

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 18437 del 11/10/2019 BOLOGNA

Proposta: DPG/2019/18904 del 11/10/2019

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: PARERE MOTIVATO, AI SENSI DELLA LR 24/2017, IN MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO INTEGRATO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRIT 2025)

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Firmatario: VALERIO MARRONI in qualità di Responsabile di servizio

Responsabile del procedimento: Valerio Marroni

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMIR)
DPG/2019/18904 del 11/10/2019

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

1. PREMESSO CHE:

- 1.1. con deliberazione n. 214 del 10 luglio 2019 l'Assemblea legislativa della Regione Emilia - Romagna ha adottato il Piano Integrato Regionale dei Trasporti (PRIT 2025) e relativo documento di VALSAT, denominato Rapporto Ambientale;
- 1.2. la proposta del PRIT 2025 è sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica, integrata nel procedimento di formazione e approvazione del Piano, ai sensi dell'art. 18 e 19 della LR 24/2017;
- 1.3. l'autorità competente ad esprimersi in merito alla valutazione ambientale strategica del PRIT 2025 è la Regione Emilia - Romagna, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della L.R. 9/08;
- 1.4. in particolare, ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale è stato individuato quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale;
- 1.5. ai sensi della medesima deliberazione della Giunta regionale n. 1392 del 8 settembre 2008, per i piani e programmi approvati dalla Regione, di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 1 della L.R. 9 del 2008, il parere motivato, in merito alla valutazione ambientale, è espresso tramite determinazione del Responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;

2. DATO ATTO CHE:

- 2.1. i documenti preliminari del PRIT 2025 (Documento Preliminare e Rapporto Preliminare Ambientale) sono stati approvati dalla Giunta regionale con deliberazione n. 1073 dell'11 luglio 2016;
- 2.2. per l'esame congiunto del documento preliminare e dei relativi elaborati tecnici è stata indetta la Conferenza di Pianificazione, che ha svolto i propri lavori dal 13 dicembre 2016 al 14 marzo 2017, chiamando a parteciparvi le Province, la Città Metropolitana di Bologna, i Comuni presenti nel Consiglio delle Autonomie Locali (CAL), ARPAE, Distretti AUSL, Enti gestione parchi nazionali e regionali, le Regioni contermini, nonché i soggetti gestori delle infrastrutture della mobilità di rilievo almeno regionale;
- 2.3. nell'ambito della Conferenza di pianificazione è stata avviata, la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale per le finalità di cui all'art. 13 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"; a seguito di tale consultazione, sono state fornite indicazioni per la predisposizione del Documento di VALSAT parte integrante del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 con nota PG 2017/0223230 del 31/03/2017;
- 2.4. il PRIT 2025 in adozione ha recepito in gran parte i contributi e le osservazioni raccolte durante lo svolgimento del percorso partecipativo di consultazione, approfondimento e

- confronto e i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale consultati in Conferenza di pianificazione;
- 2.5. con avviso pubblico PG AL/2019/0017063 è stato comunicato l'avvio del periodo di deposito degli elaborati del PRIT 2015, presso gli uffici regionali del Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio e sul sito WEB della Regione Emilia - Romagna, anche ai fini della consultazione e dell'avvio della procedura della Valutazione Ambientale del Piano, ai sensi dell'art. 18 e 19 della LR 24/2017, ai seguenti link:
- <http://demetra.regione.emilia-romagna.it/al/articolo?urn=er:assemblealegislativa:delibera:2019;214>
- <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti/sezioni/prit-2025-fase-di-adozione>
- <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas/>
- 2.6. è stato, inoltre, pubblicato il medesimo avviso sul BURERT n. 232 in data 18/7/2019; il termine per la presentazione delle osservazioni è stato fissato in data 16/09/2019;
- 2.7. in data 10 ottobre 2019 con nota PG.2019.754479, il Servizio pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio, ha trasmesso la proposta di controdeduzioni alle osservazioni pervenute al PRIT 2025;
- 2.8. il Rapporto Ambientale allegato al PRIT 2025 svolge adeguatamente le funzioni affidate al "Rapporto ambientale" di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/2006;
- 2.9. in data 10 settembre 2019, presso la sede della Regione Emilia - Romagna, in viale della Fiera 8, a Bologna, si è svolta una riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale" per acquisire le loro valutazioni in merito alla proposta del PRIT 2025 ed al relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 del D. Lgs.152/06;
- 2.10. a tale riunione, convocata con nota prot. PG.2019.643987 del 12 agosto 2019 a firma del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali, così individuati:
- *Comuni capoluogo della Regione Emilia - Romagna;*
 - *Provincia di Rimini, Provincia di Ravenna, Provincia di Ferrara, Provincia di Bologna, Provincia di Reggio Emilia, Provincia di Modena, Provincia di Parma, Provincia di Piacenza, Provincia di Forlì - Cesena;*
 - *Regione Emilia - Romagna (Direzione generale sanità e politiche sociali, Direzione Cura del Territorio e dell'Ambiente, Direzione Generale Economia della conoscenza, del lavoro e dell'impresa, Servizio parchi e risorse forestali, Servizio tutela e risanamento acqua, aria e agenti fisici);*
 - *ARPAE Emilia - Romagna, ARPA Sez. Piacenza, ARPA Sez. Parma, ARPA Sez. Reggio Emilia, ARPA Sez. Modena, ARPA Sez. Bologna, ARPA Sez. Ferrara, ARPA Sez. Ravenna, ARPA Sez. Forlì, ARPA Sez. Cesena, ARPA Sez. Rimini;*
 - *Ausl Distretto di Piacenza, Ausl Distretto Parma, Ausl Distretto Reggio Emilia, Ausl Distretto Modena, Ausl*

Distretto di Bologna, Ausl Distretto Imola, Ausl Distretto Ravenna, Ausl Distretto Forlì, Ausl Distretto Rimini;

- *Ente gestione parchi Emilia occidentale, Ente gestione parchi Emilia orientale, Ente gestione parchi Emilia centrale, Ente gestione parchi Delta del Po, Ente gestione parchi Romagna;*
- *Parco nazionale Foreste Casentinesi, Parco nazionale Appennino Tosco Emiliano, Parco interregionale Sasso Simone e Simoncello;*
- *Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per l'Emilia - Romagna; AIPO Agenzia Interregionale per il Po;*
- *Regione Marche, Regione Toscana, Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Piemonte;*

2.11. a tale riunione hanno partecipato: Regione Emilia - Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, Servizio risanamento atmosferico acustico elettromagnetico, Servizio Pianificazione Territoriale Urbanistica Trasporti Paesaggio), Comune di Modena, Comune di Ferrara, Provincia di Piacenza, Provincia di Parma, Provincia di Ferrara, ARPAE Emilia-Romagna, ARPAE sez. Bologna, AUSL Reggio Emilia, AUSL Piacenza; Ente gestione parchi Delta del Po;

2.12. nel Rapporto ambientale è evidenziato che "alla redazione del piano hanno contribuito anche i soggetti che normalmente non partecipano direttamente alle decisioni (cittadini, comitati, associazioni locali, ecc.). In quest'ottica si è svolto, contemporaneamente alla conferenza di pianificazione, il processo partecipativo "Buona Mobilità". I risultati emersi nel corso di "Buona mobilità" sono confluiti come contributo all'interno della Conferenza di pianificazione e sono serviti alla stesura del PRIT, alle sue strategie, ma soprattutto alle azioni da mettere in campo, portando la visione "locale" di ognuno a contatto con gli obiettivi regionali di più larga scala. Il processo partecipativo si è svolto nell'ambito di tre laboratori partecipativi a Piacenza, Modena e Faenza (le sedi sono state individuate in modo da avviare un confronto sui temi della mobilità e dei trasporti in città di dimensioni differenti), ed uno spazio di partecipazione online disponibile sulla piattaforma regionale io Partecipo: "la piazza "Buona Mobilità - verso il PRIT 2025". Questo strumento ha permesso di affiancare agli incontri svolti in presenza anche alcuni strumenti per la partecipazione online come avvisi, eventi, documenti, gallerie multimediali, sondaggi, ecc.";

2.13. di seguito sono sintetizzati i temi generali, le indicazioni e le proposte dei cittadini presentate durante l'evento "Buona Mobilità"

Temi trasversali - generali	Indicazioni/orientamenti	Proposte

Pianificazione	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di coerenza e di coordinamento tra i diversi livelli di pianificazione • Contrastare la dispersione insediativa • Necessità di maggiore integrazione tra pianificazione dei trasporti e altra pianificazione di settore • Necessità di un ruolo forte della Regione • Necessità e importanza dei "piani traffico" locali 	<ul style="list-style-type: none"> • La Regione deve finanziare solo i Comuni dotati di piani di mobilità • La Regione deve "obbligare" i Comuni alla redazione dei Piani del traffico • Promuovere la redazione di piani locali della mobilità
Cultura - Educazione Comunicazione - Informazione	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di maggiore informazione e comunicazione sui temi della mobilità • Necessità di crescita culturale e di crescita dell'autoconsapevolezza sui temi della mobilità • Esigenza di maggiore informazione sulle modalità del trasporto pubblico • Importanza della comunicazione per la promozione della sostenibilità • Necessità di diffusione di modelli di comportamento virtuoso in tema di mobilità 	<ul style="list-style-type: none"> • Informare su esternalità dei trasporti e rendere percepibili i costi esterni • Informare in modo specifico su possibilità interscambio e su tariffe • Promuovere l'infomobilità • Migliorare travel planner e siti web aziendali • Rendere trasparente il costo del biglietto del trasporto pubblico e la sua articolazione • Promuovere una cultura del rispetto delle regole • Promuovere azioni di marketing del trasporto pubblico • Promuovere campagne di sensibilizzazione e comunicazione
Partecipazione	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di partecipazione pubblica sui temi della mobilità, anche a livello locale • Necessità di maggiore condivisione e attivazione di processi di feed-back con gli utenti di servizi e infrastrutture 	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere tavoli locali di partecipazione sulla mobilità e carte etiche della mobilità, anche in funzione: del miglioramento di una "cultura della buona mobilità"; della diffusione di modelli di comportamento virtuosi; della crescita dell'autoconsapevolezza
Qualità dei	<ul style="list-style-type: none"> • Migliorare le politiche 	Prevedere:

servizi di trasporto pubblico	<p>tariffarie</p> <ul style="list-style-type: none"> Migliorare la qualità in termini di: affidabilità, tempestività, puntualità, accessibilità ai servizi, coerenza con le informazioni fornite, comfort, sicurezza su mezzi di trasporto pubblico, maggiori controlli Disponibilità a pagare di più se gli aumenti sono finalizzati alla qualità (rapporto costo/qualità servizio) e allo sviluppo del trasporto pubblico Necessità di sviluppare servizi notturni anche mirati a soddisfare esigenze degli utenti giovani 	<ul style="list-style-type: none"> abbonamenti sconto giovani costo abbonamenti in funzione del reddito (sgravi fiscali) sconto per incentivare l'uso fasce di morbida sconto gruppi tariffe agevolate per famiglie maggiori controlli su mezzi di trasporto pubblico
Mobilità sostenibile e "buona mobilità"	<ul style="list-style-type: none"> Migliorare l'accessibilità ai centri di acquisto e ai servizi con il trasporto pubblico Aumentare l'attenzione verso gli utenti deboli del trasporto pubblico Incentivare la mobilità ciclabile Migliorare l'intermodalità-punti scambiatori Sostenere ricerca, innovazione e nuove tecnologie Migliorare la sicurezza del viaggio sui mezzi pubblici 	<ul style="list-style-type: none"> Diffondere la possibilità di bici+bus; bici+treno Organizzare parcheggi sicuri per biciclette Aumentare e raccordare le piste ciclabili Rendere riconoscibili i mezzi trasporto pubblico "ecologici" Promuovere l'uso di taxi collettivi Promuovere car sharing, car pooling, bike sharing Diffondere le "zone 30" Promuovere l'uso dei veicoli elettrici sia per la mobilità delle persone che per le merci Fluidificare il traffico: onda verde per bus Prevedere sistemi audio per ipovedenti

