



REGIONE CALABRIA
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI, MOBILITÀ

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Allegato D – Dichiarazione di Sintesi

(art. 17, comma 1, punto b) del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.
e art. 27, comma 1, punto b) del R.R. 3/2008 e s.m.i.)

Dicembre 2016

Autorità procedente

Regione Calabria

Dirigente Settore "Infrastrutture di Trasporto" - Dipartimento LL.PP.

Ing. Luigi Zinno

Autorità competente per la VAS

Regione Calabria

Dirigente Generale - Dipartimento Ambiente e Territorio

Arch. Orsola Reillo

Sommario

PREMESSA	1
1 SINTESI DEL PROCESSO E DELLE FASI DI PROGRAMMAZIONE E DI VALUTAZIONE.....	2
2 INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PRT	9
3 CONSIDERAZIONE DELLE RISULTANZE DELLE CONSULTAZIONI E DEL PARERE MOTIVATO.....	12
4 MOTIVAZIONE DELLE SCELTE DEL PRT IN RELAZIONE ALLE ALTERNATIVE POSSIBILI	17

PREMESSA

L'art. 27 del Regolamento Regionale n.3 del 4 agosto 2008 e s.m.i. "Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali", in coerenza all'art. 17 comma b) del D.Lgs 152/2006, stabilisce che nel momento in cui viene adottato/approvato un piano o programma, la decisione finale che scaturisce dal processo di valutazione sia resa pubblica attraverso la messa a disposizione, con indicazione delle sedi, di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. La stessa documentazione deve essere resa disponibile sui siti web delle autorità interessate e pubblicata sul BURC.

Insieme alla documentazione oggetto dell'istruttoria, devono essere resi pubblici i seguenti documenti:

- a) *il parere motivato espresso dall'autorità competente;*
- b) *una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma, come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;*
- c) *le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'art. 28.*

Per consentire un'esaustiva informazione, pubblica e ai soggetti coinvolti, rispetto al processo di pianificazione e valutazione e alle decisioni assunte, il presente documento, che costituisce la Dichiarazione di sintesi, art. 27 - par. 1., punto b) del R.R. 3/2008 e s.m.i., del processo di VAS applicata al Piano Regionale dei Trasporti (di seguito PRT), riferisce in merito:

- al processo e alle fasi di programmazione e valutazione ambientale;
- ai soggetti coinvolti fin dalle fasi preliminari e alle modalità di consultazione adottate;
- all'integrazione delle considerazioni ambientali nel PRT;
- ai contributi e ai pareri pervenuti e alla considerazione degli stessi nel processo di programmazione e valutazione;
- alla considerazione del Parere motivato, compreso il parere sulla valutazione di incidenza, espresso dall'Autorità competente;
- alle alternative e alle motivazioni per le quali è stata scelta la proposta di piano.

1 SINTESI DEL PROCESSO E DELLE FASI DI PROGRAMMAZIONE E DI VALUTAZIONE

Con delibera di Giunta Regionale n. 1 dell'8.01.2016 è stata approvata la metodologia di sviluppo del Piano Regionale dei Trasporti, dando impulso a una elaborazione di Piano secondo la visione strategica dettagliatamente descritta nell'allegato tecnico accluso alla suddetta deliberazione, aggiornando in tal modo con modifiche sostanziali la proposta preliminare di PRT adottata nel 2014, per la quale era stata avviata la procedura di VAS.

In seguito, con delibera di Giunta Regionale n. 110 del 15.04.2016, si è stabilito di riavviare le procedure di VAS e perfezionare quindi il percorso in coerenza alla nuova visione, è stata individuata l'Autorità procedente/proponente, dando allo stesso mandato per l'espletamento delle attività necessarie all'elaborazione e approvazione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), comprese quelle necessarie al riavvio e all'espletamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi del D.lgs n. 152/2006 e del R.R. n. 3/2008, stabilendo, altresì, che per la redazione dei documenti inerenti la procedura VAS la suddetta Autorità si avvallesse del Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NRVVIP).

Il rapporto ambientale (RA) è stato pertanto elaborato e informato alla visione strategica del PRT, affinché le considerazioni ambientali, nell'ottica dell'obiettivo di sostenibilità assunto dal PRT, fossero le più coerenti possibili con la nuova visione. Il RA assume il perseguimento dei principi della sostenibilità ambientale non in maniera assoluta, bensì nell'ambito di influenza del Piano e delle ragionevoli attribuzioni ad esso ascrivibili. In tal senso, esso delinea ambiti di influenza, territoriali e di contenuti peculiari specifici, afferenti a una politica di tipo settoriale, senza per questo escludere le trasversalità degli effetti che produce. Infine, la dimensione temporale propria del Piano stabilisce realisticamente la portata degli obiettivi perseguibili.

Questa rappresenta la visione delle possibili attribuzioni da ascrivere al PRT nella procedura di valutazione ambientale. In quest'ottica si persegue realisticamente l'obiettivo della portata dei contenuti ambientali e di sostenibilità cui informare il PRT.

L'impostazione della valutazione è stata orientata da questa consapevolezza, che ha guidato di conseguenza l'impianto metodologico.

L'obiettivo è stato quello di definire ambiti e temi specifici di valutazione in coerenza alla portata e ai contenuti del PRT.

Il percorso di valutazione è stato ripreso quindi fin dalla consultazione preliminare proprio per informare alla nuova visione strategica anche i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale.

Il processo di valutazione si è articolato secondo le fasi definite dall'Autorità Procedente, in accordo con l'Autorità Competente, anche nel rispetto di un cronoprogramma che garantisce la maggiore partecipazione e coinvolgimento degli stakeholder, tenendo conto delle scadenze e vincoli temporali fissati per gli adempimenti della condizionalità ex-ante, prevista dai regolamenti comunitari per la programmazione dei fondi strutturali 2014 – 2020.

