



**PIANO REGIONALE DELLA
MOBILITÀ E DEI TRASPORTI
Dichiarazione di sintesi**

Il presente documento è stato elaborato a cura di

Regione Piemonte

Assessore Trasporti, Infrastrutture, Opere Pubbliche, Difesa del Suolo

Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica

Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture

Olga Quero, Ilaria Sciarrillo

Assessore

Francesco Balocco

Direttore

Luigi Robino

Responsabile

Salvatore Femia

INDICE

Introduzione

1. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE

2. LE FASI DI CONSULTAZIONE

2.1 Orientamento e specificazione

2.2 Elaborazione e redazione

2.3 Adozione e consultazione

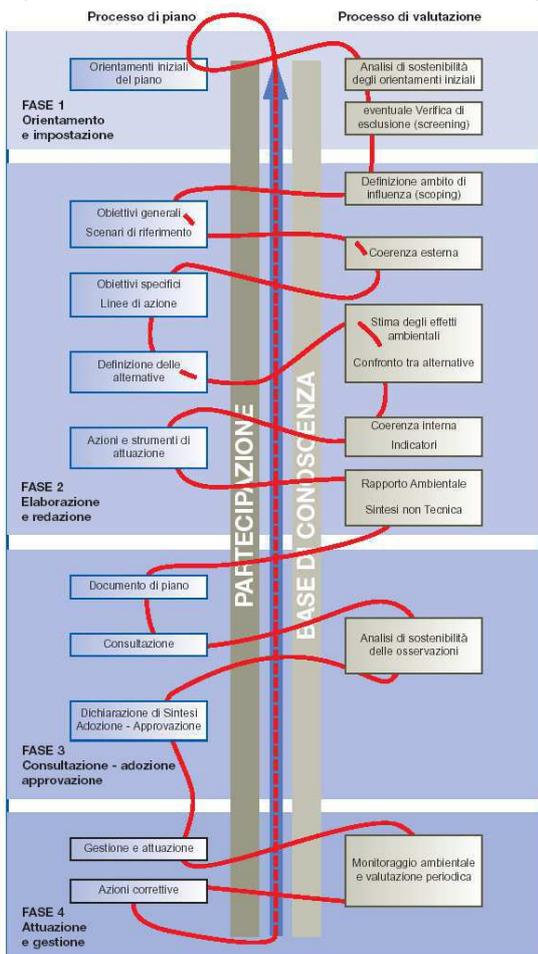
3 LA VALUTAZIONE DELL'ALTERNATIVA STRATEGICA

4. L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PRMT

5. L'APPROVAZIONE DEL PIANO DA PARTE DEL CONSIGLIO REGIONALE

Introduzione

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica rappresenta un importante strumento di ausilio decisionale.



Nella redazione del nuovo Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), la VAS ne ha seguito uno sviluppo parallelo con lo scopo di assicurare che, fin dalle prime fasi del processo di pianificazione le considerazioni ambientali venissero incluse in modo completo e appropriato alla pari degli elementi economici e sociali.

L'approccio metodologico adottato è quello rappresentato nella figura accanto nel quale la VAS non si configura solo come momento valutativo del PRMT ma anche come strumento per porre la sostenibilità (ambientale, economica e sociale) al centro della pianificazione trasformandola in elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio del Piano della mobilità e dei trasporti.

Il presente elaborato costituisce la Dichiarazione di Sintesi, redatta ai sensi dell'articolo 9, comma 1 lettera b) della Direttiva 2001/42/CE e dell'articolo 17, comma 1 lettera b) del D.lgs. 152/2006, e ha lo scopo di illustrare la modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel PRMT.

Nello specifico:

- il Capitolo 1 descrive il processo integrato di pianificazione e di valutazione ambientale strategica;
- il Capitolo 2 descrive il processo di consultazione dei soggetti interessati e fornisce informazioni sui contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- il Capitolo 3 illustra sinteticamente il percorso che ha portato alla scelta dell'alternativa strategica di Piano;
- il Capitolo 4 descrive il contributo dato dal processo di valutazione all'integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano.

1. IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE.

Al fine di delineare gli orientamenti per lo sviluppo dei trasporti e della mobilità in Piemonte, in un'ottica di sostenibilità e in coerenza con gli indirizzi regionali, nazionali e comunitari, nel 2013 la Regione Piemonte ha deciso di avviare il processo di approvazione del Piano regionale della mobilità e dei trasporti.

Con la deliberazione n. 17-6936 del 23 Dicembre 2013, la Giunta regionale ha approvato il "Documento Strategico di indirizzi per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti" che, a partire dagli indirizzi strategici europei per l'Italia e le raccomandazioni specifiche in tema di trasporti delineati nel Position Paper per la nuova programmazione 2014-2020, individua le principali sfide al quale il nuovo Piano deve rispondere in termini di obiettivi prioritari e di risultati da conseguire in orizzonti temporali definiti.

In questo processo la valutazione ambientale strategica costituisce uno strumento di supporto finalizzato ad integrare in modo esaustivo le considerazioni di carattere ambientale nella previsione degli effetti derivanti dalle modifiche prefigurate dal Piano garantendo la sostenibilità delle scelte effettuate.

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti affronta la verifica ex-lege, prevista dall'art.6, lett. a, del D. Lgs 152/2006 e s.m.i.). La valutazione ambientale strategica ha affiancato la redazione del Piano costituendo un unico processo finalizzato ad arricchirne i contenuti in tutte le fasi, come rappresentate nella Figura di pagina 4 e come di seguito descritte.

Fase di orientamento e di impostazione del Piano e del Rapporto ambientale

A seguito dell'approvazione del Documento Strategico di indirizzi (DSPRT) è stata espletata la **fase preliminare di specificazione** del processo di VAS che, come previsto dalle norme di carattere comunitario, nazionale e regionale, ha coinvolto i soggetti competenti in materia ambientale e l'autorità preposta alla valutazione ambientale. La base per il confronto è il "Documento Tecnico Preliminare di specificazione", elaborato nel febbraio del 2014, che riporta i contenuti minimi e l'approccio metodologico ed operativo da seguire per la redazione del Rapporto ambientale.

Delle indicazioni pervenute in esito a questa fase talune sono state utili a implementare alcuni aspetti del Piano, altre sono state affrontate e argomentate nel Rapporto ambientale. Le osservazioni legate ad aspetti più operativi, non trattabili al livello strategico in cui opera il PRMT, sono state tradotte in direttive specifiche per i piani di settore, principale strumento di attuazione del Piano.

Fase di elaborazione e redazione

La DGR n. 11-357 del 29 settembre 2014 "Le linee guida per un modello metodologico ed organizzativo del processo partecipativo per la redazione del Piano regionale dei trasporti e del Rapporto ambientale", delinea gli orientamenti per la definizione del processo partecipato. Questa scelta ha indotto l'amministrazione a sviluppare, tra 2015 e 2016, le fasi di analisi, confronto e partecipazione operando sia all'interno dell'Ente che all'esterno, coinvolgendo il mondo scientifico e i portatori di interesse collettivo e si è posta come finalità, fin dalle prime fasi di elaborazione, di tenere nella dovuta considerazione gli aspetti ambientali tentando di ridurre al minimo i possibili impatti. La contestuale redazione del PRMT e del Rapporto ambientale permette al Piano di assumere misure necessarie a compensare possibili effetti negativi, proporre strategie che contemplino il più possibile le ricadute ambientali connesse, individuare target per ricondurre gli impatti residui a margini di ammissibilità.

Il processo di partecipazione è stato anche l'ambito nel quale valutare scenari alternativi di sviluppo e individuare le modalità con le quali indirizzare il rinnovamento nel sistema dei trasporti e della mobilità verso la valorizzazione del suo tradizionale ruolo di "volano di sviluppo", limitando i possibili effetti negativi e progettando un sistema più adeguato alle esigenze di cittadini e imprese. Il Piano, essendo di carattere strategico, non definisce specifiche azioni e, pertanto, non può prevedere le correlate misure di mitigazione: per questo il PRMT, mediante il piano di monitoraggio, mantiene una forte relazione con i piani di settore, principale strumento di attuazione.

Un descrizione più puntuale del processo di partecipazione è disponibile nel documento "Metodi e risultati della partecipazione", annesso al Rapporto Ambientale.

Fase di adozione e consultazione

Gli esiti delle diverse fasi del processo sono stati presentati alla competente II Commissione Consiliare nelle sedute del 23 marzo e del 16 novembre 2016.

Con nota prot. n. 1081/UC/TIO del 21 Novembre 2016, la proposta di Piano è stata inviata ai Consigli provinciali, come previsto dall'articolo 4, comma 4 della l.r. n. 1/2000; la Provincia del Verbano Cusio Ossola ha chiesto di garantire, in modo ulteriore a quanto già svolto, un maggior approccio conoscitivo.

La Giunta regionale con deliberazione n. 24 – 4498 del 23 Dicembre 2016, , , ha adottato il PRMT ed ha approvato il Rapporto Ambientale e la relativa Sintesi non tecnica; il Documento tecnico, parte integrante della deliberazione, raccoglie gli studi e le analisi effettuate nonché descrive il processo seguito per le sua costruzione.

In data 12 Gennaio 2017 è stata pubblicata sul B.U.R. la comunicazione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 relativa all'adozione del Piano regionale della mobilità e dei trasporti e all'avvio del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.

