



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

**ALESSANDRO MARIA DI STEFANO**

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/	/
DEL	/	/	/

**Al** Servizio pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio

**p.c.** **Agli Enti in indirizzo**  
(vedi allegato)

**OGGETTO:** Nuovo Piano regionale dei Trasporti (PRIT 2025). Indicazioni sul documento di Valsat in recepimento dei contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale

Con l'avvio della Conferenza di pianificazione (Decreto del Presidente della Regione Emilia - Romagna n. 218 del 11 novembre 2016) per il **Nuovo Piano regionale dei Trasporti (PRIT 2025)** si è contestualmente dato avvio alla fase di consultazione sul Rapporto preliminare, ai fini della procedura di Valutazione ambientale del medesimo piano; nel merito si trasmettono le seguenti considerazioni e osservazioni emerse in tale fase.

Con delibera di Giunta regionale n. 1392 del 8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia - Romagna è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della LR. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale.

Le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del Piano, e sugli effetti e impatti ambientali ad essa conseguenti, previste dall'art. 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, all'interno della Conferenza di pianificazione, attivata ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000; inoltre, in data 7 febbraio 2017, presso la sede della Regione Emilia - Romagna, in viale della Fiera n. 8 a Bologna, è stata svolta una specifica riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale" al fine di acquisire le loro valutazioni in merito alla proposta del PRIT 2025 e relativo Rapporto Ambientale preliminare.

A tale riunione, convocata con nota prot. PG. 27226 del 20 gennaio 2017, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali, così individuati:

Viale Della Fiera 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953  
fax 051.527.6095

Email: [vipsa@regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@regione.emilia-romagna.it)  
PEC: [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

	ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB	
a uso interno DP			Classif.	1320	550	180	20	30	Fasc.	2016	30	

- Comuni capoluogo della Regione Emilia – Romagna;
- Provincia di Rimini, Provincia di Ravenna, Provincia di Ferrara, Città metropolitana di Bologna, Provincia di Reggio Emilia, Provincia di Modena, Provincia di Parma, Provincia di Piacenza, Provincia di Forlì – Cesena;
- Regione Emilia – Romagna (Direzione Generale Agricoltura, Direzione Generale Cura del territorio e dell'Ambiente, Direzione Generale Sanità e politiche Sociali; Direzione Generale Economia della conoscenza, del lavoro e dell'impresa;
- ARPAE Emilia Romagna, ARPAE Sez. Piacenza, ARPAE Sez. Parma, ARPAE Sez. Reggio Emilia, ARPAE Sez. Modena, ARPAE Sez. Bologna, ARPAE Sez. Ferrara, ARPAE Sez. Ravenna, ARPAE Sez. Forlì, ARPAE Sez. Cesena, ARPAE Sez. Rimini;
- Ausl Distretto di Piacenza, Ausl Distretto di Parma, Ausl Distretto di Reggio Emilia, Ausl Distretto di Modena, Ausl Distretto di Bologna, Ausl Distretto di Ferrara, Ausl Distretto di Ravenna, Ausl Distretto di Rimini;
- Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia Centrale, Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia Orientale, Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - delta del Po;
- Parco nazionale Foreste Casentinesi, Parco nazionale Appennino Tosco Emiliano, Parco interregionale Sasso Simone e Simoncello;
- Regione Marche, Regione Toscana, Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Piemonte.

A tale riunione hanno partecipato:

- Regione Emilia – Romagna: Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- Regione Emilia – Romagna: Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti Fisici;
- ARPAE Direzione Tecnica;
- Città Metropolitana di Bologna;
- Comune di Bologna;
- Comune di Modena;
- Comune di Ravenna;
- ARPAE SAC di Bologna;
- ARPAE SAC di Piacenza;
- ARPAE SAC di Parma;
- ARPAE SAC di Reggio Emilia;
- ARPAE Sez. Reggio Emilia;
- AUSL Distretto di Piacenza.

Le considerazioni e osservazioni emerse, sia in Conferenza di pianificazione, sia nella riunione sopra citata, per i temi legati alla definizione dei contenuti del Rapporto ambientale, si posso sintetizzare come segue.