Il cronoprogramma, che porta all'approvazione del PRT in uno con lo svolgimento della procedura VAS, è quello sinteticamente descritto nello schema che segue:

Cronoprogramma delle attività di elaborazione del PRT e della procedura VAS

FASE	DESCRIZIONE
FASE 1 03/05 – 02/07	Consultazioni preliminari sulla base della Proposta di Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto Ambientale Preliminare Tavoli di Condivisione (60 giorni)
FASE 2 03/07 – 08/09	Aggiornamento del P.R.T. Redazione del rapporto Ambientale Definitivo e dello Studio di incidenza
FASE 3 09/09 – 08/11	Consultazioni definitive (60 giorni)
FASE 4 09/11 – 14/11	Aggiornamento del P.R.T.
FASE 5 15/11 – 30/11	Parere Motivato (AUTORITA' COMPETENTE per la VAS)
FASE 6 01/12 – 07/12	Aggiornamento finale del P.R.T.
FASE 7 08/12 – 31/12	Approvazione definitiva del P.R.T.

Dalla verifica degli atti prodotti si evidenzia il sostanziale rispetto, ad oggi, sia dei vincoli temporali, sia del pieno svolgimento delle diverse attività previste, per come risulta dal prospetto di seguito riportato con la specificazione delle fasi attuative del cronoprogramma:

FASE	DESCRIZIONE
Preliminare	
29/04/2016	Adozione da parte della Giunta Regionale della Proposta Preliminare di PRT (D.G.R. n. 150 del 29/04/2016)
04/05/2016	Trasmissione all'Autorità Competente della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto Ambientale Preliminare (Nota n. 143005 del 03/05/2016, integrata dalla nota n. 144500 del 04/05/2016)
04/05/2016 - 04/07/2016	Consultazioni preliminari sulla base della Proposta di Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto Ambientale Preliminare Tavoli di Condivisione (60 giorni)
04/07/2016 - 08/08/2016	Aggiornamento della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti Redazione del rapporto Ambientale Definitivo e dello Studio di incidenza
15/06/2016, 05/07/2016	Discussione della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti in IV Commissione - Consiglio Regionale - (Parere n.15/10)
14/07/2016	Discussione della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti in Consiglio Regionale
Definitiva	
09/08/2016	Adozione da parte della Giunta Regionale della Proposta Definitiva di PRT (D.G.R. n. 327 del 09/08/2016)
09/09/2016	Approvazione dei documenti propedeutici all'avvio delle consultazioni definitive (DDS Infrastrutture dei trasporti n. 10655 del 09/09/2016) Trasmissione all'Autorità Competente della Proposta Definitiva di Piano Regionale dei Trasporti e del Rapporto Ambientale Definitivo
11/09/2016 - 11/11/2016	Consultazioni definitive (60 giorni)
07/10/2016, 18/10/2016	Discussione della Proposta Definitiva di Piano Regionale dei Trasporti in IV Commissione - Consiglio Regionale - (PPA n. 133/10)
25/10/2016	Discussione della Proposta Definitiva di Piano Regionale dei Trasporti in Consiglio Regionale
11/2016	Interlocuzioni con NRVIP e Autorità Competente Trasmissione osservazioni pervenute sulla proposta definitiva all'Autorità competente
11/11/2016 - 01/12/2016	Aggiornamento della Proposta Definitiva del Piano Regionale dei Trasporti

02/12/2016	Trasmissione della Proposta Definitiva del Piano Regionale dei Trasporti all'Autorità Competente a seguito delle osservazioni pervenute e delle integrazioni derivanti dalle interlocuzioni con NRVVIP e la stessa Autorità Competente
05/12/2016	Parere Motivato
05-06/12/2016	Aggiornamento finale del Piano Regionale dei Trasporti
Finale	
07/12/2016 - 31/12/2016	Approvazione finale del Piano Regionale dei Trasporti
Attuativa	
2017	Attuazione dei provvedimenti della Giunta e dei dipartimenti generali e settoriali competenti
2023	Attuazione delle misure del PRT secondo quanto previsto nelle relative sezioni dell'Appendice X
2033	Monitoraggio secondo quanto previsto nelle relative sezioni dell'Appendice X Attuazione delle misure del PRT secondo quanto previsto nelle relative sezioni dell'Appendice X Monitoraggio secondo quanto previsto nelle relative sezioni dell'Appendice X

Per come sopra evidenziato, le attività di redazione del PRT e della procedura VAS sono state articolate in momenti di confronto, secondo quanto previsto dalla normativa e, contestualmente, in tavoli di condivisione

Durante i vari incontri di condivisione, nonché attraverso la mail istituzionale prt.calabria@regione.calabria.it, attivata sin dalla fase della consultazione preliminare, per costruire un processo di pianificazione il più possibile condiviso e partecipato, sono pervenuti diversi contributi, inerenti, tra l'altro, il turismo ferroviario, la sicurezza stradale, il turismo archeologico via mare, i sistemi di piste ciclabili, l'attivazione di relazioni tra sistema delle università, del lavoro e della pubblica amministrazione, integrati nelle varie versioni del PRT.

Consultazione Preliminare – Soggetti

Con note n. 143005 del 03/05/2016 e n. 144500 del 04/05/2016, indirizzate ai Soggetti competenti, è stata avviata la procedura di consultazione preliminare, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i., con l'inoltro del Rapporto ambientale preliminare, di un Questionario Guida e della Proposta Preliminare del PRT.

I soggetti individuati sono di seguito riportati:

Autorità competente per la VAS della Regione Calabria
 Dipartimento "Presidenza"
 Dipartimento "Presidenza"
 Settore Protezione Civile
 UOA -Difesa del Suolo, Sistemazione idrogeologica
 UOA - Foreste, Forestazione, Difesa del suolo
 Dipartimento "Agricoltura e Risorse Agroalimentari"
 Dipartimento "Ambiente e Territorio (Urbanistica)"
 Dipartimento "Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità"
 Dipartimento "Turismo e Beni Culturali, Istruzione e Cultura"
 Dipartimento "Tutela della salute e Politiche Sanitarie"
 Dipartimento "Sviluppo economico, Lavoro, Formazione e Politiche sociali"
 Autorità di Bacino della Regione Calabria

Agenzia del Demanio
 ARPACAL – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Calabria

Calabria Verde
Al Corpo Forestale dello Stato
Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Sicilia e la Calabria
ARSAC – Azienda Regionale per lo Sviluppo dell’Agricoltura
Distretto Idrografico dell’Appennino Meridionale - Autorità di bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno

URBI Calabria - Unione regionale bonifiche, irrigazioni, miglioramenti fondiari

ANCI
UNCEM
Ente Parco del Pollino
Ente Parco della Sila
Ente Parco dell’Aspromonte
Ente Parco delle Serre
Riserva Naturale Tarsia – Crati

Provincia di Catanzaro
Provincia di Cosenza
Provincia di Crotone
Provincia di Reggio Calabria
Provincia di Vibo Valentia

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Calabria

Regione Siciliana
Regione Basilicata

Polo di Innovazione Trasporti, Logistica e Trasformazione Gioia Tauro
Polo di Innovazione Tecnologie della Salute – Germaneto – Catanzaro
Polo di Innovazione Beni Culturali
Polo di Innovazione Tecnologie dell’Informazione e delle Telecomunicazioni – Cosenza – Rende
Polo di Innovazione Filiere Agroalimentari di Qualità – Lamezia Terme
Polo di Innovazione Energie Rinnovabili, Efficienza Energetica e Tecnologie per la Gestione Sostenibile delle Risorse Ambientali – Crotone e Reggio Calabria
Polo di Innovazione Tecnologie dei Materiali e della Produzione Cosenza – Rende
Polo di Innovazione Risorse Acquatiche e Filiere Alimentari della Pesca Vibo Valentia

AIAB (Associazione Italiana Agricoltura Biologica)
Associazione Ambientalista “LEGAMBIENTE”
Associazione Ambientalista “LIPU”
Associazione Ambientalista “WWF Calabria”
Associazione Ambientalista “Amici della Terra”
Associazione Ambientalista “Italia Nostra”
Associazione Ambientalista “Fare verde ONLUS”
Accademia Kronos Calabria
FAI

Università Mediterranea degli Studi di Reggio Calabria
Università della Calabria di Cosenza
Università Magna Grecia di Catanzaro

CNR: IRPI (Istituto di Ricerca per la Protezione Idrogeologica)

ISAFOM (Istituto per i Sistemi Agricoli e Forestali del Mediterraneo)
IIA (Istituto sull'Inquinamento Atmosferico) di Cosenza

C. G. I. L.
C. I. S. L.
U.I.L.
U.G.L.
Unioncamere
Unindustria Calabria
Confesercenti Calabria
Confartigianato
Casartigiani Calabria
COPAGRI
C.I.A.
Confagricoltura
Legacoop
UNCI Regionale
A.G.C.I.
C.N.A.
U.P.I.
ABI

Legambiente
Touring Club Italiano
Club Alpino italiano
Forum Terzo Settore
Confcommercio
Coldiretti
Confcooperative
CONFAPI
ANPCI
WWF

Magnifico Rettore dell'Università Degli studi "Magna Grecia"
Magnifico Rettore della Università della Calabria
Magnifico Rettore dell'Università Degli Studi "Mediterranea"

Giova rilevare come il Piano già nella sua versione preliminare è stato condiviso con i cittadini e con i soggetti interessati, sia attraverso incontri istituzionali, organizzati negli uffici della Cittadella Regionale, Catanzaro, e nella sede del Consiglio Regionale, Reggio Calabria, sia attraverso incontri organizzati su tutto il territorio regionale. Di seguito si riporta una breve sintesi dei momenti principali che hanno caratterizzato il percorso di condivisione, secondo la data di organizzazione dell'evento:

- **10/05/2016** – Conferenza Stampa di Presentazione del Piano Regionale dei Trasporti, Cittadella Regionale, Germaneto, Catanzaro;
- **17/05/2016**, Germaneto, Catanzaro. Incontro plenario di presentazione del Piano presso la Sede della Cittadella Regionale, Catanzaro (invitati Sindaci, Associazioni ambientaliste, culturali, di categoria, Università ed Enti di Ricerca, Enti gestori di aziende/società di trasporto, Cittadini);
- **27/05/2016**, Reggio Calabria - Presentazione della Proposta Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti – Master in Ingegneria dei Trasporti, Università Mediterranea di Reggio Calabria;

- **06/06/2016**, Polistena – Piano Regionale dei Trasporti. Vision, Obiettivi strategici ed Azioni per il settore dei trasporti e della logistica della Calabria. Auditorium ITIS “M.M. Milano” Polistena (RC);
- **21/06/2016**, Melito Porto Salvo. Piano Regionale dei Trasporti, Presentazione della Proposta Preliminare (D.G.R. n. 150 del 29/04/2016) - Infrastrutture per la mobilità e l’unione. L’Area Grecanica nella Città Metropolitana;
- **28/06/2016**, Consiglio Regionale della Calabria, Piano Regionale dei Trasporti, Presentazione della Proposta Preliminare (D.G.R. n. 150 del 29/04/2016). Conclusione Consultazioni Fase Preliminare Processo di Valutazione Ambientale Strategica. A questo seminario sono stati invitati principalmente Associazioni Ambientaliste, Turistiche e Culturali, Associazioni finalizzate alla promozione della sicurezza stradale, Rappresentanti Ente Parco, Rappresentanti dell’Industria e del mondo del lavoro, Sindacati, come specificato nell’Appendice X;
- **30/06/2016**, Teatro Cilea, Reggio Calabria. Piano Regionale dei Trasporti. Presentazione della Proposta Preliminare (D.G.R. n. 150 del 29/04/2016). Sfide metropolitane. Nuova frontiera del Mediterraneo;
- **14/07/2016** – Presentazione e discussione della Proposta Preliminare (D.G.R. n. 150 del 29/04/2016) del PRT in Consiglio Regionale.

Si evidenzia come, al fine di favorire la più ampia condivisione e informazione sul PRT, la partecipazione all’incontro plenario di presentazione della Proposta Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti, organizzato presso la sede della Cittadella Regionale, Germaneto, Catanzaro, il 17/05/2016, è stata estesa a tutti i soggetti interessati, dai cittadini calabresi, ai Sindaci dei 409 Comuni della Calabria, oltre ovviamente a tutti i soggetti competenti in materia ambientale, come sopra specificato.