Nell'ambito della Vas, sono stati invitati a presentare osservazioni i soggetti con competenza ambientale, i soggetti con competenze in materia di trasporti ma anche i soggetti coinvolti nel processo di partecipazione (il mondo scientifico e le rappresentanze delle parti sociali ed economiche e delle associazioni in ambito trasporti). In questa fase è stato, inoltre, possibile soddisfare la richiesta della Provincia del VCO di maggior approccio conoscitivo.

2. IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE

Il processo di valutazione ambientale, come quello della redazione del Piano, è affiancato da un percorso di partecipazione che ha coinvolto tutti gli enti interessati e gli stakeholder in materia ambientale e dei trasporti, assicurando una piena integrazione tra i contenuti del PRMT e la sua valutazione ambientale.

Di seguito si riportano gli esiti delle consultazioni effettuate nella fase preliminare, di **orientamento e specificazione** del Piano e del Rapporto ambientale (scoping), nella fase di **elaborazione e redazione** e nella fase finale di **adozione e consultazione**.

2.1 Orientamento e specificazione

In esito alla fase di specificazione, espletata nel febbraio 2014, i Soggetti con competenza ambientale- SCMA hanno trasmesso il loro parere al Documento Tecnico Preliminare con lo scopo di migliorare il procedimento e il Rapporto Ambientale. Le osservazioni presentate da Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo delle antichità egizie, Regione Autonoma Valle d'Aosta, Provincia di Vercelli, Provincia di Alessandria e dall' Organo Tecnico Regionale sono state recepite in parte nel PRMT e in parte argomentate nel Rapporto Ambientale; quelle legate ad aspetti più operativi sono state tradotte in direttive specifiche per i piani di settore. La tabella riportata di seguito sintetizza le principali tematiche e le modalità di recepimento.

SCA	TEMATICA	LIVELLO DI RECEPIMENTO
Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del museo delle antichità egizie	Attenzione agli impatti sul patrimonio archeologico	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi. Riferimento Strategia G – Obiettivo “Salvaguardia”
Regione Autonoma Valle d’Aosta	Coordinamento con le Regioni confinanti	PRMT Capitolo 4. Paragrafo 4.3 – Direttive per la governance. Punto [6]
Provincia di Vercelli	Associare obiettivi specifici agli obiettivi generali	PRMT Capitolo 3. Paragrafi 3.3 e 3.4- Sistema di strategie, obiettivi e i risultati attesi
	Affrontare le tematiche relative al consumo di suolo	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi. Riferimento Strategia E – Obiettivo “Uso razionale del suolo”
	L’interazione dei nuovi usi del suolo con la rete idrica minore e aree sensibili	Piani di settore Il PRMT è strumento strategico; i piani di settore definiranno le macroazioni
	Analisi di tutti gli impatti sulle componenti ambientali interessate dalle azioni di Piano	PRMT Piani di settore A livello strategico il PRMT individua le principali componenti ambientali sui quali il complesso delle azioni impatta potenzialmente e definisce valori obiettivi di miglioramento. I piani di settore potranno essere più specifici in relazione alle azioni che prevedono di attuare
Provincia di Alessandria	Rete sicura, integrata e intermodale sviluppata in omogeneità ai percorsi che superano i confini regionali	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi. Riferimento Strategia B – Obiettivi “Disponibilità delle reti” e “Integrazione dei sistemi”
	Elementi di attenzione: Parco dello Scrivia, torrente Rotaldo nel Comune di Occimiano; parco commerciale in località Spinetta Marengo.	Piani di settore I piani di settore nella definizione delle macroazioni potranno tener conto di aspetti specifici.
Organo Tecnico Regionale	Riferimenti normativi fondamentali a carattere europeo, nazionale e regionale	RA e PRMT Sono stati recepiti in termini di coerenza (Capitolo 4 del RA) e in termini di risultati da conseguire (Capitolo 3.Paragrafo 3.4 del PRMT)
	Relazione tra obiettivi e azioni che concorrono alla realizzazione	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi e Capitolo 4. paragrafo 4.1.2 Le macroazioni
	Sistema che valuti le ricadute ambientali derivanti dall’attuazione delle azioni	PRMT e piani di settore A livello strategico il PRMT individua le principali componenti ambientali sui quali il complesso delle azioni impatta potenzialmente e definisce valori obiettivi di miglioramento. I piani di settore potranno essere più specifici in relazione alle azioni che prevedono di attuare
	Evidenziare e motivare la scelta delle alternative	RA Capitolo 3. Paragrafo 3.3 – La valutazione delle alternative. Annesso al RA “Metodi e risultati della partecipazione”
	Utilizzare indicatori relativi al consumo di suolo	PRMT Non solo utilizza l’indicatore, secondo metodologie concordate con la Direzione Ambiente, Governo e Tutela del territorio, ma il PRMT si dota anche di obiettivi di miglioramento
	Aria: valutare soluzioni quali quelle del trip-sharing e del car-sharing	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi e Capitolo 4. paragrafo 4.1.2 Le macroazioni. I piani settoriali definiranno azioni più di dettaglio.
	Acqua: assenza di una progettazione consapevole della problematica	PRMT Capitolo 4. paragrafo 4.2 Indirizzi per le politiche integrate. Punto [3 c]. Non solo per questo ma anche per altri aspetti
	Natura, biodiversità: dati aggiornati al sito regionale	RA Capitolo 5. Analisi delle componenti ambientali
	Inquinamento elettromagnetico sviluppo e il potenziamento di tecnologie di comunicazione elettroniche	Piani di settore I piani di settore potranno essere più specifici in relazione alle azioni che prevedono di attuare
	Rischi connessi al trasporto di merci pericolose	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi: Strategia A; e Capitolo 4. paragrafo 4.1.2 Le macroazioni – Punto [1]
	Attenzione a limitare il sovradimensionamento dei nodi logistici e il conseguente consumo di suolo	PRMT Capitolo 3. Paragrafo 3.3 - Le strategie e gli obiettivi e Capitolo 4 - Paragrafo 4.1.2 Le macroazioni
	Connessioni tra gli obiettivi del PRMT e le NdA del PPR	RA Capitolo 2. Paragrafo 2.2 – Le ricadute dirette su altri piani regionali
Attenzione ai costi esterni dei trasporti	PRMT Capitolo 4. Paragrafo 4.2 - Indirizzi per le politiche integrate. Punto [4]	

2.2 Elaborazione e redazione

Nell'ambito del processo di partecipazione il Piano ha potuto valutare scenari alternativi di sviluppo, facendo emergere i principali punti di forza e di debolezza, sulla base dei quali costruire il disegno del Piemonte al 2050. L'approccio partecipato ha permesso, altresì, di individuare le modalità con le quali indirizzare il rinnovamento nel sistema dei trasporti e della mobilità e con le quali definire gli strumenti per la sua attuazione nell'ottica di valorizzare il suo tradizionale ruolo di "volano di sviluppo", riducendo il più possibile gli effetti negativi che impattano sul territorio.

Tali contributi sono di seguito descritti, tenendo conto della loro fase di riferimento (fase di definizione del disegno e fase di definizione del processo di attuazione).

I contributi in fase di definizione del disegno

Il lavoro di confronto, condotto con il supporto tecnico dell'Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte (IRES) e dell'Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione (SiTI), si è articolato all'**interno dell'amministrazione**, in modo da definire visione e obiettivi condivisi da tutte le strutture regionali, e all'**esterno dell'amministrazione** per valutare, insieme a stakeholder e mondo scientifico piemontese, criticità e opportunità di possibili scenari alternativi.

I questionari e i momenti di discussione hanno consentito di evidenziare gli aspetti critici ma anche le tendenze favorevoli in atto da sostenere. La tabella riportata di seguito rappresenta una sintesi degli principali aspetti trattati e indica le modalità con le quali il PRMT le ha recepite.