2.14. in merito alla formazione del piano sono, inoltre, stati effettuati i seguenti incontri di informazione e partecipazione sui contenuti del Piano:

- 31/01/2019 BOLOGNA c/o Regione Emilia-Romagna - Udienza

conoscitiva: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT2025";

- 25/03/2019 - MODENA c/o sede Provincia - "Verso il nuovo PRIT2025: le infrastrutture per la mobilità e la competitività";
- 05/04/2019 - PARMA c/o Aeroporto "G. Verdi" - "Verso il nuovo PRIT2025: la rete degli aeroporti regionali";
- 08/05/2019 - FERRARA c/o sede Provincia - "Verso il nuovo PRIT2025: prospettive e sviluppo del sistema idroviario";
- 17/05/2019 - RAVENNA c/o sede Provincia - "Verso il nuovo PRIT2025: prospettive e sviluppo del sistema idroviario";
- 22/05/2019 - BOLOGNA c/o Regione Emilia-Romagna - "Verso il nuovo PRIT2025: il TPL e la mobilità sostenibile";
- 13/06/2019 - PIACENZA c/o sede Provincia - "Verso il nuovo PRIT2025: il valore della logistica"

2.15. le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del Piano, e sugli effetti e impatti ambientali ad essa conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del piano;

3. DATO ATTO, INOLTRE, CHE:

3.1. a seguito delle procedure di deposito, pubblicità e partecipazione previste dalla fase di consultazione del Piano adottato, sono pervenute alla Regione Emilia-Romagna le seguenti **osservazioni** entro il termine del 16 settembre 2019:

N.	Protocollo	Data arrivo	Ente/ Associazione
1	PG/2019/0628364	02/08/2019	Vinci Gianluca (Onorevole)
2	PG/2019/0642486	09/08/2019	Capogruppo Consiliare "La Pigna" - Comune di Ravenna
3	PG/2019/0657758	27/08/2019	Capogruppo Consiliare "La Pigna" - Comune di Ravenna
4	PG/2019/662428	29/08/2019	Capogruppo Consiliare Misto - Comune di Ravenna
5	PG/2019/0675350	05/09/2019	Comune di Cento, Comune di Pieve di cento
6	PG/2019/0683886	09/09/2019	Associazione Diritti Civili Lista per Ravenna
7	PG/2019/689806	10/09/2019	Comune di Ravenna Gruppo Consigliare "Ravenna in Comune"
8	PG/2019/694421	11/09/2019	Provincia di Piacenza
9	PG/2019/695064	12/09/2019	Federmetano
10	PG/2019/0700863	13/09/2019	Legambiente Piacenza
11	PG/2019/0700875	13/09/2019	Comune di Monticelli di Ongina
12	PG/2019/0700902	13/09/2019	Comune Villanova sull'Arda
13	PG/2019/0701757	13/09/2019	Confindustria Piacenza
14	PG/2019/0702224	13/09/2019	Provincia di Modena

15	PG/2019/0703856	16/09/2019	Comune Forlimpopoli
16	PG/2019/0703905	16/09/2019	Associazione Amo Bologna Onlus
17	PG/2019/0703926	16/09/2019	AUSL Reggio Emilia
18	PG/2019/0704023	16/09/2019	Confagricoltura ER
19	G/2019/0704829	16/09/2019	Federazione dei Verdi Emilia-Romagna
20	PG/2019/0705175	16/09/2019	Comuni Roccabianca, San Secondo e Sissa Trecasali
21	PG/2019/0705180	16/09/2019	Comune di Campogalliano
22	PG/2019/0705222	16/09/2019	Provincia di Modena per AMO e Sindaci
23	PG/2019/0705243	16/09/2019	Provincia di Ravenna

3.2. oltre i termini del deposito sono pervenute le seguenti ulteriori osservazioni:

N.	Protocollo	Data arrivo	Ente/ Associazione
24	PG/2019/0706166	17/09/2019	Comune Di Cesena
25	PG/2019/0706175	17/09/2019	WWF Emilia-Romagna
26	PG/2019/0706189	17/09/2019	Provincia di Rimini
27	PG/2019/0706263	17/09/2019	Unione Comuni Appennino Bolognese
28	PG/2019/0706275	17/09/2019	AUSL Piacenza
29	PG/2019/0706295	17/09/2019	Comune di Sassuolo, Fiorano Modenese, Formigine, Maranello
30	PG/2019/0706320	17/09/2019	Città Metropolitana di Bologna
31	PG/2019/0706337	17/09/2019	Comune di Forlì
32	PG/2019/0706350	17/09/2019	Ente Gestione Parchi e Biodiversita' - Parchi Emilia Centrale
33	PG/2019/0706489	17/09/2019	Comune di Reggio Emilia
34	PG/2019/0706499	17/09/2019	Ass. Amici del Casino di Sala Baganza
35	PG/2019/0706503	17/09/2019	Comune di San Leo
36	PG/2019/0706530	17/09/2019	Provincia di Reggio Emilia
37	PG/2019/0707433	17/09/2019	CISAL Emilia-Romagna
38	PG/2019/0708624	17/09/2019	Faisal CisaL Emilia-Romagna
39	PG/2019/0708636	17/09/2019	Comune di Forlimpopoli
40	PG/2019/0708644	17/09/2019	Comune di Piacenza
41	PG/2019/0708651	17/09/2019	Comune di Castelvetro Piacentino
42	PG/2019/0711324	18/09/2019	Lipu Sede Nazionale Parma
43	PG/2019/0711332	18/09/2019	Legambiente Emilia-Romagna Onlus
44	PG/2019/0711338	18/09/2019	Associazione Legambiente Circolo di Piacenza
45	PG/2019/0711358	18/09/2019	Comitato No Bretella-Si Mobilità Sostenibile - Modena
46	PG/2019/0711403	18/09/2019	Regione Lombardia - Dg Infrastrutture e Mobilità
47	PG/2019/0715909	20/09/2019	Regione Toscana
48	PG/2019/0718067	23/09/2019	Fand - Federazione tra le Associazioni Nazionali delle persone con disabilità

49	PG/2019/0724075	26/09/2019	Parco del Delta del PO
50	PG/2019/0727367	27/09/2019	MIBACT - Ministero per i Beni, le Attività Culturali e Turismo
51	PG/2019/0707796	17/09/2019	Provincia Forlì-Cesena
52	PG/2019/0735477	01/10/2019	Federazione Verdi Emilia-Romagna
53	PG/2019/0738308	02/10/2019	Comune di Scandiano

3.3. dagli esiti della riunione svolta con "soggetti competenti in materia ambientale" e dalle osservazioni pervenute è emerso quanto di seguito sintetizzato:

3.4. **VIABILITA'**

- proposte di tracciati alternativi a quelli attualmente riportati nel PRIT, priorità della attuazione di alcune previsioni infrastrutturali, nuovi inserimenti, in particolare di raccordi e bretelle, e soluzioni di utilizzo alternative (es. Cispadana);
- richiesta di estendere anche alla viabilità esistente la realizzazione di fasce di rispetto più ampie di quelle previste dal D.lgs. 285/92 onde consentire il futuro potenziamento delle sedi stradali e/o la realizzazione di piste ciclabili e fasce di ambientazione con funzione di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture;
- prevedere azioni ancora più incisive di shift modale per il trasporto merci;
- prendere in considerazione opzioni alternative, quali l'interramento delle grandi arterie, sia per proteggerle dagli eventi climatici estremi, sia per ridurre il loro contributo alle alterazioni climatiche;
- prevedere un piano organico di interventi su larga scala per la transizione verso l'uso di energie pulite provenienti da fonti rinnovabili;
- si richiede un approfondimento sul tema dei conflitti tra gli obiettivi del PRIT e le politiche di tutela ambientale o gli obiettivi di sostenibilità del piano;
- si richiedono approfondimenti su temi specifici (es. SS309 Romea, terminal ferroviario e portuale Monticelli d'Ongina);
- si richiede di approfondire, tra i fattori sui quali le azioni del Prit 2025 avranno effetti rilevanti, l'aspetto delle diseguaglianze sociali e di salute;
- di integrare la simulazione delle emissioni in atmosfera con una proiezione modellistica che indichi la percentuale di popolazione esposta ai rischi di superamento dei valori limite di PM10 al 2020 ed al 2025, considerando invariate le fonti di inquinamento non rientranti nell'ambito di competenze del PRIT;
- inserire tra gli indicatori di monitoraggio ulteriori indicatori di maggiore dettaglio per le Aree protette ed i Siti della Rete Natura 2000 direttamente a contatto con le

infrastrutture della rete trasportistica;

- individuare modalità di monitoraggio e set di indicatori comuni e unificati tra i diversi Enti territoriali, da applicare a seconda dei livelli pianificatori e delle tematiche;
- integrare la valutazione di Incidenza con i Siti Natura 2000, SIC-ZPS ecc. mancanti;
- di prendere in considerazione quanto previsto dai PUMS vigenti;

3.5. **FERROVIE**

- proposte di adozione di altri progetti non segnalati nel PRIT2025 (es. "SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO PIACENTINO", linea Formigine-Vignola ecc.);
- integrare le informazioni relative ai servizi ferroviari previsti inserendo il loro cadenzamento negli orari di punta, di morbida, serali e festivi, la classificazione dei treni e la tipologia di materiale rotabile da impiegare, l'orizzonte temporale per la realizzazione dell'offerta prevista nonché la numerazione delle linee per una loro migliore identificazione;
- proposte di potenziamento di alcuni tratti ferroviari (es. Milano-Parma-Bologna, Ravenna - Faenza - Firenze, Porretta - Bologna - Prato) con particolare riguardo alle connessioni extra-regione;
- proposta di revisione di alcuni progetti (es. Trasporto Rapido Costiero ferroviario a nord di Rimini);
- prevedere il miglioramento delle connessioni tra i sistemi integrati della rete regionale (es. Distretto Ceramico con il nodo TAV di Reggio Emilia);
- richiesta di un piano-programma di risoluzione delle interferenze con le reti stradali, finalizzato alla velocizzazione e al potenziamento della linea (Quale?);
- individuare nuove stazioni e scali Merci;

