



REGIONE CALABRIA
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI, MOBILITÀ

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Rapporto Ambientale

(art.13 D.Lgs. 152/2006)

Allegato 3 – Consultazioni

Dipartimento Presidenza
*Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica
degli Investimenti Pubblici*

Settembre 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 pro tempore del Dipartimento Ambiente e Territorio

Arch. Orsola Reillo

Elaborazione documenti VAS: Nucleo Regionale di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NRVVIP)

Direttore del NRVVIP

Ing. Giovanni Soda

COORDINAMENTO DEL GDL VAS DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Arch. Rosa M. Alessi – Dott.ssa M. Francesca Currà

GRUPPO DI LAVORO VAS

Assetto idrogeologico e rischi naturali	M. Francesca Currà
Energia e Atmosfera	Gianluca Calabretta/Patrizio Labardi/Gaetana Nucera
Adattamento ai cambiamenti climatici	M. Francesca Currà
Natura e Biodiversità	Rosa M. Alessi
Beni culturali e paesaggistici	Francesca Marcella Mazza
Risorse idriche	M. Francesca Currà
Salute e qualità della vita, sicurezza	Gaetana Nucera
Suolo	M. Francesca Currà
Trasporti e mobilità sostenibile	Gaetana Nucera
Quadro del PRT – Contesto – Azioni - Modalità Attuative	Patrizio Labardi
Analisi spaziale ed elaborati cartografici	Gianluca Calabretta
Studio d'Incidenza	Maria Prigoliti

Introduzione

Il presente allegato ha lo scopo di illustrare il percorso seguito per le consultazioni e gli esiti ottenuti; nello specifico, le modalità, i soggetti consultati, gli esiti e la loro considerazione nel Rapporto Ambientale.

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*, 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.

Alla chiusura della fase di consultazione l'Autorità Procedente ha trasmesso al NRVVIP i contributi pervenuti con nota n. 218767 del 07.07.2016.

Elenco soggetti consultati

Di seguito si fornisce l'elenco dei soggetti consultati:

Autorità competente per la VAS della Regione Calabria

Ai Dipartimenti Regionali:

Dipartimento "Presidenza"

Dipartimento "Presidenza"

Settore Protezione Civile

UOA -Difesa del Suolo, Sistemazione idrogeologica

UOA - Foreste, Forestazione, Difesa del suolo

Ufficio del Commissario Straordinario Delegato per l'attuazione degli interventi per la Mitigazione del Rischio Idrogeologico nella Regione Calabria

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

Altri enti e soggetti del pubblico:

ARPACAL - Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Calabria

Calabria Verde

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

UNCHEM

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 Crotona
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 (RC)
Polo di innovazione Tecnologie della Salute di 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 (CZ)
Polo di innovazione Energie Rinnovabili, Efficienza Energetica e Tecnologie per la Gestione Sostenibile delle Risorse Ambientali - Crotona 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 - Fare Ambiente Italia
Università *Mediterranea* 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) – sede 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.
Touring Club Italiano
Club Alpino Italiano

Forum Terzo Settore
 Confcommercio
 Coldiretti
 Confcooperative
 CONFAPI
 ANPCI
 WWF

Sintesi pervenuti e considerazioni GdL VAS

La consultazione è stata espletata attraverso l'invio del Rapporto Ambientale preliminare e la pubblicazione dei documenti sul sito <http://urp.regione.calabria.it/webstel>, banner "PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (2016)"; ai soggetti consultati è stato somministrato un questionario per facilitare la trasmissione dei contributi richiesti.

Nella Tabella 1 viene presentato il quadro sinottico dei contributi pervenuti e delle considerazioni del GdL VAS.

A seguire vengono riportati integralmente tutti i contributi pervenuti, in ordine di data di ricezione.

La fase che si avvia con la pubblicazione di questo Rapporto Ambientale e della proposta definitiva di PRT, prevede la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi. Alla conclusione di questa fase di consultazione, l'Autorità Competente esprimerà il parere motivato e l'Autorità Procedente provvederà alla Dichiarazione di Sintesi.

Tabella 1 - Quadro sinottico dei contributi pervenuti sul Rapporto Ambientale preliminare – (art. 13 - D. lgs 152/2006) dei soggetti consultati per il Piano Regionale dei Trasporti e delle considerazioni del GdL VAS

Soggetti	Data ricezione	Tipologia di contributo	Note GdL VAS
REGIONE CALABRIA Dipartimento 8 Agricoltura e risorse agroalimentari U.O. D.D.G. 2871/2014	23/06/2016 prot. n. 201611	Risposta al questionario guida per la stesura dei contributi da parte dei soggetti consultati - (art.13 - D.lgs 152/2006).	Il RA pone come obiettivo specifico di sostenibilità del PRT il contenimento del consumo di suolo e la prevenzione dell'ulteriore degrado. I vincoli posti dalle normative devono essere assunti nelle fasi attuative.
REGIONE CALABRIA AUTORITA' DI BACINO REGIONALE	04/07/2016 Prot n. 214234	Risposta al questionario guida per la stesura dei contributi da parte dei soggetti consultati - (art.13 - D.lgs 152/2006).	I contributi forniti sono stati ampiamente sviluppati nel RA ponendo come obiettivi di sostenibilità specifici del PRT la mitigazione e prevenzione dei rischi naturali.
Associazione "Basta Vittime Sulla	27/06/2016	Comunicato Stampa	L'obiettivo di miglioramento della sicurezza è

Strada Statale 106" Via A. De Gasperi, 5 - 87060 - Calopezzati – Cosenza	Tramite posta elettronica		assunto nel PRT e nel RA.
Comunità Montana della Limina	13/06/2016 Tramite posta elettronica	Proposte per il nuovo PRT (Piano Regionale Trasporti)	Il miglioramento dell'accessibilità (infrastrutture e servizi) interna ed esterna è un obiettivo di sostenibilità previsto dal RA e dal PRT.
Amministrazione Provinciale di REGGIO CALABRIA SETTORE VIABILITA'-TRASPORTI-CATASTO STRADE-APQ	28/06/2016 tramite posta elettronica	Proposta Preliminare PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Questionario guida per la formulazione di considerazioni, osservazioni, proposte di integrazione. Tramessi n. 3 questionari - Capitolo 3 - Sez. 3.1.2 - scenario passeggeri, scenario TPL - Capitolo 3 - Sez. 3.1.6 - Scenario sicurezza, legalità, sostenibilità e semplificazione - Capitolo 3 - Sez. 3.1.8 - Quadro degli interventi infrastrutturali materiali	I contributi riguardano gli interventi in corso o programmati sul territorio provinciale.
Associazione "Gli Amici del Lupo" Ciccio Zerbi Una strada per la vita	28/06/2016 tramite posta elettronica	Proposta per il nuovo PRT	Il miglioramento dell'accessibilità (infrastrutture e servizi) interna ed esterna è un obiettivo di sostenibilità previsto dal RA e dal PRT.
Università della Calabria Prof. Ing. Demetrio C. Festa Ordinario di Trasporti Dipartimento di Ingegneria Civile	12/07/2016 tramite posta elettronica	Osservazioni al PRT	Il contributo consiste in una proposta di per il pianificatore nel merito dell'Obiettivo formazione e ricerca, che non ha ricadute sulla sostenibilità.

<p>Regione Calabria - Dipartimento Ambiente e Territorio -Autorità Competente in materia di VAS</p> <p>Responsabile Ing. Salvatore Epifanio - Dirigente Settore 2 - Servizio 3 "Prevenzione e contrasto dell'inquinamento, VAS., acque di balneazione, Tutela delle spiagge e ripascimento"</p>	<p>26/07/2016 Prot. n. 238553</p>	<p>Documento per la consultazione delle autorità con competenze ambientali, sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale</p> <p>Questionario guida per la stesura dei contributi da parte dei soggetti consultati</p>	<p>La metodologia proposta nel contributo pervenuto è stata ulteriormente specificata e adattata alle peculiarità del Piano in esame, dal GdL VAS. Trattandosi di un piano di settore, sono state assunte per le analisi e le valutazioni, i temi e le componenti pertinenti all'ambito di influenza del Piano.</p>
---	---------------------------------------	--	---

Contributi pervenuti in forma integrale

REGIONE CALABRIA

Dipartimento 8

Agricoltura e risorse agroalimentari

U.O. D.D.G. 2871/2014

Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regionale dei Trasporti. Consultazione Preliminare art.13, comma 1, D.Lgs 152/2006 e s.m.i

Nota prot n. 214234 del 04/07/2016

Con espresso richiamo alla procedura in oggetto, si rimanda al quadro di riferimento normativo di seguito precisato, da valutare quale contributo preventivo della scrivente U.O. DDG 2871/2014, legittimata dall'organo competente ad impegnare la volontà del Dipartimento 8 Agricoltura e risorse agroalimentari, su tutte le decisioni di sua competenza. ed a cui conformare il Piano Regionale Trasporti 2006 (PAT) di cui all'odierno procedimento.

