI ha espresso **parere ambientale positivo**, ai sensi dell’art. 15 comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., sul Programma Regionale FESR 2021-2027, sul rapporto ambientale nonché sull’adeguatezza del piano di monitoraggio.

In un’ottica di collaborazione, ai sensi di quanto previsto dal sopracitato art. 15, l’espressione del parere motivato è stata preceduta da un incontro fra l’Autorità procedente e l’Autorità competente finalizzato all’esame congiunto delle osservazioni pervenute, comprese quelle formulate dalla Commissione europea sulla proposta di Programma, di cui alla nota Ares(2022)5064195 - 12/07/2022. A tale incontro è seguita la trasmissione formale da parte dell’Autorità procedente all’Autorità competente di un documento contenente le osservazioni e le controdeduzioni, nonché le proposte di modifica visibili in modalità revisione nei documenti oggetto di recepimento delle osservazioni (nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022).

Per quanto riguarda le controdeduzioni alle osservazioni formulate dalla Commissione europea, tenuto conto del ruolo peculiare della Commissione, nonché delle finalità ambientali peraltro perseguite dalle stesse osservazioni della Commissione, si è deciso di procedere con l’emissione del parere motivato di VAS nei termini di legge rimandando al termine del negoziato con la CE la valutazione sulla necessità/opportunità di apportare ulteriori modifiche/integrazioni al rapporto ambientale e/o alla Dichiarazione di Sintesi.

Sulla base di tali presupposti, è stato emesso parere motivato positivo a condizione che si ottemperi alle condizioni, raccomandazioni e suggerimenti, di seguito riportati:

1. dare atto nella Dichiarazione di Sintesi dell’intenzione di recepire in fase attuativa le osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica il cui recepimento è rimandato alla fase attuativa del Programma,
2. rimandare alla fase di revisione del Programma successiva al parere motivato il recepimento di alcune osservazioni che, sulla base di quanto indicato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022, dovrebbero comportare una modifica del Programma, preso atto dei negoziati in corso con la Commissione Europea, e coinvolgere l’Autorità competente per la VAS in tale fase,
3. con riferimento alle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica inerenti all’assenza di una misura dedicata all’attuazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (Cfr. FIAB Sardegna - Nota del 21.06.2022, Direzione Generale dei trasporti - Nota prot. 11450 del 25.06.2022, Comitato per la salvaguardia del trenino verde della Sardegna - Nota del 22.06.2022), dare riscontro nella Dichiarazione di Sintesi di quanto illustrato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022 e delle valutazioni condotte in fase di revisione del Programma successivamente all’emissione del parere motivato,
4. trasmettere all’Autorità competente per la VAS la versione del Programma revisionata alla luce del negoziato con la Commissione Europea, unitamente alle controdeduzioni formali, al fine di valutare l’opportunità di apportare ulteriori modifiche/integrazioni al rapporto ambientale e/o alla Dichiarazione di Sintesi.

In particolare, rispetto alle modalità di recepimento delle osservazioni pervenute dai SCMA, l’Autorità Competente rimanda alla proposta di controdeduzioni concordata con l’Autorità di Gestione, riportata nella nota del CRP n. 6126 del 02.08.2022.

Il Parere motivato include, inoltre, le prescrizioni formulate in sede di valutazione di incidenza del Programma (rif. Determinazione del Servizio Valutazione Impatti e Incidenze Ambientali n. 733, prot. 20386 del 05.08.2022) e, perché l’Autorità di Gestione ne tenga conto in fase di attuazione, ricorda che:

- dovranno essere assoggettate alle procedure di Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997 tutte le azioni materiali, di cui alle Priorità 1 (Competitività intelligente), 3 (Transizione verde), 4 (Mobilità urbana sostenibile), 5 (Sardegna più sociale e inclusiva) e 6 (Sviluppo Sostenibile e integrato urbano territorio), ricadenti in aree della Rete Natura 2000 (o in prossimità di esse, qualora le interferenze ipotizzabili possano essere significative);
- le azioni di mitigazione, individuate al paragrafo 4.2 dello Studio di Incidenza Ambientale (Allegato 5 al Rapporto Ambientale), per quanto possibile, dovranno essere recepite già dalle fasi di definizione degli interventi, al fine di individuare l'ipotesi più sostenibile e meno impattante per l'ambiente;
- nell'ambito della fase attuativa del Programma, le procedure di selezione degli interventi sul territorio di cui al punto precedente, dovranno specificare che la realizzazione degli stessi sarà condizionata all'ottenimento del parere sulle procedure di Valutazione di Incidenza di cui al D.P.R. 357/1997.

Nella Tabella 2 si illustrano le modalità di recepimento delle osservazioni e considerazioni del Parere motivato, sopra elencate.

Nella Tabella 3 si riportano le modalità di recepimento e le relative argomentazioni sulle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione della proposta di Rapporto ambientale, cui fa riferimento l'Autorità Competente per la VAS nello stesso Parere motivato. Viene data evidenza dei casi in cui le controdeduzioni sono state integrate a valle del percorso di revisione del Programma a seguito del negoziato con la CE.

Le controdeduzioni alle osservazioni formulate dalla Commissione europea sulla proposta di Programma (Prot. n. 7443 del 03/10/2022) accompagnano il PR Sardegna FESR 2021-2027 approvato dalla Commissione, di cui costituiscono un allegato e pertanto sono integralmente consultabili tra i documenti messi a disposizione del pubblico interessato unitamente allo stesso Programma e agli altri allegati.

Tabella 2 - Modalità di recepimento del Parere motivato

PRESCRIZIONE	RISCONTRO
<p>1. con riferimento alle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica, il cui recepimento, come concordato in sede di esame delle osservazioni e riportato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022, è rimandato alla fase attuativa del Programma, di tale intenzione si dovrà dare atto nella Dichiarazione di Sintesi di cui all'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;</p>	<p>RECEPITA NELLA DICHIARAZIONE DI SINTESI L'Osservazione è Recepita nella Dichiarazione di sintesi - Capitolo 4, Paragrafo "Fase attuativa". Nella tabella 3 della presente Dichiarazione di sintesi, per le osservazioni il cui recepimento è rimandato alla fase attuativa, si riportano le indicazioni concordate con l'AC perché l'Autorità di gestione ne possa tenere opportunamente conto in fase di selezione ed approvazione dei progetti da finanziare e nell'implementazione del monitoraggio ambientale.</p>
<p>2. con riferimento alle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica che, sulla base di quanto indicato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022, dovrebbero comportare una modifica del Programma, preso atto dei negoziati in corso con la Commissione Europea, si rimanda il loro recepimento alla fase di revisione del Programma successiva all'emissione del parere motivato, che dovrà avvenire in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, fatti salvi gli esiti del negoziato formale con la Commissione</p>	<p>ACCOLTA NEL PROGRAMMA E NELLA DOCUMENTAZIONE VAS Nel Programma e nella documentazione VAS sono state recepite le osservazioni indicate al punto 2, come concordato con l'AC. Nella tabella 3 della presente Dichiarazione di sintesi è descritta nel dettaglio la modalità di recepimento di ognuna delle osservazioni.</p>
<p>3. con riferimento alla richiesta, pervenuta durante la fase di consultazione pubblica da parte della FIAB Sardegna (rif. Nota del 21.06.2022), della Direzione Generale dei trasporti (rif. Nota prot. 11450 del 25.06.2022) e del Comitato per la salvaguardia del trenino verde della Sardegna (rif. Nota del 22.06.2022), inerente all'assenza di una misura dedicata all'attuazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, si raccomanda di dare riscontro nella Dichiarazione di Sintesi di cui all'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., di quanto illustrato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022 e delle valutazioni condotte in fase di revisione del Programma successivamente all'emissione del parere motivato;</p>	<p>ACCOLTA NELLA DICHIARAZIONE DI SINTESI Nella tabella 3 della presente Dichiarazione di sintesi sono riportate le controdeduzioni alle osservazioni indicate.</p>
<p>4. con riferimento alle osservazioni della Commissione, trasmesse con nota Ares (2022)5064195 del 12.07.2022 e acquisite agli atti al prot. ADA n. 18035 del 13.07.2022, il cui recepimento è subordinato agli esiti del negoziato con la Commissione Europea, preso atto delle interlocuzioni intraprese tra l'autorità di gestione e gli uffici della Commissione, si chiede che, successivamente alla conclusione del negoziato, la versione del Programma, come revisionata alla luce del suddetto negoziato, sia trasmessa all'autorità competente per la VAS, unitamente alle controdeduzioni formali, al fine di valutare l'opportunità di apportare ulteriori modifiche/integrazioni al rapporto ambientale e/o alla Dichiarazione di Sintesi di cui all'art. 17 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;</p>	<p>ACCOLTA L'AdG ha trasmesso all'AC per la VAS, con nota prot. CRP n. 7360 del 29.09.2022, la versione del Programma revisionata a seguito del negoziato con la Commissione Europea, unitamente alle controdeduzioni formali alle osservazioni della CE, che illustrano le modalità con cui tali osservazioni sono state recepite nel Programma. Il documento di controdeduzioni costituisce un allegato del Programma e, pertanto, sarà reso disponibile al pubblico</p>