Soggetto	TEMATICA	LIVELLO DI RECEPIMENTO	
Settori dell'area trasporti	<p>Considerare le peculiarità del Piemonte:</p> <ul style="list-style-type: none"> . posizione all'incrocio dei corridoi europei e funzione di retroporto; . presenza di industria automobilistica impegnata nell'innovazione; . crescita del turismo. 	PRMT – SWOT	<p>Assunti nella SWOT e hanno contribuito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> -individuare la razionalizzazione del trasporto merci e lo sviluppo di attività logistiche come alcune delle priorità del Piano; -indicare tra i concetti chiave della visione del Piano la diffusione di tecnologie innovative nel settore dei trasporti (veicoli, servizi, ITS); - prevedere una risposta continua e aggiornata alle vocazioni che il territorio assumerà nel tempo attraverso il piano-processo.
Mondo scientifico e stakeholder	<p>Attenzione alle tendenze in atto:</p> <ul style="list-style-type: none"> . le persone si spostano tanto e in modo imprevedibile; . l'economia cambia scala; . i territori si caratterizzano per le loro specificità; . le fonti energetiche si diversificano; . le tecnologie e i dati sono maggiormente disponibili. 	PRMT – Tendenze e Scenari	<p>Assunti nella definizione tendenze e fattori di cambiamento in atto e degli scenari hanno contribuito a indirizzare il Piano prioritariamente verso l'innovazione delle regole (per governare la società ibrida e per sfruttare i dati come bene comune) e nella definizione di spazi e territori (per ripensare ai modi con i quali si guardano i confini).</p>
Settori dell'area trasporti	<p>Importanza della sostenibilità (ambientale, economica e sociale) e della sicurezza</p> <p>Attenzione all'integrazione e all'informazione</p> <p>Importanza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> . ottimizzare il trasporto merci a livello regionale e urbano; . migliore utilizzo dell'esistente (infrastrutture e servizi); . competitività dei modi alternativi all'auto privata; . migliorare l'efficienza e l'efficacia del sistema; . favorire lo sviluppo di tecnologie innovative nel settore; . favorire l'insediamento di attività logistiche a valore aggiunto <p>Importanza della governance</p>	PRMT – Strategie	<p>Interpretati come mezzi per raggiungere gli obiettivi e assunti come criteri guida nelle strategie del PRMT.</p>
	<p>Interpretati come obiettivi e assunti nelle strategie.</p>		
Direzioni regionali	<p>Attenzione agli aspetti ambientali, all'accessibilità, allo sviluppo economico e al benessere dei cittadini</p> <p>Importanza di definire indicatori utili a precisare gli obiettivi e indirizzare le azioni dei piani settoriali;</p>	PRMT – Strategie	<p>Assunta come strumento per attuare le strategie</p> <p>Assunti nella descrizione delle strategie, esplicitando elementi generici o sottointesi.</p> <p>Assunti nei risultati attesi dal Piano (target) e esplicitati come Direttive per i piani di settore nella "Tabella di marcia verso il 2050".</p>
	<p>Attenzione alla mobilità per la sanità, per le aree/reti a carattere turistico e per i grandi poli commerciali</p> <p>Importanza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> . lavorare sulla governance orizzontale e multilivello; . rivedere la legge sui trasporti e pensare a nuovi strumenti e procedure; . ottimizzare le risorse su politiche comuni (energia, ambiente, sociale) per la sostenibilità del sistema mobilità; <p>Istituzione di tavoli per approfondire aspetti specifici o definire indirizzi coerenti tra pianificazioni regionali (Piano Territoriale Regionale, Piano Energetico Ambientale Regionale, Piano per la Qualità dell'Aria...) attualmente in corso di aggiornamento.</p>		<p>PRMT - Governance</p> <p>hanno contribuito a indirizzare il Piano verso le integrazione delle politiche che necessitano di una stretta collaborazione con le Direzioni competenti.</p> <p>Assunto nel modello di governance individuando il modo più adeguato per sostenere la sinergia tra le politiche regionali, dare attuazione alle strategie del PRMT in modo integrato sul territorio, anche mediante specifiche disposizioni (leggi, regolamenti, linee guida...).</p>

I contributi in fase di definizione del processo di attuazione

La politica dei trasporti e della mobilità “produce effetti su” e “subisce effetti da” altre politiche regionali ma anche dall’azione di altri livelli di governo. I momenti di confronto del processo di partecipazione hanno evidenziato che occorre andare oltre le competenze di un piano settoriale, quale quello dei trasporti, dotandosi di regole comuni e di valori obiettivo per l’intera regione sui quali far convergere anche le azioni degli altri piani. La tabella riportata di seguito rappresenta una sintesi dei principali aspetti trattati e indica le modalità con le quali il PRMT le ha recepite.

Direzioni regionali	TEMATICA	LIVELLO DI RECEPIMENTO
Coesione sociale	Individuare criteri (accessibilità e ai tempi di viaggio) per localizzare i plessi scolastici e autorizzare nuovi indirizzi formativi. Valutare aspetti della mobilità in Commissione regionale per il lavoro e la formazione (telelavoro; mobility manager...)	PRMT – Politiche integrate Assunti nell’integrazione delle politiche . Hanno contribuito alla definizione dei temi prioritari sui quali avviare il coordinamento delle politiche: <ul style="list-style-type: none"> - la pianificazione integrata e intersettoriale, nell’ambito della quale affrontare la sostenibilità della mobilità a livello locale, la localizzazione dei grandi generatori di traffico, la valutazione socio-economica e ambientale delle decisioni; - la spesa e la fiscalità nell’ambito della quale affrontare la progettazione di politiche di internalizzazione la definizione di strumenti fiscali e di perequazione per indirizzare le scelte; - il monitoraggio e la valutazione nell’ambito del quale dotarsi di modelli comuni (e open data)
Sanità	Individuare criteri localizzativi (accessibilità e ai tempi di viaggio) per il riordino della rete ospedaliera e la realizzazione di nuove strutture.	
Competitività del sistema regionale	Individuare criteri localizzativi (accessibilità e ai tempi di viaggio) per: <ul style="list-style-type: none"> . ridurre l’impatto dei flussi di traffico a livello di centri urbani; . incentivare localizzazioni in aree già predisposte e servite; . insediare attività economiche in aree periferiche agevolandone l’accesso e la fruibilità ai flussi turistici. Risolvere i problemi relativi a parcheggi e strade sovradimensionate, diminuire i costi di mitigazione e valutare maggior utilizzo del TPL Prevedere sinergie: <ul style="list-style-type: none"> . nelle politiche energetiche per i trasporti (veicoli privati e logistica); . nelle azioni per l’efficienza energetica nei trasporti; . sul tema delle rinnovabili nei trasporti. Prevedere sinergia sui temi della ricerca e dell’innovazione Occorre concordare politiche basate sul principio europeo “chi inquina paga”.	
Ambiente, governo e tutela del territorio	Progettare e realizzare infrastrutture nell’ottica di una reale ottimizzazione del tracciato nel contesto produttivo, territoriale ed ambientale in cui l’opera si inserisce.	Recepito integrando il Capitolo 4. Paragrafo 4.2, punto [3], lettera c.
Risorse finanziarie e patrimonio	In tema di suolo si chiede di integrare con gli aspetti di frammentazione del territorio rurale.	PRMT Recepito integrando il Capitolo 4. Paragrafo 4.1.2, punto [5], lettera b.
Agricoltura	Il settore statistica suggerisce, in tema di sicurezza , di integrare il target dei morti con un target per i feriti In tema di indicatori è stato richiesto di considerare la “ frammentazione del territorio esistente e il suo incremento a seguito della realizzazione di una nuova infrastruttura lineare”	R.A. e piani di settore Recepito nel R.A. Capitolo 6 – Misure e monitoraggio ambientale I piani di settore assumono gli indicatori suggeriti nel piano di monitoraggio e individuano i target, attualmente non definiti a livello europeo.

2.3 Adozione e consultazione

Con la deliberazione n. 24-4498 del 29 dicembre 2016, la Giunta regionale ha adottato, ai sensi dell'articolo 4 della l.r. n.1/2000 il Piano regionale della mobilità e dei trasporti e approvato, ai sensi dell'articolo 20 della l.r. n. 40/1998, il Rapporto ambientale; contestualmente, ha dato mandato alla Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica degli adempimenti relativi al procedimento di valutazione ambientale strategica.

Nell'ambito del suddetto procedimento:

- è stata pubblicata sul B.U.R. del 12 gennaio 2017 la comunicazione di avvio del procedimento di VAS (art. 14 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152);
- sono stati pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente la delibera di adozione e la documentazione tecnica, resi anche disponibili per la consultazione presso gli uffici del Settore pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture;
- sono stati invitati a presentare osservazioni i **soggetti con competenza ambientale (SCA)** e i soggetti con **competenze in materia di trasporti**, e in particolare:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare
 Ministero delle infrastrutture e trasporti
 Ministero dello sviluppo economico
 Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Novara, Alessandria e Verbano-Cusio-Ossola
 Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Torino, Asti, Cuneo, Biella e Vercelli
 Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte
 Autorità dei trasporti
 Regione Valle d'Aosta –
 Regione Lombardia -
 Regione Emilia-Romagna
 Regione Liguria - Segreteria Generale
 Agenzia per la mobilità piemontese
 ATO-Associazione d'Ambito Torinese per il Governo dei Rifiuti
 ATO Rifiuti Asti
 ATO Rifiuti Biella
 ATO Rifiuti Novarese
 ATO 1 Novarese
 ATO 2 Biellese, Vercellese, Casalese
 ATO 3 Torinese
 ATO 4 Cuneese
 ATO 5 Astigiano-Monferrato
 ATO 6 Alessandrino
 Enti Parco della Regione Piemonte
 AIPO - Agenzia Interregionale per il Po
 ANCI Piemonte - Associazione Nazionale Comuni Italiani

ANPCI - Associazione Nazionale Piccoli Comuni d'Italia
 ISPRA
 UNCEM - Piemonte - Unione Nazionale Comuni Comunità Enti Montani
 Autorità di Bacino del Fiume Po
 ARPA Piemonte - Agenzia regionale per la protezione ambientale
 Provincia di Alessandria
 Provincia di Asti
 Provincia di Biella
 Provincia Cuneo
 Provincia di Novara
 Provincia di Torino
 Provincia del Verbano Cusio Ossola
 Provincia di Vercelli
 Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA)
 Auvergne -Rhône-Alpes
 Valais
 Ticino
 CIPRA Italia - Commissione internazionale per la protezione delle Alpi
 UPP - Unione Province Piemontesi

La fase di consultazione è stata inoltre allargata a tutti i soggetti che hanno partecipato alle fasi di partecipazione per la redazione del Piano: sono stati invitati a presentare osservazioni le seguenti rappresentanze:

Associazioni in ambito trasporti

ANAV - Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori
 ANITA – Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici
 ASSOPORTI - Associazione dei Porti Italiani
 ASSOTRASPORTI
 ASSTRA - Associazione delle Società ed Enti del Trasporto Pubblico Locale
 CNA, Fita Autotrasporto"
 CONF SERVIZI Piemonte e Valle d’Aosta
 ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
 FAI Conftrasporto
 TTS Italia S.p.A. - Associazione Nazionale per la Telematica per i Trasporti e la Sicurezza
 UIR (Unione Interporti Riuniti)

Associazioni in ambito economico imprese

ANCE Piemonte - Associazione Nazionale Costruttori Edili
 APER -Associazione Produttori di Energia da Fonti Rinnovabili
 API -Associazione piccole e medie imprese
 ASSORINNOVABILI
 CNA - Confederazione nazionale artigianato
 Confartigianato Piemonte
 Confcommercio Piemonte
 Confedilizia
 Confesercenti
 Confindustria Piemonte
 Federdistribuzione
 Finpiemonte Partecipazioni S.p.A.
 Unioncamere

Associazioni in ambito della ricerca e sociale

ACI –Automobil Club d’Italia
 ACU -Associazione Consumatori Utenti
 ADICONSUM del Piemonte
 ADOC –Associazione Difesa Orientamento Consumatori
 Assopiemonte Leader

ASSOUTENTI

CEIP - Centro Estero Internazionalizzazione Piemonte
 CNR - Consiglio Nazionale delle Ricerche
 CODACONS Piemonte
 Compagnia di San Paolo
 COP -Consorzio delle ONG piemontesi
 ENEA - Agenzia Nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile
 ENIT - Ente Nazionale Turismo Italiano
 FAI -Fondo Ambiente italiano
 Federazione nazionale Pro-Natura
 Federconsumatori Piemonte
 Federsanità Piemonte
 FIAB –Federazione Italiana Amici della bicicletta Onlus
 Fondazione Cassa di Risparmio di Torino
 Fondazioni Bancarie Piemonte
 Forum ambientalista Piemonte
 Green Peace
 Gruppo 183 Onlus -Difesa del suolo e delle risorse idriche
 INU – Istituto Nazionale Urbanistica del Piemonte e Valle d'Aosta
 Italia Nostra, Piemonte e Valle d'Aosta
 Italia Start Up
 Legambiente, Piemonte e Valle d'Aosta
 Pro Natura , Piemonte
 Slow Food
 Società geografica italiana
 Terzo Settore, Piemonte
 Torino Strategica
 Torino Stratosferica
 Touring Club
 Utilitalia (federazione delle imprese idriche ed energetiche)
 VAS - Verdi Ambiente Società Onlus del Piemonte
 WWF del Piemonte

Le consultazioni si sono concluse il 13 marzo 2017. Sono pervenuti contributi da:

Canton 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 della Valle d’Aosta, 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).

La Giunta regionale, in qualità di autorità competente in materia di VAS, ha espresso il parere motivato di cui all’articolo 15, comma 1 del D.lgs. 152/2006 con la deliberazione n. 62-5026 del 8 Maggio 2017.

Esaminati e valutati i contributi pervenuti è stato possibile elaborare le seguenti considerazioni conclusive:

- alcune osservazioni, presentate dai SCA e dai soggetti con competenza in materia di trasporti e di seguito riportate, inducono una più puntuale definizione di aspetti trattati dal Piano:

OSSERVAZIONI RECEPITE NEL PRMT		
Soggetto	Sintesi osservazioni	Livello di recepimento
Provincia di Vercelli	Calibrare i target e le strategie sulla base delle differenti caratteristiche fisiche, economiche e demografiche del territorio regionale	Recepito nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.3, punto [2]
FIAB	Indicatore split modale in ambito urbano sottodimensionato per le biciclette.	Recepito nel Capitolo 3.4, "Tabella di marcia verso il 2050" e nel Capitolo 4, Paragrafi 4.1.3 e 4.5 Recepito nell' Allegato "Indicatori e target", scheda "split modale in ambito urbano"
Organo Tecnico Regionale	Specificare l'applicabilità del Piano regionale della Logistica (PRL) che non ha completato la procedura di VAS	Recepito nel Capitolo 5, Paragrafo 5.2, punto [1], lettera c
	Si consiglia la riduzione delle emissioni di PM ₁₀ quale indicatore di risultato nel breve/medio termine (2020-2030)	Recepito nell' Allegato "Indicatori e target", scheda "emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti"
	La proposta di PRMT dovrà fare riferimento per l'elaborazione dei futuri piani di settore anche all'applicazione delle procedure previste dal D.lgs n. 50 del 18/04/2016 inerenti il GPP e i sistemi di certificazione ambientale (EMAS)	Recepito nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punto [5], lettera k
	Integrare il PRMT - parte II "L'attuazione"- con direttive per i piani di settore finalizzate a gestire in modo più funzionale gli impatti ambientali residui, richiamando la manualistica, linee guida e buone pratiche di riferimento.	Recepito nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1 e Paragrafo 4.1.4, nuovo punto [1]
	Modificare la disposizione transitoria del capitolo 5, paragrafo 5.2, punto [2], lettera c riferendola alla fase procedurale VAS	Recepito nel Capitolo 5, Paragrafo 5.2, punto [2] lettera c
	Consentire l'inserimento di eventuali nuovi indicatori utili, data la visione a lungo termine del PRMT	Recepito nel Capitolo 4, Paragrafo 4.5, nuovo punto [10]

- nel corso delle riunioni dell'Organo tecnico regionale, è emersa l'esigenza di integrare la scheda dell'indicatore "emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti" con
 - la colonna "ultimo dato aggiornato";
 - la Direttiva(UE)2016/2284, entrata in vigore dopo l'adozione preliminare del PRMT.

Queste richieste di integrazione sono state l'occasione per procedere ad una revisione generale delle schede (Allegato "Indicatori e Target") inserendo in tutte la colonna "Ultimo aggiornamento", anche al fine di uniformarne l'impostazione, aggiornandole rispetto alle novità normative sopraggiunte e rendendo coerenti i target nei diversi orizzonti temporali.

Per quanto riguarda i target che risultano "in corso di elaborazione" degli indicatori "Rapporto consumo energetico e km percorsi" e "Indice di qualità logistica regionale" è stata prevista una specifica integrazione alle direttive del PRMT **Capitolo 5, Paragrafo 5.1, nuovo punto [3]**

- altre osservazioni, presentate dai SCA e dai soggetti con competenza in materia di trasporti, rivestono un carattere più generale e riguardano indicazioni già presenti nel PRMT:

OSSERVAZIONI RELATIVE A INDICAZIONI GIÀ PRESENTI NEL PRMT		
Soggetto	Sintesi osservazioni	Riferimenti nel PRMT
Regione Autonoma Valle D'Aosta	Auspica il coordinamento tra Regioni confinanti	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.3, punto [6] .
Provincia di Vercelli	Attuare gli obiettivi e le strategie del PRMT, con particolare riferimento all'efficacia ed efficienza del sistema della mobilità, anche attraverso programmi e piani di settore	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punti [3] e [4]
	Prevedere strumenti e metodi di valutazione attenti in grado di porre tempestivi interventi per garantire uno sviluppo equo del territorio regionale.	Il principio è enunciato nel Capitolo 3, Paragrafo 3.1 ; le modalità sono trattate nel Capitolo 4, Paragrafo 4.5, punto [9] .
	Coerenza fra pianificazione regionale e previsioni del PTCP nelle fasi di attuazione	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1 .
Regione Lombardia	Propone di porre attenzione alla mobilità turistica.	Indicazione presente nel Capitolo 2, Paragrafo 2.2.1
	Declinare il concetto di "scarsa ottimizzazione nella gestione di grandi nodi (aeroporti e interporti) a scala interregionale" contenuto nella SWOT	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punti [2]
	Chiarire modalità che hanno condotto alla definizione dei target 2020, 2030 e 2050	Indicazione presente nell' Allegato "Indicatori e target" , voci "documenti di riferimento" e "i target per il Piano" delle schede di dettaglio
INU Piemonte e Valle d'Aosta	Individuare misure per il recupero funzionale di infrastrutture abbandonate con usi innovativi	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punto [5], lettera c e lettera o
	Considerare la valutazione di performance, ai fini del progetto, e delle criticità ricorrenti	Indicazione presente nel Capitolo 4., Paragrafo 4.1.1, punti [1] e [3]
	Considerare la sicurezza delle infrastrutture e la vulnerabilità delle reti	Indicazione presente nel Capitolo 3., Paragrafo 3.3, lettere A e B e nel Capitolo 4., Paragrafo 4.1.2, punti [1] e [2]
	Considerare le criticità strutturali della logistica in termini di efficienza	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punto [6]
	Considerare le politiche per il nord-ovest come opportunità di sviluppo locale nella lavorazione delle merci.	Indicazione presente nel Capitolo 4., Paragrafo 4.1.2, punto [6] lettere a, e, f.
	Considerare l'innovazione tecnologia trasversale a tutti gli aspetti e il valore dei centri di ricerca e di formazione (Università e Politecnico)	Indicazione presente nel Capitolo 2, Paragrafo 2.1 e nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2
	Considerare valori misurabili e confrontabili per le relazioni fra accessibilità, diverse modalità di trasporto e generatori di mobilità	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.1, punto [1]