*Si concorda con quanto affermato nel Documento preliminare del Piano: “L’obiettivo dello sviluppo sostenibile richiede sempre di più la partecipazione e la corresponsabilizzazione di tutti gli attori sociali, culturali, economici, istituzionali interessati. Prescindendo da questi aspetti, come ha mostrato l’esperienza, è difficile immaginare politiche pienamente efficaci. Non sono più sufficienti norme e divieti, occorrono mutamenti culturali; occorre in altre parole riuscire a far percepire come desiderabile e vantaggioso per il benessere fisico, psichico, sociale ed economico il cambiamento verso la sostenibilità. Su questi aspetti molto possono aiutare l’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico volti a favorire una mobilità sostenibile attenta alle diverse esigenze di cittadine e cittadini e a contrastare l’isolamento delle zone rurali e peri-urbane, e il sostegno delle azioni che favoriscano la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro con le esigenze di mobilità delle donne (spesso non coincidenti con quelle degli uomini), degli anziani nonché di fasce deboli della cittadinanza.”*

*Si prende atto che la “missione del Piano” si basa sull’idea “di un processo di rigenerazione del Piano, finalizzato a recuperare i principi e gli obiettivi originari, di cui a tutt’oggi si riconosce la validità, ma adeguati ad un contesto che ha subito modificazioni profonde in tutti i settori e a tutte le scale di intervento, e che richiede un approccio diverso nella definizione delle politiche, a partire dalla lettura e dalla interpretazione dei risultati delle azioni messe in campo precedentemente”.*

E’ condivisa l’impostazione del documento di Valsat, in questa fase della pianificazione, come un rapporto preliminare, nel quale è stato prevalentemente approfondito il Quadro conoscitivo sulle matrici ambientali. Sostanzialmente la Conferenza di pianificazione, prevista dalla LR 20/2000, accorpa, tra le altre, la fase di “scoping” individuato nel Decreto Legislativo 152/06 (art. 13, commi 1 e 2).

Si ritiene, tuttavia, necessario che, in coerenza con quanto affermato nel Documento preliminare del Piano, il documento di VALSAT debba contribuire alla individuazione dello scenario di piano ottimale, che tenga nell’adeguata considerazione il fatto che il contesto attuale *“ha subito modificazioni profonde in tutti i settori e a tutte le scale di intervento, e che richiede un approccio diverso nella definizione delle politiche, a partire dalla lettura e dalla interpretazione dei risultati delle azioni messe in campo precedentemente”.*

Si ritiene pertanto necessario fornire le seguenti indicazioni riguardanti i seguenti temi:

- la partecipazione;
- la costruzione dello scenario di riferimento e generazione e valutazione delle alternative di Piano;
- il programma di monitoraggio.

#### a) **La partecipazione**

Si ritiene utile non trascurare, ma bensì prendere in attenta considerazione gli esiti del percorso di partecipazione denominato “Buona mobilità”, attivato in occasione dell’avvio di

formazione del PRIT 2010-2020, tra ottobre e novembre 2010, che ha coinvolto circa 250 cittadini. Gli esiti di tale laboratorio sono sintetizzati nelle seguenti tabelle:

Temi generali: indicazioni e proposte dei cittadini presentate durante l'evento "Buona Mobilità"

Temi trasversali - generali	Indicazioni/orientamenti	Proposte
Pianificazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di coerenza e di coordinamento tra i diversi livelli di pianificazione</li> <li>• Contrastare la dispersione insediativa</li> <li>• Necessità di maggiore integrazione tra pianificazione dei trasporti e altra pianificazione di settore</li> <li>• Necessità di un ruolo forte della Regione</li> <li>• Necessità e importanza dei "piani traffico" locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Regione deve finanziare solo i Comuni dotati di piani di mobilità</li> <li>• La Regione deve "obbligare" i Comuni alla redazione dei Piani del traffico</li> <li>• Promuovere la redazione di piani locali della mobilità</li> </ul>
Cultura – Educazione Comunicazione - Informazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di maggiore informazione e comunicazione sui temi della mobilità</li> <li>• Necessità di crescita culturale e di crescita dell'autoconsapevolezza sui temi della mobilità</li> <li>• Esigenza di maggiore informazione sulle modalità del trasporto pubblico</li> <li>• Importanza della comunicazione per la promozione della sostenibilità</li> <li>• Necessità di diffusione di modelli di comportamento virtuoso in tema di mobilità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informare su esternalità dei trasporti e rendere percepibili i costi esterni</li> <li>• Informare in modo specifico su possibilità interscambio e su tariffe</li> <li>• Promuovere l'infomobilità</li> <li>• Migliorare travel planner e siti web aziendali</li> <li>• Rendere trasparente il costo del biglietto del trasporto pubblico e la sua articolazione</li> <li>• Promuovere una cultura del rispetto delle regole</li> <li>• Promuovere azioni di marketing del trasporto pubblico</li> <li>• Promuovere campagne di sensibilizzazione e comunicazione</li> </ul>
Partecipazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessità di partecipazione pubblica sui temi della mobilità, anche a livello locale</li> <li>• Necessità di maggiore condivisione e attivazione di processi di feed-back con gli utenti di servizi e infrastrutture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>
Qualità dei servizi di trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Migliorare le politiche tariffarie</li> <li>• 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</li> <li>• Disponibilità a pagare di più se gli aumenti sono finalizzati alla qualità (rapporto costo/qualità servizio) e allo sviluppo del trasporto pubblico</li> <li>• Necessità di sviluppare servizi</li> </ul>	<p>Prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• abbonamenti sconto giovani</li> <li>• costo abbonamenti in funzione del reddito (sgravi fiscali)</li> <li>• sconto per incentivare l'uso fasce di morbida</li> <li>• sconto gruppi</li> <li>• tariffe agevolate per famiglie</li> <li>• maggiori controlli su mezzi di trasporto pubblico</li> </ul>