Innanzitutto deve essere considerata la disciplina recata dalla Legge n. 1788/1927 e del Regolamento attuativo n. 332/1928, in tema di usi civici nonché quanto fissato, in materia, dall'art. 12 della Legge Regionale n. 18/07.

Si mette in luce, a riguardo, che, l'art. 12 medesimo di legge regionale statuisce: “...nel Regolamento Regionale sono previste forme di partecipazione al procedimento di approvazione del Piano...”, [Cfr, comma 4], altresì che, “...sino ad approvazione del Regolamento regionale, continuano ad applicarsi le norme del RD n. 332/28” [Cfr. comma 2].

L'art. 5 della LR n. 18/07 dispone che i comuni, a loro volta, nel rispetto del regolamento regionale, emanano il regolamento comunale per l'organizzazione e lo svolgimento delle funzioni amministrative loro delegate.

Saldo quanto precede, in difetto dell'emanazione del regolamento regionale attuativo della LR 18/2007 nonché del regolamento comunale, per giungere, comunque, alla determinazione della situazione reale ed attuale, in applicazione, del summenzionato comma 2, si dovrà procedere, agli effetti del combinato disposto artt. 28,35,39 e 42 del R.D. n. 332/28 e artt. 11 e 25 della Legge n. 1766/27.

Si rende chiaro, a questo proposito, che per arrivare all'accertamento dell'esistenza del gravame dell'uso civico, è necessario iniziare specifico procedimento per il tramite del <dipartimento 8 Agricoltura e risorse alimentari.

In ordine alle terre per le quali verrebbe essere accertata la presenza del vincolo dell'uso civico, in questi casi si dovrà procedere alla sdemanializzazione e al cambio di destinazione d'uso delle stesse, osservato il reale beneficio del Piano medesimo per la generalità degli abitanti invero per la collettività, ai sensi di quanto previsto dall'art. 41 del RD n. 332/1928 e per gli effetti degli art. 11 e 12 della Legge n. 1768/1927; da ottenere, vale a dire, con specifico decreto di autorizzazione da parte della regione Calabria, Ufficio Usi Civici.

Riguardo, invece, alla previsione degli impatti correlati all'eventuale trasformazione urbanistica ed edilizia di parte del territorio destinato ad uso agricolo e/o con attività attinenti all'agricoltura non-dimeno sarebbe necessario tener conto della presenza di specie, di produzioni agroalimentari di qualità, quali Produzioni Biologiche, DOP, IGP, ovverosia Specialità Tradizionali Garantite (STG) assoggettate a specifiche discipline.

In tali coincidenze, fermo restando le disposizioni recate dalla L.R. 48/2012, giusto quanto previsto dal Reg. [CE] n. 834/2007 per le produzioni Biologiche, del Reg. [CE] n. 510/2006, per le DOP e le IGP e dal Reg. [CE] n. 509/2006, per le STG, ogni intervento comportante le trasformazioni dell'uso del suolo, andrebbe, di conseguenza, misurato con riferimento alla sussistenza delle condizioni di soste-

nibilità dello stesso nonché rispetto ai vincoli posti, per appunto, all'uso del suolo a destinazione agricola.

REGIONE CALABRIA

Autorità di Bacino Regionale

Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regionale dei Trasporti. Consultazione Preliminare art.13, comma 1, D.Lgs 152/2006 e s.m.i

Nota prot n. 214234 del 04/07/2016

In relazione all'incontro tenutosi martedì 17 maggio 2016 presso la sede della Regione Calabria - Cittadella Regionale - Germaneto di Catanzaro nel corso del quale è stata illustrata la proposta preliminare del Piano Generale dei trasporti e del Rapporto Ambientale con la quale si trasmettono le relative osservazioni.

Con Delibera del Comitato Istituzionale n. 26 del 2 agosto 2011 sono state avviate le procedure per l'aggiornamento del PAI. Con tale atto, il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino ha ritenuto indispensabile dare inizio, improrogabilmente, all'avvio delle procedure per l'aggiornamento del PAI in funzione delle seguenti motivazioni:

- Mutamento ambientale e trasformazioni territoriali rispetto al 2001 con particolare riferimento alle diffuse emergenze nelle stagioni invernali 2009 e 2010, sancite dalle OPCM 3734/2009, 3741/2009, 3862/2010 e 3918/2010.
- Carenze tecniche e metodologiche e di contenuti, presenti nel PAI 2001, derivanti dall'assunzione di semplificazioni necessarie per il rispetto della tempistica di attuazione (1 anno circa) imposta dal D.L. 180/9R;
- Mutamento del quadro normativo derivante dalla necessità di adeguarsi alla Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni.

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale (ABR) della Calabria inoltre, con Delibera n. 3/2016 del 11/04/2016, tenuto conto delle proposte pervenute da parte del Comitato Tecnico, rispettivamente nelle sedute del 03/11/2014 e del 30/07/2015, ha approvato i seguenti punti:

- "Procedure per l'aggiornamento del Rischio Idraulico del PAI Calabria - Nuove Carte di Pericolosità e Rischio Idraulico - e la modifica delle Norme Tecniche di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NAMS) del PAI relative al Rischio Idraulico";
- "Procedure per l'aggiornamento del Rischio Frane del PAI Calabria - Nuove Carte di Pericolosità e Rischio Frane - e la modifica delle Norme Tecniche di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NAMS) del PAI relative al Rischio Frana".

Quanto approvato con la citata Delibera conclude una fase importante del complesso processo di aggiornamento del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria (approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 115 del 28/12/2001) che, essendo strumento fondamentale di pianificazione e come tale dinamico per definizione, può assolvere al proprio ruolo di governance del territorio in relazione alla Difesa del Suolo, solo e soltanto se soggetto periodicamente alla revisione ed al recepimento degli approfondimenti conoscitivi e delle trasformazioni antropiche e/o naturali del territorio.

Per quanto riguarda il rischio da inondazione, l'aggiornamento del PAI ha tenuto conto anche di quanto prodotto dall'ABR per la predisposizione (ai sensi della Direttiva Europea n. 2007/60/CE del 23 ottobre 2007 relativa alla Valutazione ed alla gestione del rischio da alluvioni, recepita nell'ordinamento italiano con il Decreto Legislativo 23 febbraio 2010 n. 49) del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale (PGRA), relativamente al territorio regionale di competenza.

Tra gli elementi di novità introdotti dall'aggiornamento PAI 2016 si evidenzia anche l'adeguamento di alcuni aspetti normativi delle Norme di Attuazione e delle Misure di Salvaguardia (NAMS). Tale

adeguamento, di fatto, sancisce la disciplina delle "aree a vario grado di pericolosità" anziché delle "aree a rischio".

Relativamente alle aree interessate da fenomeni franosi viene disciplinato l'uso del territorio sulla base del livello di pericolosità/intensità dei fenomeni rilevati, secondo 4 livelli di pericolo: molto elevato (P4), elevato (P3), medio (P2), basso (P1).

Viene anche definito un areale intorno a ciascun perimetro di frana, esteso in funzione delle caratteristiche tipologiche del fenomeno, che tiene conto della possibile evoluzione dei fenomeni rilevati. Tale fascia di attenzione per pericolo di evoluzione della frana rappresenta un'area il cui utilizzo è subordinato a studi di dettaglio.