FIAB	Evidenziare le opportunità di pianificazione e di governance legate ai PUMS	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.2, punto [3], lettera b; Paragrafo 4.3.3, punto [4] Indicazione presente nel Capitolo 5., paragrafo 5.2, punto [2], lettera c
	Piano ambizioso sulla sicurezza, ma solo in linea di principio.	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2
	Incongruenza dei risultati attesi per il TPL rispetto ad attuale riduzione risorse.	Tema affrontato nel Capitolo 3., Paragrafo 3.3, lettera D e trattato nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punto [4]
	Mancano obiettivi ambientali per la diminuzione degli spostamenti su gomma (< 300km)	Indicazione presente nel Capitolo 3, Paragrafo 3.4, lettere b, e, m Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.3, Tabella di marcia verso il 2050, indicatori b, e, m
	Tralasciato il tema del cicloturismo e della possibilità di trasportare bicicletta sul mezzo pubblico.	
Privato cittadino	Prevedere la redazione di piani di settore che tengano conto della navigazione lacuale e degli impianti a fune per promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile.	Indicazione presente nel Capitolo 2, Paragrafo 2.2.1
	Assicurare efficaci controlli e sanzioni in caso di inadempienza per il raggiungimento degli obiettivi del PRMT	Indicazione presente nel Capitolo 5, Paragrafo 5.2
Organo Tecnico Regionale	Controllare la parziale incoerenza tra l'obiettivo di sostenibilità n. 5 proposto dall'UE (conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche) e la Strategia B del PRMT che prevede il potenziamento e il completamento della rete infrastrutturale) attraverso la definizione di specifici indicatori di monitoraggio.	Indicazione presente nell' Allegato "Indicatori e target", scheda "Incremento di consumo di suolo da superficie infrastrutturata"
	Stabilire una definizione di priorità associate alle macroazioni previste, anche al fine di garantire un più efficace monitoraggio della sua attuazione attraverso indicatori selezionati	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.3
	Recepire i dettami normativi, gli aspetti strategici e le indicazioni dei documenti citati dalla D.G.R. n.59-2493 del 23.11.2015 con cui la Regione Piemonte ha assunto specifici impegni sottoscrivendo il Protocollo d'Intesa "UNDER 2 MOU" in tema di contrasto ai cambiamenti climatici.	Indicazione presente nell' Allegato "Indicatori e target", scheda "Emissioni di gas serra da trasporti"
	Tenere in debito conto le problematiche di durabilità e manutenibilità e i conseguenti costi del life cycle cost.	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punto [5], lettere m, n, o Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.2, punto [3], lettera d

Organo Tecnico Regionale	Gli obiettivi del PRMT sono limitati dal punto di vista ambientale/paesaggistico e non risulta sufficientemente approfondito il tema dei dati aggiornati relativi al consumo di suolo	Indicazione presente nell' Allegato "Indicatori e target", scheda "incremento di consumo di suolo da superficie infrastrutturata"
	Nelle successive fasi di pianificazione si potrebbero implementare gli aspetti legati alla mobilità delle persone per fini turistici (WHL dell'UNESCO) puntando sulle reti ferroviarie attive e sul cicloturismo	Indicazione presente nel Capitolo 2, Paragrafo 2.2.1
	Risulta opportuna una stretta collaborazione con la Direzione Ambiente, governo e tutela del territorio per la definizione delle progettualità, misure e azioni che andranno a far parte dei singoli piani di settore	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.2 e Paragrafo 4.3.1
	Risulta opportuno, nelle successive fasi di pianificazione, l'attenzione al consumo di suolo legato ai siti logistici, caratterizzati da tendenza a frammentazione	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.1.2, punto [5], lettere a, b, c
	Prevedere l'integrazione tra le strutture di governance del PRMT e gli organismi già operanti	Indicazione presente nel Capitolo 4, Paragrafo 4.3, punto [6]
	Aggiungere il tema "trasporti" e i relativi indicatori tra le tematiche specifiche degli indicatori di contesto.	Indicazione presente nel Rapporto Ambientale, Capitolo 6, Paragrafo "gli indicatori operativi e il monitoraggio dei i piani di settore" Indicazione verrà richiamata nel Piano di monitoraggio (art.17, punto c, del D.lgs152/2006).

- la Soprintendenza archeologica, delle belle arti e paesaggio per le Province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli, per le Province di Alessandria, Asti e Cuneo e per la Città metropolitana di Torino, l'Ente Gestione Aree Protette del Monviso, ma anche l'Organo tecnico regionale, vista l'impostazione metodologica del Piano, ritengono di demandare alle successive fasi valutative (inerenti ai contenuti dei piani di settore) alcuni temi specifici quali:

- la verifica di possibili impatti sui siti della Rete Natura 2000;
- le interazioni con la rete ecologica;
- l'individuazione di indicatori per il monitoraggio di mitigazioni e compensazioni;

- il Canton Ticino (Sezione della Mobilità), la Regione Lombardia ma anche la Ferrovia BLS AG (CH), e l'Organo tecnico regionale, chiedono il coinvolgimento nelle successive fasi di redazione dei piani di settore;

- la FIAB chiede di essere audita dal Consiglio regionale;

- alcune osservazioni, pervenute dalle altre rappresentanze coinvolte nel processo di partecipazione nonché dall’Organo tecnico regionale e da un privato cittadino, non trovano collocazione nel Piano di livello strategico, ma possono più adeguatamente essere trattate nelle fasi successive. La tabella riportata di seguito le richiama in sintesi e ne argomenta il livello di trattazione successiva.

Altre OSSERVAZIONI		
Soggetti	Sintesi Osservazioni	Controdeduzioni
INU Piemonte e Valle d’Aosta	Carenza di proposte progettuali di previsioni di spesa	Le osservazioni fanno riferimento a una fase (piani di settore e programmi di attuazione) che si colloca in un momento successivo a quella del PRMT
	Non emergono correlazioni con il PTR e il PPR e le specificità locali e di area vasta ambientali, paesaggistiche, produttive, residenziali .	
	Informazioni SWOT non sufficienti per pianificare e progettare interventi	
	Valutare l’efficienza e l’efficacia della revisione della rete stradale nazionale per gli interessi del territorio	
Associazione ferrovie Piemonte	Proposta di riassetto dei servizi ferroviari piemontesi nel breve, medio e lungo periodo	
FIAB	Mancano obiettivi su: - riduzione numero di auto per abitante; - aumento zone 30; - politica alternativa a sostituzione treni locali con autobus	L’osservazione necessita del seguente chiarimento: - il dato ISTAT 2011 (3%) si riferisce alla sola mobilità sistemata, in ambito urbano, che utilizza la bici come modalità principale dello spostamento. -il dato del 6% al 2013 (Indagine IMQ) include tutti i motivi di spostamento sull’intero territorio regionale.
	Mancano le modalità attuative per la riduzione dell’uso di carburanti tradizionali	
Privato cittadino	Incoerenza dati e obiettivi sullo split modale per la bici (PRMT: 3% nel 2011 - Obiettivo 2020: 5%; Doc. Tecnico: 6% nel 2013)	L’osservazione fa riferimento a una fase (programmazione) che si colloca in un momento successivo e necessita del seguente chiarimento: per misurare gli effetti della programmazione occorre impostare, diversamente dal passato, non è avvenuto le attività di monitoraggio e valutazione fin dalle prime fasi della sua elaborazione..
Organo Tecnico Regionale	Manca il consuntivo della programmazione preesistente e la valutazione degli effetti	L’osservazione necessita del seguente chiarimento: poiché le regioni confinanti risultano dotate di piani di livello programmatico, per l’elaborazione del PRMT sono stati esaminati i piani di tipo strategico delle regioni (italiane e del resto d’Europa) con caratteristiche territoriali simili al Piemonte.
	La valutazione di coerenza non è stata estesa agli strumenti di pianificazione territoriale/dei trasporti delle Regioni/Stati confinanti	
	Aggiornare l’analisi di coerenza delle successive fasi di pianificazione con il PRGRU (D.C.R. n140-14161 del 19/04/2016) e il PRRS (di prossima approvazione)	Le osservazioni fanno riferimento a una fase (piani di settore e programmi di attuazione) che si colloca in un momento successivo a quella del PRMT.

