

Deliberazione della Giunta Regionale 8 maggio 2017, n. 62-5026

Fase di valutazione della procedura di VAS relativa al Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), adottato con deliberazione della Giunta regionale 29 dicembre 2016, n. 24-4498. Espressione del parere motivato di cui all'art. 15, c. 1 del d.lgs. 152/2006.

A relazione dell'Assessore Valmaggia:

La Regione Piemonte ha avviato le procedure per la predisposizione del Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), ai sensi della l.r. 1/2000 e della l.r. 16/2016; la proposta di Piano è stata adottata dalla Giunta regionale con deliberazione 29 dicembre 2016, n. 24-4498.

Il PRMT è sottoposto a procedura di valutazione ambientale strategica ai sensi dell'art. 6, comma 2, del d.lgs. n. 152/2006, secondo le modalità operative previste dalla deliberazione della Giunta regionale 9 giugno 2008, n. 12-8931 - "Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di VAS di piani e programmi" (DGR VAS).

Il Piano è assoggettato anche a Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del d.p.r. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"; la Valutazione di incidenza, secondo quanto disposto dall'art. 10, c. 3 del d.lgs. 152/2006, viene effettuata nell'ambito del procedimento di VAS.

L'Autorità competente per la VAS, cui spetta il compito di esprimere il previsto parere motivato ai sensi dell'art. 15, c. 1 del d.lgs. 152/2006, secondo quanto previsto dalla suddetta DGR VAS, è la Regione, che svolge l'istruttoria tramite il proprio organo tecnico, istituito ai sensi dell'art. 7 della l.r. 40/1998; la responsabilità del procedimento di VAS, per il caso in oggetto, è posta in capo al Nucleo centrale dell'organo tecnico, struttura incardinata presso il Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate, al fine di assicurare la terzietà della valutazione, in quanto il Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica, competente per materia, è responsabile della redazione del Piano e del Rapporto Ambientale (RA).

Per l'istruttoria in oggetto, sono state individuate quali strutture regionali interessate, componenti l'organo tecnico, le Direzioni regionali: Ambiente, governo e tutela del territorio, Agricoltura, Competitività del sistema regionale, Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica, Promozione della cultura, del turismo e dello sport e Sanità, con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA Piemonte.

La fase di specificazione della procedura di VAS del PRMT è stata avviata, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del d.lgs. 152/2006, dal Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica con nota prot. n. 995/db12.01 del 21.02.2014; il Settore proponente ha, inoltre, inviato ai soggetti competenti in materia ambientale il Documento tecnico preliminare di specificazione, al fine di raccogliere osservazioni e contributi per definire i contenuti del RA e individuare il livello di dettaglio delle informazioni da fornire. Sulla base delle osservazioni e dei contributi ricevuti nella fase di specificazione, l'Autorità proponente ha elaborato il RA ed ha provveduto all'integrazione della componente ambientale nei documenti di Piano in corso di elaborazione, anche fornendo indicazione per la definizione dei piani settoriali previsti dal Piano stesso.

Successivamente, con nota prot. n. 296/A1809A del 03.01.2017, il Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica ha comunicato l'avvio della fase di valutazione della procedura di VAS del PRMT, rendendo disponibile la documentazione tecnica, costituita dalla Proposta Piano regionale della mobilità e dei trasporti, dal relativo Documento Tecnico, dal Rapporto Ambientale, dalla Sintesi non tecnica e dal Piano di monitoraggio, adottata con d.g.r. 29.12.2016, n. 24-4498.

L'avviso di pubblicazione della documentazione tecnica e di avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 152/2006, è stato pubblicato sul BUR n. 1, in data 5.01.2017. Le Autorità competenti in materia ambientale sono state invitate a partecipare al procedimento con nota del 12.01.2017 prot. n. 1341/A1809A e la comunicazione per l'attivazione delle consultazioni transfrontaliere è avvenuta il 13.01.2017 con nota prot. n. 1537/A1809A.

Ai fini della partecipazione del pubblico e della consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, gli elaborati sopra citati sono stati messi a disposizione sul sito web della Regione Piemonte e resi disponibili per la consultazione per 60 giorni a decorrere dalla sopra citata data di avvenuta comunicazione alle Autorità competenti in materia ambientale.

L'Autorità procedente, di concerto con l'Autorità competente, ha individuato e opportunamente consultato i soggetti competenti in materia ambientale, interessati al procedimento di VAS, e i soggetti competenti in materia di trasporti, di seguito elencati: la Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, ai fini della consultazione transfrontaliera ai sensi dell'art. 32 del d.lgs. 152/2006, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello Sviluppo Economico, la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Alessandria, Novara, Verbano-Cusio-Ossola, Asti, Torino, Biella, Cuneo e Vercelli, la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte, l'Autorità dei Trasporti, l'Agenzia per la mobilità piemontese, i Settori competenti in materia di VAS e di mobilità e trasporti delle Regioni contermini, le Autorità d'ambito territoriali ottimali per il governo dei rifiuti e delle acque, gli Enti Parco regionali, gli Enti locali e associazioni istituzionali con competenze in materia ambientale (AIPO, ANCI Piemonte, ANPICI, ISPRA, UNCEM Piemonte, Autorità di Bacino del Fiume Po), ARPA Piemonte, i Settori competenti in materia di VAS e di mobilità e trasporti delle Province, le Regioni europee contermini, l'Unione Province Piemontesi e la Commissione internazionale per la protezione delle alpi (Cipra Italia).

A seguito del deposito della documentazione, sono pervenute osservazioni da parte di: Cantone Ticino, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola, Vercelli, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province Alessandria, Asti, Cuneo, Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino, Regione Autonoma Valle d'Aosta, Regione Lombardia, Provincia di Vercelli, Ente di gestione delle aree protette del Monviso, Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB), Istituto Nazionale Urbanistica (INU), Associazione Ferrovie Piemonte, BLS AG (Società ferrovie svizzere), Coppa Roberto (privato cittadino).

L'istruttoria dell'Organo tecnico regionale, i cui esiti sono descritti nella relazione allegata alla presente deliberazione, di cui costituisce parte integrante e sostanziale, ha evidenziato le principali criticità e i punti di forza ambientali della proposta di Piano in oggetto, formulando indicazioni tecniche ed operative per ulteriori approfondimenti valutativi e per l'organizzazione del Piano medesimo, al fine di prevenire e mitigare i potenziali effetti negativi sull'ambiente e valorizzare gli effetti positivi attesi.

Conseguentemente, si ritiene necessario che nella fase di revisione del Piano in oggetto, condotta ai sensi dell'art. 15, comma 2 del d.lgs. 152/2006, l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, provveda a predisporre opportune modifiche e integrazioni al Piano medesimo, al fine di prevenire, mitigare e compensare i potenziali effetti significativi che l'attuazione dello stesso potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio paesaggistico, tenendo conto degli esiti delle consultazioni e delle indicazioni e raccomandazioni contenute nella relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale, allegata alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale.

Attestato che la presente determinazione dirigenziale non produce effetti diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto ai sensi della DGR n. 1-4046 del 17 ottobre 2016;

Tutto ciò premesso;

vista la direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001;

visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

vista la legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40;

viste la legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 e la legge regionale 29 luglio 2016, n.16;

vista la deliberazione della Giunta regionale 9 giugno 2008, n. 12-8931;

la Giunta regionale, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

delibera

- di esprimere, relativamente Piano regionale della mobilità e dei trasporti di cui alla DGR 29.12.2016, n. 24-4498, in qualità di autorità competente per la VAS, parere motivato, di cui all'art. 15, comma 1, del d.lgs. 152/2006, con le indicazioni e raccomandazioni dettagliatamente descritte nella Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale, allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;
- di ritenere necessario che il Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica, in qualità di autorità procedente, al fine di superare le criticità ambientali evidenziate dal processo di valutazione e di migliorare i profili di sostenibilità ambientale del Piano, provveda alle opportune revisioni dello stesso, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, tenendo conto degli esiti delle consultazioni e delle osservazioni contenute nella suddetta Relazione istruttoria dell'Organo tecnico regionale, in sede di revisione del medesimo ai sensi dell'art. 15, comma 2 del d.lgs. 152/2006;
- di trasmettere al Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica il presente parere, per il seguito di competenza;
- di disporre che del presente provvedimento sia disposta la pubblicazione nella sezione dedicata del sito web della Regione Piemonte.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010 e sul sito istituzionale dell'Ente, alla sezione "Amministrazione trasparente", ai sensi dell'art. 40 del d.lgs. n. 33/2013.

(omissis)

Allegato

Fase di valutazione della procedura di VAS relativa al Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), adottato con deliberazione della Giunta regionale 29 dicembre 2016, n. 24-4498. Espressione del parere motivato di cui all'art. 15, c. 1 del d.lgs. 152/2006.

RELAZIONE ISTRUTTORIA DELL'ORGANO TECNICO REGIONALE

1. PREMESSA

La presente relazione costituisce l'esito dell'istruttoria svolta dall'Organo tecnico regionale (OTR) ai fini dell'espressione del parere motivato, di cui all'art. 15, c. 1 del d.lgs. 152/2006, da parte della Regione, nell'ambito della procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) del Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), adottato dalla Giunta regionale con deliberazione 29.12.2016, n. 24-4498.