PRESCRIZIONE	RISCONTRO
<p>5. al fine di dare attuazione alle prescrizioni formulate in sede di valutazione di incidenza del Programma (rif. Determinazione del Servizio Valutazione Impatti e Incidenze Ambientali n. 733, prot. 20386 del 05.08.2022):</p> <ul style="list-style-type: none"> dovranno essere assoggettate alle procedure di Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997 tutte le azioni materiali, di cui alle Priorità 1 (Competitività intelligente), 3 (Transizione verde), 4 (Mobilità urbana sostenibile), 5 (Sardegna più sociale e inclusiva) e 6 (Sviluppo Sostenibile e integrato urbano territorio), ricadenti in aree della Rete Natura 2000 (o in prossimità di esse, qualora le interferenze ipotizzabili possano essere significative); le azioni di mitigazione, individuate al paragrafo 4.2 dello Studio di Incidenza Ambientale (Allegato 5 al Rapporto Ambientale), per quanto possibile, dovranno essere recepite già dalle fasi di definizione degli interventi, al fine di individuare l'ipotesi più sostenibile e meno impattante per l'ambiente; nell'ambito della fase attuativa del Programma, le procedure di selezione degli interventi sul territorio di cui al punto precedente, dovranno specificare che la realizzazione degli stessi sarà condizionata all'ottenimento del parere sulle procedure di Valutazione di Incidenza di cui al D.P.R. 357/1997. 	<p style="text-align: center;">PERTINENTE ALLA FASE ATTUATIVA</p> <p>Nella tabella 3 della presente Dichiarazione di sintesi, per le osservazioni il cui recepimento è rimandato alla fase attuativa, si riportano le indicazioni concordate con l'Autorità Competente perché l'Autorità di gestione ne possa tenere opportunamente conto in fase di selezione ed approvazione dei progetti da finanziare.</p>

Tabella 3 – Modalità di recepimento delle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica, come concordato con l’Autorità Competente in sede di esame delle osservazioni e riportato nelle controdeduzioni trasmesse con nota prot. CRP n. 6126 del 02.08.2022

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
<p>1. FIAB Sardegna - Associazioni ambientali, naturalistiche e dell’Utenza ciclistica</p>	<p><u>1. Segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u></p> <p>Aspetti generali (Azioni 3.7.1, 3.7.2, 4.8.1, 4.8.2, 5.3.1, 5.6.1, 2.1.1.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si sottolinea il ruolo della diffusione della mobilità sostenibile come elemento centrale della transizione verde, da declinare sia in ambito urbano, che con riferimento alle attività di cicloturismo. - La base informativa assunta nell’analisi di contesto appare insufficiente: il quadro programmatico della nuova mobilità sostenibile appare debole, privo del Piano Regionale dei Trasporti, povero sulle prospettive di crescita dei modi della mobilità collettiva e debole per ciò che attiene la mobilità lenta, coi principali PUMS tuttora in difficile gestazione. - Come punti di debolezza del sistema si segnala: la poca sicurezza delle utenze vulnerabili (sia in area urbana che extraurbana) e i percorsi ciclabili frammentati e collocati in modo non corretto. - A fronte di questi punti di debolezza, si sottolinea l’importanza delle attività realizzate nelle precedenti programmazioni, evidenziando una crescita importante della mobilità ciclabile e la rilevazione di elementi che confermano la possibilità di conseguire un cambiamento importante della mobilità urbana orientandola alla sostenibilità (cfr. sondaggio CRP - CIREM, 2016). - Si ritiene prioritario investire sulla sicurezza dei percorsi (piste ciclabile in sede propria) 	<p>I piani citati sono in fase di adeguamento per cui non è stato possibile inserirne i riferimenti e i contenuti nell’analisi di contesto.</p> <p>L’assenza del Piano Regionale dei Trasporti è già identificata fra i punti di debolezza del sistema (nel Rapporto ambientale - RA).</p> <p>È stata integrata l’analisi dei punti di forza e debolezza del RA, come suggerito.</p> <p>Gli esiti del sondaggio CRP – CIREM sono stati inclusi nell’analisi di contesto (come specificato nel prosieguo).</p>
	<p>Aree urbane e metropolitane (4.8.1, 4.8.2, 3.7.2, 5.3.1, 5.6.1, 2.1.1.1 – Aree urbane)</p> <p>Al riguardo, si evidenzia il fabbisogno di attivare un complesso di azioni integrate, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare un sistema di piste ciclabili urbane sicuro e interconnesso; - promuovere forme di intermodalità TPL + bici / treno + bici in particolare per la mobilità pendolare, favorendo il trasporto della bici sul mezzo pubblico, potenziando i servizi di trasporto tra l’hinterland e i centri urbani, realizzando ciclostazioni e strutture di custodia/noleggio dei mezzi della mobilità attiva nelle stazioni; - sviluppare forme di mobilità sostenibile come; ebike, monopattini, cargobike, mezzi per disabili; - diffondere la mobilità lenta e con trasporto pubblico per ciò che attiene la fruizione degli attrattori turistici e naturalistici. <p>Si sottolinea anche come le azioni per la ciclabilità possano essere contestualmente parte delle attività di messa a valore delle aree protette collocate nei pressi delle città. Per questi percorsi si segnalano</p>	<p>Gli obiettivi orientati alla transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio sono perseguiti da diversi strumenti programmatici, per cui l’articolazione del piano finanziario del PR tiene conto degli analoghi interventi su altre fonti di finanziamento, anche in sinergia con il PNRR e i PON. Si ritiene che i fabbisogni regionali inerenti alla mobilità ciclopedonale possano essere coperti dall’integrazione delle diverse fonti.</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
	<p>punti di attenzione ed elementi di mitigazione, al fine di evitare qualsiasi impatto negativo sulla biodiversità.</p> <p>In particolare, con riferimento all’Azione: 4.8.2- Infrastrutture e servizi di mobilità ciclopedonale su scala urbana, suburbana e interurbana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si segnala che la dotazione di risorse assegnate all’azione appare inadeguata rispetto ai fabbisogni (8,5 M€, che consentono la realizzazione di 20 km di nuovi percorsi ciclabili urbani). Si propone un incremento di risorse, fino a circa 26 M€. - In riferimento all’indicatore di utenza annuale attesa sulle nuove infrastrutture ciclabili (il cui valore è stimato pari a 20.183 utenti/anno) si chiedono chiarimenti sulla metodologia utilizzata per il calcolo. 	<p>La metodologia utilizzata per il calcolo dell’indicatore è riportata all’interno del documento metodologico che accompagna il Programma.</p>
	<p>Promuovere il turismo sostenibile e la mobilità lenta nei Territori dell’interno</p> <p>La crescita della mobilità attiva, in alternativa alle auto, per la fruizione / il turismo consente di ridurre in modo significativo le emissioni climalteranti / inquinanti. Si propone pertanto di inserire esplicitamente il sostegno alla mobilità lenta nelle azioni di sostegno e messa valore dei territori:</p> <p>Azione 3.7.1. Tutela, ripristino e uso sostenibile dei Siti Natura 2000</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si propone di sviluppare iniziative innovative legate al turismo esperienziale e alla riscoperta dei territori, attraverso la mobilità lenta, a piedi o in mountain bike (es. sentieri della transumanza o dell’archeologia mineraria, percorsi della rete sentieristica regionale, ...). <p>L’Ispettorato forestale ed Ente Foreste dovrebbero coinvolgere le associazioni e gli operatori del turismo sostenibile, entro forme di accoglienza e scoperta del patrimonio forestale legate al patrimonio rappresentato dalle caserme forestali, realizzando ove possibile attività d’impresa collegate al turismo scolastico, naturalistico, sportivo.</p>	<p>L’osservazione sull’Azione 3.7.1 si ritiene possa essere recepita nell’ambito di definizione degli interventi.</p>
	<p>Azione 3.7.2 Infrastrutture verdi e blu e altre azioni coerenti con il PAF</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si propone di estendere l’azione di infrastrutturazione verde ai grandi bacini idrici che da mera riserva idrica possono, per il forte impatto sul paesaggio, trasformarsi da un lato in attrattore turistico, con percorsi lungo gli itinerari circumlacuali e piccole attività di pesca e navigazione a vela o elettrica. 	<p>L’osservazione sull’Azione 3.7.2 si ritiene possa essere recepita nell’ambito di definizione degli interventi.</p>
	<p>Azione 5.3.1. Promozione di azioni innovative a favore di soggetti fragili mirate ad assicurare una vita indipendente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si richiamano le iniziative avviate da numerose ASL in tutta Italia, dedicate a favorire il diffondersi di uno stile di vita attivo e la mobilità a piedi o in bicicletta in particolare tra le popolazioni anziane. 	<p>Si precisa che gli interventi inseriti nel Programma si innestano nell’ambito di una strategia regionale più ampia e articolata che considera anche il tema proposto. Il programma finanzia, quindi, solo una parte delle azioni sottese la strategia regionale. Nello specifico, l’Azione 5.3.1 sovvenziona azioni sperimentali, fortemente spinte sull’innovazione sociale, mirate a contrastare l’isolamento di soggetti</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
		fragili facendo perno sul tema dell'abitare.
	<p>Azione 5.6.1. Promuovere il Turismo e la cultura inclusivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si propone lo sviluppo di iniziative in campo culturale creativo che integrino l'offerta istituzionale con il Terzo settore (ETS) e no profit, volte a rigenerare e rivitalizzare luoghi della cultura e del patrimonio, attraverso il miglioramento dell'accessibilità e la definizione di percorsi di fruizione che forniscano opportunità per uno sviluppo anche in chiave turistica. 	La proposta di intervento relativa all'Azione 5.6.1 appare congrua con gli orientamenti già presenti nel PR. L'iniziativa proposta potrà trovare riscontro nell'ambito di definizione degli interventi da finanziare in quanto il Programma non può accogliere tale livello di dettaglio.
	<p>Azione 2.1.1.1. Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree diverse da quelle urbane.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si sottolinea l'importanza delle nuove forme di turismo e mobilità lenti. In parallelo alle indicazioni del Piano Regionale della Mobilità ciclistica appare necessario che ogni unione di comuni e comunità montana metta a punto di itinerari da proporre al turismo lento, quale generalizzata proposta di accoglienza diffusa sull'intera Sardegna, dedicata al cicloturismo, al mountain biking, al trekking, al turismo naturalistico, alla fruizione del patrimonio archeologico. 	Si sottolinea che l'approccio bottom-up di tale Priorità e Obiettivo specifico prefigura che gli interventi da finanziare debbano essere ricompresi nelle Strategie Territoriali proposte dalle Unioni dei Comuni o loro aggregazioni indicate nel PR nel processo di "Programmazione Territoriale" e per tale motivo le singole operazioni non possono essere anticipate nel Programma.
	<p><u>2. Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</u></p> <p>a) Obiettivi di sostenibilità e quadro programmatico</p> <p>Si segnalano, con preoccupazione,</p> <ul style="list-style-type: none"> - la persistente mancanza del Piano Regionale dei Trasporti - la mancata adozione dei PUMS - l'assenza di una misura dedicata alla attuazione del Piano Regionale della mobilità ciclistica. - l'assenza di una valutazione della quantità di auto, dei costi e delle correlate emissioni climalteranti che giornalmente si concentrano nelle città e nelle spiagge, prodotti da una mobilità fondata sull'utilizzo prevalente dell'auto (79%). - l'assenza di informative dedicate alle best practices del trasporto pubblico, sulle singole tratte. - l'assenza di informative sulle condizioni di sicurezza assicurate alla mobilità lenta, lungo le strade urbane ed extraurbane (cfr. sondaggio CRP-CIREM, 2016), Si invita ad esaminare il ruolo che la nuova mobilità lenta potrebbe assumere entro la strategia dello sviluppo sostenibile e della transizione ecologica nel quadro della mobilità urbana e della mobilità dei territori non urbani. 	La mancanza del Piano regionale dei Trasporti è individuata fra gli elementi di debolezza nel Rapporto Ambientale (cap. 4.1); nell'analisi di contesto è già evidenziata la percentuale delle persone che si spostano solo con mezzi privati per raggiungere il luogo di lavoro o di studio; Ai fini di una migliore rappresentazione delle criticità sono stati integrati alcuni punti di debolezza del sistema di piste ciclabili, tratti dal Piano regionale della mobilità ciclistica (fra cui la pericolosità delle strade per l'utenza ciclabile e la frammentazione della rete dei percorsi).