Organo Tecnico Regionale	<p>Porre attenzione ad alcuni aspetti utili nella fase di pianificazione successiva quali le disposizioni finalizzate a promuovere l'utilizzo e la diffusione dei sistemi di certificazione ambientale EMAS ed Ecolabel UE.</p>	
	<p>Gli obiettivi del PRMT sono limitati dal punto di vista ambientale/paesaggistico e non risulta sufficientemente approfondito il tema del paesaggio (vincoli di tutela e dati sullo stato dell'ambiente, in riferimento ai contenuti del PPR)</p>	
	<p>Approfondire l'aspetto relativo alla valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti nel sistema di accessibilità sostenibile per favorirne l'intermodalità.</p>	<p>Le osservazioni fanno riferimento a una fase (piani di settore e programmi di attuazione) che si colloca in un momento successivo a quella del PRMT.</p>
	<p>Valutare nei piani di settore l'esito delle possibili alternative e i conseguenti effetti ambientali</p>	
	<p>Sottoporre a valutazione d'incidenza ogni successivo intervento conseguente all'attuazione del PRMT</p>	
	<p>Declinare ulteriormente gli indicatori di effetto e di impatto nei successivi piani di settore</p>	
	<p>Raggruppare le tematiche specifiche, come "stili di vita" e "copertura telematica", degli indicatori di contesto, in una nuova tematica denominata "dimensione economica" in cui includere nuovi indicatori relativi a: ripetitori; fibra ottica e radio televisione.</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile. Si ritiene di mantenere separate le tematiche specifiche come definite dall'analisi di contesto. Gli indicatori ulteriori proposti sono privi dell'indicazione della fonte e pertanto per il momento non accoglibili ma potranno essere valutati a livello di piani di settore. Il contributo che l'innovazione tecnologica fornisce alla riduzione degli spostamenti è comunque misurato dall'indicatore "quota di famiglia con ADSL per Comune" (fonte Istat).</p>
<p>Implementare gli indicatori di contesto della tematica "turismo"</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile . Il PRMT sul tema del turismo prevede approfondimenti specifici con le Direzioni competenti nell'ambito delle politiche integrate, come indicato nel capitolo 2, paragrafo 2.2.1. I dati degli indicatori suggeriti non sono disponibili e per rilevarli occorrono indagini specifiche.</p>	

3. LA VALUTAZIONE DELL'ALTERNATIVA STRATEGICA

L'adozione di criteri di ampia partecipazione e di valutazione delle alternative, contemplati nella procedura di valutazione ambientale strategica, orienta la pianificazione non solo verso la tutela degli interessi legittimi e verso la massima trasparenza del processo decisionale. A seguito della DGR n. 11-357 del 29.09.2014 – “Le linee guida per un modello metodologico ed organizzativo del processo partecipativo per la redazione del Piano regionale dei trasporti e del Rapporto ambientale”- la partecipazione ed il coinvolgimento della società civile “organizzata” costituiscono il quadro di riferimento per l'assunzione di decisioni rilevanti per lo sviluppo futuro della comunità locale e, quindi, per la costruzione del PRMT.

L'approccio partecipato ha consentito di mettere a fuoco i principali punti di forza e di debolezza del Piemonte e ha permesso altresì di definire, a partire da una concreta analisi di opzioni scaturenti dal confronto interno ed esterno all'amministrazione, gli obiettivi strategici e la visione per il Piemonte del 2050.

Il processo ha coinvolto interlocutori provenienti da diversi ambiti: internamente all'amministrazione sono stati coinvolti i Settori della Direzione competente nella redazione del Piano, i Settori delle altre Direzioni regionali con cui il Piano si rapporta; il confronto esterno ha interessato il mondo scientifico piemontese, gli enti istituzionali di diverso livello e le associazioni più rappresentative del mondo sociale ed economico.

Il confronto si è svolto sulle più probabili alternative di futuro: una di tipo evolutivo ed una di tipo difensivo. La prima tiene conto che tutte le spinte e le tensioni, attualmente registrate, trovino il modo di incanalarsi in un disegno coerente di riforma. La seconda prefigura che, se non si trova il modo di governare, o le varie spinte e gli interessi contrapposti si frenano a vicenda oppure il prevalere di qualcuno di essi condiziona la possibilità di un miglioramento del benessere collettivo. L'esito della consultazione ha condotto ad un unico scenario forte e condiviso.

Il coinvolgimento di molteplici soggetti, con il supporto di diverse metodologie (focus group, analisi multicriteri), ha portato ad ottimi risultati e interessanti osservazioni che si sono rivelati contenuti utili alla formazione del PRMT. Nel documento “Metodi e risultati della partecipazione”, annesso al Rapporto Ambientale, sono presentati in sintesi i risultati raggiunti grazie all'implementazione di tali metodi, a cui sono state aggiunte altre attività (dall'organizzazione di workshop con presentazione di varie tematiche di interesse per il Piano fino alla somministrazione di questionari ad hoc) in grado di migliorare il processo di scelta di visione, strategie e obiettivi del Piano.

4. L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PRMT

Nella redazione del Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), la VAS non si configura soltanto come momento valutativo ma anche come importante strumento di ausilio decisionale finalizzato a porre la sostenibilità, nelle sue diverse accezioni, al centro della pianificazione della mobilità e dei trasporti trasformandola in elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio del Piano. La contestuale elaborazione del Piano e del RA, affiancata dal processo di coinvolgimento del mondo scientifico, enti e stakeholder, ha permesso al PRMT di fare proprie le misure necessarie a compensare effetti che avrebbero potuto essere negativi.

Sotto il profilo operativo, gli elementi emersi grazie al lavoro di confronto continuo svolto nell'ambito del processo di partecipazione hanno consentito di integrare il Piano proponendo strategie che contemplassero il più possibile le ricadute ambientali ad esse connesse, individuando target specifici finalizzati, anche, a far ricadere gli impatti residui in margini di ammissibilità, individuando politiche che necessitano di essere integrate (tra settori e livelli istituzionali diversi), proponendo adeguati strumenti di attuazione. Il Piano, affinché tali ragionamenti abbiano una ricaduta concreta, mantiene una forte relazione con i piani di settore; a livello dei quali sarà possibile gestire le ricadute e impatti ambientali residui.

Le osservazioni formulate in fase di consultazione che non è stato possibile accogliere in questa fase di livello strategico saranno tenute in considerazione in fase di elaborazione e Valutazione ambientale Strategica dei **piani di settore**.

La tabella che segue riporta una descrizione sintetica degli elementi di integrazione, il soggetto da cui promana e la fase in occasione della quale sono stati consolidati.

INTEGRAZIONI AL PRMT		SOGGETTO	FASE
PARTE I - LA VISIONE	Capitolo 1. LE TENDENZE E I FATTORI DI CAMBIAMENTO Come stiamo cambiando <ul style="list-style-type: none"> . <i>le persone si spostano tanto e in modo imprevedibile;</i> . <i>l'economia cambia scala;</i> . <i>i territori si caratterizzano per le loro specificità;</i> . <i>le fonti energetiche si diversificano;</i> . <i>le tecnologie e i dati sono maggiormente disponibili.</i> 	Mondo scientifico e stakeholder	Elaborazione
	Capitolo 2. IL QUADRO ATTUALE 2.1 L'analisi SWOT PUNTI DI FORZA <ul style="list-style-type: none"> . Presenza di un <i>tessuto industriale e imprenditoriale in grado di produrre ogni tipologia di mezzi di trasporto</i> (auto, natanti, veicoli ferroviari, impianti a fune, aerei). OPPORTUNITÀ <ul style="list-style-type: none"> . Garanzia di investimenti europei per <i>i corridoi Mediterraneo e Reno-Alpi che interessano il territorio regionale.</i> . Avanzato sistema regionale della ricerca e dell'<i>innovazione.</i> . Diffusione del <i>turismo</i> (invernale, culturale, enogastronomico). 	Settori dell'area trasporti	Elaborazione
	Capitolo 3. IL DISEGNO PER IL 2015 Dove vogliamo arrivare Il Piano definisce i criteri guida per la politica della mobilità e dei trasporti con i quali sarà possibile, nei prossimi anni, raggiungere la visione e un <i>sistema economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili.</i> I criteri sono: <i>la sicurezza</i> di cittadini e imprese (protezione e incolumità), l'accessibilità (disponibilità di reti, fruibilità di servizi, accessibilità alle <i>informazioni, integrazione</i> dei sistemi), l'efficacia (utilità del sistema, qualità dell'offerta) e l'efficienza (razionalizzazione della spesa, internalizzazione) del sistema; l'attenzione agli impatti energetici e ambientali (riqualificazione energetica, uso razionale del suolo, limitazione delle emissioni, contenimento della produzione di rifiuti); il sostegno alle imprese (competitività, occupazione), la vivibilità del territorio e la qualità della vita (salvaguardia, recupero).	Settori dell'area trasporti	Elaborazione
	3.1 Box - Quali scenari per il PRMT? <ul style="list-style-type: none"> . <i>La popolazione cresce ma cambia la composizione (fenomeni migratori, invecchiamento). Esplosione delle differenze e degli stili di vita (famiglia, stili di vita urbano-rurali, culturali). Cambiano la struttura economica, l'organizzazione del lavoro e l'erogazione di servizi. Squilibri demografici e tensioni politiche internazionali mettono sotto pressione spazi e risorse.</i> . <i>Ci si sposta tanto e in modo imprevedibile, non più solo casa – lavoro (mobilità sistematica). La mobilità è più complessa e diseguale; si accentua il divario fra popolazioni lente (stabili per scelta o necessità) e ipermobili.</i> . <i>I nuovi sistemi di comunicazione spostano la competizione economica a livello mondiale e internazionale, ponendo a confronto fra loro economie a diverso livello.</i> . <i>La possibilità di interagire tramite le reti globali con altri territori e soggetti del pianeta genera un nuovo modo di pensare agli spazi e al loro uso.</i> . <i>Le specificità dei territori diventano più importanti.</i> . <i>Si esaurisce la dipendenza dagli idrocarburi in favore di altre fonti e i consumi diminuiscono; la tendenza è ad avere più produttori di energia (anche piccoli), con molte fonti e che vendono localmente</i> . <i>Lo sviluppo di molteplici tecnologie intelligenti e la disponibilità sempre maggiore di dati influisce su individui, organizzazioni e territori e genera conflitto tra pubblico e privato.</i> 	Mondo scientifico e stakeholder	Elaborazione
	3.3 Le strategie e gli obiettivi Per perseguire la visione, il Piano definisce con chiarezza gli obiettivi che si propone di raggiungere e le strategie, ovvero i criteri secondo cui intende agire. Il Piano adotta <i>7 strategie e, per ognuna di esse, definisce gli obiettivi che le qualificano.</i>	Provincia di Vercelli Organo Tecnico Regionale	Specificazione
	Strategia A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti Protezione: significa migliorare la sicurezza di passeggeri e merci ("security") e consentire spostamenti in un contesto (aree di sosta, interscambio e sui mezzi) protetto e sorvegliato, ma anche <i>preservare la comunità da possibili rischi e impatti e salvaguardare le aree del territorio attraversate da trasporti pericolosi.</i> Un ruolo fondamentale è affidato all'innovazione di tecnologie e veicoli;	Organo Tecnico Regionale	Specificazione