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti è sottoposto a procedura di valutazione ambientale strategica ai sensi dell'art. 6, c. 2 del d.lgs. n. 152/2006, secondo le modalità operative previste dalla d.g.r. 9.06.2008, n. 12-8931 " Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di VAS di piani e programmi" (DGR VAS).

Il Piano è assoggettato anche a Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del d.p.r. 8.09.1997 n. 357 *Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*; la Valutazione di Incidenza, secondo quanto disposto dall'art. 10, c. 3 del d.lgs. 152/2006, è effettuata nell'ambito del procedimento di VAS.

L'Autorità competente per la VAS, cui spetta il compito di esprimere il previsto parere motivato ai sensi dell'art. 15, c. 1 del d.lgs. 152/2006, secondo quanto previsto dalla suddetta DGR VAS, è la Regione, che svolge l'istruttoria tramite il proprio organo tecnico, istituito ai sensi dell'art. 7 della l.r. 40/1998; la responsabilità del procedimento di VAS, per il caso in oggetto, è posta in capo al Nucleo centrale dell'organo tecnico, struttura incardinata presso il Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate, al fine di assicurare la terzietà della valutazione, in quanto il Settore Pianificazione e Programmazione trasporti e Infrastrutture della Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica, competente per materia, è responsabile della redazione del Piano e del Rapporto Ambientale (RA).

Per l'istruttoria in oggetto, sono state individuate quali strutture regionali interessate, componenti l'organo tecnico, le Direzioni regionali: Ambiente, governo e tutela del territorio, Agricoltura, Competitività del sistema regionale, Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica, Promozione della Cultura, del Turismo e dello Sport e Sanità, con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA Piemonte.

Le osservazioni e indicazioni riportate nel seguente documento, effettuate sulla base dell'istruttoria tecnica svolta e con riferimento alle osservazioni pervenute da parte dei soggetti con competenza ambientale e del pubblico, sono indirizzate a orientare e supportare le successive fasi di attuazione del Piano.

2. SINTESI DEI CONTENUTI DEL PIANO

La Regione svolge le funzioni di indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale, di programmazione della rete e dei servizi regionali attraverso l'elaborazione del Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT) ai sensi dell'art. 4 della l.r. n.1/2000; in parziale modifica della l.r. n.1/2000, la successiva l.r. n. 16/2016 individua il PRMT quale strumento strategico, di lungo periodo, di indirizzo e di sintesi delle politiche di settore.

L'adozione del PRMT ha corrisposto al soddisfacimento del requisito alla condizionalità ex ante della programmazione europea 2014-2020, di cui al Regolamento (UE) n.1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17.12.2013, che reca disposizioni comuni sui Fondi europei al fine di orientare la programmazione verso una maggiore compatibilità ambientale.

Il PRMT è un piano *strategico* che costituisce il quadro di riferimento negli specifici Piani di Settore che operano in una logica di pianificazione gerarchica, sinergica e integrata, sviluppando i temi del trasporto pubblico, delle infrastrutture di trasporto, della logistica, della sicurezza stradale e dell'infomobilità, assumendo la mobilità sostenibile e l'innovazione tecnologica quali aspetti alla base di tali temi.

Il PRMT è inoltre un piano *processo e integrato* che ha trovato nell'approccio multidisciplinare e partecipato delle direzioni regionali, del mondo scientifico e degli stakeholder, l'occasione per valutare criticità e opportunità di scenari alternativi di sviluppo e individuato modalità verso le quali indirizzare il rinnovamento del sistema dei trasporti.

Sulla base di quanto sopra delineato, il PRMT, assume come orizzonte temporale di riferimento, per il raggiungimento dei propri obiettivi strategici, il 2050.

Per poter raggiungere il disegno prefigurato dal PRMT, vengono definite sette strategie, a loro volta declinate in *macroazioni* il raggiungimento delle quali sarà monitorato attraverso un sistema di indicatori con associati valori target, alcuni dei quali di carattere più marcatamente trasportistico e altri di carattere ambientale. Tali strategie sono:

- A. aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti (*1. protezione di passeggeri e merci; 2. incolumità delle persone*);
- B. migliorare le opportunità di spostamento e accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero (*1. disponibilità delle reti; 2. fruibilità dei servizi; 3. accessibilità alle informazioni; 4. integrazione dei sistemi*);
- C. aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti (*1. utilità del sistema; 2. qualità dell'offerta*);
- D. aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività (*1. razionalizzazione della spesa pubblica; 2. internalizzazione dei costi esterni*);
- E. ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture (*1. uso razionale del suolo; 2. riqualificazione energetica; 3. limitazione delle emissioni; 4. contenimento della produzione di rifiuti*);
- F. sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo (*1. competitività delle imprese; 2. sviluppo dell'occupazione*);
- G. aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini (*1. salvaguardia dell'ambiente naturale 2. recupero degli spazi costruiti*).

Dalle strategie discendono gli *obiettivi specifici* con i relativi valori obiettivo (*target al 2050*), a costituire la "Tabella di marcia al 2050":

- avvicinarsi all'obiettivo ideale delle "zero vittime" per incidenti sulle strade (*morti su strada →0*);
- portare il trasporto pubblico allo stesso livello di prestazione del mezzo privato (*rapporto tra accessibilità trasporto pubblico locale (tpl) e auto →1*);
- allineare, relativamente agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio, la domanda potenziale con quella servita dal trasporto pubblico (*rapporto tra domanda servita con tpl e domanda potenziale → 1*);
- portare al 50% il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi dei servizi di trasporto pubblico (*rapporto tra ricavi e costi tpl ≥0,50*);
- portare a 1,5 il numero di persone che utilizzano la stessa auto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio (*coefficiente occupazione auto ≤ 1,5*);
- contribuire all'obiettivo ideale di "zero consumo di suolo" dovuto a infrastrutture e aree connesse ai trasporti (*consumo di suolo da superficie infrastrutturata →0*);
- azzerare, in ambito urbano, l'uso di autovetture alimentate con carburanti tradizionali (*consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano →0*);

- ridurre, in riferimento ai valori del 2015, il consumo energetico dei trasporti rispetto ai chilometri percorsi (*rapporto consumo energetico e km percorsi \leq valore del 2015*);
- ridurre del 60%, rispetto ai livelli del 1990, le emissioni di gas a effetto serra da trasporti;
- ridurre in modo significativo le emissioni dei principali inquinanti atmosferici da trasporti rispetto ai valori del 2005 (*emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti: $NO_x \leq 69\%$; $PM_{2.5} \leq 45\%$; $CO_{VNM} \leq 54\%$*);
- dimezzare, rispetto al 2013, la quantità di merci trasportate su strada per le percorrenze superiori ai 300 km, a favore di modi più efficienti sotto il profilo energetico (*merci trasportate su strada $\leq 48\%$ rispetto al 2013*);
- aumentare, rispetto al 2017, gli standard di efficienza e competitività dei servizi logistici (*indice di qualità logistica \geq valori del 2017*);
- aumentare, in ambito urbano, gli spostamenti sistematici con modalità a minor impatto ambientale: trasporto pubblico, mobilità ciclabile e trasporto privato a zero emissioni (*split modale in ambito urbano: auto+moto $\leq 31\%$; $tpl \geq 30\%$; $bici \geq 15\%$*).

3. PROCESSO DI VAS E PARTECIPAZIONE

Le attività di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e di partecipazione e informazione del pubblico costituiscono un obbligo stabilito dalla normativa vigente in materia di VAS e sono elementi fondamentali del processo integrato di programmazione e valutazione ambientale, garantendone efficacia e validità.

Il Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture della Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica con nota prot. n. 995/db12.01 del 21.02.2014 ha avviato la fase di specificazione della procedura di VAS e ha inviato ai soggetti competenti in materia ambientale il Documento tecnico preliminare di specificazione, al fine di raccogliere osservazioni e contributi per definire i contenuti del RA e individuare il livello di dettaglio delle informazioni da fornire.

L'Autorità procedente, di concerto con l'Autorità competente, ha individuato i soggetti con competenze ambientali interessati al procedimento di VAS e i soggetti con competenze in materia di trasporti di seguito elencati: la Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello Sviluppo Economico, le Soprintendenze per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Alessandria, Novara, Verbanco-Cusio-Ossola, Asti, Torino, Biella, Cuneo e Vercelli, la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte, l'Autorità dei Trasporti, l'Agenzia per la mobilità piemontese, i Settori competenti in materia di VAS e di mobilità e trasporti delle Regioni contermini, le Autorità d'ambito territoriali ottimali per il governo dei rifiuti e delle acque, gli Enti Parco regionali, gli Enti locali e associazioni istituzionali con competenze in materia ambientale (AIPO, ANCI Piemonte, ANPICI, ISPRA, UNCEM Piemonte, Autorità di Bacino del Fiume Po), ARPA Piemonte, i Settori competenti in materia di VAS e di mobilità e trasporti delle ex Province, le Regioni europee contermini, l'Unione Province Piemontesi e la Commissione internazionale per la protezione della alpi (Cipra Italia).

Sulla base delle osservazioni e dei contributi ricevuti nella fase di specificazione, l'Autorità procedente ha provveduto a recepirli in parte nei documenti del PRMT in formazione e in parte ad approfondirli nel RA; quelle legate invece ad aspetti più operativi sono state tradotte in Direttive specifiche per i Piani di Settore.