A chiusura della consultazione preliminare sono pervenuti sette contributi, dei quali si fornisce il dettaglio del contenuto e delle modalità di recepimento sia nell’Allegato 3 “Consultazioni”, sia nel cap. 3 della presente dichiarazione. A seguito della consultazione preliminare è stata avviata la fase di approfondimento dei temi di valutazione e la redazione del RA, tenuto conto dei contributi pervenuti e della proposta definitiva del PRT.

Consultazione Definitiva – Soggetti

Conclusa l’elaborazione della documentazione, sul BURC n. 92 del 9 settembre 2016 sono stati pubblicati i documenti per la consultazione definitiva e l’avviso di avvio della stessa, a cura dell’Autorità Procedente. Tutti i documenti sono stati resi disponibili sui siti web della Regione Calabria, agli indirizzi: <http://urp.regione.calabria.it/website/> e <http://www.regione.calabria.it/ambiente/> sezione “VAS” alla voce “Procedimenti in corso – procedure VAS” e in formato cartaceo, presso gli uffici regionali.

Con nota n. 276509 del 13/09/2016, indirizzata ai Soggetti competenti (coincidenti a quelli già consultati in fase preliminare con i settori del pubblico interessato e con il pubblico indistinto secondo le modalità previste dalle norme e attraverso tavoli di condivisione), è stata avviata la procedura di consultazione definitiva, ai sensi dell’art. 13, comma 5 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., con l’inoltro tra l’altro, della seguente documentazione:

- Proposta definitiva di Piano Regionale Trasporti, composta dal documento principale, articolato in quattro Capitoli e da dieci appendici;
- Rapporto Ambientale corredato dai seguenti allegati:
 - o All. 1. Sintesi non tecnica;

- All. 2. Misure di Monitoraggio;
- All. 3. Consultazioni;
- All. 4. Analisi spaziale ed elaborati cartografici;
- All. 5. Quadro sinottico indicativo del PRT – Contesto – Azioni – Modalità attuative;
- All. 6. Studio di Incidenza Ambientale.

Anche la proposta definitiva di Piano è stata condivisa e illustrata attraverso incontri organizzati sul il territorio regionale, per come di seguito evidenziato:

- **30/08/2016**, Condofuri. Piano Regionale dei Trasporti. Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016). Le infrastrutture portuali e la nautica per lo sviluppo e la valorizzazione turistica del territorio;
- **17/10/2016**, Locri. Piano Regionale dei Trasporti. Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016)
- **21/10/2016**, Reggio Calabria. Piano Regionale dei Trasporti. Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016). Turismo e Piano Regionale dei Trasporti;
- **25/10/2016** – Presentazione e discussione della Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016) del PRT in Consiglio Regionale;
- **26/10/2016**, Roccella Jonica. Piano Regionale dei Trasporti. Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016). Per una città metropolitana quale sistema dei trasporti;
- **21/11/2016** Pellaro, Reggio Calabria. Piano Regionale dei Trasporti. Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016). Le infrastrutture portuali e la nautica per lo sviluppo e la valorizzazione turistica del territorio;
- **21/11/2016**, Lamezia Terme. Piano Regionale dei Trasporti. Proposta Definitiva (D.G.R. 327 del 9/8/2016).

Le consultazioni si sono concluse nei 60 giorni successivi alla data di pubblicazione sul BURC con la ricezione di due contributi; di questi ultimi si fornisce il dettaglio del contenuto e delle modalità di recepimento nel cap. 3 della presente dichiarazione.

Nella fase di consultazione definitiva l’Autorità Procedente ha più volte incontrato l’Autorità Competente per un confronto utile a migliorare l’integrazione della componente ambientale nel PRT.

Da tali incontri è scaturita la necessità di produrre un’ulteriore sezione dell’appendice X del PRT, la sezione ii, che diventa parte integrante del Piano stesso, con l’obiettivo di assumere le indicazioni emerse dal confronto con l’Autorità Competente, ai fini del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti con il Piano Direttore dei Trasporti. Nell’Appendice X, Parte ii - *Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT* sono meglio esplicitati gli obiettivi di sostenibilità ambientale che il PRT assume, le indicazioni e i criteri assunti per rafforzare la sostenibilità anche in fase di attuazione. Anche per il RA è stata prodotta una nota integrativa che evidenzia data dal PRT alle considerazioni ambientali riportate nell’Appendice X, Parte ii.

Infine, l’Autorità Competente, con Decreto dirigenziale n. 15466 del 06/12/2016 ha espresso il parere motivato sulla Valutazione Ambientale Strategica e sulla Valutazione di Incidenza del PRT. Sulla scorta degli esiti della procedura e del parere motivato è stata redatta la presente dichiarazione di sintesi.

2 INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NEL PRT

Uno degli obiettivi strategici del PRT, direttamente derivante dalla *vision*, è sinteticamente espresso dal perseguimento di una mobilità sostenibile.

La sostenibilità si articola nei tre obiettivi: sostenibilità economica, sociale ed ambientale. L'obiettivo complessivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente.

Per le specificazioni delle tre classi di sostenibilità possono essere posti obiettivi intermedi di facile leggibilità, che vanno specificati ed arricchiti nei piani di settore e nei piani di scala locale, quali i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS).

In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea è necessario: adottare misure per migliorare le prestazioni economiche e ambientali di tutti i modi di trasporto e misure per realizzare il passaggio dalla gomma alla ferrovia, e al trasporto pubblico di passeggeri, mediante una ridefinizione dei processi produttivi e logistici, una modifica delle abitudini associate ad un collegamento migliore tra i diversi modi di trasporto; un deciso miglioramento dell'efficienza energetica nel settore.

Il PRT considera due scenari che si articolano su due livelli in relazione al tempo ed alle risorse necessarie per l'attuazione.

Nello specifico, è individuato uno scenario strategico ed uno scenario intermedio. Nello scenario strategico sono considerati tutti quegli interventi da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, che necessitano di una notevole quantità di risorse temporali ed economiche.

Lo scenario intermedio prevede, invece, risorse più contenute rispetto allo scenario strategico e dei tempi di realizzazione relativi al periodo iniziale dell'orizzonte 2023 – 2033 (medio termine). Pertanto lo scenario strategico è ipotizzato al 2033 e lo scenario intermedio al 2023.