Relativamente alle aree interessate da pericolo d'inondazione, sulla base delle caratteristiche dei fenomeni rilevati o attesi e delle indagini esperite, viene disciplinato l'uso del territorio sulla base del livello di pericolosità (P) rilevato secondo 3 livelli di pericolo: alto (P3), medio (P2) e basso (P1).

Analogamente a quanto previsto per le frane, lungo tutto il reticolo idrografico ad eccezione dei tratti fluviali per i quali sono stati eseguiti degli studi di livello avanzato, viene definita una "Fascia di Rispetto per pericolo di inondazione", la cui larghezza è variabile in funzione dell'importanza del corso d'acqua valutata secondo il "criterio di Horton".

Da quanto sopra esposto si intuisce quanto lungo ed articolato sia stato il processo di aggiornamento del PAI 2016, che allo stato attuale non può ritenersi definitivamente concluso in quanto il Comitato Istituzionale con la delibera in oggetto, ha disposto, pertanto, di avviare una fase di ulteriore consultazione con gli Enti di competenza dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria al fine di verificare e segnalare eventuali situazioni di criticità non contemplate nella cartografia del suddetto progetto di piano, anche in considerazione degli eventi alluvionali e meteorici estremi che hanno interessato ultimamente la Calabria negli ultimi periodi.

Si fa infine presente che il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale (ABR) della Calabria con Delibera n. 4/2016 del 11/04/2016 ha adottato il Piano di Bacino per l'Erosione Costiera (PSEC).

Vista l'importanza che assume sulla programmazione territoriale l'aggiornamento del PAI si comunica che verranno trasmesse a codesto Assessorato, a mezzo PEC, le credenziali (username e password) e la modalità di accesso riservato per consultare la nuova cartografia del PAI (aggiornamento 2016) attraverso il sito istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale <http://fwww.regione.calabria.it/abr> in modo da tenerne in debito conto nella redazione del Piano Regionale dei Trasporti, pur ribadendo che la stessa ancora non è stata formalmente adottata dal Comitato Istituzionale.

Associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106"

Via A. De Gasperi, 5 - 87060 - Calopezzati – Cosenza

www.bastavittime106.it - info@bastavittime106.it

Comunicato Stampa inviato via mail il 27/06/2016

Reazioni dopo l'attenta lettura del Comitato Scientifico dcll' Associazione Basta Vittime Sulla S.S.108 SS106: BENE IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI CHE SI PROPONE DI RISOLVERE UNA GRAVE INGIUSTIZIA

FINALMENTE ABBIAMO UN GOVERNO REGIONALE CHE INTENDE APPROVARE UN PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DOPO 20 ANNI E, SOPRATTUTTO, FINALMENTE VIENE RICONOSCIUTA UNA GRAVE INGIUSTIZIA A CUI SI VUOLE E SI DEVE PORRE RIMEDIO

L'Associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106" il 24 giugno del 2016 ha ricevuto tramite comunicazione Prot. 204005 - inviata dal Settore 3 del Dipartimento dei Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità della Regione Calabria - la Proposta Preliminare del PRT (Piano Regionale dei Trasporti D.G.R. n.150 del 29/04/2016). Tale comunicazione nasce dall'esigenza della Regione Calabria di avviare un percorso di piena condivisione del PRT anche con le Associazioni!

L'Associazione innanzitutto intende complimentarsi con la Regione Calabria per aver finalmente presentato una Proposta Preliminare di PRT con la speranza che possa essere approvato in tempi brevi e certi atteso che - come è noto - la Calabria è priva di tale strumento dal 1997 (unico caso in Italia). L'approvazione di un PRT segnerebbe in materia di trasporti finalmente un segnale di discontinuità che dura in pratica da 20 anni colmando una indecorosa lacuna ereditata dai governi regionali precedenti.

Nel merito del Piano, invece, abbiamo preso atto di tutti gli interventi di messa in sicurezza in essere sulla S.S. 106 e di quelli in via di esecuzione. Riteniamo che molti di questi lavori siano stati realizzati oppure stiano per essere realizzati anche grazie al lavoro della Nostra Associazione e di questo, ovviamente, siamo ben contenti. Auspichiamo, inoltre, che in futuro la Regione Calabria possa far nascere una sorta di "ossequio" sulla S.S.106 poiché riteniamo che molti lavori effettuati dall'Anas Spa sulla "strada della morte" sarebbero potuti essere realizzati meglio se avessero potuto ottenuto anche il contributo degli amministratori dei comuni oggetto di intervento e delle Associazioni interessate.

In ultimo l'Associazione intende precisare che nell'Allegato 1 - Capitolo 2 - "Il settore dei trasporti e della logistica in Calabria" a pag. 282 si evince che la S. S. 106 compresa nella nuova rete TEN-T (quindi finanziabile con fondi comunitari e quindi soggetta ad ammodernamento), è solo quella a Nord di Catanzaro Lido mentre è esclusa quella a Sud, fino a Reggio Calabria.

Apprezziamo e riteniamo una scelta storica e rivoluzionaria quella presente nell'Allegato 1 - Capitolo 4 - "Proposte di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria" a pag. 54 in cui si dice che la Regione Calabria intende interloquire con la Commissione UE al fine di ottenere l'inserimento della S.S.106 a Sud di Catanzaro Lido nella rete TEN-T.

Questa proposta, oltre ad essere storica e rivoluzionaria, è anche di buon senso: l'Associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106", infatti, ritiene che è doveroso e dirimente che ci sia l'impegno di tutti (non solo della Regione o dell'Associazione), affinché tutta la S.S.106 in Calabria sia compresa nella rete TEN-T dei trasporti europei senza alcuna sorta di distinzione

Comunità Montana della Limina**Mail inviata il 13/06/2016****Proposte per il nuovo PRT (Piano Regionale Trasporti)**

“Da cittadino della Locride, voglio dare il mio modesto contributo al Piano Regionale dei Trasporti della Calabria.

Ho letto pochi giorni fa sul quotidiano della Calabria la proposta degli Amici del Lupo con sede in Polistena, di potenziare con Autobus navetta la costa Jonica con quella tirrenica e precisamente Locri-Siderno con la stazione FS di Rosarno, una proposta validissima e dettagliata nei particolari, che doveva essere realizzata dal 1990 anno di apertura della SGC Jonio-Tirreno SS682. La popolazione dei due comprensori della Locride e della Piana è di circa 400 mila abitanti, a distanza di ventisei anni, sono solo tre le corse di Autobus, che dalla stazione FS di Locri, collegano Siderno, Marina di Gioiosa, Gioiosa J. Svincolo, Mammola Svincolo, con la stazione FS di Rosarno e viceversa. Tutto questo comporta disagi giornalieri dei lavoratori, di numerosi studenti, degli emigrati, di molti turisti e di tutti i cittadini della Locride per le carenze di collegamenti di Autobus con i Comuni della Piana e la stazione di Rosarno”.

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA**SETTORE VIABILITA'-TRASPORTI-CATASTO STRADE-APQ****Proposta Preliminare PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - Questionario guida per la formulazione di considerazioni, osservazioni, proposte di integrazione****Mail del 28 giugno 2016**

D. Specificare a quale parte della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti (PRT) si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Capitolo 3 - Sez. 3.1.2 - scenario passeggeri, scenario TPL

D. Specificare a quale componente della mobilità si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Persone

D. Specificare a quale scala territoriale si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Regionale

D. Specificare il contenuto della considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. In riferimento allo scenario TPL, sperimentazione di servizi a chiamata e di altri servizi innovativi, la Provincia di Reggio Calabria è risultata beneficiaria di un finanziamento POR Calabria FESR 2007-2013 • Linea di intervento 8.2.1.1, D.G.R. 466i2012, per il PJSL Meglio muoversi riguardante i Sistemi di mobilità Inter-comunale.

Meglio Muoversi prevede l'attivazione di due servizi di mobilità avanzata, flessibili nello spazio e nel tempo: Chiamabus e C'Entro. Chiamabus è un servizio a domanda. C'Entro è un servizio di Car Sharing e prevede la promozione del Car Pooling. I servizi Chiamabus e C'Entro sono gestiti da una centrale operativa di mobilità che sfrutta i più avanzati sistemi tecnologici per la gestione ed il monitoraggio.