In data 3.01.2017, con nota prot. n. 296, il Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture della Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica ha comunicato l'avvio della fase di valutazione della procedura di VAS del PRMT, rendendo disponibile la documentazione tecnica, costituita dalla Proposta *Piano regionale della mobilità e dei trasporti*, dal relativo Documento Tecnico, dal Rapporto Ambientale, dalla Sintesi non tecnica e adottata con d.g.r. 29.12.2016, n. 24-4498. L'avviso di pubblicazione della documentazione tecnica e di avvio del procedimento, ai sensi dell'art. 14 del d.lgs. 152/2006, è stato pubblicato sul BUR n.1, in data 5.01.2017. Le Autorità con

competenza ambientale sono state invitate a partecipare al procedimento con nota del 12.01.2017, prot. n. 1341/A1809A e la comunicazione per l'attivazione delle consultazioni transfrontaliere è avvenuta il 13.01.2017 con nota prot. n. 1537/A1809A.

Ai fini della partecipazione del pubblico e della consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, gli elaborati sono stati messi a disposizione sul sito web della Regione Piemonte, oltre che sul disco regionale condiviso, per 60 giorni consecutivi a decorrere dal 12.01.2017, data di pubblicazione dell'avviso al pubblico.

Per la redazione della presente relazione, sono pervenuti i contributi delle Direzioni regionali Ambiente, governo e tutela del territorio, Agricoltura, Promozione della cultura, del turismo e dello sport, Opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica, e di ARPA Piemonte.

Le consultazioni si sono chiuse in data 13.03.2017 e sono pervenute osservazioni da parte di soggetti con competenza ambientale, soggetti istituzionali, associazioni di categoria e associazioni di protezione ambientale e di un privato cittadino, di seguito elencati:

- Canton Ticino (con mail del 14.02.2017);
- Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola, Vercelli (prot. in entrata n. 11888 del 9.03.2017);
- Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province Alessandria, Asti, Cuneo (prot. in entrata n. 11977 del 10.03.2017);
- Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino (prot. in entrata n. 13101 del 15.03.2017);
- Regione Autonoma Valle d'Aosta (prot. in entrata n. 5586 del 6.03.2017);
- Regione Lombardia (prot. in entrata n. 13144 e 13145 del 16.03.2017);
- Provincia di Vercelli (prot. in entrata n. 12976 del 15.03.2017);
- Ente di gestione delle aree protette del Monviso (prot. in entrata n. 12013 del 10.03.2017);
- Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) (mail del 12.02.2017);
- Istituto Nazionale Urbanistica (INU) (prot. in entrata n. 6285 del 13.03.2017);
- Associazione Ferrovie Piemonte (prot. in entrata n. 13274 del 16.03.2017);
- BLS AG (società ferrovie svizzere) (prot. in entrata n. 12881 del 15.03.2017);
- Coppa Roberto (privato cittadino) (prot. in entrata n. 5823 del 7.03.2017).

Sono state prese in considerazione anche le osservazioni pervenute oltre il termine del periodo di pubblicazione del Piano.

4. ANALISI E VALUTAZIONI

4.1 Rapporto Ambientale

Il RA è stato strutturato tenuto conto di quanto disposto dall'art. 13, c. 4 del d.lgs. 152/2006 con particolare riferimento ai contenuti elencati nell'allegato VI al medesimo decreto legislativo, ad eccezione del punto f. Gli aspetti metodologici del percorso di VAS del Piano sono stati esaurientemente riportati, così come le risultanze della fase preliminare di specificazione: al paragrafo 1.3, il RA riporta una sintesi delle principali osservazioni pervenute e ne indica le modalità di recepimento. In particolare le osservazioni espresse dall'OTR sono state prese in considerazione e la maggior parte di esse sono state recepite nel Piano e nel RA.

4.1.1 Osservazioni sugli esiti dell'analisi del contesto ambientale

Si valutano positivamente le risultanze dell'analisi SWOT utilizzata per la valutazione dell'attuale Sistema dei trasporti piemontese, come insieme di infrastrutture e servizi, da cui ne derivano le criticità da superare e le opportunità del territorio da cogliere; da questa valutazione ne conseguono punti di forza e di debolezza del Sistema che hanno portato a delineare possibili scenari futuri e alla definizione di sette strategie secondo le quali il PRMT intende agire dandosi una scansione temporale al 2020, 2030 e 2050 ma senza uno specifico un ordine di priorità.

Relativamente all'analisi della componente ambientale suolo, al capitolo 5 del RA (pag. 110), si osserva che la fonte da cui sono stati estrapolati i dati è il *Monitoraggio del consumo di*

suolo in Piemonte (aprile 2012). Al proposito si segnala che, più correttamente, si sarebbe dovuto far riferimento ai dati di cui al *Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte – edizione 2015*.

4.1.2 Osservazioni sugli esiti delle verifiche di coerenza esterna (contesto programmatico)

Le analisi di coerenza (cap. 4 del RA) sono state effettuate, in linea generale, in maniera sistematica ed esauriente utilizzando opportune matrici esplicative. Nell'ambito della verifica di *coerenza esterna verticale*, solo la strategia B, prevedendo un potenziamento e un completamento della rete infrastrutturale, presenta una parziale incoerenza con l'obiettivo di sostenibilità n. 5 proposto dall' UE (pag. 32 del RA) che prevede invece una forte conservazione della risorsa suolo. A tal fine viene demandata ai successivi Piani di Settore la definizione di azioni in attuazione delle direttive del PRMT. La suddetta incoerenza può essere meglio controllata attraverso la definizione di specifici indicatori di monitoraggio.

Per quanto concerne invece gli aspetti di *coerenza esterna orizzontale* del PRMT nei confronti del PTR, questi sono stati affrontati nell'ambito del processo di partecipazione sul quale si fonda la sua redazione e che ha visto il coinvolgimento delle Direzioni regionali interessate. Sono inoltre stati presi in considerazione anche Piani regionali che al momento sono ancora in fase di redazione quali il Piano energetico ambientale regionale (PEAR) e il Piano regionale della qualità dell'aria (PRQA).

Relativamente al capitolo 4.2, del RA, per la parte riguardante la coerenza esterna nel contesto regionale, nella parte che tratta il Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020 (PSR), si ritiene che la Priorità 3 *Organizzazione della filiera alimentare e gestione dei rischi nel settore agricolo* sia applicabile anche alla strategia A *Aumentare la sicurezza reale e percepita dagli utenti* e alla strategia B *Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero* del PRMT, in particolare per ciò che riguarda la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli.

Nello specifico dall'impostazione del PRMT discende sicuramente la coerenza, esplicitata nella d.g.r. 29.12.2016, n. 24-4498 di adozione del Piano, oltre che nell'apposita *Relazione di coerenza*, con le strategie comuni, del PTR e del PPR. Tali coerenze costituiscono la logica conseguenza del processo partecipato di costruzione del PRMT, di cui si dà atto nella citata *Relazione* allegata alla documentazione di Piano.

Le più evidenti, in particolare, appaiono:

- la riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio (strategia 1 del PTR-PPR e strategie E e G del PRMT; appare meno evidente il legame con la strategia A del PRMT, relativa alla sicurezza degli spostamenti, segnalata nella matrice a pag. 8 della *Relazione di coerenza*);
- la sostenibilità ambientale ed l'efficienza energetica (strategia 2 del PTR-PPR e strategie B, C, D ed E del PRMT), che si incontrano con maggiore evidenza sul tema dell'uso razionale del suolo, ciascuno per il proprio campo di azione. In particolare si fa riferimento alle indicazioni del PTR per la pianificazione territoriale subordinata che tendono ad indirizzare verso il riuso di superfici già urbanizzate o, in generale, verso modelli insediativi che privilegino la densificazione dell'edificato esistente, coerenti con politiche dei trasporti che disincentivano l'uso del mezzo privato a favore di un trasporto pubblico locale più efficace ed efficiente ed in grado di garantire altrettanto efficaci opportunità di spostamento; inoltre le suddette indicazioni del PTR operano in sinergia con le indicazioni del PRMT che tendono ad azzerare, entro l'orizzonte temporale del Piano, l'incremento di consumo di suolo da superficie infrastrutturata;
- l'integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità e logistica e vivibilità del territorio (strategie 3 del PTR-PPR e G del PRMT; appaiono meno evidenti le relazioni evidenziate con le strategie A - sicurezza degli spostamenti, B - opportunità di spostamento e D - efficienza economica del sistema del PRMT, evidenziate nella matrice a pag. 8 della *Relazione di coerenza*);
- la ricerca, l'innovazione e la transizione produttiva e sostegno alla competitività delle imprese (strategie 4 del PTR-PPR e C, E e F del PRMT; si segnala anche la coerenza con la strategia D – efficienza economica del sistema del PRMT, non segnalata nella Tabella di coerenza di pag. 8);

- valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali (strategia n. 5 del PTR-PPR e D, e F del PRMT; si segnalano peraltro come coerenti anche le strategie A – sicurezza degli spostamenti e B – migliorare le opportunità di spostamento del PRMT, non evidenziate nella Tabella di coerenza).