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
	<p>b) descrizione del contesto, punti di forza e debolezza e scenario climatico di riferimento</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mancata realizzazione del Piano Regionale dei Trasporti e dei PUMS, con la conseguente carenza di dati e statistiche nel settore della mobilità ha probabilmente determinato una sottostima dei livelli di inquinamento e di emissioni climalteranti collegati ad una mobilità costituita al 79% da mezzi privati. Tale valutazione è inserita tra i “punti di forza” del sistema della mobilità regionale mentre rappresenta invece un grave fattore di criticità, rappresentativo della debolezza dei sistemi di trasporto pubblico e delle infrastrutture dedicate alla tutela della mobilità lenta. L’analisi di contesto non contiene notizie sul trasporto pubblico e multimodale (treno+bici) e sull’utenza ciclistica e multimodale nelle città; le statistiche sulla mobilità non contengono dati sui veicoli a emissioni zero - A partire dalle rilevazioni di flusso veicolare effettuate dal Comune di Cagliari nell’ambito del precedente Piano urbano della Mobilità, si fornisce una stima emissione complessiva da traffico (solo per l’area metropolitana di Cagliari) non inferiore alle 570 kton/anno di CO2 ed alle 107 ton/anno di PM 10. Tale dato andrebbe assunto. Gli studi del PUMS potranno in futuro valutare la crescita di tale dato, anche in relazione alla riduzione dell’uso del TPL seguita al COVID. <p>Si raccomanda di inserire, nell’analisi di contesto, almeno gli elementi più significativi del citato rapporto CRP – CIREM del 2016 sull’interesse alla mobilità attiva e sostenibile.</p>	<p>I dati riportati nel RA in riferimento alle emissioni inquinanti e climalteranti per macrosettore compreso il settore ‘Trasporto su strada’ sono tratti dall’Inventario ISPRA delle emissioni, come elaborati nel “Primo Rapporto di Monitoraggio PEARS, 2018” con dati aggiornati al 2015.</p> <p>È stato inserito nell’analisi di contesto un paragrafo sul trasporto multimodale come riportato nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna (2018), in cui però non sono riportati dati numerici.</p> <p>La dipendenza dall’auto (inserita per errore materiale fra i punti di forza) è stata riportata fra i punti di debolezza.</p> <p>Sono stati aggiunti i dati desunti dal rapporto CRP – CIREM nel paragrafo dell’analisi di contesto relativo alla ciclabilità.</p> <p>In coerenza con il livello del Programma, l’analisi di contesto si è concentrata prevalentemente sulla scala regionale. Valutazioni puntuali potranno essere svolte in fase attuativa (si veda la presenza fra gli indicatori di monitoraggio della riduzione di emissioni inquinanti e climalteranti), contestualizzandone sui diversi ambiti di intervento. Sono stati comunque integrati i punti di debolezza del sistema della mobilità</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
		<p>indicando gli importanti flussi di auto in ingresso dall'hinterland.</p> <p>Nella matrice di valutazione dell'os. 2.8 sono stati introdotti due criteri trasversali, che evidenziano l'opportunità di selezionare gli interventi in coerenza con quanto previsto dai redigenti PUMS e l'importanza di agire sui flussi della mobilità pendolare in ingresso nei capoluoghi.</p>
	<p>c) l'analisi e valutazione delle alternative</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il mancato impegno di oltre 72 M di € nelle linee del trasporto pubblico locale e regionale appare in contraddizione con gli obiettivi del climate change. Al di là dalle possibilità di reperire tali risorse nell'ambito del PNRR si segnala la necessità che il Programma ricomprenda, riferendola al complesso delle risorse disponibili, una strategia di effettivo rafforzamento del Trasporto Pubblico - Si sottolinea che le ferrovie storiche (gestite da ARST) sono rilevanti per il turismo lento, la scoperta dei piccoli centri, dei paesaggi, della wilderness regionale e rappresentano un attrattore turistico di valenza Europea. Parrebbe opportuno quindi considerarla tra i punti di forza dell'offerta legata alla scoperta dei territori dell'interno, assegnando ad una nuova gestione pubblico privata, in grado di far viaggiare i treni in quantità adeguata alla domanda, i 72 M€ inizialmente destinati alle linee di trasporto locali e regionali. 	<p>Per quanto riguarda l'osservazione sull'eliminazione dello specifico obiettivo legato alla mobilità regionale locale, si ricorda che in un'ottica di concentrazione e ottimizzazione degli stanziamenti, la Giunta regionale ha deliberato con D.G.R. n. 12/26 del 7 aprile 2022 (alla quale si rimanda per approfondimenti) di destinare al settore della mobilità locale e regionale le risorse provenienti da altri fondi e/o strumenti programmatici quali il PNRR o il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.</p> <p>È stata inserita fra i punti di forza la potenziale valenza di attrattore turistico delle ferrovie storiche.</p>
	<p>d) la valutazione degli effetti ambientali delle azioni</p> <p>A seguito di una strategia di Città Sostenibile, mirata</p> <ul style="list-style-type: none"> - al rafforzamento del Trasporto pubblico e multimodale - al forte potenziamento della ciclabilità nei centri dei grandi comuni e nelle aree di maggior traffico automobilistico. - alla messa in sicurezza della mobilità ciclistica sulle connessioni urbane di breve/medio raggio - alla realizzazione di nuovi attrattivi itinerari per la mobilità ciclistica nelle grandi vie di collegamento tra centri abitati e l'hinterland. 	<p>I dati riportati nel RA in riferimento alle emissioni inquinanti e climalteranti per macrosettore compreso il settore 'Trasporto su strada' sono tratti dall'Inventario ISPRA delle emissioni, come elaborati nel "Primo Rapporto di Monitoraggio PEARS, 2018" con dati aggiornati al 2015.</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
	<p>Si forniscono suggerimenti puntuali per una valutazione dei risparmi delle emissioni climalteranti e inquinanti conseguenti alla riduzione della quantità di auto in ambito urbano grazie alla realizzazione degli interventi di mobilità sostenibile.</p> <p>Analoga stima andrebbe inoltre effettuata per la mobilità turistica.</p>	<p>In coerenza con il livello del Programma, l'analisi di contesto si è concentrata prevalentemente sulla scala regionale. Valutazioni puntuali potranno essere svolte in fase attuativa (si veda la presenza fra gli indicatori di monitoraggio della riduzione di emissioni inquinanti e climalteranti).</p>
	<p>e) il monitoraggio ambientale del Programma FESR</p> <p>Nel Piano di monitoraggio, si conferma la necessità di dedicare specifica attenzione alla ricostruzione dello shift modale (dalla mobilità solo auto verso il trasporto pubblico e la mobilità attiva), stimando l'efficacia degli interventi dedicati alla mobilità lenta, ed al potenziamento del trasporto pubblico e la riduzione delle emissioni climalteranti collegate all'utilizzo dell'auto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla scala urbana, nell'ambito della quotidiana mobilità pendolare, - alla scala territoriale, in collegamento alle attività turistiche. <p>Tale attività di monitoraggio potrà essere svolta sviluppando rilevazioni e sondaggi ad hoc.</p> <p>In particolare, si invita l'Autorità di Gestione ad avviare specifiche azioni volte a verificare ed estendere le prime stime relative al numero di auto e alle emissioni, realizzate sul solo capoluogo cagliaritano</p>	<p>In fase attuativa si potrà valutare una ricerca valutativa ad hoc da inserire, se del caso, nel Piano di Valutazione.</p>
	<p>Governance</p> <p>La strategia dello sviluppo integrato territoriale nelle aree non urbane, articolata in oltre 30 unioni di piccoli comuni appare eccessivamente atomizzata. La mancanza di personale tecnico da dedicare alle strategie di sviluppo ridimensiona poi la capacità strategica dell'intervento, ove una gestione centralizzata alla scala regionale risulta il più delle volte inefficace.</p> <p>Si segnala:</p> <p>a) La necessità di costituire cabine di Regia tra più aggregazioni di comuni (ovvero alla scala provinciale) ove il quadro operativo è definito a partire dai risultati delle precedenti programmazioni, in particolare per gli interventi tesi alla valorizzazione dei territori.</p> <p>b) La necessità di costituire "Uffici del Piano della mobilità ciclistica e lenta" coordinati a livello regionale ma distribuiti sul territorio, strutture pubbliche operativi anche oltre il termine del periodo di Programmazione, che supportino le autorità comunali nella messa a punto di programmi e azioni.</p> <p>c) La necessità che gli Enti e gli Assessorati regionali (Enti Acque e Consorzi di Bonifica, Ente Foreste, Autorità Portuale, Enti parco...) partecipino, ove richiesti, alle attività delle Cabine di Regia per la messa a punto degli interventi dedicati alla valorizzazione dell'esteso patrimonio naturalistico, ambientale, paesistico, storico, archeologico della Sardegna.</p>	<p>Attraverso il PRiGA si interverrà nel potenziamento della capacità amministrativa.</p>
	<p>Comunicazione e trasparenza</p> <p>Si segnala che, con l'eccezione della sintesi non tecnica, il programma è leggibile solo da parte di utenti esperti.</p>	<p>Il PR FESR è strutturato secondo un format definito e richiesto dalla Commissione Europea.</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
	<p>Si ritiene che debba essere avviato un importante sforzo per ricondurre a leggibilità l'intera documentazione di supporto e le più importanti scelte ed opzioni previste dal documento, ricomprendendovi l'analisi critica delle precedenti fasi di programmazione, l'analisi dei risultati ottenuti in passato, gli obiettivi del presente. Per quanto riguarda le tematiche oggetto della presente osservazione si richiede all'autorità di gestione di voler organizzare un momento di coinvolgimento delle associazioni del terzo settore, ove i responsabili delle singole azioni presentano i bandi e le opportunità di finanziamento riguardanti la strategia della mobilità e della crescita sostenibile blu e verde</p>	<p>La Sintesi Non Tecnica è lo strumento deputato alla comunicazione dei contenuti del Programma e della VAS al pubblico, come osservato. Per il futuro si terrà conto della richiesta di incontri partenariali con le associazioni del terzo settore.</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
<p>2. Comitato per la Salvaguardia del Trenino Verde della Sardegna.</p>	<p><u>1. Segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u></p> <p>Azione 3.7.1 – Tutela, ripristino e uso sostenibile dei Siti Natura 2000 Sarà importante sviluppare in questi ambiti, le iniziative innovative legate al turismo esperienziale e alla riscoperta dei territori, attraverso i modi della mobilità lenta, a piedi o in mb, i cammini, i sentieri della transumanza o dell'archeologia mineraria, i cammini, i percorsi della rete sentieristica regionale, e quelli del MB; in questo quadro, ispettorato forestale ed Ente Foreste dovrebbero coinvolgere le associazioni e gli operatori entro forme di accoglienza e scoperta del patrimonio forestale realizzando ove possibile attività d'impresa collegate al turismo scolastico, naturalistico e sportivo.</p> <p>Azione 3.7.2 – infrastrutture verdi e blu e altre azioni coerenti con il PAF: Si segnala l'opportunità di estendere l'azione di ristrutturazione verde ai grandi bacini idrici che da mera riserva possono trasformarsi in attrattori turistici con itinerari circumnavigabili accompagnati da piccole attività di pesca e navigazione a vela, svolgendo nel contempo una funzione di accumulo di energia prodotta da fonti alternative.</p> <p>Azione 5.3.1 – Promozione di azioni innovative a favore di soggetti fragili. Si propongono iniziative avviate da altre ASL dedicate a favorire il diffondersi di uno stile di vita attivo in particolare tra la popolazione anziana o verso i portatori di handicap;</p> <p>Azione 5.6.1 – Promuovere il Turismo e la cultura inclusivi Promozione di iniziative in campo culturale integrando l'offerta istituzionale con quella del terzo settore al fine di rivitalizzare i luoghi della cultura e del patrimonio e favorire l'accessibilità e la fruibilità</p>	<p>Le osservazioni relative alle Azioni 3.7.1 e 3.7.2 si ritiene possano essere recepite nell'ambito di definizione degli interventi.</p> <p>Riguardo all'osservazione riferita all'Azione 5.3.1 si precisa che gli interventi inseriti nel PR si innestano nell'ambito di una strategia regionale più ampia e articolata che considera anche il tema proposto. Il programma finanzia, quindi, solo una parte delle azioni sottese la strategia regionale. Nello specifico, l'Azione 5.3.1 sovvenziona azioni sperimentali, fortemente spinte sull'innovazione sociale, mirate a contrastare l'isolamento di soggetti fragili facendo perno sul tema dell'abitare.</p> <p>La proposta di intervento relativa all'Azione 5.6.1 appare congrua con gli orientamenti già presenti nel PR; l'iniziativa proposta potrà trovare riscontro nell'ambito di definizione</p>