Chiamabus attivo da 20 luglio 2015, è espletato da operatori privati che hanno aderito ad un Accordo Quadro tramite appalto pubblico, con mezzi di capacità da 8 a oltre 50 posti. Il servizio accoglie richieste prevalentemente in ambito urbano e metropolitano, ma svolge anche servizi con origine e destinazione il resto d'Italia. Al momento sono operativi 5 operatori di trasporto. Dal 26 ottobre 2015. Chiamabus è un efficace servizio o supporto dell'integrazione tra le due sponde dello Stretto per il miglioramento dei collegamenti con origine e destinazione l'Aeroporto di Reggio. Ogni giorno si registrano numerose richieste da parte di passeggeri messinesi che fruiscono di Chiamabus in coincidenza di tutti i voli in arrivo e partenza. Al 29 febbraio 2016, complessivamente Chiamabus ha trasportato quasi 9.000 passeggeri, di cui il 90% con veicoli 8posti. Si evidenzia che, in totale i viaggi da e verso l'aeroporto di Reggio costituiscono circa il 70% dei servizi Chiamabus (5 è il numero medio di corse giornaliere dirette di collegamento tra Messina e lo scalo reggino). Chiamabus funziona prevalentemente con mezzi piccoli, tendendo a un grado di riempimento che è circa 0,5.

C'Entro è il servizio di Car Sharing e sarà attivo nelle prossime settimane, verrà espletato con 18 auto a gasolio e 3 auto elettriche che potranno essere noleggiate in 5 Comuni della Provincia: Reggio C., Villa S.G., Gioia T., Locri e Siderno. Sono stati riservati 40 stalli presso i principali poli attrattori (nodi di trasporto, ospedali, ecc) e sono stati riservati altri 12 stalli in ulteriori 6 Comuni per garantire la sosta durante il noleggio in aree ad elevata attrattività.

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA**SETTORE VIABILITA'-TRASPORTI-CATASTO STRADE-APQ****Proposta Preliminare PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - Questionario guida per la formulazione di considerazioni, osservazioni, proposte di integrazione****Mail del 28 giugno 2016**

D. Specificare a quale parte della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti (PRT) si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Capitolo 3 - Sez. 3.1.6 - Scenario sicurezza, legalità, sostenibilità e semplificazione

D. Specificare a quale componente della mobilità si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Persone

D. Specificare a quale scala territoriale si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Regionale

D. Specificare il contenuto della considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. La Provincia di Reggio Calabria ha partecipato al primo, secondo e terzo programma del PNSS orizzonte 2001-2010:

Primo "Programma annuale di attuazione" € 2.070.000,00, completato;

Secondo "Programma annuale di attuazione 2003" € 3.150.000,00 completato per Azione 2 (Interventi per infrastrutture materiali, in corso per Azione 1 (Interventi per infrastrutture immateriali):

Terzo "Programma annuale di attuazione" (2011). € 363.000,00 in attuazione:

In vista della Città Metropolitana e degli adempimenti del D.lvo 35/2011 la Provincia di Reggio Calabria ha predisposto un progetto per la realizzazione di un "Sistema Informativo Integrato per la gestione della sicurezza Stradale secondo lo standard internazionale. ISO 39001". L'infrastruttura si ispira agli orientamenti Internazionali di ONU e UE in tema di gestione evoluta di un sistema secondo l'approccio Safe System. Il Sistema Include la realizzazione delle attività settoriali previste delle linee Guida (D.M.137/2012) all'interno della gestione complessiva di un sistema stradale. E' in corso la procedura per l'instaurazione di un partenariato per l'innovazione di cui all'art. 65 del D.lgs 50/2016 -Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – 2° Programma di attuazione - AZIONE 1 · Infrastruttura per il monitoraggio e governo della sicurezza stradale "Sistema informativo integrato di supporto all'acquisizione di dati relativi allo stato della rete stradale e trasmissione a una centrale operativa" che ha per oggetto lo sviluppo e fornitura di un Sistema Informativo Integrato di supporto all'acquisizione di dati relativi allo stato della rete stradale e trasmissione a una centrale operativa.

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA**SETTORE VIABILITA'-TRASPORTI-CATASTO STRADE-APQ****Proposta Preliminare PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - Questionario guida per la formulazione di considerazioni, osservazioni, proposte di integrazione****Mail del 28 giugno 2016**

D. Specificare a quale parte della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti (PRT) si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Capitolo 3 - Sez. 3.1.8 - Quadro degli interventi infrastrutturali materiali

D. Specificare a quale componente della mobilità si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Persone

D. Specificare a quale scala territoriale si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Regionale - Locale e Urban

D. Specificare il contenuto della considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Sono in corso i lavori per il completamento del tracciato Gallico-Gambarie

- lotti I e II, da Gallico a Mulini di Calanna, per complessivi 6,690 Km (Anas). Il lotto II è stato inaugurato il 30 gennaio 2010
- lotto III, da Mulini di Calanna a Schindilifà, per complessivi 4,150 Km (asse principale) + 950 m (collegamento alla SP.7) + 260 m (collegamento verso Schindilifà) (Provincia di Reggio Calabria).

Sono stati consegnati i favori nel marzo 2016.

Gli obiettivi funzionali nell'intero tracciato e del lotto III sono:

- Migliorare la sicurezza stradale rispetto all'attuale percorso.
- Elevare il livello di servizio per
 - Aumentare le velocità e la qualità di connessione fra i centri serviti (Gallico Inf. e Sup., S. Domenica, Sambatello, Villa San Giuseppe, Pettogallico, Calanna, Laganiadi, S. Alessio D'Aspromonte, Cerasi, Schindilifà, Podargoni, S. Stefano D'Aspromonte, Mannoli, Gambarie)
 - Consentire il ripopolamento dei centri montani. favorire il TURISMO, le attività ARTIGIANALI ed INDUSTRIALI

Associazione
"Gli Amici del Lupo"
Ciccio Zerbi
Una strada per la vita

Proposta per il nuovo PRT

Mail del 28/06/2016

Partenza da Rosarno stazione FS alle ore 6:00 con sosta intermedia all'uscita di Cinquefrondi/Polistena (Presso centro Commerciale Le Gru) ore 6:30 ed arrivo a Siderno ore 7:00 Circa (nei Pressi del centro Commerciale "Le Gru")

Ripartenza da Siderno ore 7:00 sosta intermedia a Cinquefrondi/Polistena ore 7:40 e subito dopo ripartenza per Rosarno così via per tutto il giorno fino alle ore 20:00 d'inverno e 21:00 nei periodi Estivi.

In questo modo si avrebbe ogni ora circa un collegamento tra le due coste dove vivono ad oggi circa 330 mila Persone, e potrebbe favorire sia il lavoro nei centri commerciali presenti sia negli stabilimenti balneari, oltre gli studenti, ecc... ma soprattutto diminuirebbe il folto traffico (circa 360 auto all'ora d'inverno) sulla Sgc682.

Per quanto riguarda invece il territorio della Piana di Gioia Tauro nello specifico, chiediamo il ripristino della "vecchia littorina" di sicuro con delle carrozze più moderne, in modo non so/o da agevolare gli studenti ma facendolo diventare anche un percorso turistico, viste le interessanti località coinvolte

Un programma che prevede incontri nelle scuole sulla sicurezza stradale così che ad oggi non esiste se non grazie all'impegno di qualche associazione

Infine, allego una proposta di ripristino fermate di treni che ci è pervenuta da un comitato di Reggio Calabria.

Essendoci già confrontati su questo argomento, siamo sicuri che terrà in considerazione la nostra proposta.

Allegato alla mail:

Ferrovie

- Modifiche all'orario attualmente in vigore

Tratta Catanzaro Lido - Roccella J. - Reggio Calabria Centrale - Villa S.G.

- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserim. diretto a Roma Termini (ore 6.37) [RIPRISTINATO]*
- *NUOVO TRENO: partenza da Melito Porto Salvo alle ore 6.30 con arrivo alle 7.10 a Reggio Calabria Centrale e prosecuzione verso Villa S.G./Rosarno per consentire coincidenze con mezzi veloci per la Sicilia e utenza scolastica. Fermata in tutte le stazioni.*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3663 Catanzaro Lido-Reggio Calabria*
- *NUOVO TRENO: partenza da Melito Porto Salvo alle ore 8.00 con arrivo alle 8.45 a Reggio Calabria Centrale e prosecuzione verso Villa S.G./Rosarno per consentire coincidenze con mezzi veloci per la Sicilia e utenza scolastica/universitaria. Fermata in tutte le stazioni.*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3665 Catanzaro Lido-Reggio Calabria*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA per il R22479 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3667 Catanzaro Lido-Reggio Calabria*

- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA per il R22481 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3669 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA per il R22487 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3671 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA per il R22483 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA per il R3695/3698 Melito-Paola
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3673 Catanzaro Lido-Reggio Calabria

Tratta Villa S.G. - Reggio Calabria Centrale - Roccella J. - Catanzaro Lido

- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA al treno R3662 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA per il R22474 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA al treno R3664 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA per il R22476 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA al treno R3666 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA per il R22478 Roccella-Reggio Calabria Centrale. NUOVO TRENO: partenza da Rosarno alle ore 11.00 e arrivo alle 12.45 a Melito Porto Salvo (partenza da Reggio Calabria Centrale alle ore 12.00, per evitare sovrapposizione con IC562). Fermata in tutte le stazioni. Traffico pendolare di rientro.
- NUOVO TRENO: partenza da Rosarno alle ore 12.00 e arrivo alle 13.45 a Melito Porto Salvo (partenza da Reggio Calabria Centrale alle ore 13.00, per evitare sovrapposizione con IC562). Fermata in tutte le stazioni. Traffico pendolare di rientro.
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMECA al treno R3668 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA per il R22480 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA al treno R3670 Catanzaro Lido-Reggio Calabria
- TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA al treno R3672 Catanzaro Lido-Reggio Calabria

- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA per il R22482 Roccella-Reggio Calabria Centrale. [RIPRISTINATO]*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermata Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA al treno R3674 Catanzaro Lido-Reggio Calabria*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA per il R22484 Roccella-Reggio Calabria [RIPRISTINATO]*
- *TRENO GIA' ESISTENTE: Inserimento fermate a Saline, Motta-Lazzaro, Reggio Calabria Pellaro e Reggio Calabria OMEGA per il R3767/3760 Cosenza-Melito. [RIPRISTINATO]*
- *Reintroduzione del servizio suburbano Melito P.S.: - Rosarno come in passato con cadenza-mento ogni 30 minuti almeno negli orari di punta*
- *Istituzione di alcuni treni notturni nelle giornate di venerdì, sabato e domenica con arrivo a Reggio Calabria Centrale intorno alle 23 e ritorno verso le 2 del mattino per permettere ai giovani di lasciare le auto a casa e viaggiare sicuri*

Strade

Messa in sicurezza del tratto Melito P.S. - Ravagnese. Persistono tutt'ora gravi criticità, nonostante i lavori di messa in sicurezza e la realizzazione delle rotatorie la situazione non è migliorata. Rimangono attivi numerosi accessi secondari mal segnalati e pericolosi, la scelta di creare l'isola spartitraffico di fatto rappresenta una terza corsia che viene utilizzata dagli automobili come corsia di sorpasso.

- Le rotatorie presentano la segnaletica orizzontale cancellata e quella verticale risulta assente o insufficiente.
- Anche se non è di competenza della Regione, il tratto in gestione alla ex Provincia di Reggio Calabria tra Ravagnese ed Arangea, presenta ancora maggiori criticità con accessi illegali e pericolosi e una strettoia nel tratto in prossimità dello svincolo di Ravagnese. Urge un adeguamento e messa in sicurezza degli svincoli del Raccordo Autostradale di Reggio Calabria e del tratto in gestione della provincia. Eliminazione rampe a ghigliottina.
- I pullman di linea effettuano fermate in punti mal segnalati e poco illuminati. Sarebbe il caso di prevedere alla realizzazione di apposite pensiline con segnaletica orizzontale e verticale magari con un apposito sistema di informazione.
- In ottica di medio-lungo periodo, creazione di due svincolo a livelli sfalsati in prossimità del torrente Fiumarella e San Giovanni (Pellaro Sud e Pellaro Nord), eliminando le intersezioni a raso di Lume, Ribergo e Fiumarella.

Che fine ha fatto il progetto per la nuova SS106 Sul sito ANAS è scomparso tutto.

Intermodalità

- Istituzione di coincidenze obbligatorie tra bus urbani e treni (con tolleranza di 10 minuti). Molto spesso, per pochi minuti, si perde tale possibilità.
- Aumento dei collegamenti bus mare-monte in coincidenza con i treni (collegamenti a pettine)
- Collegamento Porto-Reggio C. Santa Caterina tramite apposito accesso pedonale
- Creazione di un app di informazione integrata tra le varie aziende che consenta all'utente di avere info in real-time, acquisto biglietti e timetable orari.

Università della Calabria

Prof. Ing. Demetrio C. Festa

Ordinario di Trasporti

Dipartimento di Ingegneria Civile

Proposta Preliminare PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI - Questionario guida per la formulazione di considerazioni, osservazioni, proposte di integrazione

Mail del 28 giugno 2016

D. Specificare a quale parte della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti (PRT) si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Capitolo 4 – Paragrafo 4.1 . Obiettivo 1 “Formazione, ricerca, formazione ed innovazione”

D. Specificare a quale componente della mobilità si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Tutte

D. Specificare a quale scala territoriale si riferisce la considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Tutte

D. Specificare il contenuto della considerazione/osservazione/proposta di integrazione

R. Si condivide l'importanza che la Proposta di Piano Regionale dei Trasporti assegna alla ricerca ed alla formazione, individuando lo specifico obiettivo 1 “Formazione, ricerca, formazione ed innovazione”

Nel campo della formazione universitaria si sottolinea come il settore dei trasporti richieda ormai la formazione di un ampio ventaglio di figure professionali, che non trovano riscontro nell'offerta formativa corrente, e che richiedono l'attivazione di percorsi formativi specifici. Emerge la necessità di figure differenziate, destinate ad operare all'interno delle organizzazioni pubbliche ed all'interno delle aziende di trasporto e logistica, oltre che nelle industrie del settore (si veda il Piano GENERALE DEI Trasporti e della Logistica, Cap. 14), la formazione e la creazione di nuove figure professionali.

Nel campo della ricerca e dell'innovazione, con specifici riferimenti al punto 1.9, si sottolinea come le regioni sono riconosciute dalla UE, fin dal Settimo Programma Quadro, come operatori importanti nell'ambito della ricerca e dello sviluppo (regions of knowledge); questa funzione continua in Horizon 2020. Infatti le risorse locali possono svolgere un ruolo attivo nell'ambito dell'impegno scientifico e dell'innovazione a favore della società.

Per innescare processi di sviluppo efficaci può essere necessario l'attivazione di percorsi a “triplice elica”, che coinvolgono le Amministrazioni Pubbliche, le Università e i Centri di Ricerca, le Industrie, attraverso le opportune sinergie è possibile sviluppare innovazioni di prodotto e di processo, pervenendo alla formazione di entità imprenditoriali in grado di reggersi in forma autonoma sul mercato globale. Modelli di sviluppo di questo genere hanno conseguito risultati di eccellenza in numerosi settori, dall'informatica alla biologia, ed in realtà territoriali diverse, dagli Stati Uniti all'Europa all'Oriente.

Nella Regione Calabria esiste una consolidata struttura universitaria, ancorché frazionata su più sedi, ed alcune realtà di eccellenza nel settore del trasporto di infrastrutture e servizi (Porto di Gioia Tauro) e di produzione (industria metalmeccanica di settore). Si ritiene tuttavia che ad oggi sia mancata una efficace azione di coordinamento tra l'Ente Regione, le Università e le Aziende. Si propone pertanto una nuova azione, volte a mettere a sistema le diverse realtà presenti. Lo strumento attuativo potrebbe essere la promozione di uno specifico “Progetto Trasporti” finalizzati a sostenere ricerca e l'innovazione di processi e di prodotto, su alcuni temi particolari, su quali sia stata verificata la possibilità di convergenza tra l'Ente pubblico, gli Enti di ricerca e le Aziende.