Si può affermare inoltre che il metodo proposto per l'attuazione del PRMT, basato sulla integrazione delle politiche territoriali e dei trasporti, in qualche modo offre *a priori* garanzia di coerenza nelle scelte che verranno poste in essere, in particolare sui temi fortemente impattanti sul sistema trasporti e mobilità e sul sistema territorio, come la localizzazione dei grandi attrattori di traffico.

Si rileva che la valutazione di coerenza non è stata estesa agli strumenti di pianificazione territoriale/dei trasporti delle Regioni/Stati confinanti, passaggio che risulta altresì necessario per rendere pienamente coerente il modello di *governance* interistituzionale proposto e che risulta in alcuni casi già operante.

Per quanto riguarda la componente rifiuti si sottolinea la necessità di aggiornare l'analisi di coerenza delle successive pianificazioni con i seguenti Piani:

- Piano regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e dei fanghi di depurazione adottato con d.c.r. 19.04.2016, n. 140 - 14161;
- Piano regionale dei Rifiuti Speciali (è di prossima approvazione), che dovrà essere preso in considerazione con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti speciali da costruzione e demolizione in prospettiva di realizzazione di nuove infrastrutture e/o demolizione di quelle obsolete.

4.2 Proposta di Piano

Il PRMT risulta strutturato in tre parti:

- La Visione (come stiamo cambiando, da dove partiamo, qual è il futuro che immaginiamo);
- L'Attuazione (come attuiamo le strategie);
- Il Transitorio (come avviamo il processo).

Preso atto del carattere strategico del PRMT, al fine di poter determinare in modo più approfondito l'articolazione nel tempo e nello spazio dell'attuazione del Piano, si ritiene opportuno che esso stabilisca una definizione di priorità associate alle macroazioni previste, anche al fine di garantire un più efficace monitoraggio della sua attuazione attraverso indicatori selezionati.

Si riportano di seguito osservazioni, raccomandazioni e suggerimenti per specifiche tematiche finalizzati a garantire sia una maggiore sostenibilità ambientale del Piano e sia una maggiore integrazione della componente ambientale nelle scelte di pianificazione effettuate.

4.2.1 Qualità dell'aria

Il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA), attualmente in una fase di pianificazione meno avanzata rispetto al PRMT, si sta avviando alla fase di valutazione ambientale, perseguendo un approccio trasversale per quanto riguarda le strategie, le azioni e le misure.

I dati e le informazioni contenuti nel PRQA mostrano l'elevato peso del macrosettore trasporti in termini di emissioni in atmosfera, in particolare per quanto concerne l'inquinante NO_x e PM₁₀/PM_{2,5}. Risulta quindi inevitabile lo stretto legame di cooperazione tra i due Piani affinché vengano raggiunti gli obiettivi comuni. In particolare, gli obiettivi di qualità dell'aria definiti nel PRQA mostrano sinergie con le strategie B, C, D, E, F e G del PRMT, ed elevata coerenza nell'ambito della strategia E *Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture* collegata all'obiettivo di *Limitazione delle emissioni*. Accanto agli aspetti di efficienza energetica e risparmio di combustibile, giocano un ruolo determinante il maggiore utilizzo dei servizi di trasporto collettivo, la diffusione di progetti e iniziative di mobilità sostenibile, l'orientamento dei comportamenti verso l'aumento del coefficiente di occupazione dei veicolo (persone e le merci) e verso uno stile di guida più ecologico.

Si rileva inoltre l'estrema coerenza, riportata nelle Direttive per il Piani di Settore (pag. 46 del PRMT) rispetto all'obiettivo G.7.d *Migliorare la qualità urbana, in termini di benessere acustico*,

qualità dell'aria e fruizione dei centri storici e delle aree verdi, il quale rappresenta la vera sfida al miglioramento della qualità dell'aria, ovvero la necessità di ridurre l'inquinamento nelle zone urbane, dove vi è la maggior esposizione della popolazione ai fenomeni di inquinamento atmosferico.

In coerenza con gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti definiti nel PRQA, il PRMT assume i seguenti indicatori e valori target al 2020 e 2030:

VALORI TARGET				
INDICATORE	U.M.	2020	2030	2050
Emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti [PM _{2.5} - NO _x - COVNM]	t/anno	Rispetto al 2005: PM _{2.5} : - 10% NO _x : - 40 % COVNM: - 35 %	Rispetto al 2005: PM _{2.5} : - 45 % NO _x : -69% COVNM: - 54%	<i>in corso di definizione</i>

Entrambi i Piani hanno valori target al 2030 che risultano essere coerenti in termini di riduzione delle emissioni di NO_x, mentre per quanto riguarda il PM_{2.5} è presente un disallineamento del 5% rispetto agli obiettivi del PRQA.

Il territorio piemontese presenta le maggiori criticità per quanto riguarda il numero di superamenti del valore limite giornaliero del PM₁₀ e pertanto si consiglia quale indicatore di risultato nel breve/medio termine (2020 – 2030) la riduzione delle emissioni di PM₁₀ relativamente al comparto trasporti, oltre al PM_{2.5}, facendo riferimento in particolare al contenimento delle emissioni esauste (generate dai motori endotermici). Il target di riduzione da applicare al PM₁₀ generato dal macrosettore trasporti, quale obiettivo del PMRT, deve essere della stessa misura del PM_{2.5}, essendo generati in ugual misura dai motori endotermici. L'effettiva riduzione delle emissioni per il settore trasporti, potrà essere valutata nell'ambito dell'*Inventario regionale delle emissioni in atmosfera*, strumento aggiornato in coerenza con le disposizioni normative (d.lgs 155/2010), mentre le variazioni di concentrazione in aria ambiente dello stesso parametro potranno essere valutate attraverso le misure effettuate nell'ambito del Sistema di Rilevamento regionale della Qualità dell'Aria (SRRQA).

4.2.2 Cambiamenti climatici

Le osservazioni e i suggerimenti di seguito riportati sono riferiti alla promozione di uno sviluppo regionale della *green economy* e del contrasto al cambiamento climatico.

Gli strumenti normativi e strategici ritenuti essenziali affinché il PRMT e i Piani Settoriali possano introdurre obiettivi specifici ed elementi progettuali innovativi sui temi della *green economy* e del *contrasto al cambiamento climatico*, sono rappresentati dalla "*Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici*", dalla *Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile* e dalla Legge n. 221 del 28.12.2015 *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*.

Si informa che i dettami normativi, gli aspetti strategici e le indicazioni utili contenuti nei sopra citati documenti sono stati ulteriormente sanciti dalla d.g.r. 23.11.2015, n. 59-2493, con cui la Regione Piemonte ha assunto specifici impegni sottoscrivendo il Protocollo d'intesa "UNDER 2 MOU" in tema di contrasto ai cambiamenti climatici.

Nello specifico, si ritiene che la *Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile*, la quale si riferisce all'Agenda 2030 ONU territorializzando gli Obiettivi del Millennio con i relativi target e indicatori e per la cui definizione e approvazione il Ministero dell'Ambiente sta effettuando le consultazioni con il territorio, possa fornire spunti utili e misure capaci di orientare il percorso di sviluppo sostenibile del Paese, stimolare la crescita economica conciliandola con la tutela dell'ambiente e la protezione e promozione sociale

Il *Piano nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici*, oggi in fase di elaborazione e concertazione con i territori, coerentemente con quanto già espresso dalla citata Strategia ambisce a specificare diverse azioni di adattamento da contestualizzare in differenti ambiti. Il rapporto tra i cambiamenti climatici e il settore dei trasporti può essere distinto in tre diversi aspetti di sensibilità: le infrastrutture, la domanda e l'offerta. Nello specifico, per il sistema dei trasporti vengono identificate 18 misure *green* che possono essere accorpate con riferimento al principale obiettivo specifico di adattamento.

In tema di trasporti e mobilità tra le misure *green* si segnalano:

- la risposta del sistema infrastrutturale rispetto alla resilienza al cambiamento climatico ed al conseguente aumento/riduzione delle temperature estive/o invernali, all'evolversi del nuovo modello di precipitazioni meteoriche e alla potenziale variazione del quadro generale dell'assetto idrogeologico, all'impatto degli eventi estremi di ventosità nella movimentazione delle merci (container nei porti e negli interporti);
- l'analisi del sistema della mobilità, promuovendo strategie ai fini della mitigazione delle emissioni e misure di mobilità sostenibile favorendo la riduzione del traffico, lo sviluppo di delle reti telematiche (telelavoro, e-commerce) e lo sviluppo delle reti di car-sharing e car-pooling;
- la possibilità di incentivare e favorire l'utilizzo mezzi di trasporto elettrici e/o la diffusione dei biocarburanti (es. biogas per l'autotrazione) in grado di garantire un minore apporto in fatto di emissioni e di innescare lo sviluppo di nuove forme di produzione e di filiere locali (*green jobs*);
- la valutazione dei potenziali rischi e disagi per la ciclabilità e pedonabilità, promuovendo l'integrazione tra il sistema della mobilità tradizionale e le infrastrutture verdi e mobilità lenta.