Lo Scenario Intermedio include gli interventi necessari al perseguimento dei tre obiettivi di Vision del Piano:

- il miglioramento dell'accessibilità esterna;
- il miglioramento dell'accessibilità interna;
- il miglioramento della sostenibilità (sicurezza e impatti energetici).

I target relativi ai tre obiettivi sono i seguenti:

VISION	TARGET 2020 – 2030 – 2050
	2030
Accessibilità esterna	✓ Pienamente operativa in tutta l'Unione europea una rete essenziale TEN-T multimodale
Per l'accessibilità verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del mondo	✓ Triplicare la rete ferroviaria ad alta velocità esistente
	✓ + 30% popolazione servita dall'alta velocità
	✓ massimo 2 h per accedere a porti ed aeroporti della rete core
	2050
	✓ Completare la rete ferroviaria europea ad alta velocità
	✓ Pienamente operativa in tutta l'Unione europea una rete TEN-T di qualità e capacità elevate.
	✓ Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità

	✓	Garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne
Accessibilità interna	2030	
Per l'integrazione di tutti i territori della Calabria	✓	+ 30% popolazione servita dall'alta velocità
	✓	massimo 2 h per accedere a porti ed aeroporti della rete core
	2050	
	✓	I cittadini e le imprese d'Europa non devono impiegare più di 30' per raggiungere la rete globale
	2020	
Sostenibilità	✓	Dimezzare il numero di vittime su strada
	✓	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 20% rispetto ai livelli del 1990
	✓	Portare al 20% la quota delle fonti rinnovabili di energia nel consumo finale di energia dell'Unione Europea
	✓	Ottenere un incremento del 20% dell'efficienza energetica
	2030	
Per la garanzia della sostenibilità	✓	Dimezzare nei trasporti urbani l'uso delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali
	✓	Conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO ₂
	✓	Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso ferrovia o vie navigabili
	✓	Ripartizione modale della mobilità urbana: 40% trasporto pubblico, 10% mobilità ciclo-pedonale, + 20% km di tram/metro per abitante, in aree urbane
	2050	
	✓	Zero vittime nel trasporto su strada
	✓	Riduzione del 60% dei gas serra rispetto ai valori relativi al 1990
	✓	Eliminare nei trasporti urbani l'uso delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali
	✓	Sulle percorrenze superiori a 300 km il 50 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso ferrovia o vie navigabili.

Alcune misure concorrono in maniera diretta al raggiungimento dei target sopra richiamati.

In particolare:

- Azione 2
Misure: 2.1 Trasporto Pubblico in sede protetta; 2.4 Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate; 2.5 City Logistics; 2.7 Smart City;
- Azione 3
Misure: 3.4 Sistemi di trasporto non motorizzati; 3.10 Sistema dei parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, delle aree vallive e delle aree lacuali
- Azione 4
Misure: 4.8 Accessibilità esterna ed interna per turismo, cultura, formazione e ambiente (in relazione anche all'obiettivo 3); 4.9 Accessibilità esterna ed interna a supporto degli itinerari religiosi (in relazione anche agli obiettivi 3 e 7)
- Azione 5
Misure: 5.10 Green Ports: Sostenibilità e Autonomia energetica dei porti
- Azione 7
Misure: 7.9 Sistemi per il trasporto pedonale e ciclabile
- Azione 8
Misure: 8.1 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure relative all'utilizzo delle diverse di tipologie di veicoli, coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità economica e sociale; 8.2 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure specifiche per l'utilizzo zero di combustibili fossili, e sostegno all'utilizzo di energia da fonti rinnovabile e per l'uso di veicoli elettrici, variamente articolate e attivate, al fine di un pieno impegno per l'equilibrio generazionale con incremento dell'utilità delle nuove generazioni; 8.4 Promozione della sostenibilità sociale dello sviluppo con misure coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità ambientale ed economica, considerando l'equità territoriale e generazionale a partire dall'inclusione sociale.

- Azione 9
Misure: 9.9 Sicurezza stradale
Misura 9.6 del PRT - Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security nelle infrastrutture di trasporto. La misura prevede la predisposizione di un piano riduzione dei rischi connessi alla safety nelle infrastrutture.

L'integrazione nel PRT degli obiettivi di sostenibilità individuati nel Rapporto Ambientale, a seguito dell'interlocuzione con l'Autorità Competente, ha rafforzato il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti con il Piano Regionale dei Trasporti, sintetizzabili come segue:

Obiettivi di sostenibilità ambientale
Miglioramento dell'Accessibilità
Miglioramento della Sicurezza (safety e security)
Riduzione dei Consumi Energetici
Riduzione dell'Inquinamento atmosferico
Riduzione o il contenimento del Consumo di suolo
Prevenzione dell'ulteriore Degrado del suolo e dei corpi idrici
Prevenzione dei Rischi Naturali
Riduzione dell'Inquinamento Acustico
Riduzione delle pressioni e degli impatti diretti e indiretti sulla Biodiversità e sul Paesaggio
Adattamento ai Cambiamenti Climatici

Con il documento integrativo al PRT *Appendice X, Parte ii – Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT*, è stata evidenziata la correlazione implicita che le misure previste mostrano, in maggiore o minore misura, con gli obiettivi di sostenibilità individuati, inoltre viene illustrato come è stata rafforzata la capacità del PRT di perseguire tutti gli obiettivi di sostenibilità individuati.

Tale capacità è concretizzata nell'assunzione di criteri e di indirizzi metodologici da applicare nelle fasi attuative del Piano, articolati secondo le diverse modalità operative di attuazione previste dal PRT.

La strategia del piano è articolata in cento misure, la cui attuazione si realizza attraverso diverse modalità; il piano si pone come documento in cui le scelte sono effettuate a livello macro e sono indicati indirizzi generali per i successivi livelli del processo di pianificazione, che prevedono l'elaborazione dei seguenti principali documenti: a) il piano attuativo e/o il programma di attuazione e/o il piano di settore, b) lo studio di fattibilità che, per ogni scelta di dettaglio formulata nel piano attuativo o nel piano di settore, ne analizza la fattibilità tecnico-economica e fornisce le indicazioni preliminari utili per le successive fasi della progettazione. Per alcune misure sono già individuati gli interventi, descritti nell'appendice IX, da realizzare con tempi e modalità differenti. Una parte degli interventi (invarianti realistici e maturi) proposti sono immediatamente attuabili, dotati di tabella di marcia e quadro di bilancio con risorse disponibili per essere realizzati entro il 2023. Per alcuni di questi, caratterizzati da un avanzato livello di progettazione e/o in avvio di esecuzione, sono già state espletate le procedure valutative previste; per altri, laddove previsto dalla normativa, saranno assicurate le eventuali valutazioni (VIA e VINCA) ai sensi di legge.