	<p>dei beni culturali e turistici. In particolare si propone di utilizzare la proposta del viaggio del Trenino verde per sostenere il turismo scolastico.</p> <p>Azione 2.1.1. 12 Obiettivo specifico: RSOS.2. Promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo a livello locale, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree diverse da quelle urbane.</p>	<p>degli interventi da finanziare, in quanto il Programma non può accogliere tale livello di dettaglio.</p>
	<p>PRIORITA' 6 Sviluppo Integrato e sostenibile urbano e territoriale Per quanto attiene la valorizzazione dei piccoli e piccolissimi centri distribuiti sulla wilderness regionale deve in ogni modo sottolinearsi l'importanza delle nuove forme di turismo e mobilità lenta, che ad ogni passo, grazie al Trenino verde e ad una rete vastissima di cammini e sentieri consentono di scoprire angoli, segreti, culture, sapori e paesaggi della Sardegna. E in parallelo alle indicazioni del Piano Regionale della Mobilità ciclistica <u>pare necessaria la messa a punto di itinerari "del Trenino Verde" da proporre al turismo lento, quale generalizzata proposta di accoglienza diffusa sull'intera Sardegna, dedicata al cicloturismo, al mountain biking, al trekking, al turismo naturalistico, alla fruizione del patrimonio archeologico.</u> Ed appare importante che ogni unione di comuni, ogni comunità montana proceda alla messa a punto di itinerari da proporre alle nuove forme di turismo sostenibile, ponendosi esplicitamente quale generalizzata proposta di accoglienza diffusa sull'intera Sardegna, per gli appassionati del cicloturismo, del mountain biking, del trekking, del turismo naturalistico, come del patrimonio archeologico esteso, e diffuso</p>	<p>Si sottolinea che l'approccio bottom-up della Priorità 6 Os 5.ii prefigura che gli interventi da finanziare debbano essere ricompresi nelle Strategie Territoriali proposte dalle Unioni dei Comuni o loro aggregazioni indicate nel PR nel processo di "Programmazione Territoriale" e per tale motivo le singole operazioni non possono essere anticipate nel Programma.</p>
	<p><u>2. Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</u> a) obiettivi di sostenibilità e quadro programmatico Si segnalano, con preoccupazione,</p> <ul style="list-style-type: none"> - la persistente mancanza del Piano Regionale dei Trasporti - l'assenza di una misura dedicata alla attuazione del Piano Regionale della mobilità ciclistica, e la pericolosità di troppe strade prive di corsie dedicate alle bici. - La debolezza del trasporto pubblico, in particolare nei territori dell'interno. 	<p>La debolezza del trasporto pubblico nelle aree interne è stata inserita fra i punti di debolezza.</p>
	<p>b) descrizione del contesto, punti di forza e debolezza e scenario climatico di riferimento Si condivide l'inserimento delle linee ferroviarie a scartamento ridotto tra i punti di debolezza del sistema della mobilità. E si sottolinea la necessità di riconurre l'offerta di treni del Territorio almeno ai livelli del passato, su un'offerta adeguata alla domanda di almeno 100.000 turisti-viaggiatori. Adeguando in base alle necessità il materiale rotabili, favorendo il restauro delle Carrozze e locomotive storiche, potenziando la manutenzione come il personale di macchina dedicato.</p>	<p>Le opportunità connesse alla gestione delle ferrovie storiche per la fruizione dei territori sono state integrate nel RA.</p>
	<p>c) l'analisi e valutazione delle alternative Con riferimento alle alternative possibili si segnala il patrimonio di linee ferroviarie storiche (420km) che rappresentano una scommessa economica vincente per quanto riguarda il turismo lento, consentendo anche al turismo delle coste di giungere su località inaccessibili all'auto.</p>	<p>Si ricorda che in un'ottica di concentrazione e ottimizzazione degli stanziamenti, la Giunta regionale ha deliberato con D.G.R. n. 12/26 del 7</p>