Strategia B. Migliorare le opportunità di spostamento e di *accesso* ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero

Disponibilità delle reti:

significa *completare e potenziare (secondo un approccio gerarchico)* ma soprattutto *mantenere le infrastrutture lineari* (strade, ferrovie, metropolitane), le infrastrutture tecnologiche (ITS) e *i nodi* (centri urbani ma anche nodi di interscambio per passeggeri e per le merci e la logistica). I grandi nodi sono i punti critici del sistema ai quali occorre riservare elevati livelli di prestazione, pianificando e realizzando interventi specifici per l'accessibilità di persone e merci;

Fruibilità dei servizi:

significa rispondere alle esigenze di cittadini e imprese con un sistema efficace in grado di *utilizzare in modo "complementare" tutte le opportunità offerte* e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci. I servizi sono quelli del trasporto pubblico locale (su gomma e su ferrovia) ma *anche modalità alternative* che trovano una specifica identità in riferimento al territorio e/o alla comunità cui si riferiscono (aree a domanda debole e aree urbane);

Accessibilità alle informazioni:

significa garantire informazioni chiare, univoche ed esaurienti, universalmente e tempestivamente disponibili *utilizzando le tecnologie innovative del settore dei trasporti* (veicoli, infrastrutture, servizi, ITS) al fine di contribuire all'efficacia del sistema e alla gestione dell'integrazione;

Integrazione dei sistemi:

significa connettere e coordinare l'insieme di reti, servizi, prezzi (tariffe e nolo) e informazioni per dare risposte adeguate alle esigenze di mobilità; un ruolo determinante è affidato al miglioramento (e maggiore operatività di quelli esistenti) dei collegamenti intermodali nell'ambito dei quali è possibile rendere più agevoli i trasbordi da una modalità all'altra.

Provincia di
Alessandria

Specificazione

Settori
dell'area
trasporti

Elaborazione

Direzioni
regionali

Strategia C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti

Settori
dell'area
trasporti

Elaborazione

Strategia D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività

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

Uso razionale del suolo:

significa in via prioritaria porre attenzione al contenimento del consumo di suolo destinato a nuove infrastrutture e alle *attività produttive connesse al settore, favorendo le aree già compromesse o facilmente raggiungibili*. In riferimento a reti e servizi di mobilità vuol dire pianificare scelte (territoriali ma anche di settore quali istruzione, commercio, sanità..) orientate sulla base dell'accessibilità esistente e verso una mobilità a basso impatto.

Limitazione delle emissioni:

significa migliorare la qualità dell'aria e contenere la produzione di rumore. Accanto agli aspetti di efficienza energetica e risparmio di combustibile, giocano un ruolo determinante il maggiore utilizzo dei *servizi di trasporto collettivo* e la diffusione di progetti e iniziative di mobilità sostenibile. Orientare i comportamenti *verso l'aumento del coefficiente di occupazione* dei veicoli (persone e merci) e verso uno stile di guida più ecologico contribuisce al cambiamento. Le azioni specifiche richiedono una generale coerenza delle politiche adottate (politiche fiscali di livello locale e politiche energetiche) che vanno rivalutate per incoraggiare le scelte e guidare la transizione della nostra regione "verso un'economia a basso tenore di carbonio". In tema di emissioni acustiche, invece, il riferimento è di carattere più tecnologico e riguarda i sistemi di abbattimento dei rumori e la silenziosità dei veicoli;

Provincia di
Vercelli
Organo
tecnico
regionale

Specificazione

Direzioni
regionali

Elaborazione

Strategia F. Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo

Competitività:

significa supportare l'attuale sistema delle imprese *offrendo un'adeguata accessibilità ai grandi nodi*, intesa come sicurezza e tempi affidabili nelle diverse fasi del trasporto. Significa anche *contribuire allo sviluppo di nuove imprese nei settori connessi*: la particolare collocazione geografica del Piemonte nei mercati internazionali (prossimità ai porti e ai valichi) costituisce un'opportunità per lo *sviluppo della logistica a valore aggiunto*; *la ricerca e lo sviluppo di tecnologie innovative applicate ai trasporti costituisce opportunità* per i settori dell'automotive e degli ITS. Per gli altri settori vuol dire far conoscere e utilizzare al meglio il sistema locale esistente nell'ottica di sostenere turismo e commercio;

Settori
dell'area
trasporti

Elaborazione

Direzioni
regionali

Strategia G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini

Salvaguardia dell'ambiente naturale:

significa [...] Gli ambienti naturali (*ma anche storico e culturali*) costituiscono un'opportunità non solo da tutelare ma anche di cui fruire accedendo con modalità sostenibili;

Soprintenden
za per i beni
archeologici
del Piemonte
e del museo
delle antichità
egizie

Specificazione

Direzioni
regionali

Elaborazione

PARTE I - LA VISIONE	<p>3.4 I risultati attesi Con le finalità <i>superare gli aspetti di indeterminazione di strategie ed obiettivi</i>, aumentare il grado di <i>responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti</i> nel processo decisionale, ma anche verificare il proprio operato nel tempo e in relazione ai cambiamenti del contesto, il Piano individua un <i>set di indicatori misurabili e rappresentativi delle sue strategie e definisce i risultati (target)</i> da conseguire entro il 2050.</p>	Direzioni regionali	Elaborazione
	<p>Indicatore f. <i>incremento di consumo di suolo da superficie infrastrutturata (infrastrutture e logistica)</i></p>	Organo Tecnico Regionale	Specificazione
	<p>Indicatore j., orizzonte 2030 (anno riferimento 2010):: PM_{2.5}: - 34 % NO_x: -57% COVNM: - 39%</p>	Organo Tecnico Regionale	Consultazione
	<p>Indicatore m., orizzonte 2050: ≤ 31(auto+moto) → 0 (tradizionali) → 100 (“0 emissioni”) ≥ 36 (TPL)* ≥ 17 (bici)** ≥ 16 (piedi) <i>*include quota in bici dell’ultimo miglio”</i> <i>**modalità principale dello spostamenti</i></p>	FIAB	Consultazione
Capitolo 4 DIRETTIVE E INDIRIZZI PER L’ATTUAZIONE			
PARTE II - L’ATTUAZIONE	<p>4.1 Direttive per i piani di settore I piani di settore, in coerenza con il Piano, sviluppano i temi del trasporto pubblico, della logistica, delle infrastrutture di trasporto, della sicurezza; la mobilità sostenibile e l’innovazione tecnologica applicata ai trasporti costituiscono aspetti trasversali. I piani di settore, nello specifico dei temi di cui si occupano, devono: - definire l’assetto gerarchico e integrato di riferimento; - individuare le macroazioni per conseguire gli obiettivi delineati dal Piano; - definire le priorità sulla base dei target stabili dal Piano; - <i>definire le modalità per la gestione delle ricadute ambientali, mitigabili e non, e degli impatti ambientali residui;</i> - valutare, attraverso il monitoraggio, i cambiamenti prodotti dalle macroazioni messe in campo; - definire la struttura della governance verticale e il processo di partecipazione da attivare per la redazione dei programmi di attuazione.</p>	Organo Tecnico Regionale	Consultazione
	<p>4.1.1 L’assetto gerarchico e integrato di reti e servizi punto [2], lettera d: Modelli di tariffazione e agevolazioni differenti per i diversi servizi alla mobilità (TPL, parcheggi, servizi in <i>sharing</i>, ...) e diversificati secondo i differenti livelli gerarchici, basati su criteri di equità e di modalità sostenibili.</p>	Organo Tecnico Regionale	Specificazione
	<p>4.1.2 Le macroazioni I piani di settore, per lo specifico tema di cui si occupano, devono definire le <i>macroazioni utili a conseguire i risultati attesi dal Piano.</i></p> <p>punto [1] protezione e incolumità degli spostamenti di persone e merci: a. <i>sviluppare un contesto (stradale, ferroviario, ciclabile, delle vie navigabili, delle aree pedonali, di sosta e di interscambio, nonché sui mezzi) protetto e sorvegliato;</i> b. <i>salvaguardare le aree del territorio attraversate da trasporti pericolosi per preservare la comunità da possibili rischi e impatti;</i> c. rendere le infrastrutture sicure con attenzione alle fasi di progettazione, realizzazione e manutenzione, nonché alla gestione del traffico attraverso gli ITS; d. utilizzare al meglio e diffondere l’innovazione di tecnologie e veicoli in tema di sicurezza; e. educare e formare le persone;</p> <p>punto [5] uso razionale del suolo, <i>riqualificazione energetica nella mobilità</i>, limitazione delle emissioni, contenimento della produzione dei rifiuti nei trasporti: a. <i>contenere il consumo di suolo dovuto ai trasporti favorendo l’insediamento di attività produttive connesse al settore in aree facilmente raggiungibili o già compromesse;</i> b. <i>limitare la frammentazione del territorio rurale</i> k. adottare criteri di sostenibilità negli acquisti della P.A. (Green Public Procurement e <i>Criteri Ambientali Minimi</i>)</p>	Organo Tecnico Regionale Direzioni regionali	Specificazione Elaborazione Consultazione