Nelle misure 10.2 e 10.3 (Capitolo 4 del PRT) vengono descritte le successive fasi e modalità attuative che discendono dal PRT. *L'appendice X – Parte ii Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT* riporta i criteri e le indicazioni, assunti dal PRT, per integrare efficacemente gli obiettivi di sostenibilità ambientale in ciascuna di queste fasi e modalità.

3 CONSIDERAZIONE DELLE RISULTANZE DELLE CONSULTAZIONI E DEL PARERE MOTIVATO

La prima consultazione, rivolta ai soggetti con competenza ambientale e ad altri soggetti interessati, è stata avviata il 03 maggio 2016 con nota prot. 143005 del Dirigente del *Settore 3* del Dipartimento *Infrastrutture – LLPP – Mobilità (Autorità Procedente)*, con termine di presentazione dei contributi entro i 60 giorni successivi. La consultazione è stata effettuata sul *Rapporto Ambientale Preliminare* ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.lgs 152/2006 e sul PRT preliminare.

Alla chiusura della fase di consultazione l'Autorità Procedente ha trasmesso al NRVVIP i contributi pervenuti, con nota n. 218767 del 07.07.2016 per la loro considerazione nel RA.

Dalla consultazione preliminare sono pervenuti sette contributi le cui modalità di recepimento sono presentate in dettaglio nell'Allegato 3 "Consultazioni" - al RA. Alcuni dei contributi hanno consentito di rafforzare ed evidenziare nel RA temi quali il consumo di suolo e la sicurezza, altri hanno trovato riscontro nell'evidenza data nel RA al rafforzamento della coerenza verso le normative e i piani e programmi regionali di settore già presenti nello stesso RA.

La consultazione definitiva è stata avviata con avviso pubblicato sul BUR Calabria n. 92 del 09 settembre 2016 e sui siti web della Regione Calabria, <http://urp.regione.calabria.it/website/> "PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (2016)" e <http://www.regione.calabria.it/ambiente/>, sezione "VAS" alla voce "Procedimenti in corso – Procedure VAS". Il tempo utile per la presentazione delle osservazioni, fissato in 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria, si è concluso in data 09 novembre 2016. Con nota n. 355009/SIAR del 24 novembre 2016, l'Autorità procedente ha trasmesso all'Autorità Competente le due osservazioni pervenute dalla FIAB (Federazione Italiana della Bicicletta) onlus e dal Comune di Sant'Agata di Esaro (CS).

Le osservazioni FIAB sono state integrate nel capitolo 3 - Scenario Sistemi di trasporto non motorizzati - piste ciclabili e bikesharing, Metropolitane del mare, Ferrovie dismesse.

In particolare, oltre a indicazioni specifiche sulle reti ciclabili e sulle ciclovie, nonché sull'itinerario Bicalia EUROVELO 7, è stata acquisita la classificazione rispetto a tre ambiti di intervento:

- Cicloturismo e reti extraurbane non motorizzate;
- Ciclabilità urbana;
- Intermodalità.

Sono state inoltre integrate le osservazioni rispetto a ulteriori itinerari regionali, alle caratteristiche di sicurezza, agli standard di riferimento CROW.

Rispetto alle osservazioni inviate dal Comune di Sant'Agata di Esaro, si evidenzia come non sia stato possibile integrarle nel loro livello di specificazione, essendo di scala operativa, non compatibile con il carattere strategico del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti.

Il **Parere Motivato** è stato rilasciato dall'**Autorità Competente** con DDG n. 15466 del 6/12/2016, a conclusione dell'istruttoria tecnica condotta sulla base dei documenti posti in consultazione e dell'interlocuzione costante con l'Autorità procedente.

Il parere motivato tiene conto, quindi, anche dell'integrazione comprendente l'*Appendice X, Parte ii* – Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT e la nota integrativa al Rapporto Ambientale,

fornendo raccomandazioni in merito alla VAS, prescrizioni e raccomandazioni in merito alla VINCA e indicazioni che è necessario implementare per un adeguato Piano di Monitoraggio.

Raccomandazioni VAS

Relativamente alla VAS del PRT il parere motivato esprime un giudizio positivo, in quanto non vengono ravvisati rilevanti effetti significativi negativi sull'ambiente, raccomandando per i successivi Piani attuativi/interventi che:

1. vengano accompagnate le azioni dalla specifica indicazione di tempi, risorse, soggetti attuatori anche per consentirne la valutazione dell'efficacia;
2. siano effettuate valutazioni specifiche sull'impatto acustico nella realizzazione delle nuove infrastrutture, prevedendo adeguate opere di mitigazione atte al contenimento del disturbo per la popolazione interessata;
3. sia verificato il rispetto degli obblighi concernenti la riduzione dell'inquinamento acustico per ogni tipologia di opera che sarà programmata o realizzata;
4. sia assicurato il coordinamento con i piani settoriali regionali e sovregionali, che individuano e classificano le aree a rischio e ne regolamentano l'uso (PAI, PGR, PSEC), anche in merito alle verifiche sulle infrastrutture strategiche per finalità di protezione civile, per perseguire la riduzione del rischio sismico;
5. relativamente alla componente suolo, si privilegi l'attuazione degli interventi del Piano volti all'efficientamento, ottimizzazione e/o rigenerazione delle reti esistenti al fine di perseguire il contenimento del consumo di suolo.

Fase di prima applicazione del PRT

E' utile precisare come l'attuazione del PRT, in fase di prima applicazione, avviene come previsto dalla misura 10.2 del cap. 4:

“in fase di prima applicazione del PRT, la Regione Calabria individua i quadri dei progetti (interventi) invariati realistici e maturi definiti nell'Appendice IX, che risultano coerenti con gli obiettivi del PRT, contribuiscono al perseguimento dei target del PRT, sono immediatamente attuabili, dotati di tabella di marcia e quadro di bilancio con risorse disponibili per essere realizzati entro il 2023, soddisfano i requisiti giuridici per una valutazione ambientale e strategica.”

