



REGIONE CALABRIA

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI, MOBILITÀ

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Rapporto Ambientale

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

Nota integrativa

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

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 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

Premessa

La presente nota integrativa al Rapporto Ambientale tiene conto dell'esito delle interlocuzioni tra l'Autorità Procedente e l'Autorità Competente, alle quali ha partecipato anche il Gruppo di Lavoro (GdL) VAS, nella fase di istruttoria tecnica ai fini del rilascio del parere motivato.

In questa fase, che ha permesso un confronto utile a migliorare l'integrazione della componente ambientale nel PRT, l'Autorità competente ha richiesto una migliore esplicitazione delle relazioni tra gli obiettivi e le azioni/misure del PRT, anche ai fini della migliore evidenziazione della coerenza e dell'efficacia delle strategie proposte dallo stesso nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale dichiarati e non dichiarati dal Piano, per come evidenziato nel Rapporto Ambientale. Ha richiesto inoltre di motivare esplicitamente la mancanza, nel PRT, del confronto tra scenari alternativi negli orizzonti temporali considerati.

L'Autorità Procedente ha prodotto un documento integrativo al PRT, con l'obiettivo di assumere le indicazioni emerse dal confronto con l'Autorità Competente e con il Gruppo di Lavoro VAS.

Le considerazioni che seguono si riferiscono al documento, trasmesso, inizialmente per le vie brevi, e formalmente acquisito agli atti in data odierna.

Considerazioni

Nel merito degli obiettivi di sostenibilità ambientale, indicati nel Rapporto Ambientale, e non esplicitamente dichiarati dal PRT, il documento mette in evidenza che, implicitamente, le misure previste sono in correlazione con gli obiettivi di sostenibilità individuati.

A fronte dell'evidenza di queste correlazioni, che sono molto più dirette per alcuni temi (ad es. l'accessibilità, la sicurezza e riduzione delle emissioni climalteranti) e meno dirette per altri (ad es. la riduzione dell'inquinamento acustico, l'adattamento ai cambiamenti climatici), il documento illustra come viene rafforzata la capacità del PRT di perseguire tutti gli obiettivi di sostenibilità individuati.

Tale capacità viene 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.

Alla luce di tali integrazioni si ritiene che sia rafforzata la capacità del PRT di perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale indicati nel RA. Con tali integrazioni è resa più evidente sia la coerenza interna del Piano, sia la coerenza esterna con gli altri pertinenti Piani e Programmi.

In merito all'analisi di scenari alternativi, il documento precisa che il PRT "non analizza scenari alternativi poiché il livello di infrastrutturazione della Regione è già avviato, ed il Piano comprende molti interventi già in corso di attuazione. A fronte di questa situazione il Piano deve mirare all'adeguamento ed al miglioramento del sistema esistente, per il raggiungimento degli obiettivi previsti".

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.