3.6. **MOBILITÀ sostenibile**

- si ritiene necessario un salto di qualità importante per render effettivamente attrattivo il trasporto pubblico;
- prevedere contributi per il bike sharing all'interno dei fondi per i servizi minimi del TPL;
- coordinare le politiche tariffarie del TPL non lasciandole "materia autonoma" delle Agenzie per la mobilità ma prevedere una integrazione tariffaria di titoli di viaggio giornalieri, mensili e annuali che consentano l'utilizzo indistinto di tutti i mezzi del trasporto pubblico regionale nell'ambito del sistema tariffario Mi Nuovo;
- messa in sicurezza fermate trasporto pubblico;
- prevedere il potenziamento delle stazioni ferroviarie quali

poli di interscambio modale, dotate di sistemi di collegamento attivo e passivo all'infomobilità regionale, idonei parcheggi scambiatori che prevedano stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, postazioni sicure di ricovero di bici private, di bike sharing e, ove giustificato dai volumi di traffico, anche car sharing;

- prevedere un sovvenzionamento specifico per i filobus-km effettivamente realizzati;
- inserire, tra le azioni per lo sviluppo tecnologico dei sistemi di trasporto, una piattaforma regionale per favorire il car pooling;
- potenziamento del trasporto pubblico su gomma basato sulla riorganizzazione dei servizi locali e incrementare i collegamenti pubblici tra Comuni limitrofi;
- creazione di percorsi ciclabili continuativi e in sicurezza per pedoni;
- assicurare un aumento delle risorse, al fine di poter garantire i servizi programmati;
- prevedere la gratuità di tutti i mezzi pubblici, treni, autobus, pullman, sul territorio regionale per agevolare le persone con disabilità;
- alcuni osservanti ritengono che le previsioni del PRIT 2025 non siano compatibili con le previsioni e/o i progetti attualmente in corso previsti dal Piano Regolatore Portuale, in particolare relativamente alla: elettrificazione delle banchine, profondità dei fondali, previsione di punti di approvvigionamento di GNL, potenziamento delle banchine Porto Corsini;
- alcuni osservanti ritengono che le previsioni del PRIT comportino un aumento della congestione del traffico, dell'inquinamento atmosferico e massimizzazione del consumo agricolo;
- alcuni osservanti ritengono che vi sia mancata coerenza tra obiettivi e le politiche di sostenibilità ambientale;

3.7. gli esiti delle consultazioni e delle osservazioni sintetizzate sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti;

4. CONSIDERATO CHE:

4.1. il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT - 2025), adottato con deliberazione n. 214 del 10 luglio 2019 l'Assemblea legislativa della Regione Emilia e si compone dei seguenti elaborati:

- ✓ Relazione tecnica
- ✓ Cartografia:
 - Carta A - "Inquadramento Strategico";
 - Carta B - "Sistema Stradale";

- Carta C1 - "Sistema Infrastrutturale Ferroviario";
 - Carta C2 - "Schema di riferimento del Servizio Ferroviario Regionale";
 - Carta D - "Sistema Logistico";
 - Carta E - "Ciclovie Regionali";
 - Carta F - "Sistema di Pianificazione Integrata della Mobilità";
 - ✓ Rapporto ambientale di VAS;
 - ✓ Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale di VAS;
 - ✓ Studio di Incidenza Ambientale VINCA;
- 4.2. la normativa regionale vigente individua il PRIT quale principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione e stabilisce che la Regione, mediante il PRIT, disciplina i propri interventi, indirizza e coordina gli interventi degli enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale; il PRIT definisce, per quanto di sua competenza, il sistema delle comunicazioni ferroviarie, stradali, portuali, idroviarie, marittime, aeree, interportuali e autofilotranviarie, definisce le principali proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria e definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per la pianificazione d'area vasta (Province e città metropolitana) e i comuni;
- 4.3. tra le analisi e i dati, su cui si basa il nuovo PRIT, emerge che l'andamento tendenziale della domanda di mobilità, legato agli indici di crescita, previsto al 2015 è di circa +0.6% annuo, non producendo modifiche sostanziali alla ripartizione modale degli spostamenti*chilometro;
- 4.4. gli assi strategici su cui si fonda il nuovo PRIT sono:
- a) *Sostenibilità e governo della domanda;*
 - b) *Infrastrutture e organizzazione delle reti;*
 - c) *Accessibilità e organizzazione dei servizi;*
 - d) *Integrare i Piani;*
- 4.5. il PRIT 2025, in coerenza con i propri assi strategici, assume gli obiettivi di:
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
 - garantire elevati livelli di accessibilità integrata per le persone e per le merci;
 - contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione dei diversi livelli di accessibilità che alle stesse deve essere garantito;
 - assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
 - incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per la mobilità non motorizzata adeguatamente attrezzate;

- assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti e tutte, garantendo in particolare i diritti delle fasce più deboli;
- promuovere meccanismi partecipativi per le decisioni in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture;
- garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali;
- garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese;

4.6. il PRIT - 2025 assume i seguenti obiettivi, anche in attuazione del PAIR 2020:

obiettivi	Target 2025 (riferiti anno 2013- 14)
Riduzione dei tratti in congestione della rete stradale regionale	-50%
Riduzione mortalità nelle strade	-50%
quota (share) modale passeggeri TPL (gomma e ferro) su base regionale	12-13%
incremento dei servizi minimi TPL gomma	+10%
aumento servizi ferroviari	+30%
aumento passeggeri TPL ferro	+50%
aumento passeggeri TPL gomma	+10%
migliorare la composizione del parco circolante TPL gomma: riduzione età media	-20%
quota (share) modale mobilità ciclabile degli spostamenti urbani	20%
PUT: quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a	60%
quota (share) modale trasporto merci ferroviario	13%
aumento di trasporto merci ferroviario	+30%
Riduzione della crescita del tasso motorizzazione (auto) regionale	-10%
auto elettriche, % di immatricolazione	20%
auto ibride benzina, % di immatricolazione	15%
autobus elettrici, % di immatricolazione	35%
autoveicoli commerciali leggeri elettrici, % di	25%

immatricolazione	
autoveicoli commerciali pesanti elettrici, % di immatricolazione	10%
auto combustibili alternativi (metano), % di immatricolazione	20%
autobus metano % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali leggeri metano GNL % di immatricolazione	25%
veicoli commerciali pesanti metano GNL % di immatricolazione	15%
Sostituzione veicoli commerciali leggeri < euro 1 (su previsione circolanti al 2025)	50%
Consumo energetico per trasporti - (Ktep)	20%
Emissioni CO2 trasporti - (tonnellate)	-30%

4.7. all'interno di questo quadro di riferimento, il PRIT 2025 prevede per le infrastrutture stradali una sostanziale riconferma delle previsioni del precedente piano, considerandole adeguate a "garantire il supporto allo sviluppo equilibrato e integrato del territorio" regionale, ma la loro realizzazione dovrà avvenire nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità poste dal piano; ad esempio:

- *"promuove la verifica di azioni di gestione complessiva della Grande Rete, anche con applicazione di diritti regolatori, generalmente intesi, al fine di migliorare la sostenibilità del sistema, e destinati a ridurre il contributo del settore dei trasporti ai cambiamenti climatici e i suoi impatti negativi, in particolare l'inquinamento atmosferico e acustico, che provoca problemi per la salute e l'ambiente sull'intero territorio regionale ed in particolare in prossimità dei maggiori centri abitati. Nello specifico si fa riferimento alle porzioni della rete trans europea nel territorio regionale che lambiscono i principali agglomerati urbani, in particolare capoluoghi di provincia, ove pertanto il traffico pesante di attraversamento e/o di scambio della regione Emilia-Romagna, che utilizza in via pressoché esclusiva la rete autostradale (TEN), incide in modo rilevante sull'inquinamento atmosferico";*
- *"su tutte le infrastrutture della rete di base gli interventi previsti sono prioritariamente finalizzati al mantenimento delle caratteristiche funzionali delle stesse e in particolare alla assicurazione di adeguati standard di manutenzione";*

4.8. per il raggiungimento dei nuovi obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale, dopo aver raggiunto l'obiettivo di

ridurre del 50% le vittime della strada entro il 2010, che prevedono il dimezzamento del numero totale di vittime della strada nel 2020, a partire dal 2010, il PRIT 2025, anche in considerazione del trend 2015-2016 che tende a discostarsi dall'obiettivo, prevede tra le varie azioni anche la necessità di "valorizzare la sinergia fra mobilità sostenibile e gli obiettivi di sicurezza stradale" prevedendo la necessità di promuovere "azioni di riqualificazione delle aree urbane a elevata incidentalità, anche cercando di indurre stili di vita diversi, con una mobilità più sostenibile e più sicura. Ciò attraverso: realizzazione di aree pedonali accoglienti, con percorsi pedonali sicuri; una rete di piste ciclabili diffusa, continua e separata dal traffico veicolare; un sistema di trasporto pubblico efficiente e attento alle diverse esigenze dei cittadini; un sistema di parcheggi finalizzato all'intermodalità";

- 4.9. il PRIT 2025 prevede per il trasporto ferroviario e l'intermodalità, tra gli altri, l'obiettivo di "incrementare l'efficacia dei servizi per dare coperture adeguate, soprattutto nelle principali fasce orarie, a tutto il territorio gravitante sulla rete ferroviaria, con "cadenzamenti" regolari ai 30 o ai 60 minuti, a seconda delle relazioni e aree interessate, con potenziamenti fino a 15 minuti sulle tratte e fasce orarie maggiormente trafficate in particolare nell'area urbana bolognese";
- 4.10. relativamente ai servizi, il loro volume nel 2016 ha superato i 18,5 milioni treni*km, rispetto ai circa 14,7 milioni di servizi di tipo regionale e interregionale presenti al 2001 (quasi il 26% in più); riguardo a tale tema nella Relazione di Piano si afferma che "il PRIT98 si era posto un obiettivo molto ambizioso: incrementare l'offerta di servizi del 100%, rispetto a quelli allora esistenti, per attirare utenza fino al 300% dei passeggeri allora trasportati. Ciò non è avvenuto perché sono venute meno o non hanno avuto adeguata o compiuta attuazione, alcuni dei presupposti ed "elementi attrattori" che dovevano alimentarla, quali soprattutto il rinnovo dell'intera flotta di rotabili, un pieno incremento dei servizi, soprattutto nelle aree a maggiore intensità abitativa, il loro "cadenzamento" regolare, la razionale integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, la parziale integrazione tariffaria, la crescita del sistema ferroviario nazionale"; gli obiettivi che si pone il PRIT 2025 prevedono "un incremento progressivo della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale, che vanno ricalibrati anche sull'evoluzione della situazione economica. Rispetto alla situazione attuale, (45,5 milioni di passeggeri nel 2016), si prefigura al 2025 un miglioramento quali-quantitativo dei servizi finalizzato ad un incremento dei passeggeri trasportati sul sistema ferroviario fino al 50%"
- 4.11. nel Piano viene evidenziato che per quanto riguarda il Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM) "L'assetto potenziato del servizio metropolitano previsto per il 2025 ammonta, secondo gli accordi, a 8,7 milioni di treni*Km, a fronte dei 5 milioni di treni*km programmati al 2016";