	<p>Ove si intervenga adeguando le dotazioni di treni, e di personale questa "ferrovia del territorio" andrà in futuro certamente riportata tra i punti di forza dell'offerta legata ai territori dell'interno. Si propone di destinare ad una nuova rafforzata gestione pubblico privata, in grado di far viaggiare i treni in quantità adeguata alla domanda, quei 72 milioni di euro già destinati alle linee di trasporto locali e regionali.</p>	<p>aprile 2022 (alla quale si rimanda per approfondimenti) di destinare al settore della mobilità locale e regionale le risorse provenienti da altri fondi e/o strumenti programmatici quali il PNRR o il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.</p>
	<p>d) la valutazione degli effetti ambientali delle azioni Con riferimento agli obiettivi della transizione ecologica ed allo scenario climatico l'analisi di contesto appare pertanto parziale e insufficiente, incapace di calcolare la quantità di emissioni climalteranti proprie di una mobilità turistica che si sviluppa al 79% in auto favorendo in ogni modo il Turismo del Trenino Verde, l'integrazione bus-bici, treno bici e la crescita del turismo lento, del cicloturismo, del trekking, del mountain biking.</p>	<p>I dati riportati nel RA in riferimento alle emissioni inquinanti e climalteranti per macrosettore compreso il settore 'Trasporto su strada' sono tratti dall'Inventario ISPRA delle emissioni, come elaborati nel "Primo Rapporto di Monitoraggio PEARS, 2018" con dati aggiornati al 2015.</p>
	<p>e) il monitoraggio ambientale del Programma FESR Con riferimento agli obiettivi del climate change e della riduzione delle emissioni climalteranti appare necessario monitorando al contempo l'efficacia degli interventi dedicati al turismo ferroviario, sul trasporto pubblico, alla mobilità lenta in bici e a piedi, e la correlata riduzione della mobilità "solo auto". Si sottolinea l'importanza di tali valutazioni entro la strategia del Cambiamento climatico e della transizione ecologica, e si invita l'Autorità di Gestione ad avviare specifiche azioni volte a verificare ed estendere le prime stime, a partire dal costo ambientale della quantità di auto utilizzate quotidianamente, per il turismo balneare.</p>	<p>In fase attuativa si potrà valutare una ricerca valutativa ad hoc da inserire, se del caso, nel Piano di Valutazione.</p>
	<p>Governance In particolare la strategia dello sviluppo integrato territoriale nelle aree non urbane, articolata in oltre 30 unioni di piccoli comuni appare eccessivamente atomizzata. La mancanza di personale tecnico da dedicare alle strategie di sviluppo ridimensiona poi la capacità strategica del programma, ove una gestione centralizzata alla scala regionale risulta il più delle volte inefficace. Si segnala: a) La necessità di costituire cabine di Regia tra più aggregazioni di comuni (ovvero alla scala provinciale) ove il quadro operativo è definito a partire dai risultati delle precedenti programmazioni, in particolare per gli interventi tesi alla valorizzazione dei territori. b) La necessità di costituire "Uffici del Piano" coordinati a livello regionale ma operativi sul territorio, Stazioni uniche appaltanti, tramite strutture pubbliche operative anche oltre il termine del periodo di Programmazione, che supporti no le autorità comunali nella messa a punto di programmi e azioni. c) La necessità che gli Enti e gli Assessorati regionali (Enti Acque e Consorzi di Bonifica, Ente Foreste, Autorità Portuale, Enti parco) partecipino, ove richiesti, alle attività delle Cabine di Regia per la messa a punto degli interventi dedicati alla valorizzazione dell'esteso patrimonio naturalistico, ambientale, paesistico, storico, archeologico della Sardegna.</p>	<p>Attraverso il PRiGA si interverrà nel potenziamento della capacità amministrativa.</p>

	<p>Comunicazione e trasparenza</p> <p>Si segnala che, con l'eccezione della sintesi non tecnica, il programma è leggibile solo da parte di utenti esperti.</p> <p>Si ritiene che debba essere avviato un importante sforzo per ricondurre a leggibilità l'intera documentazione di supporto e le più importanti scelte ed opzioni previste dal documento, ricomprendendovi l'analisi critica delle precedenti fasi di programmazione, l'analisi dei risultati ottenuti in passato, gli obiettivi del presente. Per quanto riguarda le tematiche oggetto della presente osservazione si richiede all'autorità di gestione di voler organizzare un momento di coinvolgimento delle associazioni del terzo settore, ove i responsabili delle singole azioni presentano i bandi e le opportunità di finanziamento riguardanti la strategia della mobilità e della crescita sostenibile blu e verde.</p>	<p>Il PR FESR è strutturato secondo un format definito e richiesto dalla Commissione Europea.</p> <p>La Sintesi Non Tecnica è lo strumento deputato alla comunicazione dei contenuti del Programma e della VAS al pubblico, come osservato.</p> <p>Per il futuro si terrà conto della richiesta di incontri partenariali con le associazioni del terzo settore.</p>
--	--	---

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
<p>3. Città Metropolitana di Cagliari</p>	<p><u>Segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u></p> <p>Nell'ambito della priorità 6 - Sviluppo sostenibile e integrato urbano e territoriale, nell'affrontare l'obiettivo strategico (OS5) "Sviluppo sostenibile e integrato urbano e territoriale", si richiama l'opportunità di valutare i contenuti del Piano Strategico della Città Metropolitana di Cagliari (Delibera del Consiglio Metropolitan n. 15 del 05.07.2021) per quanto riguarda le Azioni di Sistema pertinenti alla "Promozione dello sviluppo urbano sostenibile", anche e non da ultimo orientate al rafforzamento delle strutture della Città Metropolitana che possano, come il Laboratorio Metropolitan di Innovazione LABMET, concorrere all'obiettivo, con innovazioni in materia di governance.</p>	<p>In fase di attuazione del PR potranno essere privilegiati alcuni dei contenuti del Piano strategico, tali da poter delineare aspetti strategici più circoscritti. Analoga considerazione può riguardare il rafforzamento della struttura/capacità amministrativa della CM, già affrontato in termini generali ma ulteriormente e più esplicitamente orientabile verso i beneficiari in fase di definizione delle strategie territoriali secondo l'approccio bottom-up che caratterizza l'OS5. A tal fine, riconoscendone la valenza, il Laboratorio Metropolitan di Innovazione LABMET è stato inserito tra le operazioni pianificate di importanza strategica individuate ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del Regolamento CPR</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
<p>4. SC Salute e Ambiente Dipartimento di Prevenzione ASL di Cagliari</p>	<p><u>Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</u> a) obiettivi di sostenibilità e quadro programmatico Nell’ambito dell’attività di programmazione, per gli aspetti relativi alla tutela della salute pubblica, si ritiene debbano essere presi in considerazione anche il Piano Nazionale di Prevenzione 2020- 2025 (PNP), e il Piano Regionale di Prevenzione 2020-2025 (PRP), adottato con Deliberazione R.A.S. n. 50/46 del 28.12.2021.</p> <p>I suddetti Piani di Prevenzione includono buona parte dei temi oggetto del programma regionale FESR ponendo particolare attenzione alla centralità della persona e della collettività, all’importanza ed efficacia delle azioni preventive attraverso alleanze e sinergie intersettoriali e ai determinanti di salute (fattori biologici, comportamenti e stili di vita, condizioni di vita e lavorative, ambiente, fattori socio-economici, disponibilità o accessibilità ai servizi), ossia i fattori che influenzano lo stato di salute e di benessere degli individui e delle comunità, secondo il principio della “ Salute in tutte le politiche" con l'obiettivo, tra gli altri, di garantire l’equità nell'azione e contrastare lo svantaggio sociale che rappresenta il principale fattore di rischio per la salute e la qualità della vita.</p>	<p>L’adozione del Piano Regionale di Prevenzione (PRP) è tra le condizioni abilitanti che devono essere soddisfatte per poter fruire appieno dei fondi FESR, pertanto, i principi in esso contenuti sono alla base della strategia perseguita nell’ambito della Priorità 5 del PR. Il programma, inoltre, tiene ampiamente in considerazione gli aspetti evidenziati sia nell’ambito degli interventi previsti dalla programmazione territoriale (Priorità 6), che nell’ambito delle azioni individuate dalla Priorità 2 – Transizione digitale e dalla Priorità 5 – Sardegna più Sociale e Inclusiva. L’Obiettivo di Policy 4 è, infatti, rivolto all’inclusione delle popolazioni più svantaggiate compresa la fascia di età dei più anziani. In questo campo, peraltro, si agirà in stretta complementarità con gli interventi previsti dal Fondo Sociale Europeo (FSE+) e dal PNRR prevedendo opportune azioni di accompagnamento e sensibilizzazione all’utilizzo delle innovazioni digitali</p>
	<p>Per una pianificazione in sintonia con i principi di sostenibilità della VAS è fondamentale l’analisi preliminare del contesto nelle sue componenti sociale, economica e ambientale. A tale riguardo si sottolinea, in particolare, l’importanza dell’analisi demografica attuale e previsionale che mette in luce i cambiamenti significativi della società e permette di pianificare interventi mirati, rispondenti alle esigenze della popolazione. Si deve tenere conto che secondo i dati ISTAT dei 2019 “Il confronto con i dati del Censimento 2011 conferma anche in Sardegna un progressivo invecchiamento della popolazione, con ritmi superiori alla media nazionale (si riportano i dati principali). Si rappresenta quindi la necessità che gli interventi di sviluppo e modernizzazione previsti dal Programma FESR tengano in considerazione, per tutti gli aspetti, il trend demografico della</p>	<p>L’Analisi di contesto del Rapporto ambientale è stata integrata con le considerazioni in merito alla demografia, come suggerito.</p>