Soggetto Competente in materia Ambientale**Regione Calabria - Dipartimento Ambiente e Territorio -Autorità Competente in materia di VAS**

Responsabile Ing. Salvatore Epifanio - Dirigente Settore 2 - Servizio 3 "Prevenzione e contrasto dell'inquinamento, VAS., acque di balneazione, Tutela delle spiagge e ripascimento"

Riferimenti Responsabile: tel: 0961/854121 - 0961/854119, fax: 0961.33913; e-mail: vas@regcal.it

Valutazione Ambientale Strategica Piano Regionale dei Trasporti**Documento per la consultazione delle autorità con competenze ambientali, sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale****Questionario guida per la stesura dei contributi da parte dei soggetti consultati**

La normativa di riferimento prevede che

- nel Rapporto Ambientale definitivo dovrà essere dedicato un paragrafo dove indicante tutte le fasi procedurali della VAS, l'elenco dettagliato dei soggetti con competenza ambientale consultati, sia pubblici che privati, le forme delle consultazioni pubbliche, il quadro legislativo di riferimento "comunitario, nazionale, regionale", le tappe per la costruzione condivisa e partecipata del documento definitivo, tutti gli atti amministrativi pubblici prodotti dall'Autorità Procedente sin dall'origine del procedimento e le controdeduzioni dettagliate per singolo argomento alle eventuali osservazioni e proposte prodotte nella fase di consultazione preliminare;
- con la trasmissione del Rapporto Ambientale Definitivo, dotato di indice e numerazione della pagine, della Sintesi non tecnica e del documento definitivo di piano, dovranno essere trasmessi tutti gli elaborati di piano (vidimati dall'Autorità Procedente e dal coordinatore del piano). A riguardo si evidenzia che gli elaborati di piano trasmessi non sono controfirmati dai redattori dello stesso.

Si segnala che sul portale regionale www.regione.calabria.it/ambiente, nella sezione VAS, è stato pubblicato il DGR n. 624 del 23/12/2011. Approvazione del disciplinare operativo inerente la procedura di VAS applicata agli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale - in attuazione del R.R. n. 3 del 04/08/2008 approvato con D.G.R. 535/08 dal quale è possibile scaricare la documentazione utile di supporto per la redazione del Rapporto ambientale e dei seguenti documenti

- Allegati "a" "b" "e" "d":
- -Disciplinare Operativo;
- -Documenti di supporto al disciplinare

Detti documenti sono indirizzi per la redazione del Rapporto ambientale preliminare e definitivo.

Si fa presente che con Deliberazione di Consiglio Regionale n° 300 del 22/04/2013, (Pubblicato in data 15/06/2013 sul Supplemento Straordinario n° 4 (Voi. I e 11) del 15/06/2013. al BURC n° 11 del 01/06/2013) è stato adottato il QTRP, (Quadro Territoriale Regionale Paesistico) e pertanto gli interventi pianificati dovranno tenere conto delle prescrizioni previste dallo stesso

Capitoli di riferimento	Risposte al questionario	Note/osservazioni GdL VAS
<p>Cap. 1 paragrafo 1.2</p>	<p>Ai sensi del D.lgs 152/2006, il documento riporta un elenco di soggetti con competenze ambientali e soggetti del pubblico portatori di interessi ambientali; tali soggetti sono individuati come referenti per la consultazione del presente documento e del Rapporto Ambientale nella stesura definitiva.</p> <p><i>Si ritiene che i soggetti individuati siano coerenti con quanto previsto dalla normativa ed in relazione ai contenuti ambientali delineati per il PRT?</i></p> <p><i>Si ritiene che quelli individuati siano esaustivi rispetto a ciascuna categoria?</i></p> <p><i>Nel caso in cui non siano ritenuti esaustivi, quali altri soggetti si suggerisce di inserire?</i></p> <p>L'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale è stato concordato nell'ambito della procedura VAS tra Autorità Procedente e Autorità Competente ai sensi del R.R. n° 3 del 04/08/2008 e ss.mm.ii.</p> <p>Si rammenta che nella stesura del Rapporto Definitivo dovrà essere presente un capitolo riguardante (ex art. 5, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.) gli esiti delle consultazioni sul rapporto preliminare. In tale capitolo dovranno essere riportati i contributi pervenuti dai Soggetti Competenti in materia Ambientale, ovvero <i>"le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti"</i> e il Pubblico interessato ossia <i>"il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure ai fini della definizione del rapporto definitivo (sono considerate come aventi interesse le organizzazioni non governative che promuovono la protezione de/l'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative)".</i></p>	
<p>Cap. 2 paragrafo 2.2</p>	<p>Nel paragrafo 2.2 viene presentata la metodologia di sviluppo della VAS e indicati i temi chiave della valutazione.</p>	

	<p><i>Si ritiene che i temi individuati siano esaustivi?</i></p>	
	<p><i>Nel caso in cui non siano ritenuti esaustivi, quale/i altro/i tema/i si suggerisce di prendere in considerazione e con quale motivazione?</i></p>	
Cap 2 paragrafo 2.3	<p>Nel paragrafo 2.3 sono indicati i contributi e gli output attesi dal processo di valutazione.</p> <p><i>Si ritiene che quelli indicati siano esaustivi?</i></p>	
	<p><i>Nel caso in cui non lo siano, quali altri contributi/output attesi si ritiene che debbano essere considerati?</i></p>	
Cap. 4	<p>Il documento riporta il quadro normativo e programmatico di riferimento (internazionale, nazionale e regionale) per la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale.</p> <p><i>Ritenete che l'elenco di riferimenti normativi e programmatici sia esaustivo?</i></p> <p>Il rapporto preliminare riporta esaurientemente i riferimenti legislativi comunitari, nazionali e regionali suddivisi per componente ambientali</p> <p><i>Nel caso in cui non si ritenga esaustivo, quali ulteriori riferimenti si ritiene che debbano essere considerati in relazione alla specificità del Piano?</i></p>	
	<p>La descrizione del contesto ambientale è finalizzata a far emergere aspetti rilevanti dello stato dell'ambiente e pertinenti al piano/programma in oggetto</p> <p><i>La descrizione del contesto coglie gli aspetti più significativi in termini di criticità ed opportunità? Mette in luce gli aspetti chiave?</i></p> <p>Il rapporto trasmesso descrive il contesto ambientale e non affronta le tematiche relative ai sistemi biotici e abiotici interessate dal piano totalità degli aspetti relativi al contesto di riferimento. Risulta necessario, quindi, evidenziare che il Rapporto Ambientale Preliminare ha lo scopo di mettere in luce la situazione attuale dello stato dell'ambiente. Esso deve configurarsi come documento</p>	

completo di inquadramento territoriale e socio economico del piano, al fine di verificare se gli obiettivi dello stesso, in fase di definizione, sono coerenti e in grado di risolvere le problematiche ambientali presenti. Per tale ragione, è necessario che nel rapporto preliminare vengano riportate tutte le problematiche ambientali rilevate nel territorio in base all'inquadramento preliminare.