- 4.12. il potenziamento dei servizi ferroviari è associato alla previsione della necessità di facilitare l'intermodalità con il TPL su gomma, *"articolata sulle stazioni ferroviarie della regione, destinate a trasformarsi sempre più in luoghi di interscambio dei viaggiatori fra i collegamenti ferroviari a lunga e media distanza e quelli regionali"*; in particolare il Piano l'obiettivo di *"attrezzare tutte le stazioni quali poli di interscambio modale e tariffario, dotate di sistemi di collegamento attivo e passivo all'infomobilità regionale. Oltre a idonei parcheggi scambiatori che prevedano stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, vi dovranno essere localizzate postazioni sicure di ricovero di bici private, di bike sharing e, ove giustificato dai volumi di traffico, anche car sharing; apposita segnaletica dovrà indirizzare agli itinerari ciclo-pedonali, compresi quelli turistici e per il tempo libero. Riguardo alla sicurezza, oltre alla posa di percorsi per non vedenti e ipovedenti, occorre agire anche verso politiche che ne aumentino la percezione, in particolare a favore delle donne e di categorie "deboli", tramite ad esempio efficaci sistemi di video sorveglianza"*;
- 4.13. di particolare rilievo per la riqualificazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL) risulta la previsione del *"completamento del nuovo sistema tariffario integrato regionale STIMER, già avviato nel 2008 con il primo stralcio dell'abbonamento annuale integrato ferro-gomma "Mi Muovo" e proseguito nel 2011 con l'abbonamento mensile integrato "Mi Muovo Mese" e "Mi Muovo Citypiù". Il funzionamento a regime del sistema, con l'adeguamento delle tecnologie anche da parte del gestore ferroviario, attuata nel maggio 2018, è basato sui seguenti elementi e sulle seguenti azioni:*
- *possibilità dell'uso del titolo di viaggio indipendentemente dal tipo di vettore o gestore attuando di fatto l'interoperabilità del sistema e delle smart card;*
 - *rinnovamento del sistema di vendita, con conseguente graduale dematerializzazione dei titoli di viaggio cartacei;*
 - *evoluzione della bigliettazione elettronica anche verso titoli "a deconto", in luogo degli abbonamenti forfetizzati;*
 - *possibilità di nuove forme di pagamento "evolute" (tramite bancomat o postamat, carta di credito, portali web, grande distribuzione, telefonia mobile, ecc.);*
 - *nella definizione delle politiche di integrazione tariffaria regionale la Regione indica il quadro di riferimento volto al miglioramento della qualità dei servizi che attraverso investimenti mirati sviluppa il sistema tariffario integrato regionale Mi Muovo;*
 - *infatti, lo sviluppo della bigliettazione elettronica rappresenta lo strumento di modernizzazione e semplificazione dell'accessibilità ai diversi servizi di trasporto e all'uso integrato dei servizi di TPL;*
 - *con il finanziamento dei Fondi POR-FESR 2014-2020*

finalizzati anche all'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane, sono previsti investimenti di oltre 6 milioni di euro, cofinanziati dalle società del TPL, per l'attuazione del progetto "Web Ticketing" finalizzato:

- *alla realizzazione di sistemi di acquisto dei titoli di viaggio in ambito urbano e a bordo dei mezzi del TPL in modalità contactless attraverso l'utilizzo della carta di credito;*
- *a sviluppi evolutivi della bigliettazione elettronica integrata (borsellino elettronico), alla possibilità di pagamento dei titoli di viaggio attraverso smartphone, tablet e simili, anche grazie all'utilizzo della tecnologia NFC (Near Field Communication)";*
- *in merito alla mobilità sostenibile rilevanti sono le azioni e le politiche indirizzate specificatamente alle aree urbane previste nel Piano nonostante il PRIT "non abbia competenze dirette, che spettano primariamente agli Enti Locali, è nelle aree urbane che avvengono circa i 2/3 degli spostamenti ed è qui che si manifestano le maggiori criticità legate all'inquinamento, alla percezione della sicurezza, e al congestionamento che assume l'aspetto di vivibilità della città"; il PRIT 2025 quindi interviene e promuove azioni specificatamente anche per le aree urbane, sia a livello di direttive e obiettivi che devono essere raggiunti, sia con finanziamenti mirati e protocolli d'impegno, soprattutto finalizzati al miglioramento dello share modale;*

4.14. *il PRIT 2025 promuove un coordinamento regionale di tali politiche e misure, oltre che attraverso quanto già previsto per la redazione dei PUMS, anche tramite la redazione di linee guida, interventi diretti, e il generale supporto al fine di garantire la necessaria sinergia in un'ottica di piena integrazione del sistema della mobilità e dei trasporti in particolare ritiene prioritarie azioni per coordinare le politiche locali in termini di:*

- *zone a traffico limitato, organizzazione della sosta e armonizzazione delle regole di accesso alle aree urbane;*
- *la "ciclabilità" integrata delle città;*
- *azioni di sostegno al trasporto pubblico, quali corsie riservate e la "preferenziazione" semaforica;*
- *le politiche di traffic calming e road pricing;*
- *le politiche integrate di mobility management.*

4.15. *rispetto al tema della cosiddetta mobilità dolce (biciclette normali o elettriche velocipedi tipo monopattini di diversa foggia e tecnologia, ecc.) in sede di prima applicazione, il PRIT 2025 svolge le funzioni del previsto piano regionale della mobilità ciclistica;*

4.16. *il Piano assume la Rete Previsionale delle Ciclovie Regionali come parte integrante del sistema infrastrutturale regionale, in particolare, il PRIT 2025 riconosce a tale Rete la finalità di "individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi*

ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi, che attraverso la propria articolazione risponda:

- alle esigenze di fruizione delle principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio;
- alle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale"

4.17. con riferimento alle aree urbane, il PRIT 2025 pone l'obiettivo di raggiungere la quota di ripartizione modale ciclabile del 20%, valutata come media regionale; e individua le seguenti azioni prioritarie:

- in ambito urbano, all'individuazione della rete ciclabile, in accordo con i piani locali di mobilità, alla sua realizzazione, riqualificazione e potenziamento, con verifica e messa in sicurezza dei punti più critici e degli attraversamenti ciclopedonali, alla continuità e riconoscibilità dei tracciati con riferimento alla segnaletica e all'intermodalità;
- in ambito extraurbano, al consolidamento di una rete che possa offrire un'alternativa modale efficace anche sulla media distanza, rispondendo nel contempo alle esigenze di sicurezza nella circolazione, nonché di tutela e valorizzazione del paesaggio;

4.18. in merito alla gestione dei limiti di velocità si rileva che il PRIT 2025 rispetto alla rete autostradale "favorisce iniziative per la riduzione dei limiti di velocità finalizzata a ridurre le emissioni climalteranti e di inquinanti locali, in coerenza con le misure prese in caso di sfioramento dei limiti di qualità dell'aria definiti dalla legge, e in particolare in corrispondenza di zone ad alta densità residenziale o emergenza ambientale";

4.19. inoltre, il PRIT 2025 in merito al coinvolgimento dei cittadini ritiene che "le politiche per il governo della domanda non potranno produrre risultati significativi sui comportamenti se non verranno chiamati a partecipare alle decisioni anche i cittadini che in prima persona sono oggetto di tali politiche" per raggiungere tale coinvolgimento il Piano prevede la "costituzione di "tavoli permanenti" di livello regionale, a cui sono chiamati a partecipare, anche in forma virtuale, cittadini e associazioni, soggetti pubblici e privati, con la funzione di valutare e proporre azioni condivise nell'ambito di specifiche tematiche settoriali. Tra questi vanno riprese e valorizzate le iniziative esistenti nell'ambito del: Trasporto Pubblico; l'Osservatorio per le merci e l'autotrasporto; la sicurezza; lo sviluppo della mobilità ciclopedonale e i "Progetti di Sistema" sui percorsi casa-scuola che dovranno prevedere anche la realizzazione di una piattaforma di monitoraggio regionale in grado di registrare le modalità di spostamento e di fungere da base per le azioni dei Mobility Manager dei Comuni e scolastici";

- 4.20. l'Emilia-Romagna ha sostenuto fin dall'inizio l'adesione al Sistema Passi, con la partecipazione di tutte le Aziende Usl; una stima effettuata con i dati della sorveglianza PASSI 2014-15 ha evidenziato che muoversi in bicicletta o a piedi anziché utilizzare l'automobile ha evitato in Emilia-Romagna l'emissione di 319.600 tonnellate di CO2 all'anno e una riduzione stimata di mortalità del 12% (bicicletta) e del 9% (piedi), con una diminuzione complessiva di oltre 500 decessi annui;
- 4.21. coerentemente, l'azione della Regione Emilia-Romagna mira a promuovere, negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e dei trasporti, criteri per la tutela degli ambienti di vita dagli inquinanti ambientali, per lo sviluppo di un ambiente favorevole alla promozione della salute, che preveda spazi che favoriscono l'attività fisica e la socializzazione e metta in sicurezza le infrastrutture dedicate alla mobilità;
- 4.22. in particolare, il PRIT 2025 individua i PUMS e i PUT come principali strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti dove introdurre e sviluppare i principi della mobilità attiva;
- 4.23. il PRIT 2025 conferma, altresì, le politiche regionali che individuano il Porto di Ravenna come principale porto e nodo logistico della regione Emilia-Romagna;
- 4.24. sono, inoltre, confermate come strategiche per lo sviluppo del porto le seguenti azioni principali:
- realizzazione del Terminal Container con un traffico potenziale di 500.000 TEUs annui, e ridisegno e previsione di nuove banchine in Penisola Trattaroli;
 - individuazione di idonee aree e realizzazione di piattaforme logistiche, come sviluppo dell'iniziale idea del distripark, sia in sinistra che in destra Candiano;
 - realizzazione di canaletta a mare a -15,50, fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli, fondali a -13 fino a bacino S. Vitale;
 - attracco crociere di Porto Corsini, con l'adeguamento banchine e nuovi fondali;
 - dotazione nel porto di punti di approvvigionamento di GNL, in linea con i requisiti dei core port sulle reti TEN-T;
- 4.25. **il Rapporto ambientale** contiene una valutazione del contesto ambientale, analizzando i seguenti temi inerenti all'oggetto del Piano:
- atmosfera e qualità dell'aria;
 - cambiamenti climatici;
 - energia;
 - benessere e salute umana;
 - paesaggio e sistemi insediativi,
 - biodiversità e reti ecologiche;
- 4.26. nel Rapporto ambientale si ricorda che:
- nel 2010 venne approvata una Strategia europea settoriale

per i veicoli puliti ed energeticamente efficienti che, anche in forza dei Regolamenti n. 443/2009/CE e n. 510/2011/UE, punta a limitare fattori di emissione serra dalle flotte di nuove automobili e veicoli commerciali. Il Libro bianco europeo sui trasporti del 2011 ed il Regolamento europeo n. 1315/2013 impongono la riduzione delle emissioni serra, in riferimento specifico alla rete trans-europea dei trasporti, affermando la necessità di riduzione della dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio; in particolare questi documenti strategici prevedono la riduzione delle emissioni serra nei trasporti del 60% entro il 2050;