4.2.3. Sviluppo sostenibile - Criteri ambientali minimi, certificazioni ambientali e LCA

Rispetto al tema della sostenibilità si vuole porre l'attenzione su alcuni aspetti che potranno essere utili per la ridefinizione delle strategie di attuazione dei target al 2050 e per la successiva pianificazione, in particolare:

- le disposizioni finalizzate a promuovere l'applicazione del Green Public Procurement (GPP), dei criteri ambientali minimi (CAM) negli appalti pubblici per le forniture e negli affidamenti di servizi;
- le disposizioni finalizzate a promuovere l'utilizzo e la diffusione dei sistemi di certificazione ambientale EMAS ed Ecolabel UE;
- il contrasto e l'adattamento ai processi di cambiamento climatico, come di seguito meglio dettagliato.

La proposta di PRMT, dovrà fare riferimento per l'elaborazione dei futuri Piani di Settore anche all'applicazione delle procedure previste dal d.lgs. 18.04.2016, n. 50 (nuovo Codice degli appalti) inerenti il GPP (Green Public Procurement) e i sistemi di certificazione ambientale (EMAS) artt. 34, 68, 87, 95 e 96 ed al successivo Decreto del 24.04.2016, nonché alla L. 221/2015, artt. 16 e 18. Per quanto riguarda i Criteri Ambientali Minimi (CAM) si dovrà fare riferimento ai decreti ministeriali in vigore e consultabili alla pagina web <http://www.minambiente.it/pagina/criteri-vigore> del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. L'introduzione di quanto previsto dalla normativa citata nelle scelte strategiche e nelle azioni del PRMT potrà avere delle importanti ricadute sul sistema dei trasporti. A livello pianificatorio, l'esistenza di precisi riferimenti normativi permette di porre maggiore enfasi sull'applicazione effettiva degli obblighi di legge previsti in materia di GPP¹ che possono essere declinati in modo più perentorio e non più in termini di semplice *promozione e incentivo*.

Relativamente alle certificazioni di qualità, l'art. 87 del d.lgs 50/2016 riconosce tra gli altri, come strumento idoneo a garantire determinate caratteristiche di qualità in materia ambientale, il sistema dell'Unione di ecogestione e audit (EMAS) o altri sistemi purché conformi all'art. 45 del regolamento (CE) n. 1221/2009 o accreditate ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008. Si evidenzia inoltre che, ai sensi dell'art. 95 del medesimo decreto, possono rientrare, tra i criteri di

¹ Si evidenzia, ad esempio, che ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. 50/2016, il 100% dell'importo delle gare relative a forniture di prodotti o servizi e lavori, in cui l'uso è strettamente connesso al consumo di energia, deve utilizzare le specifiche di base contenute nei CAM. Per le altre categorie è sufficiente applicare i CAM sul 50% dell'importo delle gare, fermo restando il progressivo aumento di tali percentuali sino al 100% come indicato dal Dec. 24.05.2016, che all'art.1 indica, tra gli altri, i servizi di gestione dei rifiuti urbani.

aggiudicazione dell'offerta, il possesso di un marchio di qualità ecologica dell'UE (*Ecolabel*) quando questo copra più del 30% del valore delle forniture o delle prestazioni oggetto del contratto.

Le difficoltà economiche del momento amplificano la necessità di tenere in debito conto le problematiche di durabilità e manutenibilità ed i conseguenti costi; del *life cycle cost* va quindi tenuto debito conto nella scelte che saranno operate dalle successive fasi di pianificazione del Sistema dei Trasporti; inoltre si devono valutare le (es: aspetti di durabilità delle infrastrutture, degli impianti, del materiale rotabile e l'opportunità di *revamping* di rotabili preesistenti, costi di gestione e di manutenzione, valutazioni economiche integrate...).

4.2.4. Territorio e paesaggio

Il PRMT pone degli obiettivi limitati dal punto di vista ambientale/paesagistico e demanda ai Piani Settoriali la definizione degli stessi, di conseguenza alcune delle tematiche trattate non risultano sufficientemente approfondite:

- il paesaggio (vincoli di tutela e dati sullo stato dell'ambiente, in riferimento ai contenuti del PPR adottato);
- i dati relativi alle compensazioni e/o mitigazioni di natura paesaggistica;
- i dati aggiornati relativi al consumo di suolo.

In relazione ai temi dell'accessibilità alla rete trasportistica, al recupero della rete ferroviaria esistente e al trasporto sostenibile, le valutazioni contenute nel RA a pagg. 28 e 29 potrebbero essere implementate, nelle successive fasi della pianificazione, con gli aspetti legati alla mobilità delle persone per fini turistici con l'intento di mantenere un'elevata accessibilità e una fruizione turistica più capillare ai luoghi-simbolo della cultura del Piemonte, quali iscritti al WHL dell'UNESCO. Sarebbe quindi auspicabile puntare sul trasporto pubblico lungo tali direttrici che già dispongono di linee ferroviarie attive. Inoltre dovrebbe essere affrontato il tema dell'impiego di mezzi di trasporto sostenibili a sostegno dello sviluppo di particolari ambiti territoriali a vocazione turistica attraverso il cicloturismo.

Si richiede inoltre di valutare con attenzione la situazione del Sito Unesco Paesaggi Vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato che ha flussi turistici in grande aumento e una scarsa accessibilità. Il PRMT parrebbe non approfondire l'aspetto relativo alla valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti nel sistema di accessibilità sostenibile per favorirne l'intermodalità.

Data la trasversalità del tema trasporti rispetto alle componenti ambientali e territoriali analizzate nel presente parere, risulta opportuna una stretta collaborazione con la Direzione ambiente, governo e tutela del territorio nella definizione delle progettualità, misure ed azioni che andranno a far parte dei singoli Piani Settoriali.

4.2.5 Elementi di pianificazione urbanistica

In tema di logistica, sul territorio alessandrino sono presenti aree logistiche importanti sull'asse Genova - Arquata Scrivia lungo il quale sono localizzare strutture che offrono servizi intermodali (interporti di Rivalta Scrivia e di Arquata Scrivia) e logistici (Tortona e Pozzolo Formigaro), mentre lo scalo merci ferroviario alessandrino risulta tutt'oggi inutilizzato. Dal momento che il PRMT persegue tra le sue macroazioni un uso razionale del suolo tendente a un consumo zero o addirittura verso un decremento rispetto ai consumi del 2013, sarebbe opportuno, nelle successive fasi di pianificazione, un approfondimento degli aspetti ambientali pertinenti e correlati al PTR, in particolare sul consumo del suolo legato ai siti logistici, già caratterizzati da una tendenza alla frammentazione che si è creata in tempi recenti con la realizzazione di nuove strutture ed in previsione dell'incremento di superfici per intermodalità, ai quali si aggiunge il recupero dell'esistente lungo l'asse urbano Novara-Vercelli (nel contesto corridoio V) e di potenziamento del triangolo Alessandria -Novi Ligure-Tortona.

4.3 Misure di mitigazione e compensazione ambientali

Il Capitolo 5 del PRMT tratta l'analisi delle componenti ambientali e il 6 le misure ed il monitoraggio ambientale. Pare invece mancare una parte relativa all'analisi degli impatti sulle componenti ambientali indicate e all'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione ambientale atte a limitare le ricadute negative e a gestire gli impatti residui non mitigabili.

Relativamente alle misure di mitigazione nei confronti della fauna selvatica, era stata segnalata in fase di specificazione la pubblicazione dei manuali, redatti in collaborazione con Arpa Piemonte, "*Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica*" (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2005) e "*Incidenti stradali con coinvolgimento di fauna selvatica in Piemonte. Metodi di indagine e caso studio in ambiente montano*" (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2008). I manuali sono scaricabili dal sito web della Regione alla pagina: http://www.regione.piemonte.it/agri/area_tecnico_scientifica/osserv_faun/progetti/incidenti.htm.

Si ritiene utile integrare la Parte II *L'Attuazione* del PRMT con un richiamo alla manualistica, intesa anche come linee guida e buone pratiche, finalizzata in particolare alla redazione dei Piani di Settore con lo scopo di integrare al meglio le azioni di piano nel territorio e nell'ambiente e gestire in modo più funzionale gli impatti ambientali residui.

Si segnala che al capitolo 3.4 del RA la frase "*Pertanto, con compensazione ambientale, in genere, si definiscono gli interventi necessari affinché il valore complessivo dell'ambiente non venga sminuito ma preferibilmente aumentato*" non risulta corretta, in quanto la compensazione ambientale non può aumentare il valore ambientale iniziale di un bene ormai compromesso, ma può al massimo essere inteso come *risarcimento* di parte di una risorsa ormai compromessa.

4.4. Indicazioni per i successivi Piani Settoriali

L'approccio strategico del PRMT, seppur argomentato nel suo percorso evolutivo, non consente di valutare nel concreto alternative di piano, scaturendo le strategie, le macroazioni e gli obiettivi individuati da norme comunitarie e nazionali.

In merito agli effetti ambientali indotti dal Piano, non essendo delineate quindi le alternative, non risulta possibile stimarne gli effetti ambientali causati dalla loro attuazione.

Mancando le due prerogative indicate precedentemente, si ritiene opportuno segnalare che nei Piani Settoriali si dovrà valutare l'esito delle possibili alternative in funzione delle progettualità, azioni e misure individuate negli stessi, oltre che gli effetti ambientali causati dalle suddette alternative.