Pertanto, il rapporto definitivo dovrà comprendere la sintesi completa del quadro ambientale di riferimento del "Piano", attraverso gli aspetti ambientali (ai sensi dell'Allegato VI, lettera f del D.L. ve n. 152 del 03/04/2006 e s.m.i.):

- aria (qualità dell'aria);
- fattori climatici (caratterizzazione meteorologica);
- acqua (acque sotterranee e acque superficiali dolci, salmastre e marine, considerate come componenti, come ambienti e come risorse);
- suolo e sottosuolo (intesi sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico, nel quadro dell'ambiente in esame, ed anche come risorse non rinnovabili);
- flora, fauna (formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali);
- biodiversità ed ecosistemi (complessi di componenti e fattori fisici, chimici e biologici tra loro interagenti ed interdipendenti, che formano un sistema unitario e identificabile per propria struttura, funzionamento ed evoluzione temporale, quali per esempio un lago, un bosco, un fiume o il mare);
- popolazione (dati aggiornati sulla popolazione);
- salute umana come individui e comunità (caratterizzazione dello stato di qualità dell'ambiente, in relazione al benessere ed alla salute umana);
- rumore e vibrazioni (considerali in rapporto all'ambiente sia naturale che umano);
- radiazioni ionizzanti e non ionizzanti (considerali in rapporto all'ambiente sia naturale, sia umano);
- paesaggio (aspetti morfologici e culturali del paesaggio, identità delle comunità umane interessate e relativo patrimonio culturale architettonico, archeologico e beni

	<p>materiali);</p> <p>Tali aspetti, interrelati ai fattori quali energia, rifiuti, mobilità: e trasporti, ambiente urbano devono essere riferiti al contesto attuale ambientale di riferimento al piano.</p> <p>Ciò è necessario in quanto le informazioni derivanti dal contesto ambientale quantificano, da un lato le criticità/opportunità con le quali il piano deve confrontarsi, dall'altro costituiscono le basi per la successiva fase di monitoraggio. Nell'elaborazione del Rapporto definitivo dovranno essere esplicitate le priorità d'azione del piano, individuate quali obiettivi per la risoluzione delle varie problematiche emergenti attraverso una sintesi da effettuare tenendo conto anche di ambienti sensibili, ovvero di ambienti con questioni ambientali specifiche, da sviluppare nel seguito del processo di pianificazione e di valutazione. Inoltre, l'analisi, dovrà chiarire analiticamente le relazioni esistenti tra strategie di piano e componenti ambientali al fine di determinare scelte programmatiche consonne e/o azioni di mitigazioni in caso di eventuali impatti.</p> <p>Ai fine di rendere confrontabili le strategie e le azioni del piano con le principali criticità e valenze del contesto ambientale di riferimento, è opportuno che per ogni tematica, venga predisposta una scheda sintetica informativa che evidenzia: la descrizione della tematica, i dati caratterizzanti, le fonti, il livello e la qualità delle informazioni disponibili, l'aggiornabilità e periodicità dello aggiornamento, i principali elementi quantitativi (ad es. aree interessate, numero, specie, veicoli/ora, ecc.), lo stato di fatto e le tendenze manifeste, le politiche in atto, le criticità attuali o potenziali future e le priorità ad esse legate, opportunità di sviluppo, salvaguardia, recupero, ecc</p>	
	<p><i>Ritenete che vi siano aspetti rilevanti e/o significativi da approfondire nell'analisi ambientale?</i></p> <p>Nel Rapporto definitivo dovrà essere presente un capitolo in cui si riporta l'illustrazione completa degli aspetti succitati secondo i contenuti delle lett. b), e) e d) dell'Allegato VI del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. che, nello specifico riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e probabile evoluzione dello stato attuale dell'ambiente senza l'attuazione della proposta di Piano; • le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche presenti nel territorio; • qualsiasi altro problema ambientale esi- 	

	<p>stente</p> <p>Si evidenzia che per definire compiutamente la procedura di VAS è necessario redigere uno Studio d'Incidenza afferente i Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale contemplate dall'art. 5 del D.P.R. n. 357/97 - All.G" Regolamento Recante Attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatica che tra l'altro al comma 7 prevede che: La Valutazione d'Incidenza è effettuata l'ente di gestione dell'area stessa come definita dalla 0611211991 n. 394", atteso che gli interventi previsti ricadono in parte nelle aree Natura 2000. Resta inteso che tale Studio dovrà essere oggetto di pubblicazione per come previsto dalla normativa in materia di VAS</p>	
CAP. 7	<p>Il documento riporta i dati, gli indicatori e la basi informative utili per l'analisi del contesto ambientale.</p> <p><i>Ai fini della procedura di VAS. ritenete utile segnalare eventuali ulteriori disponibilità di banche dati e/o informazioni?</i></p> <p><i>Ritenete che l'elenco degli indicatori proposti sia esaustivo e coerente per la valutazione e la successiva fase di monitoraggio dell'attuazione del piano/programma?</i></p> <p>La VAS si ritiene utile rammentare, non si conclude con l'approvazione del Piano, ma prosegue con le attività di monitoraggio, finalizzate a tenere sotto controllo l'evoluzione degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano ed il perseguimento degli obiettivi ambientali attraverso il raggiungimento dei valori target. Il riscontro degli eventuali scostamenti nella fase di attuazione consentirà di intervenire tempestivamente attraverso le opportune misure correttive.</p> <ul style="list-style-type: none"> - A tal fine deve essere progettato un sistema di monitoraggio che definisca: gli elementi da monitorare (componenti ambientali, attuazione delle azioni di piano, ecc.): - gli Indicatori da utilizzare; - la fonte di reperimento dei dati, le modalità e la periodicità di aggiornamento; - le soglie critiche in base alle quali procedere ad attivare misure di ri-orientamento del piano; - i target da raggiungere; - la periodicità dei report di monitoraggio 	

La definizione degli indicatori più adatti, da attivare in fase di monitoraggio, deve essere elaborata nella stesura del Rapporto Ambientale tenendo in considerazione la necessità di misurare l'efficacia del piano nel perseguire obiettivi ambientali e nel misurare gli effetti diretti e indiretti da esso prodotti; deve, inoltre, essere in grado di correlarsi alle criticità ambientali più significative e rilevare gli effetti positivi o di mitigazione prodotti dal piano.

La filosofia migliore dell'approccio al programma di monitoraggio consiste nel costruire un sistema di indicatori strutturato su differenti tipologie:

- Indicatori di contesto o descrittivi, si fa riferimento a indicatori utilizzati per l'analisi e la quantificazione del contesto ambientale;
- Indicatori prestazionali di performance selezionati per misurare le ricadute ambientali conseguenti alle azioni di Piano e cioè: il raggiungimento degli obiettivi delle politiche ambientali nazionali o locali, la distanza dal target, ecc.; sostanzialmente essi misurano la combinazione di obiettivo e tempo per raggiungerlo ecc.; quindi agli Indicatori di risultato, direttamente legati ai risultati ed alle realizzazioni prodotte attraverso l'attuazione del Piano.

Nell'individuazione degli indicatori occorre far riferimento a quelli considerati maggiormente rappresentativi, in relazione alla realtà specifica del territorio in esame e dotati delle seguenti caratteristiche:

- semplicità, di facile interpretazione;
- sensibilità, idoneità a reagire alle valutazioni ambientali connesse alle attività antropiche;
- disponibilità, possibilità di ottenere i dati con regolare frequenza;
- affidabilità, sufficientemente documentati e qualitativamente adeguati;
- rappresentatività, in grado di fornire un quadro significativo delle pressioni antropiche sull'ambiente.

Per una corretta definizione della fase di monitoraggio, si segnala quanto previsto nel "format per la redazione del rapporto ambientale dei PSC/PSA" Allegato "A" (cap. n. 8 pagg. 31-36) scaricabile dal sito www.regione.calabria.it/ambiente alla sezione VAS - DGR n. 624 del 23/12/2011. Approvazione del disciplinare operativo inerente la procedura di VAS applicata agli stru-