- *"Nel Settimo Programma europeo di azione ambientale fino al 2020, approvato nel 2013 (decisione del Parlamento europeo e del Consiglio UE n. 1386/2013/Ue), si ribadisce che il degrado, la frammentazione e l'uso non sostenibile del suolo nell'Unione stanno compromettendo la fornitura di diversi servizi ecosistemici importanti (approvvigionamento alimentare e di materie prime, regolazione del clima, dello stoccaggio di carbonio, equilibrio idrogeologico, riserva genetica, conservazione della biodiversità, servizi culturali, ecc.), minacciando la biodiversità ed aumentando la vulnerabilità dei territori europei. Pertanto, l'uso del suolo deve diventare più sostenibile azzerando questo consumo netto entro il 2050; azzerare questo "consumo netto" comporta la necessità di bilanciare il nuovo suolo consumato con la ri-naturazione di una quantità adeguata di suoli già consumati: con il suolo ri-naturato si "compensa" il consumo che non è stato possibile evitare";*

4.27. il Rapporto Ambientale contiene una analisi di coerenza interna tra le strategie e gli obiettivi del Piano e tra il Piano e la diagnosi ambientale contenuta nel Rapporto ambientale, dalla quale emerge che *"Permangono alcune questioni da verificare più nel dettaglio in sede attuativa-progettuale relativamente agli obiettivi del PRIT 2025 di completamento della Grande Rete stradale e di potenziamento delle reti locali, soprattutto rispetto alle necessità di ridurre sia l'inquinamento atmosferico, sia la popolazione esposta a superamenti dei valori limite e sia la frammentazione del paesaggio e della rete ecologica";*

4.28. nella medesima analisi evidenzia come *"La brevità dell'orizzonte di Piano (solo 6 anni ci separano dal 2025) fanno del PRIT 2025 lo snodo di passaggio dalle politiche tradizionali dei trasporti, prevalentemente orientate a rispondere alla domanda con soluzioni infrastrutturali, ad una nuova stagione, nella quale le risposte alla domanda di mobilità si fanno più complesse, più attente alla tutela della salute e dell'ambiente, più capaci di valorizzare, anche attraverso l'innovazione tecnologica, il grande patrimonio di risorse esistenti, anche attraverso formule tecniche e comportamentali innovative. Si tratta di quell'insieme di politiche, misure, tecniche organizzative e comportamentali che il PRIT 2025 classifica sotto l'etichetta di "mobilità sostenibile" e accompagna con strategie attive di promozione, incentivazione e*

coordinamento al fine della loro piena adozione negli strumenti di Piano dei livelli di governo urbani e di area vasta"

- 4.29. il Rapporto Ambientale contiene una analisi di coerenza esterna tra gli obiettivi del Piano con le politiche ambientali regionali e sovraregionali, tra le quali l'analisi di maggior rilievo riguarda la coerenza tra il PRIT e il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020);
- 4.30. nel Rapporto Ambientale si evidenzia come il PRIT 2025 faccia proprie le misure previste nel PAIR 2020 e le consideri parte integrante negli indirizzi di pianificazione per i livelli locali, ma visti i diversi soggetti attuatori di tali misure, nel medesimo Rapporto si ritiene necessario che la Regione attivi una "cabina di regia" che promuova e tenga insieme i molti ed eterogenei soggetti coinvolti nella attuazione delle misure, anche al fine di verificare la necessità di riorientare i piani per raggiungere gli obiettivi posti nei tempi dati; tra l'altro tale necessità era già contenuta nel Rapporto ambientale del PAIR 2020 nel quale si evidenziava che il "raggiungimento degli obiettivi del Piano richiede il contributo coordinato ed integrato tra i diversi livelli istituzionali, in base alle proprie competenze e funzioni, a partire dal livello europeo, a quello nazionale, interregionale, regionale e locale. È necessario quindi assicurare efficienti meccanismi di coordinamento tra i livelli istituzionali per attuare quelle misure la cui efficacia è direttamente proporzionale alla scala di applicazione o che vanno ad incidere su settori di competenza diversi da quello regionale"; pertanto "Il Piano pone tra i propri obiettivi la costruzione di un vero modello di governance multi-livello, attuando e, laddove necessario, rafforzando gli strumenti di accordo e raccordo tra le istituzioni, al fine di massimizzare l'efficacia delle azioni e rafforzare le sinergie";
- 4.31. nel Rapporto ambientale sono stati valutati gli effetti dell'attuazione del PRIT in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx, come previsto dall'art.8 delle NTA, che stimano una riduzione del 58% per gli NOx e del 32% per le PM10;
- 4.32. in merito alla coerenza del PRIT con gli obiettivi in materia di lotta al cambiamento climatico, nel Rapporto ambientale si precisa che:
- *"Benché le scelte del Prit-2025 nel loro complesso delineino notevole coerenza con i temi legati alle politiche di mitigazione delle emissioni serra permane un potenziale contrasto degli obiettivi di completamento della Grande Rete, in relazione alle emissioni determinate sul medio-lungo periodo dai nuovi interventi stradali di completamento, così come sono previsti dal precedente Prit-'98. Tale contrasto potenziale si potrà governare in relazione al bilancio delle emissioni serra determinate sul medio-lungo termine dal traffico regionale e quindi soprattutto attraverso la mitigazione-compensazione ambientale delle nuove strade";*
 - *"la politica climatica globale si fonda su due "pilastri" principali tra loro complementari: la "mitigazione" (volta*

soprattutto a ridurre le emissioni di gas a effetto serra), e l'adattamento (per affrontare le conseguenze del cambiamento climatico in atto). Ovviamente la lotta al cambiamento climatico non è un'esigenza settoriale, ma s'inquadra in molte politiche trasversali: le Strategie europee per l'energia, sia a breve che a medio termine (Strategia "20-20-20", Strategia per l'energia 2050, Strategia "Unione per l'energia", con obiettivi di riduzione progressivi al 2020 ed al 2050) e per la "low-carbon-economy" (che punta a sviluppare una nuova economia a basse emissioni di carbonio entro il 2050)";

- il PRIT 2025 per concorre al raggiungimento degli obiettivi fissati dai piani regionali per l'aria (PAIR) e l'energia (PER), derivanti da impegni internazionali e nazionali, definisce una serie di "criteri prudenziali di scelta, di indicazioni di flessibilità di fronte all'incertezza, di strategie di integrazione con altri settori rilevanti. Ne fanno parte le scelte che puntano non solo alle questioni infrastrutturali, ma alle politiche di governo della domanda, ai criteri e alle indicazioni per l'integrazione tra politiche territoriali e politiche di trasporto, alle necessità di governance multilivello delle strategie di mobilità. Gli strumenti per tali politiche, difficilmente traducibili in norme o regole rigide, possono comprendere Linee Guida e forme di progettualità condivisa per gli interventi di competenza degli enti locali su temi come l'inserimento paesaggistico delle infrastrutture, il consumo di suolo, o l'integrazione nei Piani di trasporto locali dei fattori di qualità del sistema dei trasporti. Con una specifica attenzione alla adozione di strategie e di interventi in ogni caso compatibili con l'ulteriore probabile inserimento delle politiche intersettoriali di contrasto al cambiamento climatico che è lecito attendersi nel medio lungo periodo";

4.33. in merito alla coerenza del PRIT 2025 con gli obiettivi in materia di energia, nel Rapporto ambientale si precisa che il Piano Energetico Regionale (PER 2030) affida al settore dei trasporti un risparmio energetico del 10% sia per la riduzione delle emissioni serra, sia per la riduzione dei consumi di carburanti fossili; per il raggiungimento di tale obiettivo il PRIT 2025 "gioca un ruolo centrale, soprattutto per la pesante incidenza che l'autotrasporto ha in Emilia-Romagna nel determinare il consumo di fonti energetiche fossili"; nel medesimo Rapporto è evidenziata altresì la necessità di coordinare gli interventi necessari, affinché risultino efficaci, a livello di Bacino padano;

4.34. per la promozione del benessere e della salute umana il PRIT 2025 potrà "contribuire in relazione alle scelte su sicurezza, integrazione, mobilità sostenibile, riqualificazione paesaggistica e mitigazione-compensazione degli impatti dei trasporti. In particolare, i principi di mitigazione e compensazione degli impatti assunti dal PRIT potranno consentire di ridurre l'inquinamento acustico delle attività di trasporto in sede di

attuazione delle previsioni di Piano, La scelta di Piano di mitigare l'impatto ambientale dei trasporti potrà consentire di ridurre l'inquinamento acustico, coerentemente con la Direttiva europea n. 2002/49/CE, il Dlgs n.42/2017 e la LR ER n. 15/2001";

4.35. in relazione agli obiettivi di tutela del paesaggio e della biodiversità, nel Rapporto ambientale si precisa che "la valutazione degli effetti ambientali attesi dalla realizzazione del Prit-2025 dovrà essere necessariamente approfondita nei successivi livelli di progettazione e attuazione delle singole opere o dei singoli interventi. In particolare, gli obiettivi (internazionali, nazionali e locali) di arrestare il "consumo di suolo netto" devono considerare la sequenza "evitare, mitigare, compensare i consumi di suolo". L'ultima fase di compensazione deve essere ricondotta ad una strategia complessiva, per cui bisogna prioritariamente cercare di evitare i nuovi consumi e poi bisogna individuare aree già consumate da rinaturalizzare; il suolo ri-naturato di compensazione dovrebbe essere in grado di svolgere almeno gli stessi servizi eco sistemici del nuovo suolo consumato";

4.36. nel Rapporto ambientale non sono state valutate ipotesi alternative di Piano, ma si sono confrontati gli effetti sulla qualità dell'aria dello scenario di Piano rispetto allo scenario di base e a quello tendenziale; rispetto alle emissioni totali regionali il settore dei trasporti contribuisce circa per il 32% di PM10 e per il 68% di NOx; per prevedere gli effetti del PRIT 2025 per la qualità dell'aria sono stati analizzati i seguenti scenari:

- lo **scenario base**, riferito al 2015, anno che consente di disporre di una base dati consistente e certificata;
- lo **scenario tendenziale** al 2025, con domanda proiettata e contenente le misure pianificate dal PRIT '98 o dai piani vigenti;
- lo **scenario di piano** (cosiddetto programmatico) al 2025, con domanda programmatica e contenente le misure del PRIT 2025;

4.37. le stime hanno prodotto i seguenti risultati:

Combustibile (t)	tendenziale	Di Piano (Programmatico)
Benzina verde	507521	496782
diesel	2520000	2351774
GPL	449349	453756
metano	239529	253151

Tabella. Stima del consumo di combustibile considerato negli scenari emissivi.

totali	CO	COV	NOx	PM10	CO2
Base (2015)	55456	16891	47229	2859	10919
Tendenziale (2025)	35706	11048	21715	2240	11543 (+6%)

	(-36%)	(-35%)	(-54%)	(-22%)	
Programmatico (2025)	31071 (-44%)	5533 (-67%)	19649 (-58%)	1985 (-32%)	11097 (+2%)

Tabella. Stima delle emissioni (t/anno, k/t per la CO₂; in % rispetto a scenario base).