	popolazione. Infatti, il progressivo invecchiamento di quest'ultima e le difficoltà oggettive delle persone in età avanzata ad adeguarsi ai cambiamenti, come pure il progressivo innalzamento dell'età media della forza lavoro, costituiscono motivo di riflessione affinché il processo di innovazione non si traduca in uno svantaggio (con particolare riferimento alla digitalizzazione e all'accesso ai servizi) per la popolazione più anziana.	
--	---	--

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
5. Consorzio industriale provinciale Sassari	<p><u>1. Segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u></p> <p>Il Consorzio evidenzia come nell'area di Porto Torres, perimetrata come SIN, siano in corso gli interventi di bonifica dei siti contaminati da parte di ENI, mentre rimangono in stato di abbandono decine di ettari ed in particolare, fra questi, 50 ha sul water front del porto industriale di Porto Torres, nelle aree retroportuali, che dovrebbero essere destinati ad attività legate all'economia portuale e che, invece, in assenza degli interventi di decommissioning sono inutilizzabili.</p> <p>Le operazioni di decommissioning (sola demolizione delle strutture presenti, senza bonifica, che non possono godere di finanziamenti PNRR) rappresentano un fattore fondamentale per realizzare il processo di reindustrializzazione definito dal Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale dell'area di crisi complessa di Sassari – Porto Torres, che individua nell'economia del mare una delle filiere produttive target sulle quali puntare.</p> <p>Un'azione a sostegno del decommissioning nelle aree industriali favorirebbe nuovi insediamenti costituendo un ottimo volano economico per il territorio del Nord Sardegna, migliorandone significativamente la capacità di attrarre nuovi investimenti imprenditoriali e creare nuova occupazione sul nostro territorio. Tale azione si svilupperebbe in coerenza con la strategia del libro bianco adottato dal Ministero della coesione economica e del Sud, il quale ripone una particolare attenzione (obiettivo n.4) allo sviluppo del waterfront nel Sud Italia, stabilendo che alla luce dell'importanza dei suoi porti, del suo posizionamento e delle sue competenze distintive, il Sud deve affermarsi come piattaforma marittima di congiunzione tra Europa e Mediterraneo, e diventare leader nell'Economia del mare, nei settori dei trasporti, della cantieristica e della formazione.</p> <p>Si ritiene necessario un intervento che destini delle risorse alle azioni di decommissioning nelle Zone Industriali con particolare attenzione alle aree site nel water front e alle aree retroportuali. Si segnala nell'ambito del PO FESR l'"Azione 1.3.2. Sviluppo delle infrastrutture commerciali per le PMI" la quale rappresenta un'utile misura di intervento a favore dell'insediamento delle imprese in area industriale e che individua tra i destinatari anche i Consorzi Industriali. Tale azione sostiene l'insediamento delle PMI nelle aree ZES e nei siti industriali attraverso il miglioramento dei fattori di localizzazione, anche nella logica del recupero o ottimizzazione delle infrastrutture esistenti.</p>	L'Azione 1.3.2 si prefigge come obiettivo la localizzazione delle imprese e vede i Consorzi come soggetti beneficiari per la realizzazione di pacchetti localizzativi in funzione di nuovi insediamenti a seguito di un fabbisogno attuale e concreto. Si potrebbero tuttavia prevedere dei criteri premiali per investimenti che prevedano il recupero di siti dismessi. In tal senso è stato integrato un orientamento per la sostenibilità già presente del RA (os 1.3), esplicitando il decommissioning.

	<p>L'implementazione dell'azione 1.3.2 oppure la creazione di un'azione ad hoc che preveda esplicitamente il finanziamento di azioni di decommissioning attuate dai Consorzi in area industriale è auspicabile e richiesta dal Consorzio Industriale del Nord Sardegna.</p> <p>Il costo stimato per gli interventi di decommissioning citati è di circa 35 milioni di euro. L'alternativa agli interventi di decommissioning è l'infrastrutturazione di nuove aree nella fascia retroportuale, per circa 50ha, e la realizzazione di una nuova banchina nel porto industriale. Un intervento che avrebbe costi superiori ai 35 milioni di euro e determinerebbe ulteriore consumo di suolo.</p>	
	<p>2. Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</p> <p>b) descrizione del contesto, punti di forza e debolezza e scenario climatico di riferimento</p> <p>A pag. 25 del R.A. è indicato il numero di siti con presenza di amianto ancora da bonificare (1706). Tra questi, nelle varie zone industriali, e nel caso specifico a Porto Torres, sono presenti diversi fabbricati dismessi di notevoli dimensioni in stato di abbandono, per i quali non esiste un proprietario che si occupi della rimozione né l'Amministrazione Pubblica possa intervenire in sostituzione attraverso i più comuni bandi pubblici.</p>	<p>Nel RA è stata integrata la specifica suggerita in riferimento ai fabbricati dismessi.</p>
	<p>d) la valutazione degli effetti ambientali delle azioni</p> <p>L'azione proposta sul finanziamento agli interventi di decommissioning produce effetti principalmente sulla componente suolo. Tra i 9 fattori di valutazione proposti per la VAS del Programma FESR, è presente peraltro il "consumo di suolo". L'azione aggiuntiva individuata ha un effetto positivo su tale fattore. Come si nota dalla matrice di valutazione VAS-DSNH, a pag.87, riferendosi all'obiettivo specifico 1.iii, "Lo sviluppo delle infrastrutture commerciali sostenuto dall'azione 1.3.2 comprende interventi di riqualificazione e/o potenziamento di edifici e impianti industriali (LIT03, LIT04) che, a seconda della localizzazione, potranno determinare il consumo di suolo". Attraverso l'azione proposta, tale impatto può essere fortemente ridotto attraverso il ricorso ad aree già occupate da fabbricati dismessi, misura che consente la riqualificazione di immobili già esistenti, se tecnicamente possibile, ed in ogni caso evita il consumo di nuovo suolo, nonché l'utilizzo di lotti indisponibili alle condizioni attuali.</p>	<p>Il RA definisce già un criterio di mitigazione relativo al suolo che recita "Al fine di evitare e minimizzare gli impatti degli interventi infrastrutturali sarà data priorità alla riqualificazione/potenziamento di edifici e infrastrutture esistenti, anche prevedendo il recupero di aree degradate e dismesse (...)"</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
<p>6. Direzione Generale dei Trasporti, Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti</p>	<p><u>1. segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u></p> <p>L'Assessore dei Trasporti mostra la sua preoccupazione per l'eliminazione dello specifico Obiettivo legato alla Mobilità Regionale e Locale. Il PR 2021-2027 non pare soddisfare adeguatamente le esigenze trasportistiche della Regione e il diritto alla mobilità del popolo sardo, si ribadisce pertanto l'esigenza, già espressa volta al reperimento di risorse per la mobilità in ambito regionale</p>	<p>Per quanto riguarda l'osservazione sull'eliminazione dello specifico obiettivo legato alla mobilità regionale locale, si ricorda che in un'ottica di concentrazione e ottimizzazione degli stanziamenti, la Giunta regionale ha deliberato con D.G.R. n. 12/26 del 7 aprile 2022 (alla quale si rimanda per</p>