	menti di pianificazione urbanistica e territoriale - In applicazione del R.R. n. 3 del 04/08/2008 approvato con D.G.R. 535/08	
CAP 5	<p>Ai fine di compiere la valutazione della sostenibilità del piano dev'essere sviluppata l'analisi matriciale come strumento di studio della coerenza interna ed esterna, nonché di efficacia del Piano rispetto alle criticità ambientali riscontrate per mezzo dell'analisi di contesto</p> <p><i>Ritenete validi ed esaustivi gli obiettivi di sostenibilità fissati dal PSC, tenuto conto dello specifico ambito di competenza del Piano stesso?</i></p>	
	<p><i>Ritenete valida l'analisi di correlazione tra gli obiettivi di sostenibilità del piano e le criticità ambientali. per come derivanti dall'analisi del contesto ambientale?</i></p> <p>Nella stesura del Rapporto Ambientale definitivo è necessario definire un iter procedurale che definisca con maggiore dettaglio criticità e/o opportunità. obiettivi e azioni del piano. correlate in apposite matrici, con le componenti ambientali di ciascun fattore ritenuto rilevante, Sulla base dei dati, delle informazioni e della conoscenza del quadro conoscitivo vengono posti gli obiettivi strategici specifici del Piano. quindi, si procede attraverso le scelte che con esso si intendono perseguire, alla verifica di coerenza e compatibilità ambientale. Dall'analisi di coerenza esterna del Piano, che consiste nel confronto tra gli obiettivi generali del Piano con quelli del P.T.C.P.(coerenza verticale) e con quelli dei piani di settore (coerenza orizzontale) occorre verificare la compatibilità ambientale, ossia la coerenza degli obiettivi specifici del Piano con gli obiettivi di sostenibilità stabiliti a livello internazionale, comunitario e nazionale. Allo scopo, si ritiene utile effettuare una ricognizione dettagliata delle procedure da seguire ai fini della definizione dell'iter e delle strategie necessarie per pervenire a risultati condivisi nella definizione della procedura VAS. Successivamente alla fase di valutazione degli scenari (valutazione delle opzioni possibili delle azioni per l'attuazione del piano) e dell'individuazione di criticità e vantaggi di ognuno di essi (Fase dell'analisi delle opzioni strategiche. definite "macro alternative", che il nuovo piano può adottare per affrontare le principali "questioni aperte" delineate nelle fasi precedenti), si passa alla defi-</p>	

	<p>nizione degli obiettivi di piano che discendono dai risultati del quadro conoscitivo e dalla valutazione delle macro alternative. Attraverso una tabella degli "Obiettivi" si otterrà una lista a livello comunale. In parte propri "obiettivi specifici del piano" e in parte generali "obiettivi discendenti da quello provinciale".</p> <p>La Valutazione di sostenibilità degli obiettivi di piano sarà l'interrelazione di una prima matrice specifica tra "obiettivi di piano" ed obiettivi di sostenibilità.</p> <p>A questo punto occorre passare alla definizione delle azioni di piano che potrà essere dettagliata attraverso una tabella di definizione delle "criticità e/o opportunità \ obiettivi \ azioni" che ne definisce il processo logico. Le azioni così definite saranno messe in correlazione attraverso una 2° matrice con le "componenti ambientali" (aria, acqua, suolo, sottosuolo, rumore, flora, fauna, biodiversità - rete ecologica, qualità estetica percettiva paesaggio, qualità urbana, patrimonio storico architettonico, rischi tecnologici, benessere economico-sociale ecc.) che ne definisce gli impatti potenziali.</p> <p>Da questa fase ne discende, se necessario, la valutazione delle "misure di mitigazione\compensazione, alternative, effetti\impatti delle azioni di piano" le cui azioni specifiche dovranno essere interrelate attraverso un'apposita 3° matrice con i "Criteri di Sostenibilità", che risultano contestualizzati sui territori comunali. Da tale matrice dovranno essere individuate le interrelazioni negative predisponendo apposite "schede di risposta" (Tabelle) intese quale approfondimento degli incroci negativi o potenziali nelle quali vengono definiti i livelli, che possono essere catalogati in quattro tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Livello 1: Verifica (Approfondimento dello screening); Impatto ritenuto assente dopo l'approfondimento o impatto eliminabile e misure che portano alla eliminazione dell'impatto. ○ livello 2: Valutazione degli impatti significativi; impatto non eliminabile "misure che portano alla mitigazione dell'impatto. ○ Livello 3: Analisi di soluzioni alternative; impatto non mitigabile o sensibile impatto residuo dopo la mitigazione –o alternative. ○ livello 4: Definizione di misure di compensazione. <p>assenza di misure mitigative e alternative</p>	
--	--	--

	<p>non praticabili misure di compensazione adeguate o abbandono dell'azione</p> <p>Tale scheda rappresenta la descrizione sintetica delle relative analisi, stime ed elaborazioni da effettuare durante tutta la fase di analisi</p>	
<p><i>Ai fini dello svolgimento della procedura di valutazione ambientale strategica e delle relative fasi dell'integrazione ambientale ai sensi della normativa vigente, ritenete vi siano suggerimenti e/o aspetti da far emergere o contributi utili da poter fornire?</i></p>		
<p>Ai fini di un corretto svolgimento della procedura VAS è necessario riepilogare e specificare quanto segue:</p> <p>Si precisa che la procedura VAS viene svolta ai sensi della normativa vigente e cioè D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e Regolamento regionale 3/2008 e ss.rnrn.ti.</p> <p>Al riguardo, nel rapporto preliminare ambientale in esame la coerenza esterna, uno degli elementi caratterizzanti per gli aspetti del p/p per la sua costruzione e configurazione che deve rispondere al confronto e verifica fra obiettivi in quanto tutti gli strumenti di pianificazione sovraordinata perseguono diversi obiettivi di norma o di indirizzo talora rappresentando lo stesso spazio geografico -territoriale e stabiliscono le norme di comportamento delle trasformazioni del territorio, è dal rapporto preliminare de quo demandato a quello definitivo</p> <p>Nel Rapporto ambientale definitivo, occorre interpretare in maniera schematica, le conoscenze e di conseguenza individuare le relazioni esistenti in termini di valori e criticità, nonché, i principali processi di sviluppo e gli scenari di crisi in riferimento agli usi attuati del territorio e alle previsioni di trasformazione. Nello specifico dovranno essere presi in considerazione i dati analitici propri del piano opportunamente tabellati dai quali si evinca lo stato del consumo del territorio edificato attuale e le proiezioni della nuova programmazione al fine di definire lo standards di qualità da raggiungere, quale obiettivo stabilito dal piano strutturale.</p> <p>Per fare questo come già detto, dovranno essere riparlati, anche in apposite tabelle, i dati riassuntivi delle analisi del piano esposti nella relazione tecnica che sintetizzino, zona per zona o comparto per comparto, le seguenti voci; la residenzialità, il turismo, la produttività, il terziario, l'agricoltura. ecc., di queste vanno indicate le volumetrie esistenti e previste, le aree per servizi esistenti e previste, che attraverso appositi indicatori scelti in scala opportuna dovranno definire uno standards di qualità per come sopra definito.</p> <p>Nel R.\. partendo dalla descrizione del contesto ambientale e dalla elencazione degli obiettivi di sostenibilità del piano, dopo lo studio dell'analisi e l'esposizione delle criticità, occorre elaborare un'analisi di coerenza esterna verticale, ed orizzontale; effettuare una analisi di coerenza interna tra criticità ambientali ed obiettivi di sostenibilità del piano per ciascuna componente ambientale; mettere in correlazione gli obiettivi generali e specifici con gli obiettivi di sostenibilità ambientale; valutare gli effetti sul sistema ambientale, tutto ciò secondo un'impostazione metodologica chiara e condivisibile.</p> <p>La determinazione e la valutazione degli impatti di piano implica una serie di domande a cui il rapporto ambientale deve fornire risposte</p>		

precise che nello specifico dovranno contenere una serie di informazioni atte a definire:

1. gli effetti ambientali;
2. quali sono le alternative tra gli interventi di piano analizzate dal punto di vista ambientale;
3. quali sono gli interventi pianificatori che potrebbero avere qualche rilevanza ambientale positiva o negativa;
4. quali saranno i risultati più importanti del piano in ambito ambientale;
5. quali saranno i soggetti maggiormente influenzati dai risultati ambientali del piano;
6. quali indicatori del piano hanno maggior rilevanza per valutare gli effetti ambientali del piano;
7. quali azioni pianificate consentiranno di ottenere i valori ambientali predefiniti;
8. come varierà dal punto di vista territoriale l'efficacia degli interventi di piano;
9. se sono ipotizzabili situazioni con effetti ambientali cumulati.

Il Rapporto ambientale definitivo dovrà essere un documento di analisi del contesto ambientale, di valutazione e coerenza degli obiettivi, di valutazione degli effetti ambientali del piano e di monitoraggio e controllo ambientale, che riassume e sintetizza tutti i dati cartografati e relazionati per settore e per materia, evitando il semplice richiamo degli argomenti a capitoli o parti strutturalmente dedicati, quali norme tecniche e relazioni varie allegate al piano.