- 4.38. la stima mostra alcune importanti tendenze: *"in primo luogo il notevolissimo decremento delle emissioni nello scenario Tendenziale rispetto allo scenario Base. Il decremento, che riguarda pressoché tutti gli inquinanti principali, è generato dall'evoluzione del parco veicolare nonché dalla rilevante riduzione del numero di veicoli*km. Riduzione che prosegue, seppure in proporzione assai più contenuta, anche nello scenario Programmatico"*; nello scenario programmatico (di Piano) solo le emissioni di CO₂ mostrano un lieve incremento del 2% sul valore dello scenario base (riferito al 2015); tale incremento, che in ogni caso risulta inferiore al valore dello scenario tendenziale, dipende dalla maggiore circolazione di veicoli diesel con categoria legislativa più elevata che hanno anche le maggiori percorrenze;
- 4.39. nel Rapporto ambientale è evidenziato il fatto che *"la modellazione del parco circolante e dei flussi di traffico derivanti dagli interventi infrastrutturali e dalle azioni proposte dal PRIT 2025 fanno stimare un carico emissivo (oltre 11000 kt) assai superiore al target (di 7500 kt) assunto dal Prit 2025 come risultato dalla riduzione del 30% delle emissioni di CO₂ rispetto alla situazione del 2014"*; nel medesimo Rapporto è indicato che tale gap possa essere colmato *"facendo leva sulle politiche non infrastrutturali e sulle politiche di governo della domanda"* indicate nel Piano come politiche per la *"mobilità sostenibile"*, orientate per lo più alla riduzione dell'uso dell'auto privata; tali politiche comprendono gli interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'incentivazione delle diverse forme di sharing mobility, misure di road e park pricing, misure di redistribuzione dello spazio pubblico a favore del TPL, incentivi alla diffusione di veicoli a basso impatto ecc.;
- 4.40. di grande importanza si ritiene sia la valutazione, contenuta nel Rapporto ambientale, degli effetti connessi alle politiche di governo della domanda; in particolare sono stati stimati gli effetti di tre misure strategiche ai fini del governo della domanda: *"l'istituzione di ZTL, la tariffazione dei parcheggi e il governo delle velocità; per ciascuna di tali misure il PRIT elabora uno scenario teorico di applicazione sistematica:*
- per le ZTL si ipotizza che in tutti i centri urbani della Regione venga identificata, nelle aree centrali/sub-centrali, una Zona a Traffico Limitato con accesso riservato ai soli residenti;
 - per la tariffazione della sosta la misura differisce dallo scenario precedente, essenzialmente in quanto l'accesso dei non residenti non viene completamente inibito, ma comporta il pagamento di una tariffa oraria variabile in relazione alla dimensione demografica del centro;

- lo scenario NET prevede l'applicazione, estesa a tutta la rete regionale, di una politica di "regolamentazione della velocità" ottenuta attraverso una opportuna gestione della capacità di deflusso dei singoli assi stradali; gli effetti sono misurati in termini di prestazioni trasportistiche e in termini di costo, compresi i costi ambientali esternalizzati; lo scenario attribuisce a tutti gli archi del grafo stradale la velocità di minor costo sociale, definita in funzione: a) del flusso circolante sulla rete (importanza della strada), che costituisce un parametro di ponderazione dei costi interni; b) della popolazione residente nella fascia di pertinenza stradale (100-200-500m), che costituisce un parametro di ponderazione dei costi esterni; la domanda di mobilità viene assegnata alla rete sui percorsi di minor costo per gli utenti, senza vincolo di capacità. La descrizione dettagliata degli scenari e dei loro risultati è contenuta nell'allegato modellazione alla Relazione tecnica del Prit 2025. Se ne riportano qui di seguito in grandissima sintesi i risultati più rilevanti ai fini della valutazione ambientale. Il primo scenario (ZTL) è in grado di ridurre le quantità di traffico che gravano sulla rete regionale (1,6%), ma l'effetto più importante si esplica nell'alleggerimento della congestione sugli assi di penetrazione urbana a cui si accompagna una diminuzione di tutti gli inquinanti dell'aria e un notevole aumento delle velocità di deflusso. Nel complesso, le elaborazioni consentono di stimare i costi interni in circa 27,5 miliardi di euro/anno, e quelli esterni in 2,64÷3,40 miliardi di euro/anno, in entrambi i casi con una riduzione del 2,4% rispetto al corrispondente valore, valutato per lo scenario di riferimento "stato di fatto". Il secondo scenario (tariffazione della sosta) ottiene risultati per molti aspetti analoghi al primo. Anch'esso riduce il carico sulla rete regionale (-1%), ma induce un minor alleggerimento della congestione sugli assi di penetrazione urbana, e una più modesta riduzione dell'inquinamento e delle altre esternalità negative. Considerate nel loro insieme, le variazioni simulate determinano un costo interno dell'ordine di 27,6 miliardi di euro/anno, ed un costo esterno compreso fra un minimo di 2,69 ed un massimo di 3,45 miliardi di euro/anno";

4.41. sono stati, altresì, stimati gli effetti sulle altre componenti rilevanti: la salute e il benessere delle persone, gli effetti per il paesaggio e i sistemi territoriali, gli effetti per le reti naturali e la biodiversità;

4.42. nel Rapporto ambientale è presente una proposta di monitoraggio e controllo ambientale del piano che ha previsto la costruzione del sistema di indicatori, tenendo conto quanto contenuto nel piano Energetico Regionale (PER), in quello per la qualità dell'aria (PAIR) e nei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS);

- 4.43. nel medesimo Rapporto è previsto che le stime emissive degli inquinanti atmosferici determinate dai trasporti, da confrontare con il bilancio complessivo in termini di inquinamento atmosferico, saranno effettuate attraverso modelli standardizzati, conformi alle metodiche di Arpae, in grado di confrontare aree contermini e di descrivere nel tempo le eventuali non conformità normative (PAIR, PUMS) e gli effetti sulla salute; inoltre, il bilancio complessivo in termini di inquinamento acustico sarà effettuato attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica standardizzati in grado di confrontare gli effetti delle scelte di Piano; finalità è quella di valutare e confrontare nel tempo o nello spazio gli effetti delle scelte fatte dal PRIT 2025 e dai PUMS; attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica, sarà valutata anche la popolazione esposta a livelli acustici eccessivi (intento principale della valutazione è verificare se il Piano aumenta o diminuisce la popolazione potenzialmente esposta);
- 4.44. è previsto un cruscotto per il monitoraggio ambientale finalizzato ad "organizzare in modo sistematico il monitoraggio e rendicontare periodicamente sugli esiti delle azioni pianificate";

5. VALUTATO CHE:

- 5.1. si prende atto che il nuovo PRIT 2025 abbia confermato le previsioni delle infrastrutture previste dal precedente piano, per garantire uno sviluppo ordinato ed omogeneo di tutto il territorio regionale, ma si apprezza l'introduzione nel Piano del concetto fondamentale della *"valorizzazione dell'asset infrastrutturale esistente, che deve garantire sicurezza e qualità complessiva, e la continuità dei programmi manutentivi per il mantenimento dell'efficienza della rete"* che sommato alla indicazione, fornita dal Rapporto ambientale, di adottare sistematicamente nell'attuazione del PRIT 2025 la sequenza "evitare" "riciclare" "compensare" consente di perseguire una visione del concetto di infrastrutturazione e attrattività del territorio che deve essere temperato con gli obiettivi di:
- riduzione di consumo di suolo, in coerenza con le recenti politiche regionali che si sono concretizzate, in particolare nella nuova legge urbanistica, agendo sul "governo della domanda";
 - rispetto delle tutele ambientali e paesaggistiche, in particolare dei Parchi e della Rete Natura 2000, soprattutto nella realizzazione delle nuove infrastrutture;
 - compensazione e mitigazione degli impatti ambientali correlati con le nuove infrastrutture stradali;
 - tutela della salute dei cittadini, con la riduzione dei morti da incidenti stradali, il miglioramento della qualità dell'aria e della pressione acustica; l'urgenza di "arrivare nel breve periodo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico" dipende anche dal fatto che l'OMS abbia attribuito un nesso causale sempre più stringente fra qualità dell'aria e riflessi sulla salute;

- 5.2. si condivide l'impostazione del nuovo Piano che considera necessario *"valorizzare la sinergia fra mobilità sostenibile e gli obiettivi di sicurezza stradale"*; considerato che, è nelle aree urbane che avvengono circa i 2/3 degli spostamenti ed è qui che si manifestano le maggiori criticità legate all'inquinamento, alla percezione della sicurezza, e al congestionamento che assume l'aspetto di vivibilità della città; il PRIT 2025 interviene e promuove azioni specifiche anche per le aree urbane, sia a livello di direttive e obiettivi che devono essere raggiunti, sia con finanziamenti mirati e protocolli d'impegno, soprattutto finalizzati al miglioramento dello share modale;
- 5.3. vista la previsione di nuove infrastrutture, in particolare della rete di base, e le ulteriori, richieste contenute nelle osservazioni, si condivide e si considera imprescindibile che, nell'attuazione del PRIT 2025, sia adottata sistematicamente la sequenza *"evitare" "riciclare" "compensare"* indicata nel Rapporto ambientale come strategica per conseguire l'obiettivo di consumare suolo solo in mancanza di provate alternative;
- 5.4. in particolare, le alternative alla realizzazione di nuove infrastrutture vanno conseguite nel governo della domanda promuovendo:
- negli agglomerati urbani la priorità del Trasporto Pubblico Locale sia su gomma che su ferro; al riguardo è molto importante che il PRIT si ponga l'obiettivo fondamentale che tutte le stazioni ferroviarie, quali poli di interscambio modale, siano attrezzate di idonei parcheggi scambiatori che prevedano stalli riservati alla ricarica dei veicoli elettrici, postazioni sicure di ricovero di bici private, di bike sharing, ecc.;
 - si condivide, però, la richiesta, sollevata da vari osservanti, di promuovere nuove iniziative finalizzate a rendere il trasporto pubblico davvero efficiente e attrattivo, come ad esempio:
 - promuovere la realizzazione di parcheggi scambiatori ai margini della città, in particolare nelle città medie caratterizzate da un elevato livello di sprawl insediativo, dotati di adeguati servizi e di frequenze delle corse tali da rendere competitivo l'utilizzo del mezzo pubblico rispetto all'utilizzo del mezzo privato;
 - incentivare la modifica dei comportamenti che, attualmente, vedono nel mezzo privato il primo e mezzo di trasporto portandoli a considerare la medesima come ultima soluzione possibile; già il PAIR 2020 prevede la promozione di *"accordi di partenariato pubblico/privato per regolamentare la mobilità casa/lavoro, la logistica delle merci, con l'obiettivo di ridurre l'impatto sul traffico e, quindi, migliorare la qualità dell'aria"*; ciò può consentire, ad esempio, l'estensione del concetto di *"Città 30"* ai centri urbani, lasciando alcune arterie alla velocità