Per quanto concerne le Direttive per la *governance* al cap. 4.3 p.to 1 di pag. 50 del PRMT e in particolare l'integrazione delle politiche regionali, a supporto della quale vengono individuate anche due strutture funzionali (il Comitato di coordinamento tecnico e la Cabina di regia politica), si può osservare che sarebbe opportuno prevedere un'integrazione tra i nuovi organismi di coordinamento di cui sopra e quelli eventualmente già operanti – su analogo tema – e in particolare quelli previsti dalla l.r. 4/2011- Cantieri, Sviluppo, Territorio.

A titolo collaborativo si fornisce un sunto delle principali indicazioni del presente parere che rimandano ai Piani Settoriali:

- una valutazione di coerenza, che in fase di redazione del PRMT non è stata agli strumenti di pianificazione territoriale/dei trasporti delle Regioni/Stati confinanti, passaggio che risulta altresì necessario per rendere pienamente coerente il modello di *governance* interistituzionale;
- l'introduzione di ulteriori obiettivi specifici di natura paesaggistico/ambientale (vincoli paesaggistici, Sito Unesco Paesaggi Vitivinicoli del Piemonte, compensazioni e/o mitigazioni di natura paesaggistica, consumo di suolo,...);
- un approfondimento degli aspetti ambientali pertinenti e correlati al PTR, in particolare sul consumo del suolo legato ai siti logistici, già caratterizzati da una tendenza alla frammentazione che si è creata in tempi recenti con la realizzazione di nuove strutture ed in previsione dell'incremento di superfici per intermodalità;

- l'introduzione di obiettivi specifici ed elementi progettuali innovativi sui temi della *green economy* e del *contrasto al cambiamento climatico* così come dettagliato nel precedente specifico paragrafo.

4.5 Indicazione per la fase transitoria

Si evidenzia inoltre che il PRMT al paragrafo 5.2, punto 2 di pag. 58, disciplina la fase transitoria fino all'entrata in vigore delle disposizioni di politica integrata. In particolare al punto c) il PRMT segnala che gli Enti Locali, nella redazione e nell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica, ai sensi di quanto previsto dalla l.r. 56/77, art. 12 c. 2, punto 6), laddove si parla di definire *l'organizzazione del territorio in relazione al sistema infrastrutturale e di trasporto e di traffico*, devono:

- assumere specifici obiettivi di sostenibilità del sistema della mobilità in coerenza con i target del presente Piano;
- definire l'assetto della mobilità in relazione all'uso del territorio secondo una visione di lungo periodo e che riguarda tutte le modalità di spostamento e incoraggia scelte più sostenibili;
- darne atto in sede di relazione illustrativa;

e pertanto le iniziative che hanno ricadute territoriali a livello locale sono quasi esclusivamente di competenza comunale.

Nel merito si ritiene altresì opportuno prevedere una modifica della disposizione transitoria 5.2, comma 2 lettera c), riguardante la coerenza tra strumenti di governo del territorio di livello locale (di norma PRGC) riferendola alla fase procedurale di VAS, con riferimento agli aspetti di ricaduta ambientale, degli strumenti urbanistici o dei Piani generali del traffico urbano (PGTU) e Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), per quei Comuni che se ne dotano e che occorre in tal senso rilanciare e valorizzare.

Il PRMT indica inoltre come documento applicabile nel transitorio, per quanto compatibile nei contenuti, il Piano regionale della Logistica (PRL). Tale documento, adottato con d.g.r. 25.01.2010, n. 49-13134, ha svolto la sola fase di specificazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, e in tale occasione la Direzione Agricoltura ha evidenziato molteplici criticità sulle previsioni ivi contenute, soprattutto in termini di consumo di suolo ad elevata capacità d'uso e di impatti sul territorio rurale e sul comparto agricolo.

5. VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Con riferimento alla Valutazione d'Incidenza, presa visione del RA, il Settore Biodiversità e Aree naturali della Direzione ambiente, tutela e governo del territorio rileva quanto segue.

Nel RA sono state recepite a grandi linee le osservazioni effettuate dal Settore scrivente in fase di specificazione. A pag. 30 nell'analisi di coerenza esterna viene considerato tra gli obiettivi europei di sostenibilità anche la conservazione ed il miglioramento dello stato della fauna e della flora selvatiche, degli habitat e del paesaggio. Mentre a pag. 42 viene affrontata la coerenza con i Piani di Gestione dei Siti Rete Natura 2000.

La Valutazione d'Incidenza viene affrontata al capitolo 4.4 del RA a pag. 54 e seguenti, tuttavia il livello attuale di approfondimento, non consente un'analisi completa dei possibili impatti, che potranno essere realmente affrontati solo una volta definita una serie di criteri ed indirizzi, soprattutto localizzativi, che tengano conto delle specifiche esigenze di tutela delle Aree protette e dei Siti Rete Natura 2000. Si ritiene infatti che dall'esatta definizione di talune azioni di Piano potrebbero emergere potenziali impatti e interferenze a carico delle suddette aree e siti.

Nel capitolo di pag. 69 e seguenti, relativo alle valutazioni ambientali preliminari, sono stati evidenziati i potenziali effetti di criticità e sensibilità che il PRMT potrebbe generare sulle componenti ambientali. In particolare dal confronto con la distribuzione delle Aree naturali protette e dei Siti Rete Natura 2000 e le tavole di analisi della mobilità emerge che, sebbene il PRMT si proponga più l'efficientamento delle strutture esistenti che la costruzione di nuove opere, tuttavia il potenziamento degli interscambi nei poli di Alessandria e Novara ipotizzato, potrebbe corrispondere un aumento della pressione sugli ambienti circostanti in quanto il potenziamento suddetto non può prescindere dalla creazione di nuove infrastrutture. Pertanto, nel valutare tale opportunità in un'ottica di riduzione delle emissioni e di consumo delle risorse, dovrà essere posta

attenzione nella scelta della localizzazione in termini di corridoi ecologici eventualmente interferiti e nella sottrazione di habitat di pregio conservazionistico. In particolare si segnala la d.g.r. 27.02.2017, n. 8-4704 *Presca d'atto dei risultati del progetto Novara in rete - Studio di fattibilità per la definizione della Rete Ecologica in Provincia di Novara*, in applicazione della metodologia d'individuazione della Rete ecologica regionale ai sensi della legge regionale del 29.06.2009, n. 19 *Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità*. La Regione Piemonte ha infatti approvato il lavoro succitato ritenendo necessario anticiparne l'attuazione a scala provinciale e locale e assumendo gli esiti del progetto quale riferimento per le scelte relative alla localizzazione delle compensazioni ambientali, nonché nelle procedure valutative di carattere ambientale ed ecologiche, relative ai piani, progetti, interventi e attività insistenti sul territorio della Provincia di Novara, al fine di perseguire in modo più completo e coerente gli obiettivi di tutela e salvaguardia della biodiversità già contenuti negli strumenti di pianificazione vigenti sul territorio stesso. Tutta la documentazione di cui sopra è disponibile sul sito internet istituzionale, all'indirizzo: <http://www.regione.piemonte.it/parchi/cms/progetti/centri-di-referenza-fauna-selvatica/rete-ecologica-provincia-di-novara>

Nell'ambito della pianificazione urbanistica territoriale e paesaggistica di livello regionale e provinciale sono diversi gli strumenti che fanno riferimento alla tematica della *rete ecologica* e che individuano le aree con diversi livelli di biodiversità, il loro grado di connessione/frammentazione e i relativi strumenti di gestione/tutela/ripristino. Si tratta di approcci basati su presupposti metodologici diversi che, a differenti livelli di scala di dettaglio, hanno portato all'individuazione sul territorio di reti ecologiche molto diversificate e alla definizione di strumenti di pianificazione non sempre integrabili e coordinabili fra loro. A tal fine è stata elaborata, con il supporto di Arpa Piemonte, una metodologia regionale di riferimento che permette di individuare, da un punto di vista ambientale e con una scala di dettaglio adeguata, gli elementi per l'implementazione della rete ecologica (quali ad esempio le aree importanti per la biodiversità, la loro distribuzione sul territorio regionale, il loro livello di connessione e/o di isolamento) sul territorio regionale. Tale metodologia, consultabile sul sito di Arpa Piemonte all'indirizzo:

<https://www.arpa.piemonte.it/approfondimenti/temi-ambientali/ecosistemi-e-biodiversita/reti-ec>, è stata approvata con d.g.r. 31.07.2015, n. 52 – 1979 (*Legge regionale del 29.06.2009, n. 19 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità. Approvazione della metodologia tecnico-scientifica di riferimento per l'individuazione degli elementi della rete ecologica regionale e la sua implementazione*) e rappresenta il riferimento per l'implementazione della rete ecologica sul territorio regionale. Pertanto, anche in relazione ai potenziali corridoi di mobilità passeggeri di cui alla tavola 2 (corridoio europeo Genova-Rotterdam, Torino-Francia e Cuneo-Nizza/Savona) la localizzazione dovrà tenere conto delle criticità eventualmente arrecate ai corridoi ecologici definiti secondo la metodologia succitata.