		<p>approfondimenti) di destinare al settore della mobilità locale e regionale le risorse provenienti da altri fondi e/o strumenti programmatici quali il PNRR o il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione.</p>
	<p>Per quanto concerne l'Obiettivo "Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio", si ritiene essenziale che all'interno delle risorse stanziare possano trovare finanziamento e attuazione le specifiche azioni già segnalate da questo Assessorato in occasione delle interlocuzioni e confronti intervenuti.</p> <p>Si fa riferimento, in particolare, al settore d'intervento 081. Infrastrutture di trasporto urbano pulito, con riguardo al quale questo Assessorato ha segnalato l'intendimento di proporre anche interventi espressamente diretti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riqualificazione, messa in sicurezza e comfort delle fermate di TPL urbano; - all'accessibilità della rete di TPL su gomma e su ferro; - scambio modale; - oltre che estensione della rete AVM (Automatic Vehicle Monitoring). <p>Si deve evidenziare che tali interventi agiscono anche quali "<i>Azioni a tutela dell'uguaglianza, dell'inclusione e della non discriminazione - articolo 22, paragrafo 3, lettera d), punto iv), del CPR e articolo 6 del regolamento FSE+</i>", come anche descritto a pag. 112 del Programma.</p> <p>Con riferimento al Settore di intervento 082. Materiale rotabile di trasporto urbano pulito potranno trovare opportuna copertura gli investimenti diretti l'acquisizione del materiale rotabile, finalizzata a rinnovare il parco mezzi e incentivare l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico nel rispetto dell'ambiente.</p>	<p><u>Integrazione delle controdeduzioni a valle del percorso di revisione del PR FESR</u></p> <p>si evidenzia che la denominazione dell'Azione 4.8.1 è stata riformulata nel modo seguente: Promuovere le Promozione di un sistema di infrastrutture, e mezzi per il trasporto urbano pulito e la digitalizzazione del servizio di trasporto urbano. Ulteriori precisazioni non sono necessarie nel PR poiché per infrastrutture di trasporto urbano pulito di cui al settore di intervento 081 si intendono per definizione tutte le infrastrutture che consentono il funzionamento di materiale rotabile a emissioni zero, e quest'ultimo, di cui al settore 082, comprende per definizione tutti i sistemi di trasporto pubblico collettivo (autobus, filobus, tram, metro, etc.). Sulla base di quanto concordato con la CE e riportato nel documento metodologico che accompagna il PR si prevede di intervenire per la costruzione o trasformazione di 4 stazioni a servizio delle reti metrotranviarie presenti in Sardegna e avviate grazie alla programmazione dei fondi aggiuntivi europei e nazionali dei passati cicli di programmazione. Pertanto tra gli indicatori di output del</p>

		<p>PR è già espressamente previsto che si investirà in tali stazioni e fermate ferroviarie nuove o modernizzate, e il documento metodologico chiarisce in accordo con il documento di lavoro dei servizi della CE SWD(2021) 198 final del 8.7.2021 che la modernizzazione si riferisce proprio a misure significative come migliorare il comfort e la sicurezza dei passeggeri, garantendo l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, riduzione del rumore, ecc. Per quanto riguarda infine il materiale rotabile, il documento metodologico chiarisce che il PR FESR supporterà l'acquisto di una fornitura di tre veicoli per la rete metrotranviaria di Cagliari. I mezzi avranno caratteristiche tali da renderli compatibili con il resto dell'infrastruttura e della flotta e si prevede potranno generare una percentuale di incremento non superiore all'1% annuo, per arrivare a un target di 74.109.414 utenti al 2029 a partire dal valore base di 69.261.134 utenti/anno del 2019. In considerazione del negoziato positivo condotto con la CE sull'attuale versione del PR e alla luce delle precisazioni di cui sopra non si ritiene necessario né opportuno introdurre ulteriori specifiche o chiarimenti al testo del PR.</p>
	<p><u>2. Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</u> 1. il monitoraggio ambientale del Programma FESR Si ritiene che le azioni sopradescritte, volte alla riqualificazione, messa in sicurezza e comfort delle fermate di TPL urbano, all'accessibilità della rete di TPL su gomma e su ferro, allo scambio modale, oltre</p>	<p>L'indicatore suggerito è stato integrato nel Rapporto Ambientale, come proposta di indicatore VAS.</p>

	<p>che alla estensione della rete AVM (Automatic Vehicle Monitoring), potranno essere valutate attraverso la valorizzazione dell'indicatore RCO60 - Città con sistemi di trasporto urbano digitalizzati nuovi o modernizzati. In alternativa o ad integrazione dell'unità di misura "Città grandi e piccole", potrebbe essere assunto il riferimento "N. di impianti di fermata e nodi di rete e di scambio riqualificati o ammodernati o digitalizzati".</p> <p>Le azioni dirette all'acquisizione del materiale rotabile potranno trovare misurazione attraverso l'indicatore specifico RCO57 Capacità del materiale rotabile rispettoso dell'ambiente per il trasporto pubblico collettivo.</p>	
--	---	--

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE	RISCONTRO
<p>7. Legambiente Sardegna</p>	<p><u>1. Segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u></p> <p>Priorità 3: TRANSIZIONE VERDE Efficienza energetica (OS2.i): 196 M€</p> <p>Azione 3.1.1 Elettrificazione dei consumi ed efficientamento energetico nelle imprese al fine di migliorare la prestazione energetica degli edifici e impianti produttivi</p> <p>Corretto il principio di privilegiare gli interventi che hanno una maggiore efficacia, ma si potrebbe usare un criterio proporzionale all'efficacia stessa. Inoltre, l'unico obiettivo indicato è quello della riduzione del 30% delle emissioni climalteranti.</p> <p>Sarebbe opportuno far riferimento al concetto di Deep Renovation introdotta dalla Renovation Wave e, coerentemente, introdurre anche un obiettivo di riduzione dei consumi di energia del 60%, in maniera da lavorare non solo sul tipo di fonti energetiche ma anche sull'efficienza.</p> <p>Si apprezza la creazione di distretti energetici nei Consorzi Industriali, intervento che dovrebbe avere una elevata priorità per sostenere in modo efficace l'economia Sarda.</p> <p>Azione 3.1.2 Elettrificazione dei consumi ed efficientamento energetico negli edifici e impianti pubblici inclusi interventi di illuminazione pubblica al fine di migliorare la prestazione energetica degli edifici</p> <p>L'unico obiettivo indicato è quello della riduzione del 30% delle emissioni climalteranti. Sarebbe opportuno far riferimento al concetto di Deep Renovation introdotta dalla Renovation Wave e, coerentemente, introdurre anche un obiettivo di riduzione dei consumi di energia del 60%, in maniera da lavorare non solo sul tipo di fonti energetiche ma anche sull'efficienza: l'energia più pulita è quella che non si consuma.</p>	<p>Si ritiene che le osservazioni sulle Azione 3.1.1, 3.1.2 e 3.2.1 possano essere recepite nella fase di definizione degli interventi. In particolare, si potranno definire dei criteri premiali che tengano conto dei suggerimenti espressi per le Azioni 3.1.1 e 3.1.2.</p> <p><u>Integrazione delle controdeduzioni a valle del percorso di revisione del PR FESR</u></p> <p>per quanto riguarda l'azione 3.2.1 occorre preliminarmente evidenziare che a seguito del confronto con la CE l'ambito di intervento è stato rivisto e semplificato con esplicita esclusione della biomassa; pertanto la denominazione dell'azione è stata conseguentemente modificata in "Promozione dell'utilizzo delle energie rinnovabili, eolica, solare, biomassa, marina, al fine di aumentare tale produzione con conseguente riduzione</p>

	<p>Energie Rinnovabili (OS2.ii): 53 M€ Azione 3.2.1. Promozione dell'utilizzo delle energie rinnovabili, eolica, solare, biomassa, marina, al fine di aumentare tale produzione con conseguente riduzione della domanda di energia da fonti fossili</p> <p>Si ritiene che l'autoconsumo e la creazione delle Comunità energetiche Rinnovabili possa essere sinergica ma non sostitutiva della produzione da fonti di energia rinnovabile a scala più ampia (innanzitutto Eolico e Argo-fotovoltaico). La loro presenza deve quindi essere inserita in un quadro pianificatorio ampio, e che includa una adeguata presenza di impianti a scala più grande. Perciò si concorda con la promozione dell'adeguamento della rete alla presenza sempre maggiore di energia da fonti rinnovabili non programmabili; non si concorda invece con la promozione incondizionata dell'energia con impianti a piccola scala perché i piccoli impianti non sono sufficienti alla produzione necessaria alla transizione energetica della Sardegna, se numerosi, sono in definitiva più impattanti per l'ambiente ed il territorio di impianti singolari (eolici o agro-fotovoltaico a scala maggiore).</p>	<p>della domanda di energia da fonti fossili marina". Nella descrizione dell'azione era già specificato che "Le Linee di intervento afferiscono all'incremento dell'utilizzo dell'energia rinnovabile, negli edifici pubblici, in edifici, impianti e processi delle imprese, nel settore dell'illuminazione pubblica e alla costituzione delle comunità energetiche" e che "la Regione intende promuovere azioni per il miglioramento della gestione delle fonti energetiche intermittenti e la costituzione di comunità e distretti energetici locali, nei quali massimizzare l'autoconsumo istantaneo con l'obiettivo di creare una vera e propria rete e un sistema energetico integrato che possa favorire la creazione delle Comunità energetiche". Per quanto riguarda l'azione 3.3.1 è stato invece specificato che "Gli interventi destinati all'incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili dovranno essere accompagnati dagli interventi per l'adeguamento/modernizzazione delle reti di trasporto e dalla realizzazione di sistemi di accumulo e stoccaggio dell'energia elettrica prodotta. Lo stoccaggio dell'energia potrà avvenire in due modi: energy intensive per attenuare le congestioni della rete o power intensive per assorbire o somministrare in tempi rapidi un'elevata quantità di potenza. I sistemi di accumulo dell'energia elettrica, che potranno essere finanziati sul PR, faranno riferimento a</p>
	<p>Con riferimento all'Azione 3.3.1 In coerenza con quanto indicato nel punto precedente, crediamo che alla giusta attività di promozione delle attività di autoconsumo e produzione diffusa a scala locale, attraverso impianti di accumulo di piccola e media taglia, vada inserita in quadro programmatico complessivo e bilanciato, l'accumulo e l'adeguamento anche agli impianti di taglia più grande, che rimangono necessari per consentire che la Sardegna possa effettivamente liberarsi dalle fonti fossili. Complessivamente la dotazione finanziaria sembra inadeguata alle sfide imposte dal Green Deal.</p>	