- dei 50 km orari, invertendo, sostanzialmente, l'attuale concezione delle zone 30;
- considerare le piste ciclabili non solo come percorso turistico e domenicale, ma come infrastrutture concorrenti e alternative alla viabilità ordinaria, che in quanto tali devono consentire il transito, in sicurezza, non solo delle biciclette, ma anche di tutti i nuovi mezzi che si stanno diffondendo in particolare tra i giovani (monopattini ecc.); la strada deve essere concepita non solo come mezzo per il transito e la sosta degli autoveicoli, ma come "bene pubblico" che assume, in quanto tale, prioritariamente altre finalità che dipendono dal loro ruolo, dalla loro funzione, dalla loro localizzazione e da come sono vissute dalla collettività;
 - l'utilizzo di nuove tecnologie (portali a lettura ottica, euro-vignette ecc.) che consentano di migliorare l'utilizzo e l'efficienza delle infrastrutture esistenti;
- 5.5. si condividono le osservazioni secondo cui sarebbe necessario svolgere una forte azione di incremento dell'offerta di trasporto pubblico: le azioni dovrebbero puntare all'aumento consistente dell'offerta anche in ore serali/notturne, all'affidabilità del servizio, alla sicurezza, all'intermodalità, all'appetibilità rispetto al trasporto privato; poiché, pur nella consapevolezza dei tagli ai finanziamenti pubblici, non si può non rilevare che la richiesta ai cittadini di un cambiamento di stile di vita e di scelta modale senza un significativo e visibile sforzo in termini di offerta di trasporto pubblico, possa risultare di scarsa efficacia;
- 5.6. si ritiene fondamentale un forte coordinamento regionale per il raggiungimento degli obiettivi, necessariamente ambiziosi, imposti anche dalla situazione attuale che ha indotto la giunta regionale a deliberare la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale *"quale assunzione di consapevolezza e responsabilità politica, per il coordinamento e rafforzamento delle politiche, azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico"*;
- 5.7. tale coordinamento previsto dal nuovo Piano, mediante la redazione di linee guida, interventi diretti, e il generale supporto al fine di garantire la necessaria sinergia in un'ottica di piena integrazione del sistema della mobilità e dei trasporti" deve concretizzarsi, attraverso la previsione della "cabina di regia" che promuova e tenga insieme i molti ed eterogenei soggetti coinvolti nella attuazione delle misure per la mobilità sostenibile, anche al fine di verificare la necessità di riorientare i piani per poter raggiungere gli obiettivi posti nei tempi dati;
- 5.8. particolare attenzione deve essere rivolta al coordinamento regionale dell'attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) che, nel rispetto dell'autonomia locale, persegua il monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi della

mobilità sostenibile sul territorio regionale, nelle modalità e nei tempi previsti;

- 5.9. come ricordato nel Rapporto ambientale le analisi del Piano Aria Integrato Regionale consentono di riconoscere il peso del settore dei trasporti riguardo alle tre principali criticità: le concentrazioni di PM10, NOx e Ozono; il settore dei trasporti condivide con il riscaldamento domestico la maggior responsabilità delle emissioni dirette, mentre contribuisce in misura significativa, attraverso le emissioni di ossidi di azoto e di zolfo nonché di COV, alla formazione del PM10 secondario; la combinazione delle emissioni di NOx, inquinante dovuto per il 63% al consumo di gasolio dei veicoli diesel, con i COV, in presenza di elevate temperature estive, dà luogo alla formazione di Ozono (O3) e ai rischi per la salute che ne derivano, in particolare per l'aggravamento delle malattie respiratorie e per i soggetti vulnerabili come bambini e anziani;
- 5.10. l'analisi sugli effetti del PRIT 2025 sulla qualità dell'aria mostra alcune importanti tendenze: *"in primo luogo il notevolissimo decremento delle emissioni nello scenario Tendenziale rispetto allo scenario Base. Il decremento, che riguarda pressoché tutti gli inquinanti principali, è generato dall'evoluzione del parco veicolare nonché dalla rilevante riduzione del numero di veicoli*km. Riduzione che prosegue, seppure in proporzione assai più contenuta, anche nello scenario Programmatico"*; nello scenario programmatico (di Piano) solo le emissioni di CO2 mostrano un lieve incremento del 2% sul valore dello scenario base (riferito al 2015); tale incremento, che in ogni caso risulta inferiore al valore dello scenario tendenziale, dovrà essere compensato, ad esempio ma non solo, con gli effetti delle politiche sulla mobilità sostenibile attuate in particolare, dai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) in fase di approvazione da diversi comuni regionali, anche su base volontaria;
- 5.11. in questo quadro, la capacità di regia e di monitoraggio dei risultati dell'insieme di tali azioni in termini di riduzione delle emissioni di gas serra costituisce un fattore determinante per la sostenibilità e pone nuove condizioni di governance per l'efficace attuazione del Piano;
- 5.12. sul rischio di non raggiungere gli obiettivi posti sia dal PRIT 2025, sia dal PAIR 2020 che dal PER 2030, oggettivamente molto ambiziosi, si ritiene fondamentale, oltre all'adozione di una forte sinergia nell'attuazione dei piani regionali, promuovere una specifica forma di concertazione con gli enti locali e rappresentati dei cittadini e delle associazioni di categoria, finalizzata a monitorare la reale attuazione delle misure previste, nonché la loro efficacia;

6. VALUTATO INOLTRE CHE:

- 6.1. relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza che, ai sensi del D.Lgs n. 152/06, deve essere ricompresa all'interno dell'iter procedurale della Valutazione ambientale del piano (VAS), si fa presente quanto segue;

- 6.2. la L.R. n. 7/04 e la successiva Direttiva regionale di recepimento (DGR n. 1191/07), prevedono che la Valutazione di incidenza sia approvata dall'Ente che approva il Piano medesimo, nella fattispecie, tale competenza ricade sulla Regione Emilia-Romagna;
- 6.3. la Regione Emilia-Romagna, con nota del Responsabile del Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna dell'11 ottobre 2019, NP.2019.28035 ha espresso la Valutazione di Incidenza del PRIT 2025 basata sulla considerazione che gli interventi previsti non abbiano "incidenze negative significative, dirette o indirette, sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nei siti"; tale Valutazione costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1);
- 6.4. in ogni caso, al fine di ridurre ulteriormente le possibili incidenze negative, la Valutazione di Incidenza contiene le seguenti prescrizioni:
- *sottoporre i singoli progetti attuativi alla procedura di valutazione di incidenza, sia se essi siano ubicati in aree limitrofe ai siti Natura 2000, sia se ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 stessi;*
 - *per quanto concerne i progetti di interventi ricadenti in aree limitrofe ai siti di Rete Natura 2000 è necessario che il relativo studio di incidenza indichi quali misure di mitigazione si intendono prevedere;*
 - *per quanto concerne i progetti di interventi ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 è necessario che il relativo studio di incidenza indichi quali misure di compensazione ambientale si intendono prevedere;*
 - *nei singoli progetti devono essere quantificate le relative risorse economiche necessarie per la realizzazione delle misure di mitigazione e di compensazione ambientale previste;*
 - *nei singoli progetti ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 devono essere indicate anche le ipotesi di tracciati alternativi e le motivazioni che hanno portato a individuare il tracciato di progetto prescelto;*

7. RITENUTO:

7.1. di esprimere, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/2017, il parere in merito alla valutazione ambientale del Piano Integrato Regionale dei Trasporti (PRIT 2025) della Regione Emilia - Romagna, adottato dall'Assemblea legislativa della Regione Emilia - Romagna con deliberazione n. 214 del 10 luglio 2019, con le raccomandazioni di seguito elencate:

7.1.1 sia adottata sistematicamente nell'attuazione del PRIT 2025 la sequenza "evitare" "riciclare" "compensare" per perseguire: la riduzione di consumo di suolo, il rispetto delle tutele ambientali e paesaggistiche, la compensazione e mitigazione degli impatti ambientali correlati con le nuove infrastrutture stradali, la

tutela della salute dei cittadini;

7.1.2 nell'attuazione del PRIT sia data priorità:

- *al governo della domanda, finalizzata alla riduzione della necessità di nuove infrastrutture stradali, promuovendo l'utilizzo di nuove tecnologie (portali a lettura ottica, euro-vignette ecc.) che consentano di migliorare l'efficienza delle infrastrutture esistenti;*
- *al raggiungimento dell'incremento dell'offerta di trasporto pubblico per migliorarne l'appetibilità rispetto al trasporto privato, al fine di rendere praticabile la richiesta ai cittadini di un cambiamento di stile di vita e di scelta modale;*
- *al nuovo ruolo delle stazioni ferroviarie, quali poli di interscambio modale;*
- *completamento del nuovo sistema tariffario integrato regionale STIMER;*
- *promuovere il concetto di piste ciclabili come infrastrutture concorrenti e alternative alla viabilità ordinaria,*

7.1.3 per raggiungere gli obiettivi posti sia dal PRIT 2025, sia dal PAIR 2020 che dal PER 2030, oggettivamente molto ambiziosi, si ritiene fondamentale:

- *adozione di una forte sinergia nell'attuazione dei piani regionali;*
- *prevedere una "cabina di regia" che promuova e tenga insieme i molti ed eterogenei soggetti coinvolti nella attuazione delle misure per la mobilità sostenibile, in particolare i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), anche al fine di verificare l'efficacia delle misure adottate o la necessità di riorientare i piani per poter raggiungere gli obiettivi posti nei tempi dati;*

7.1.4 per facilitare la comunicazione del Piano si ritiene utile sia redatta una sintesi non tecnica comprensiva di uno specifico documento di sintesi degli indirizzi, delle direttive e delle prescrizioni del Piano;

7.1.5 si ritiene necessario che la "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna" approvata con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2019, sia assunta quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di Sviluppo Sostenibile) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006; ed in particolare si debbano prendere in considerazione le azioni proposte dalla Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici per gli interventi sulla mobilità;

7.1.6 la dichiarazione di sintesi, da redigere ai sensi

dell'art. 17, comma 1, lettera b) del D. Lgs. n. 152/2006, "dovrà illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato;

8. RITENUTO, INOLTRE:

8.1. di dare atto della Valutazione di Incidenza espressa dalla Regione Emilia-Romagna, con nota del Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna dell'11 ottobre 2019, NP.2019.28035, che costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1), le cui conclusioni, prescrizioni e indirizzi, più sopra riportate al punto 6.4, sono condivise e fatte proprie;

VISTO:

- D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale;
- L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";

RICHIAMATE:

- la propria deliberazione n. 2416 del 29 dicembre 2008, recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e successive modifiche, per quanto applicabile;
- la propria deliberazione n. 468 del 10/04/2017, recante: "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna";
- la propria deliberazione n. 56 del 25 gennaio 2016 recante "Affidamento degli incarichi di Direttore generale della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. n. 43/2001";
- la propria deliberazione n. 2189 del 21 dicembre 2015 avente ad oggetto "Linee di indirizzo per la riorganizzazione della macchina amministrativa regionale";
- la propria deliberazione n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";
- la propria deliberazione n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- la propria deliberazione n. 1107 dell'11 luglio 2016 recante "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

RICHIAMATI, ALTRESÌ:

- il D.lgs. n. 33 del 14 marzo 2013 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni d parte delle pubbliche amministrazioni";