Come affermato nel RA, le altre due direttrici di potenziale sviluppo, Torino-Francia e Cuneo-Nizza/Savona, potrebbero generare importanti impatti sulle aree di Rete Natura 2000, infatti entrambi i corridoi attraversano importanti aree montuose dove sono localizzati alcuni parchi regionali e diversi SIC/ZSC e ZPS. Occorrerà pertanto capire, nelle successive fasi di pianificazione, quali saranno le azioni e gli interventi che si andranno a concretizzare riguardo questi corridoi, valutando le soluzioni alternative in relazione agli impatti che si genereranno e, in conseguenza di ciò, determinare le compensazioni, mitigazioni e attenuazioni. A tal proposito, in merito ai concetti di compensazione, mitigazione e attenuazione (quest'ultimo non di comune utilizzo) sono fornite, a pag. 59 del RA, definizioni riduttive solo parzialmente condivisibili e talvolta non aderenti alla normativa vigente. Pertanto, come detto in premessa, allo stato attuale non è possibile operare un'analisi completa dei possibili impatti che andranno analizzati successivamente in relazione agli obiettivi specifici ed alle azioni definite nei Piani Settoriali.

Il *Quadro di riferimento normativo regionale* di pag. 62 del RA deve essere completato con la d.g.r. 7.04.2014, n. 54-7409 modificata con d.g.r. 29.09.2014, n. 22-368, d.g.r. 18.01.2016, n. 17-2818 e d.g.r. 29.02.2016, n. 24-2976 *Misure di conservazione per la tutela della Rete Natura 2000 del Piemonte*. Tali Misure costituiscono il riferimento normativo sul quale viene espletata la Valutazione d'Incidenza per i singoli SIC/ZSC o ZPS sul territorio regionale. Inoltre, si ricorda che nei SIC/ZSC e ZPS oltre ad essere vigenti le Misure di conservazione generali in alcuni casi sono

anche già state approvate Misure di Conservazione sito specifiche per i singoli SIC/ZSC e ZPS reperibili sul sito:

<http://www.regione.piemonte.it/parchi/cms/dati-territoriali-new/aree-protette-e-n2000/pianificazione-e-norme.html>.

A pag. 66 del RA, in riferimento alla verifica di assoggettabilità alla valutazione d'incidenza di piani o progetti che possano avere incidenze significative sui SIC e che non siano direttamente connessi e necessari alla loro gestione, si rimanda al paragrafo 8.2 dell'elaborato che però ha solo 6 capitoli, così come nella nota 5 a piè pagina si cita il capitolo 7.3.

I riferimenti normativi sulla componente ambientale Biodiversità di pag. 91 del RA, relativi alla d.g.r. 7.04.2014, n. 54-7409, non sono completi per l'approvazione di due successive deliberazioni in modifica e precisamente le d.g.r. 18.01.2016, n. 17-2818 e d.g.r. 29.02.2016, n. 24-2976.

I dati riportati a pag. 92 del RA risultano essere obsoleti in quanto a ottobre 2016 sul territorio regionale sono presenti 127 SIC e 51 ZPS per una superficie totale di 398.660,47 ha. Informazioni sempre aggiornate sono reperibili all'indirizzo:

<http://www.regione.piemonte.it/parchi/cms/rete-natura-2000/cartografia-zps.html>.

Nell'Annesso 2, a pag. 196 del RA, tra i riferimenti normativi regionali citati manca la d.g.r. 7.04.2014, n. 54-7409 modificata con d.g.r. 29.09.2014, n. 22-368, d.g.r. 18.01.2016, n. 17-2818 e d.g.r. 29.02.2016, n. 24-2976 *Misure di conservazione per la tutela della Rete Natura 2000 del Piemonte*. Come già sopra esposto tali Misure costituiscono il riferimento normativo sul quale viene espletata la Valutazione d'Incidenza per i singoli SIC/ZSC o ZPS sul territorio regionale. Inoltre mancano i DM 27.07.2016 e DM 3.02.2017 con i quali sono state designate rispettivamente 27 e 57 ZSC.

Tutto ciò premesso, si evidenzia che ogni successivo intervento, conseguente all'attuazione di tale Piano e passibile di interferenza diretta o indiretta con le Aree naturali protette e i Siti Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposto a Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 43 della L.r. n. 19/2009. Inoltre per i successivi strumenti di pianificazione settoriale è necessario verificare l'eventuale necessità di sottoporli alla Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 44 della L.r. n.19/2009.

6. OSSERVAZIONI PERVENUTE DURANTE LA FASE DI PARTECIPAZIONE

Come specificato nel precedente paragrafo *Processo di VAS e partecipazione*, durante la fase di consultazione sono pervenute osservazioni da parte dei soggetti con competenza ambientale, soggetti istituzionali, associazioni di categoria, associazioni di protezione ambientale e di un privato cittadino.

Tali osservazioni sono di seguito riportate suddivise in base ai principali elementi in esse contenuti, dando risalto in particolar modo agli aspetti di natura ambientale e metodologica nei paragrafi *Osservazioni generali al PRMT e da recepire nei successivi Piani Settoriali*.

Nella successiva fase di revisione del PRMT, l'Autorità procedente fornirà anche le motivazioni circa l'accogliibilità delle osservazioni di natura prettamente settoriale, riportate al successivo paragrafo *Osservazioni di carattere specifico sul Sistema dei trasporti*.

6.1 Osservazioni generali al PRMT

Vengono date le fornite le seguenti osservazioni di carattere generale:

- viene proposto di adeguare la calibrazione di strategie e target sulla base delle differenti caratteristiche fisiche, economiche e demografiche che presentano le singole aree del territorio regionale;
- viene evidenziata una generale limitatezza degli obiettivi di carattere ambientale non in linea con le raccomandazioni del trattato di Parigi per quanto concerne la riduzione delle emissioni in atmosfera e nello specifico l'assenza di obiettivi importanti quali: la riduzione auto/abitante, l'aumento delle zone 30 nelle città, la diminuzione della percentuale di spostamenti su gomma, il termine della politica di sostituzione dei treni locali con autobus;

- viene richiesto di definire le modalità di individuazione dei target 2020, 2030 e 2050 della “Tabella di marcia al 2050” e del sistema di monitoraggio, al netto dei casi riportati che derivano dalle indicazioni dell’UE;
- viene richiesta maggiore attenzione a uno sviluppo equo dal punto di vista sociale e territoriale anche con la messa in atto, mediante l’attuazione e il monitoraggio degli interventi, di attenti strumenti e metodi di valutazione con la conseguente possibilità di porre tempestivi interventi correttivi;
- è necessario approfondire politiche e interventi con possibili impatti significativi sull’ambientali e le azioni positive e negative per gli equilibri ambientali conosciuti e da difendere o migliorare;
- viene richiesto di incrementare obiettivi ambientali finalizzati alla riduzione degli spostamenti su gomma (<300 km);
- viene richiesta una maggiore integrazione e organizzazione delle variabili messe in atto dal PRMT che tengano conto delle dinamiche evolutive temporali (es. gli elementi considerati rispetto ai piani regionali paesaggistico e territoriale che appaiono enunciati solo come target da non superare a lunga scadenza e non sono esplicitate proposte e progetti) e approfondimenti sulle correlazioni con PPR e PTR e specificità ambientali, paesaggistiche, produttive e residenziali locali e di area vasta;
- individuazione di modalità attuative per la riduzione dell’uso di carburanti tradizionali.

6.2 Osservazioni da recepire nei successivi Piani Settoriali

Per la definizione dei successivi Piani Settoriali viene richiesto:

- maggiore coinvolgimento, per le relative specifiche competenze, nel futuro processo partecipativo finalizzato alla redazione del Piani Settoriali, cui è demandata l’analisi puntuale delle potenziali incidenze delle azioni del PRMT;
- maggiore attenzione alle dinamiche di frammentazione degli ambienti naturali favorendo l’utilizzo di aree già compromesse soprattutto in relazione alla strategia G (*aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini*);
- verifica di possibili impatti diretti o indiretti sui siti della Rete Natura 2000 e un approfondimento delle interazioni tra la rete infrastrutturale e la rete ecologica regionale, mediante le cartografie del Piano paesaggistico regionale e di Arpa, nonché l’individuazione di idonei indicatori per il monitoraggio delle eventuali misure di mitigazione e compensazione;
- di attivare un coordinamento tra Regioni confinanti;
- individuazione mirata di misure per il recupero funzionale di infrastrutture abbandonate per la mancanza di domanda relazionata alle mutate condizioni del territorio con usi innovativi che potrebbero anche essere annoverate come misure di compensazione.