Tali quadri sono riportati nell'Appendice IX del PRT, per modalità di trasporto.

Sono previste specifiche misure di salvaguardia per gli interventi già inseriti nei documenti di programmazione annuale, già approvati e finanziati dalle Province (e in analogia da altri Enti Pubblici) alla data di adozione della Proposta Preliminare di Piano.

Modalità di recepimento raccomandazioni VAS

Le raccomandazioni vengono recepite con le modalità di attuazione indicate nell'Appendice X, Parte II – *Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT* e con le ulteriori considerazioni di seguito descritte.

Punto 1. Gli interventi invariati realistici e maturi del PRT sono già dotati di tabella di marcia e quadro di bilancio con risorse disponibili per essere realizzati entro il 2023, come indicato nell'Appendice IX. *Scenari*

di sostenibilità; l'aggiornamento dell'elenco di questi progetti/interventi avviene annualmente, secondo le modalità descritte nella misura 10.2 del PRT (capitolo 4):

- *"Annualmente, la Regione Calabria può aggiornare l'elenco dei progetti (interventi) invariati realistici e maturi secondo le seguenti modalità:*
 - *A - i progetti (interventi) invariati programmatici possono confluire nell'insieme dei progetti (interventi) invariati realistici e maturi attraverso:*
 - *A1 - una D.G.R., se dotati di autonomia finanziaria propria e di competenza statale ed europea;*
 - *A2 - una D.G.R., corredata di allegato tecnico, in cui si dimostri la coerenza con gli obiettivi del PRT ed il soddisfacimento dei target definiti nel PRT, attraverso il sistema di monitoraggio, di cui all'appendice VII, con valori migliori rispetto a tutti gli altri interventi già inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati realistici e maturi e nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati programmatici;*
 - *B - i progetti (interventi) eseguibili, realistici e maturi o programmatici, possono confluire nell'insieme dei progetti (interventi) invariati soltanto attraverso la predisposizione di un piano di settore, che dimostri la coerenza con gli obiettivi del PRT ed il soddisfacimento dei target definiti nel PRT, attraverso il sistema di monitoraggio, di cui all'appendice VII, con valori migliori, con verifica in tutto il sistema, rispetto a tutti gli altri interventi già inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invariati."*

Punti 2 e 3. Nell'Appendice X, *Parte ii – Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT*, al paragrafo X.ii.2.1 vengono indicati i criteri di sostenibilità, da applicare in fase progettuale, agli interventi previsti dal Piano (Tabella X.ii.9). Tra questi figurano, ai fini della riduzione dell'esposizione al rumore, misure di mitigazione dell'impatto acustico aggiuntive rispetto a quelle previste dalle normative di settore, principalmente in aree di criticità che necessiterebbero di risanamento acustico.

Punto 4. In merito alla necessità di ridurre l'esposizione ai rischi naturali e di non incrementare la vulnerabilità dei territori interessati, i piani attuativi che discendono dal PRT assicureranno il coordinamento e la coerenza con i contenuti dei piani settoriali regionali e sovregionali che individuano e classificano le aree a rischio e ne regolamentano l'uso (PAI, PGRA, PSEC) e con le disposizioni relative alla riduzione del rischio sismico.

Punto 5. 1. Relativamente alla componente suolo, si darà priorità all'attuazione degli interventi del Piano volti all'efficientamento, ottimizzazione e/o rigenerazione delle reti esistenti al fine di perseguire il contenimento del consumo di suolo.

Prescrizioni e Raccomandazioni VINCA

Relativamente alla Valutazione di Incidenza (VINCA), che costituisce parte integrante del Parere motivato, viene dato un parere positivo, con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni, in relazione ai singoli interventi:

- siano confrontati i vari scenari alternativi di localizzazione e di scelta delle opere e delle loro modalità realizzative a livello locale, al fine di individuare le ipotesi più sostenibili e meno impattanti;
- sia adeguatamente compensata l'eventuale alterazione di habitat o di habitat di specie di interesse comunitario interessati dalla realizzazione delle opere con aree destinate a funzioni di conservazione/creazione di habitat equivalenti;
- sia garantito il coinvolgimento degli Enti gestori dei Siti Natura 2000 interessati dalla attuazione del Piano prima dell'effettuazione delle azioni previste, in modo tale da garantire la verifica di sostenibilità

- ambientale delle medesime e la conseguente tutela degli habitat e delle specie presenti;
- gli interventi mitigativi e compensativi, ricadenti nei Siti Natura 2000, siano opportunamente concordati con gli enti gestori, e nella progettazione di elementi naturali si dovranno prediligere le specie autoctone e, in particolare, materiale vegetale di provenienza locale;
- siano rispettate le seguenti prescrizioni, previste nello Studio d'Incidenza del PRT, fatto salvo quanto definito nelle successive valutazioni di incidenza approvate dagli Enti competenti.

Inoltre vengono fornite le seguenti indicazioni progettuali:

- salvaguardare e potenziare le connessioni naturali, con particolare attenzione ai valori fisico ambientali;
- potenziare le connessioni ecologiche, attraverso corridoi e varchi biopermeabili;
- introduzione di barriere permanenti per anfibi e altri animali di piccola taglia lungo i margini delle sedi stradali;
- migliorare la visibilità e la riconoscibilità dei beni ambientali e naturalistici;
- realizzare zone di sosta attrezzate con spazi verdi per l'accesso alle emergenze ambientali;
- potenziare il collegamento con la rete dei percorsi ciclopedonali;
- mettere a dimora formazioni erbacee ed arbustive per la connessione ai sistemi ambientali;
- impiego di tecniche d'ingegneria naturalistica;
- progettare gli interventi in coerenza con i Piani di Gestione dei Siti rete Natura 2000;
- adottare sistemi di dragaggio dei fondali marini che prevengano e/o minimizzino la sospensione dei sedimenti nella colonna d'acqua.
- prevedere la rinaturalizzazione delle aree interessate e il ripristino ambientale in fase di dismissione degli impianti individuando destinazioni d'uso compatibili con la presenza degli habitat e delle specie di interesse comunitario, in accordo con l'Ente gestore dei siti Natura 2000 interessati;
- apportare le dovute modifiche al Piano, qualora con l'approfondimento delle conoscenze, anche in seguito al monitoraggio, si accertasse che determinate tipologie di azioni possano produrre impatti significativi agli habitat e/o alle specie di interesse comunitario o al mantenimento delle funzioni ecologiche e all'integrità delle aree interessate.
- assoggettare alla procedura della valutazione di incidenza tutti i singoli progetti/attività del Piano che interessano anche indirettamente sui i siti della Rete Natura 2000 della regione Calabria e delle regioni limitrofe;
- confrontare vari scenari di collocazione geografica e di scelta delle opere e delle loro modalità realizzative, al fine di individuare l'ipotesi più sostenibile e meno impattante per l'ambiente;
- compensare adeguatamente l'eventuale alterazione di habitat o degli habitat che ospitano specie animali e vegetali di interesse conservazionistico che sono interessati dalla realizzazione delle opere;
- prevedere il più possibile l'impiego delle tecniche a basso impatto ambientale, nella progettazione dei lavori e dei ripristini ambientali, al fine di rendere più sostenibile l'intervento progettato.

In ogni caso i progetti degli interventi previsti conseguentemente al Piano, qualora inseriti negli Allegati III e IV alla parte seconda del D. Lgs. 152/06, dovranno essere sottoposti alle procedure di verifica (screening) o alle procedure di VIA ai sensi delle vigenti disposizioni normative, al fine di definire la migliore e specifica determinazione degli impatti ambientali e delle necessarie misure di mitigazione e/o compensazione.

Modalità di recepimento Prescrizioni e Raccomandazioni VINCA

Nelle fasi attuative saranno rispettate le prescrizioni e si terrà conto delle prescrizioni e delle indicazioni progettuali, che dovranno espressamente risultare nei relativi elaborati progettuali.

Indicazioni Piano di monitoraggio

Relativamente al Piano di monitoraggio vengono indicate le azioni che è necessario attivare:

- vengano individuate le modalità di raccolta dei dati, la definizione degli indicatori necessari alla valutazione, a partire da quanto già previsto nell'appendice VII del Piano, i target di riferimento, la

definizione di strumenti per riorientare nel caso di effetti negativi sulle scelte di Piano, l'individuazione delle modalità e degli strumenti per condividere il monitoraggio con gli enti e fornitori di dati e l'implementazione operativa delle banche dati e dei flussi informativi oltre alle responsabilità e le risorse finanziarie da adottare.

- venga assicurato oltre al controllo degli impatti significativi, anche la verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione delle azioni del Piano, degli obiettivi di sostenibilità a cui il Piano si riferisce;
- venga verificata su base annua, il contributo dell'attuazione del PRT al miglioramento della qualità dell'aria e al raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano; a tal fine si propone di fare riferimento anche agli indicatori previsti dal Piano ed agli indicatori ambientali che potrebbero essere impattati dallo scenario previsto del sistema trasportistico regionale;
- vengano adottati specifici piani di monitoraggio del rumore così come previsto dalle norme di settore vigenti.

Modalità di recepimento indicazioni Piano di Monitoraggio

Il Piano di monitoraggio degli effetti ambientali del PRT sarà implementato secondo la metodologia proposta nell'Allegato 2 del Rapporto Ambientale, tenendo conto delle indicazioni sopra riportate.

Per la definizione completa dell'insieme di indicatori da utilizzare per il monitoraggio si procederà alla verifica e all'eventuale integrazione della lista proposta nell'allegato 2 al RA e di quanto già previsto nell'Appendice VII del Piano, di concerto con ARPACAL.

4 MOTIVAZIONE DELLE SCELTE DEL PRT IN RELAZIONE ALLE ALTERNATIVE POSSIBILI

In merito alla costruzione dello scenario di piano, si evidenzia che lo stesso rappresenta l'insieme delle azioni e delle misure che concorrono al perseguimento dei valori minimi necessari al soddisfacimento dei target europei, in materia di accessibilità, sostenibilità e sviluppo, così come riportato nell'Appendice VII.

In merito all'analisi di scenari alternativi, nell'Appendice X, *Parte ii – Indicazioni e criteri per la sostenibilità ambientale del PRT* è stato precisato che il PRT “non analizza scenari alternativi poiché gli interventi sulle infrastrutture più rilevanti riguardano opere da ammodernare e/o mettere in sicurezza e/o completare. A fronte di questa situazione il Piano deve principalmente mirare all'adeguamento e al miglioramento del sistema esistente, per il raggiungimento degli obiettivi previsti.”.-

Lo Scenario di Piano, è stato articolato rispetto a due livelli strategico ed intermedio in relazione al tempo ed alle risorse necessarie per l'attuazione.

Nello scenario strategico sono considerati tutti quegli interventi da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, che necessitano di una notevole quantità di risorse temporali ed economiche.

Lo scenario intermedio prevede, invece, risorse più contenute rispetto allo scenario strategico e dei tempi di realizzazione relativi al periodo iniziale dell'orizzonte 2023 – 2033 (medio termine).

Pertanto lo scenario strategico è ipotizzato al 2033 e lo scenario intermedio al 2023.

Lo Scenario Intermedio include gli interventi necessari al perseguimento dei tre obiettivi di *Vision* del Piano:

- il miglioramento dell'accessibilità interna;
- il miglioramento dell'accessibilità esterna;
- il miglioramento della sostenibilità (sicurezza e impatti energetici).

Nell'Appendice X del Piano sono riportati gli indicatori considerati per la valutazione dello scenario di piano, aggiornati rispetto allo scenario attuale (scenario 0).

Nel RA è stato comunque eseguito il confronto tra lo scenario attuale (scenario 0) e lo scenario intermedio al 2023 (scenario 1), concludendo che la strategia prevista dal PRT, nello scenario 1, contribuisce al perseguimento dei suddetti obiettivi ed al miglioramento del sistema dei trasporti regionale.