- la propria deliberazione n. 93 del 29 gennaio 2018 di "Approvazione Piano triennale di prevenzione della corruzione. Aggiornamento 2018/2020", ed in particolare l'allegato B "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti del D.lgs. n. 33 del 2013. Attuazione del Piano triennale di prevenzione della corruzione 2018/2020;

DATO ATTO CHE il Responsabile del Procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato, valutato e ritenuto;

su proposta dell'Assessore alla difesa del suolo e della costa, protezione civile e politiche ambientali e della montagna

a voti unanimi e palesi

DETERMINA:

- a) di dare atto che la valutazione ambientale del Piano in oggetto, di cui al D. Lgs. n. 152/2006 e successive modificazioni, è svolta ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. n. 9/2008, nonché ai sensi dell'art. 18 e 19 della LR 24/2017;
- b) di esprimere il PARERE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/2017 in merito alla Valutazione ambientale del Piano Integrato Regionale dei Trasporti (PRIT 2025) della Regione Emilia - Romagna, adottato con deliberazione n. 214 del 10 luglio 2019 dell'Assemblea legislativa, con le raccomandazioni di seguito elencate:
 - 1) sia adottata sistematicamente nell'attuazione del PRIT 2025 la sequenza "evitare" "riciclare" "compensare" per perseguire: la riduzione di consumo di suolo, il rispetto delle tutele ambientali e paesaggistiche, la compensazione e mitigazione degli impatti ambientali correlati con le nuove infrastrutture stradali, la tutela della salute dei cittadini;
 - 2) nell'attuazione del PRIT sia data priorità:
 - al governo della domanda, finalizzata alla riduzione della necessità di nuove infrastrutture stradali, promuovendo l'utilizzo di nuove tecnologie (portali a lettura ottica, euro-vignette ecc.) che consentano di migliorare l'efficienza delle infrastrutture esistenti;
 - al raggiungimento dell'incremento dell'offerta di trasporto pubblico per migliorarne l'appetibilità rispetto al trasporto

- privato, al fine di rendere praticabile la richiesta ai cittadini di un cambiamento di stile di vita e di scelta modale;
- al nuovo ruolo delle stazioni ferroviarie, quali poli di interscambio modale;
 - completamento del nuovo sistema tariffario integrato regionale STIMER;
 - promuovere il concetto di piste ciclabili come infrastrutture concorrenti e alternative alla viabilità ordinaria,
- 3) per raggiungere gli obiettivi posti sia dal PRIT 2025, sia dal PAIR 2020 che dal PER 2030, oggettivamente molto ambiziosi, si ritiene fondamentale:
- l'adozione di una forte sinergia nell'attuazione dei piani regionali;
 - prevedere una "cabina di regia" che promuova e tenga insieme i molti ed eterogenei soggetti coinvolti nella attuazione delle misure per la mobilità sostenibile, in particolare i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), anche al fine di verificare l'efficacia delle misure adottate o la necessità di riorientare i piani per poter raggiungere gli obiettivi posti nei tempi dati;
- 4) per facilitare la comunicazione del Piano si ritiene utile sia redatta una sintesi non tecnica comprensiva di uno specifico documento di sintesi degli indirizzi, delle direttive e delle prescrizioni del Piano;
- 5) si ritiene necessario che la "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna" approvata con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2019, sia assunta quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di Sviluppo Sostenibile) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006; ed in particolare si debbano prendere in considerazione le azioni proposte dalla Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici per gli interventi sulla mobilità;
- 6) la dichiarazione di sintesi, da redigere ai sensi dell'art. 17, comma 1, lettera b) del D. Lgs. n. 152/2006, "dovrà illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato;
- c) di dare atto della Valutazione di Incidenza espressa dalla Regione Emilia-Romagna con nota del Responsabile del Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna dell'11 ottobre 2019, NP.2019.28035, che costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1), ad esito positivo con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni che sono fatte proprie:
- *sottoporre i singoli progetti attuativi alla procedura di valutazione di incidenza, sia se essi siano ubicati in aree limitrofe ai siti Natura 2000, sia se ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 stessi;*

- per quanto concerne i progetti di interventi ricadenti in aree limitrofe ai siti di Rete Natura 2000 è necessario che il relativo studio di incidenza indichi quali misure di mitigazione si intendono prevedere;
 - per quanto concerne i progetti di interventi ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 è necessario che il relativo studio di incidenza indichi quali misure di compensazione ambientale si intendono prevedere;
 - nei singoli progetti devono essere quantificate le relative risorse economiche necessarie per la realizzazione delle misure di mitigazione e di compensazione ambientale previste;
 - nei singoli progetti ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 devono essere indicate anche le ipotesi di tracciati alternativi e le motivazioni che hanno portato a individuare il tracciato di progetto prescelto;
- d) le presenti valutazioni relative al PRIT 2025 sono valide salvo sopravvenute modifiche sostanziali ai contenuti; diversamente, ai sensi di quanto previsto dalla parte II del D. Lgs. 152/06, sarà necessaria una nuova valutazione;
- e) che siano affidate alla obbligatoria procedura di verifica (screening) di cui al titolo II ovvero alla obbligatoria procedura di VIA di cui al Titolo III della L.R. 04/2018 cui devono essere assoggettati gli interventi derivanti dall'attuazione del "Piano Integrato Regionale dei Trasporti (PRIT 2025)" la migliore e specifica determinazione degli impatti ambientali;
- f) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D. Lgs 152/06, copia del presente atto al Servizio pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio della Regione Emilia - Romagna ed ai soggetti competenti in materia ambientale; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06, si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il parere motivato, la dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- g) di pubblicare in estratto la presente determinazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia - Romagna;
- h) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 la presente determinazione, la Dichiarazione di sintesi, nonché le misure adottate in merito al monitoraggio;
- i) di informare che è possibile prendere visione del Piano e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia - Romagna, Viale della Fiera 8, Bologna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale.

Valerio Marroni



SERVIZIO AREE PROTETTE FORESTE
E SVILUPPO DELLA MONTAGNA

IL RESPONSABILE
CRISTINA GOVONI

Direzione generale Cura del
territorio e dell'ambiente

TIPO ANNO NUMERO
REG. NP
DEL

e,p.c. Servizio Valutazione impatto
e sostenibilità ambientale

Oggetto: PRIT - Piano regionale integrato dei trasporti – 2025. Valutazione di incidenza.

In riferimento alla richiesta del 12/08/2019 relativa alla Valutazione di incidenza relativa al Piano in oggetto che riguarda i siti di Rete Natura 2000 ricompresi nel territorio regionale;

Visti:

- le Direttive 2009/147/CE, che sostituisce la Direttiva 79/409/CEE "Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici", e 92/43/CEE "Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" con le quali si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica europea, definita "Rete Natura 2000";
- il DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, con i quali, unitamente alla legge n. 157/92, si dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- la Legge Regionale 14 aprile 2004, n. 7 "Disposizioni in materia ambientale" che al Capo I, artt. 1-9, definisce i ruoli dei diversi enti nell'ambito di applicazione della Direttiva comunitaria n. 92/43/CEE, nonché gli strumenti e le procedure per la gestione dei siti della rete Natura 2000;
- la Legge Regionale 17 febbraio 2005, n. 6 "Disciplina della formazione e della gestione del sistema regionale delle Aree naturali protette e dei siti della Rete Natura 2000" e ss.mm.ii.;
- la Legge Regionale 31 luglio 2006, n. 15 "Disposizioni per la tutela della fauna minore in Emilia-Romagna";
- la Legge Regionale 6 marzo 2007, n. 4 "Adeguamenti normativi in materia ambientale. Modifiche a Leggi regionali" (artt. 34 e 35);

Viale della Fiera 8
40127 Bologna

tel 051.527.6080
fax 051.527.6957

segrprn@regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

INDICE	LIV. 1	LIV. 2	LIV. 3	LIV. 4	LIV. 5	ANNO	NUM	SUB
a uso interno: DP/								
Classif. 1281		550	150					2007. 10

- la Legge Regionale 23 dicembre 2011, n. 24 "Riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000 e istituzione del Parco regionale dello Stirone e del Piacenziano";
- la Legge Regionale n. 13 del 30 luglio 2015 "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni";
- la Legge Regionale 29 dicembre 2015, n. 22 "Disposizioni collegate alla legge regionale di stabilità per il 2016";
- la Legge Regionale 20 maggio 2016, n. 9 "Legge comunitaria regionale per il 2016".

Viste, inoltre, le Deliberazioni della Giunta regionale:

- n. 1191/07 "Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS, nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 7/04" con la quale si definiscono le procedure amministrative per la proposta di aggiornamento dei siti esistenti e per l'individuazione di nuovi siti e, contestualmente, si definiscono i due livelli delle misure di conservazione; quello generale, di competenza regionale, e quello specifico, di competenza degli Enti gestori dei siti Natura 2000;
- n. 893/12 con la quale è stato aggiornato l'elenco complessivo dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) presenti nella Regione Emilia-Romagna, ai sensi delle Direttive CEE "Uccelli" e "Habitat";
- n. 79/18 "Approvazione delle misure generali di conservazione, delle misure specifiche di conservazione e dei piani di gestione dei siti Natura 2000, nonché della proposta di designazione delle ZSC e delle modifiche alle delibere n. 1191/07 e n. 667/09"
- n. 1147/18 "Approvazione delle modifiche alle misure generali di conservazione, delle misure specifiche di conservazione e dei piani di gestione dei siti Natura 2000";
- le Misure di conservazione specifiche ed il formulario dei siti di Rete Natura 2000 interessati;
- la documentazione tecnica pervenuta.

Visti inoltre:

- il parere dell'Ente di gestione per i parchi e la biodiversità Emilia Centrale pervenuto in data 16/09/2019;
- il parere dell'Ente di gestione per i parchi e la biodiversità Delta del Po pervenuta in data 26/09/2019.

Espletata la procedura di Valutazione di Incidenza, dalla quale si evince che il piano oggetto dell'autorizzazione non determina incidenza negativa significativa sui Siti di rete Natura interessati dai progetti, con la presente si comunica l'esito positivo della pre-valutazione di incidenza, in quanto il piano risulta compatibile con la corretta gestione dei siti della Rete Natura 2000 nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- sottoporre i singoli progetti attuativi alla procedura di valutazione di incidenza, sia se essi siano ubicati in aree limitrofe ai siti Natura 2000, sia se ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 stessi;

- per quanto concerne i progetti di interventi ricadenti in aree limitrofe ai siti di Rete Natura 2000 è necessario che il relativo studio di incidenza indichi quali misure di mitigazione si intendono prevedere;
- per quanto concerne i progetti di interventi ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 è necessario che il relativo studio di incidenza indichi quali misure di compensazione ambientale si intendono prevedere;
- nei singoli progetti devono essere quantificate le relative risorse economiche necessarie per la realizzazione delle misure di mitigazione e di compensazione ambientale previste;
- nei singoli progetti ricadenti all'interno dei siti di Rete Natura 2000 devono essere indicate anche le ipotesi di tracciati alternativi e le motivazioni che hanno portato a individuare il tracciato di progetto prescelto.

Cordiali saluti.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
DR.SSA CRISTINA GOVONI
(DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE)

FB/pb

FB-RER-DG-Cura-territorio-ambiente-PRIT-2025.pdf