6.3 Osservazioni di carattere specifico sul Sistema dei Trasporti

Di seguito vengono elencate le indicazioni emerse dai contributi pervenuti:

- attuare gli obiettivi e le strategie del PRMT con particolare riferimento all’efficacia ed efficienza del sistema della mobilità, anche attraverso la pianificazione di Settore;
- prevedere strumenti e metodi di valutazione attenti in grado di porre tempestivi interventi per garantire uno sviluppo equo del territorio regionale;
- analizzare la coerenza del Piano con le previsioni dei Piani territoriali di coordinamento provinciali nelle fasi di attuazione;
- rivedere la carenza di informazioni derivanti dall’analisi SWOT per la pianificazione e programmazione degli interventi sul sistema dei trasporti;
- declinare il concetto di *scarsa ottimizzazione nella gestione di grandi nodi (aeroporti e interporti) a scala interregionale* contenuto nella SWOT;
- viene richiesta una maggiore attenzione alla mobilità turistica;
- individuare misure per il recupero funzionale di infrastrutture abbandonate per usi innovativi;
- considerare la valutazione di performance, ai fini del progetto, e delle criticità ricorrenti;
- prevedere tematiche che prendono in considerazione la vulnerabilità delle reti e la sicurezza delle infrastrutture;
- approfondire valutazioni circa l’adeguatezza, l’efficacia e l’efficienza della revisione della rete stradale nazionale per gli interessi del territorio piemontese
- considerare le criticità strutturali della logistica in termini di efficienza;

- considerare le politiche del quadrante nord-ovest come opportunità di sviluppo locale nella lavorazione delle merci;
- riportare valori misurabili e confrontabili per le relazioni fra accessibilità, trasporto multimodale e generatori di mobilità;
- considerare l'innovazione tecnologia trasversale a tutti gli aspetti e il valore dei centri di ricerca e di formazione (Università e Politecnico);
- approfondire i temi legati alla sicurezza stradale riportati solo come principi generali con azioni specifiche;
- analizzare l'incongruenza dei risultati attesi per il trasporto pubblico locale rispetto all'attuale riduzione di risorse;
- prevedere un indicatore di split modale univoco in ambito urbano sottodimensionato per le biciclette (si rilevano incongruenze tra dati e obiettivi nel PRMT/Obiettivo UE 2020/Dato indagine IMQ);
- approfondire il tema del cicloturismo e della possibilità di trasportare bicicletta sui mezzo pubblici;
- considerare maggiormente la navigazione lacuale e gli impianti a fune per promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile;
- assicurare efficaci controlli e sanzioni in caso di inadempienze per il raggiungimento degli obiettivi del Piano;
- valutare il riassetto dei servizi ferroviari piemontesi nel breve, medio e lungo periodo.

7. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Piano di Monitoraggio ambientale proposto al cap.6 del RA appare condivisibile per quanto attiene gli indicatori di monitoraggio che assumono, in linea generale, una valenza strategica e quindi di pertinenza del PRMT.

Gli indicatori di *contesto* sono identificati e organizzati in funzione di tematiche specifiche con l'obiettivo di interpretare al meglio i cambiamenti rilevati nel sistema dei trasporti e della mobilità, tra questi: *competitività regionale, dinamiche demografiche e distribuzione della popolazione, quadro economico produttivo, turismo, dimensione socio economica, morfologia insediativa, uso del suolo, copertura rete telematica, spesa familiare trasporti e stili di vita*. A tal proposito si suggerisce di raggruppare alcune tematiche specifiche come ad esempio *stili di vita e copertura telematica* che possono essere ricompresi in una nuova tematica *dimensione economica*. Quest'ultima tematica potrebbe essere implementata con ulteriori indicatori: n. infrastrutture per telefonia-ripetitori, km di fibra ottica posati e n. di infrastrutture per radio-televisione.

La tematica specifica *turismo* andrebbe implementata dal punto di vista degli indicatori individuati con l'indicatore: mezzo di spostamento utilizzato (aereo, bus, treno, auto...) e dovrebbero essere collegati all'offerta locale di trasporto pubblico (es. presenze turistiche/estensione del trasporto pubblico locale), ciò permetterebbe di individuare le potenziali criticità locali, la cui soluzione sarà successivamente demandata ai Piani di Settore. Analogo collegamento con l'offerta di trasporto pubblico andrebbe identificata per la tematica Quadro economico-produttivo.

Alle tematiche specifiche potrebbe essere aggiunta la tematica dei *trasporti* con l'individuazione di indicatori generali di tendenza quali ad esempio: età media autoveicoli, densità autoveicoli circolanti, n. treni e km di rete adibita al trasporto pubblico locale, adeguamento parco auto agli standard emissivi UE. Tali indicatori dovrebbero essere disponibili presso gli archivi regionali e/o reperiti presso le aziende locali di trasporto pubblico.

Le strategie del PRMT sono inoltre monitorate, così come definito nello schema di pag. 119 del RA, da *indicatori di effetto e di impatto*, distinguendoli correttamente tra quelli che misurano i cambiamenti all'interno del sistema trasporti e mobilità (di effetto) e quelli che misurano i cambiamenti che il sistema della mobilità genera su persone, attività e ambiente (di impatto). Alle sette strategie individuata sono infatti associati tali indicatori in funzione della loro indicatività, adeguatezza, accuratezza, comparabilità, aggiornamento e disponibilità. Come richiesto in fase di OTR questi indicatori individuati possono essere ulteriormente implementati per meglio focalizzare

alcuni obiettivi-macroazioni identificate dal PRMT che saranno meglio declinati nei successivi Piani di Settore, come di seguito riportato:

STRATEGIE DEL PRMT	INDICATORI INDIVIDUATI	INDICATORI SUGGERITI
<i>A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti</i>	n. morti da incidenti stradali	
<i>B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero</i>	rapporto tra accessibilità trasporto pubblico locale e auto	n. abbonamenti studenti
		n. abbonamenti lavoratori
<i>C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti</i>	rapporto tra domanda servita con TPL e domanda potenziale	estensione rete bus-treni
		km rete per abitante
		n. passeggeri trasportati
		mobilità intercettata
		efficienza meccanica parco
		età media flotta
		percorrenza media parco
<i>D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività</i>	rapporto tra ricavi e costi trasporto pubblico locale/ coefficiente occupazione auto	offerta di capienza bus
		offerta di capienza treni
		occupazione media per tipologia
		velocità commerciale media per tipologia
<i>E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture</i>	consumo di suolo da superficie infrastrutturata / emissioni di gas serra da trasporti/ rapporto tra consumi energetici e km percorsi/ merci trasportate su strada	% adeguamento standard emissivi UE per bus
		tipologia alimentazione motori bus
		emissioni CO, HC, Nox, PM (fonte: IREA)
<i>F. Aumentare la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo</i>	indice di qualità logistica regionale	velocità commerciale media per tipologia
		ritardi medi per tipologia
<i>G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini</i>	split modale	indice gradimento servizio
		decremento emissivo del comparto riferito al trend derivato da IREA

Si rimanda inoltre al precedente paragrafo della presente relazione *Cambiamenti climatici e Sviluppo sostenibile* circa la richiesta di far propri gli indicatori della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile specifici per il Sistema dei trasporti.

Inoltre, sarebbe auspicabile definire una frequenza di aggiornamento degli indicatori selezionati al capitolo 6 del RA in modo da consentire l'inserimento di eventuali nuovi indicatori ritenuti utili, tanto più che il PRMT ha una visione al 2050 e sarebbe opportuno stabilire fin d'ora la periodicità con cui sarà prodotto il rapporto di monitoraggio.

Le misure di monitoraggio ambientale dovranno costituire un documento scorponabile dal RA in quanto dovranno essere pubblicate autonomamente ai sensi dell'art. 17 p.to c) del d. lgs. 152/2006. Le misure adottate in merito al monitoraggio, infatti, devono essere rese pubbliche, anche attraverso la pubblicazione sul sito web dell'autorità procedente, insieme al Piano approvato, al Parere motivato e alla Dichiarazione di sintesi.

8. DICHIARAZIONE DI SINTESI

Si ricorda che la Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica ai fini dell'approvazione del Piano, dovrà redigere una Dichiarazione di Sintesi che evidenzii e descriva come il processo di valutazione abbia influito sulla formazione del PRMT.

Le informazioni da fornire in questo documento dovrebbero essere strutturate in relazione alle varie fasi della procedura di VAS (specificazione, valutazione e definizione del parere motivato) e contenere dei riferimenti ai soggetti coinvolti ed ai pareri ricevuti.

La Dichiarazione di Sintesi dovrebbe contenere informazioni che illustrino in che modo le considerazioni ambientali sono state prese in considerazione nel PRMT e come si è tenuto conto del RA e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato, alla luce delle eventuali alternative possibili individuate.

Si richiama, in conclusione, la necessità di dare riscontro nella Dichiarazione di Sintesi, prevista dall'art. 17, c. 1, lettera b del d.lgs 152/2006 a tutte le indicazioni, raccomandazioni e osservazioni generali, contenute nella presente relazione istruttoria.

9. CONCLUSIONI

Sulla base dell'istruttoria tecnica svolta e con riferimento alle osservazioni pervenute da parte dei soggetti con competenza ambientale e del pubblico, si ritiene che nella elaborazione del Piano, in linea generale, siano stati tenuti in considerazione gli aspetti ambientali.

Vista la strategicità del Piano, non è stato, peraltro, possibile valutare le alternative, gli effetti ambientali e le misure di mitigazione e compensazione delle azioni; conseguentemente, sarà necessario valutare tali elementi nell'ambito delle procedure di VAS dei successivi atti pianificatori.

Ogni successivo intervento, passibile di interferenza diretta o indiretta con le Aree naturali protette ed i Siti Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposto a Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 43 della L.r. n. 19/2009; analogamente, dovrà essere verificata l'eventuale necessità di sottoporre a Valutazione d'Incidenza, ai sensi dell'art. 44 della L.r. n. 19/2009, i successivi strumenti di pianificazione settoriale.

Data la trasversalità del tema trasporti rispetto alle componenti ambientali e territoriali analizzate nel presente parere, risulta opportuna una stretta collaborazione tra la Direzione ambiente, governo e tutela del territorio e la Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, montagna, foreste, protezione civile, trasporti e logistica nella definizione delle progettualità, misure ed azioni che andranno a far parte dei singoli Piani Settoriali.