PARTE II - L'ATTUAZIONE	<p>4.1.3 Le priorità</p> <p>punto [1] I piani di settore, nelle politiche di cui si occupano, <i>devono individuare le priorità delle macroazioni sulla base dei target stabiliti dal Piano</i> e indicati nella "Tabella di marcia verso il 2050".</p> <p>punto [2] I piani di settore possono definire valori target intermedi rispetto agli orizzonti temporali del Piano e <i>alle differenti caratteristiche fisiche, economiche e demografiche del territorio regionale</i>.</p>	Direzioni regionali	Elaborazione
	<p>Tabella di marcia verso il 2050, Indicatore j, orizzonte 2030 (anno riferimento 2010): PM_{2.5}: ≤ 1.400 NO_x: ≤ 20.000 COVNM: ≤ 10.800</p>	Provincia di Vercelli	Consultazione
	<p>Tabella di marcia verso il 2050, Indicatore m, orizzonte 2050: ≤ 31(auto+moto) → 0 (tradizionali) → 100 ("0 emissioni") ≥ 36 (TPL)* ≥ 17 (bici)** ≥ 16 (piedi) <i>*include quota in bici dell'ultimo miglio</i> <i>**modalità principale dello spostamenti</i></p>	Organo Tecnico Regionale	Consultazione
	<p>4.1.4 Gli effetti e gli impatti I piani di settore, in riferimento alle politiche di cui si occupano, devono:</p> <p>nuovo punto [1] <i>definire i criteri da assumere nelle fasi di programmazione, progettazione, realizzazione e gestione degli interventi per governare le ricadute ambientali, mitigabili e non, e gli impatti ambientali residui. I criteri tengono conto di manuali, linee guida e buone pratiche esistenti e riguardano temi quali:</i></p> <p>a. <i>inserimento paesistico ambientale;</i> b. <i>mantenimento dell'equilibrio ecologico e della qualità delle risorse naturali;</i> c. <i>contenimento dell'inquinamento acustico e atmosferico;</i> d. <i>approvvigionamento energetico;</i> e. <i>gestione delle acque meteoriche;</i> f. <i>gestione dei rifiuti (selezione di materiali e scelta di tecnologie in considerazione dell'intero ciclo di vita)</i></p>	FIAB	Consultazione
	<p>4.2 Indirizzi per le politiche integrate</p> <p>punto [1] Il Piano <i>affida alla governance, orizzontale e verticale, il compito di adottare disposizioni e criteri comuni</i> (quali, a titolo esemplificativo, leggi, regolamenti, norme di attuazione, linee guida e indirizzi specifici) da condividere e sviluppare ad ogni livello istituzionale.</p> <p>punto [3] In tema di pianificazione occorre sviluppare, ad ogni scala istituzionale, un approccio non soltanto integrato, che a partire dall'accessibilità esistente consideri tutte le modalità di spostamento, ma anche intersettoriale, che <i>consideri gli effetti derivanti da altre politiche</i>, ponendo attenzione:</p> <p>lettera a. alla localizzazione degli <i>insediamenti che mettono sotto pressione i sistemi e le superfici di trasporto esistenti</i> (grandi generatori di traffico);</p> <p>lettera c: alla <i>progettazione di nuove infrastrutture</i> nell'ottica di una loro <i>concreta ottimizzazione nel contesto produttivo, territoriale ed ambientale in cui si inseriscono</i>.</p> <p>punto [4]: In tema di spesa e di fiscalità occorre sviluppare, ad ogni scala istituzionale, una maggiore <i>efficienza nell'utilizzo delle risorse pubbliche</i> in un'ottica di contabilità, anche sociale e ambientale, dei processi decisionali e indirizzare le scelte verso <i>obiettivi comuni di sostenibilità</i> in grado di:</p> <p>a. <i>influenzare i comportamenti per ridurre le esternalità</i> generate dal sistema della mobilità; b. <i>generare entrate per coprire i costi di gestione, funzionamento e manutenzione e finanziare interventi a sostegno della mobilità e del bilancio pubblico in generale;</i> c. <i>aumentare l'equità e dare attuazione ai principi europei "chi inquina paga" e "chi usa paga"</i>.</p>	Organo Tecnico Regionale	Specificazione
	<p>4.3 Direttive per la governance Il Piano si attua attraverso lo sviluppo delle politiche di settore e l'integrazione delle politiche regionali e <i>individua nella governance orizzontale lo strumento organizzativo</i> per gestirle.</p>	Direzioni regionali	Elaborazione
	<p>punto [6]: La Regione, <i>a partire dai tavoli di confronto esistenti, promuove azioni di coordinamento multilivello con le altre regioni su temi di ampia scala territoriale e verso le istituzioni sovraordinate per rafforzare il proprio ruolo</i>.</p>	Settori dell'area trasporti	Elaborazione
		Regione Autonoma Valle d'Aosta	Specificazione
	Direzioni regionali	Elaborazione	

	<p>4.3.2 le politiche regionali integrate</p> <p>punto [4] La <i>Cabina tecnica</i> è finalizzata a sviluppare, a livello tecnico, <i>sinergie tra le politiche delle Direzioni regionali</i> che riguardano, anche in modo indiretto, la materia della mobilità e dei trasporti. [...]</p>	Direzioni regionali	Elaborazione
	<p>4.3.3 Il coordinamento interistituzionale</p> <p>punto [1] Per il <i>coordinamento interistituzionale</i> il Piano prevede che la definizione della struttura della governance verticale e delle sue modalità di attivazione avvenga in sede di: - politiche regionali di settore; - politiche regionali integrate; - pianificazione di settore a livello locale.</p>	Direzioni regionali	Elaborazione
	<p>4.5 Direttive per il monitoraggio e la valutazione</p> <p>punto [9] Il Piano, per rispondere in modo flessibile e reattivo ad un contesto che cambia velocemente, sostiene la propria attuazione adottando metodi utili a valutare l'efficacia delle politiche promosse: <i>a. per lo svolgimento delle attività di monitoraggio, il Piano prevede quale responsabile la Direzione della Giunta regionale competente in materia di mobilità e trasporti o la struttura regionale da questa delegata;</i> <i>b. le attività di valutazione, che devono essere caratterizzate da imparzialità, indipendenza di giudizio e conoscenza profonda dei fenomeni sociali ed economici, possono essere svolte ai sensi dell'articolo 3, comma 1 della legge regionale 3 settembre 1991, n. 43.</i></p> <p>nuovo punto [10] <i>La Giunta regionale, a seguito di innovazioni nei sistemi di misurazione e di nuove norme di riferimento, aggiorna, con proprio provvedimento e previa informativa alla Commissione consiliare competente, i valori degli indicatori strategici, di effetto e di impatto e le relative modalità di calcolo.</i></p>	Organo Tecnico Regionale	Consultazione
Capitolo 5 NORME FINALI E TRANSITORIE			
PARTE II - L'ATTUAZIONE	<p>5.1 Disposizioni finali</p> <p>nuovo punto: [3] <i>La Giunta regionale, con proprio provvedimento e previa informativa alla Commissione consiliare competente, entro 3 mesi dalla disponibilità dei dati definisce i valori di riferimento e i target degli indicatori "h -Rapporto consumo energetico e km percorsi" e "l - Indice di qualità logistica regionale" di cui all'Allegato "Indicatori e target" al presente Piano.</i></p>	Organo Tecnico Regionale	Consultazione
	<p>5.2 Disposizioni transitorie</p> <p>punto [1] Fino all'approvazione dei piani di settore si applicano per quanto compatibili: <i>c. la proposta</i> di Piano regionale della Logistica (PRL) – nel documento adottato con DGR n. 49-13134 in data 25 gennaio 2010, <i>non ancora sottoposta a valutazione ambientale strategica.</i></p> <p>punto [2] Fino all'approvazione dei piani di settore o all'entrata in vigore delle disposizioni delle politiche integrate: <i>c. gli enti locali nella redazione o nell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica, ai sensi di quanto previsto dalla legge regionale n. 56/1977, articolo 12, comma 2, punto 6) laddove si parla di definire l'organizzazione del territorio in relazione al sistema infrastrutturale e di trasporto e di traffico, devono:</i> - 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. <i>Con riferimento agli aspetti di ricaduta ambientale, la coerenza fra strumenti di pianificazione urbanistica o di pianificazione settoriale locale viene valutata in fase di Valutazione ambientale strategica</i></p>		

5. L'APPROVAZIONE DEL PIANO DA PARTE DEL CONSIGLIO REGIONALE

La presente dichiarazione di sintesi si intende integrata con i riferimenti alle modifiche apportate al Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT) da parte del Consiglio regionale, descritte nelle premesse della deliberazione di approvazione del Piano stesso.