		quattro differenti tipologie: meccanica, elettrochimica, chimica ed elettromagnetica". Si evidenzia altresì un lieve incremento della dotazione finanziaria dell'azione, che va nel senso auspicato dall'associazione. In considerazione dell'evoluzione del contesto energetico internazionale e alla luce del negoziato positivo già condotto con la CE non si ritiene di dover introdurre ulteriori specifiche o limitazioni al testo del PR.
	Con riferimento all' Azione 3.4.1 si segnala l'importanza della verifica della fattibilità economica dell'intervento, a fronte della delocalizzazione. Tale considerazione è quanto mai importante a fronte della salvaguardia di attività umane costituite da sistemi urbanizzati esposti alla evoluzione della linea di costa per innalzamento del livello del mare. In molti casi, la delocalizzazione è un approccio da considerare a priori. (https://www.environment.nsw.gov.au/researchandpublications/publications-search/guidelines-forusing-costbenefit-analysis-to-assess-coastalmanagement-options) Inoltre, andrebbero applicati in ogni campo i criteri enunciati al primo punto l'approccio eco- sistemico, le Nature Based Solution (NBS) e le tecniche di ingegneria naturalistica	Si ritiene che l'osservazione possa essere recepita in fase attuativa prevedendo opportuni criteri relativi alla fattibilità economica dell'intervento. Si conferma inoltre l'applicazione dei criteri enunciati in tutte le situazioni appropriate, tali criteri è stato rafforzato nel Rapporto Ambientale
	Con riferimento all' Azione 3.6.1 si evidenzia che è necessario porre l'attenzione su tutte le fasi che permettono di chiudere il ciclo dei rifiuti, e in particolare per la razionalizzazione e semplificazione delle attività di raccolta. In quest'ottica è importante concentrare l'azione sul miglioramento della consapevolezza e informazione dei cittadini (due interventi che sono citati solo incidentalmente nel programma).	Si ritiene che l'osservazione possa essere recepita nella fase di definizione degli interventi, nel senso di iniziative di sensibilizzazione e informazioni intese non come iniziative a se stanti ma interne e funzionali all'intervento finanziato.

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI Pervenute	RISCONTRO
8. CFVA - Corpo Forestale	<u>1. Segnalazione di elementi che dovrebbero essere considerati per la declinazione degli Obiettivi e delle Azioni individuate dal Programma FESR e la loro attuazione</u> Il "rimboschimento compensativo delle superfici percorse da incendi" di cui all'azione 3.7.1 della Priorità 3, necessita di approfondimenti al fine di rendere la misura compatibile col divieto quinquennale di rimboscimento dei soprassuoli percorsi dal fuoco, di cui all'art. 10 comma primo, della legge 353/2000.	Si chiarisce che la proposta di intervento di cui trattasi si riferisce agli "interventi delle regioni per il rimboscimento compensativo delle superfici bruciate" di cui all'art. 7 ter del DL 8 settembre 2021, n. 120

		<p>convertito con la Legge 8 novembre 2021, n. 155) (GU Serie Generale n.266 del 08-11-2021), il quale al comma 1 dispone che, “fermi restando i divieti e le prescrizioni previsti dalla legge, le regioni possono individuare, nell'ambito dello stesso bacino idrografico e limitatamente ai terreni di proprietà del demanio regionale, superfici nude ovvero terreni saldi da sottoporre a rimboschimento compensativo delle superfici bruciate.”</p> <p><u>Integrazione delle controdeduzioni a valle del percorso di revisione del PR FESR</u></p> <p>Nella descrizione dell'azione 3.7.1 è stato specificato che si intende intervenire “mediante il rimboschimento compensativo delle superfici di habitat forestali percorse da in aree diverse da quelle percorse da incendi (ad esempio all'interno dello stesso bacino idrografico nel quale ricadono le aree incendiate, in terreni demaniali) al fine di ricostruire in maniera compensativa superfici di habitat boscati perduti con gli incendi”</p>
	<p>2. Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</p> <p>d. la valutazione degli effetti ambientali delle azioni</p> <p>Le “azioni di rimboschimento compensativo delle superfici di habitat forestali percorsi da incendi”, devono essere gestite nel rispetto del divieto di cui all'art. 10 comma primo della legge 353/2000, anche per evitare impatti indesiderati sulle cause di ulteriori incendi, che inficerebbero i risultati positivi attesi per il cambiamento climatico, per la biodiversità e per il paesaggio.</p>	<p>In fase di attuazione sarà ovviamente garantito il rispetto del divieto citato.</p>

SOGGETTO PROPONENTE	CONTENUTI DELLE OSSERVAZIONI Pervenute	RISCONTRO
---------------------	--	-----------

9. ARPAS	<p>Osservazioni relative al Rapporto Ambientale</p> <p>Analisi di contesto</p> <p>In relazione paragrafo 7.7. Autorizzazioni Integrate Ambientali AIA, si osserva che tra i dati riportati nella Tabella 80 - Provvedimenti di AIA statali rilasciate in Sardegna dal MiTE al 2021 – sono state incluse Autorizzazioni di competenza regionale e non statale. Si segnalano inoltre alcune AIA non inserite nel portale SIRA, di cui tenere conto, e alcune modifiche puntuali</p>	L'Analisi del contesto è stata modificata con le informazioni fornite.
	In relazione all'analisi dei rifiuti urbani, si evidenzia che il dato di impatto del turismo è relativo al 2017 e potrebbe non essere aggiornato.	L'Analisi del contesto è stata modificata aggiornando con gli ultimi dati disponibili (2018, ISPRA) e aggiungendo la fonte.
	<p>Monitoraggio ambientale</p> <p>In relazione alla qualità dell'aria e al monitoraggio ambientale del programma FESR, si osserva che le Priorità 3 "Transizione verde" e 4 "Mobilità urbana sostenibile" incidono in misura significativa sulla qualità dell'aria delle aree urbane, perché coinvolgono variazioni delle emissioni inquinanti derivanti dagli impianti di riscaldamento e dal traffico. Sarebbe opportuno, quindi, che il monitoraggio consideri inquinanti caratteristici di queste fonti emmissive, ossia: NO2, PM10, PM2.5, e BaP.</p>	Il Piano di monitoraggio è stato integrato con un indicatore volto a stimare la riduzione delle emissioni di polveri sottili ottenuta grazie agli investimenti del PR FESR.
	<p>Punti di forza e di debolezza del contesto</p> <p>In relazione alle acque superficiali, la qualità delle acque di transizione e dei corpi idrici lacustri è inserita fra i punti di forza, mentre in realtà rappresentano criticità del contesto, in considerazione degli obiettivi normativi presenti.</p>	Il RA è stato modificato come richiesto (cap. punti di forza e debolezza)
	<p>Valutazione degli effetti ambientali del Programma</p> <p>In relazione al paragrafo 7.4 sulla Transizione verde ed in particolare all'obiettivo 2.i, se l'efficiamento energetico implica azioni atte a migliorare le prestazioni energetiche dell'involucro dell'edificio, ciò potrebbe anche determinare un aumento dell'esposizione al radon indoor che dovrebbe essere valutata.</p>	Il RA è stato integrato con un punto di attenzione nella matrice di valutazione dell'os 2.i (componente salute).
	Riguardo all'obiettivo 2.ii e alle voci sull'energia rinnovabile eolica (047), energia rinnovabile solare (048), energia rinnovabile marina (051) e energia rinnovabile geotermica (052), il potenziamento e l'incremento delle fonti rinnovabili implicano ampliamenti della rete di trasmissione e trasporto dell'energia elettrica in connessione con la RTN e determinano impatto ambientale dalla componente campi magnetici a bassa frequenza CEM-ELF. Le fasi di realizzazione ed esercizio delle suddette tipologie di impianto, ad esclusione di quelle riguardanti l'energia rinnovabile solare (048), implicano impatto ambientale per la componente rumore.	Il RA è stato integrato come suggerito (matrice di valutazione os 2.ii)
	Relativamente all'obiettivo 2.iii e alla voce 053 Sistemi energetici intelligenti (comprese le reti intelligenti e i sistemi TIC) e relativo stoccaggio, quest'ultimo sarà certamente in DC pertanto le fonti sopra elencate prevedono la conversione e la trasformazione in MT/AT da cui deriva l'impatto ambientale da CEM.	Il RA è stato integrato come suggerito (matrice di valutazione os 2.iii)