	notturni anche mirati a soddisfare esigenze degli utenti giovani	
Mobilità sostenibile e "buona mobilità"	<ul style="list-style-type: none"> <li>Migliorare l'accessibilità ai centri di acquisto e ai servizi con il trasporto pubblico</li> <li>Aumentare l'attenzione verso gli utenti deboli del trasporto pubblico</li> <li>Incentivare la mobilità ciclabile</li> <li>Migliorare l'intermodalità-punti scambiatori</li> <li>Sostenere ricerca, innovazione e nuove tecnologie</li> <li>Migliorare la sicurezza del viaggio sui mezzi pubblici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diffondere la possibilità di bici+bus; bici+treno</li> <li>Organizzare parcheggi sicuri per biciclette</li> <li>Aumentare e raccordare le piste ciclabili</li> <li>Rendere riconoscibili i mezzi trasporto pubblico "ecologici"</li> <li>Promuovere l'uso di taxi collettivi</li> <li>Promuovere car sharing, car pooling, bike sharin</li> <li>Diffondere le "zone 30"</li> <li>Promuovere l'uso dei veicoli elettrici sia per la mobilità delle persone che per le merci</li> <li>Fluidificare il traffico: onda verde per bus</li> <li>Prevedere sistemi audio per ipovedenti</li> </ul>

Sintesi delle indicazioni singole e non, emerse nel percorso partecipato, pur non sempre condivise:

Sistema stradale	<ul style="list-style-type: none"> <li>contrarietà alla previsione della autostrada regionale Cispadana</li> <li>contrarietà alla previsione del "Passante nord"</li> <li>costruire meno strade</li> <li>migliorare infrastrutture esistenti senza aggiungerne nuove</li> <li>destinare meno risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture stradali e aumentare i servizi ferroviari</li> <li>installare pannelli solari nelle aree di pertinenza stradale</li> <li>migliorare la manutenzione</li> <li>progettare strade più sicure</li> </ul>
Sistema ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> <li>incrementare trasporto merci su ferrovia</li> <li>costruire più ferrovie</li> <li>destinare meno risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture stradali e aumentare i servizi ferroviari</li> <li>non sostituire i servizi ferroviari con corse autobus</li> <li>aumentare le fermate dei treni</li> </ul> <p>per SFM di Bologna: utilizzazione della linea FS di Cintura fra Anzola - Lavino e Tavernelle per nuova fermata sul ponte del Reno (S. Vitalino-Pescarola) e collegamento con Stazione-Fiera, poi bivio Crociali. L'aeroporto di Bologna, collegato con la 3 fermata SFM-Bargellino - via Triunvirato (da ripristinare) e San Vitalino (sulla FS di Cintura) non avrebbe più bisogno del costoso progetto People-mover</p>
Sistema idroviario	<ul style="list-style-type: none"> <li>incrementare il trasporto fluviale</li> <li>realizzare "centri raccolta" merci sul Po</li> </ul>
Logistica	<ul style="list-style-type: none"> <li>ridurre la quantità delle merci su strada</li> <li>separare il traffico merci su strada da altro traffico</li> <li>incrementare il trasporto fluviale</li> <li>promuovere l'organizzazione virtuosa della logistica urbana</li> <li>realizzare "centri raccolta" merci sul Po</li> <li>incentivare le imprese per cambiare modalità di trasporto</li> <li>ripristinare accisa sul gasolio per autotrasporto</li> <li>fare pagare all'autotrasporto le esternalità che produce</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incentivare la consegna delle merci a domicilio</li> <li>• diffondere tecnologie (ad esempio GPS, routing ecc) per ottimizzare i consumi e l'uso dell'infrastruttura nell'autotrasporto</li> <li>• incentivare la conversione dei mezzi in conto proprio con la rottamazione di quelli più inquinanti</li> </ul>
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aprire il mercato nazionale del trasporto pubblico ad operatori disponibili per aumentare l'offerta</li> <li>• utilizzare in leasing i mezzi del trasporto pubblico locale</li> <li>• destinare meno risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture stradali o dell'Alta velocità ferroviaria e aumentare i servizi di trasporto pubblico locale</li> <li>• gratuità del trasporto pubblico</li> <li>• autobus gratis un giorno la settimana in concomitanza al blocco del traffico automobilistico</li> <li>• liberalizzazione dei taxi collettivi</li> <li>• azienda unica a livello regionale</li> </ul>
Mobilità sostenibile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• diffondere la buona pratica del sistema "jungo" (condivisione di auto con autostop)</li> <li>• registrare le bici personali con chip</li> <li>• "prenotare" giorno e ora della partenza durante esodo estivo</li> <li>• promuovere politiche di mobility manager per spostamenti casa-lavoro</li> <li>• incentivare le tecnologie innovative (ad esempio, box robotizzati per il ricovero delle biciclette, informazioni e altri servizi direttamente sugli smart phones, ecc.)</li> <li>• limitare le opportunità sempre maggiori di parcheggio all'interno delle zone urbane</li> </ul>
Sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• spostare attraversamenti pedonali lontani dagli incroci</li> <li>• diminuire la segnaletica, aumentarne le dimensioni e la chiarezza</li> <li>• togliere l'indicazione degli autovelox o metterli più lontano</li> <li>• corsi di aggiornamento per automobilisti</li> <li>• promuovere l'educazione stradale e la qualità della progettazione delle infrastrutture ai fini della sicurezza</li> <li>• promuovere modalità per favorire il rispetto dei limiti di velocità all'interno dei centri abitati (ad esempio, rallentatori o rotatorie in ingresso e uscita dai centri urbani)</li> <li>• progettazione di infrastrutture stradali in grado di favorire uno stile di guida corretta</li> </ul>
Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• effetti negativi di consumo di suolo agricolo con realizzazione di opere quali il Passante Nord</li> <li>• fare pagare all'autotrasporto le esternalità che produce</li> <li>• limitare accessi ai centri storici</li> <li>• incentivare la dismissione di auto vecchie</li> <li>• incentivare i combustibili "puliti"</li> <li>• evidenziare il costo energetico complessivo delle merci acquistate</li> </ul>
Pianificazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• riqualificare il patrimonio edilizio esistente per evitare la dispersione insediativa</li> <li>• incentivare l'organizzazione flessibile del lavoro (esempio telelavoro) come risposta al problema delle città diffuse</li> </ul>
Cultura- Informazione. Comunicazione- Informazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• educazione stradale come materia scolastica obbligatoria</li> <li>• promuovere la diffusione dei gruppi d'acquisto e delle consegne organizzate</li> <li>• promuovere la formazione nell'autotrasporto</li> <li>• promuovere la formazione degli addetti alla vendita dei biglietti del trasporto pubblico per fornire informazioni corrette</li> </ul>

## **b) Costruzione dello scenario di riferimento e generazione e valutazione delle alternative di Piano**

Uno degli obiettivi centrali del Piano è costituito dalla diminuzione degli effetti ambientali che l'attuale sistema dei trasporti regionali determina, un obiettivo peraltro congruente con le finalità pianificatorie indicate a livello comunitario. Pertanto lo stesso Piano andrà analizzato non solo con l'alternativa zero, che sancirebbe la non diminuzione degli impatti attuali, bensì con le diverse alternative possibili a seconda dei diversi scenari sociali, economici e ambientali che il piano potrebbe determinare.

Per la costruzione dello scenario di riferimento dovrà essere descritta la presumibile evoluzione del territorio in assenza dell'attuazione del Piano in fase di elaborazione.

Nella costruzione degli scenari tendenziali sulla rete stradale al 2025 (si potrebbe ipotizzare uno scenario al 2030 e un altro al 2050 in coerenza con gli indirizzi di riferimento comunitari ed internazionali) il PRIT, in accordo agli obiettivi di sostenibilità, deve prevedere il perseguimento delle alternative e delle soluzioni che comunque minimizzano l'impatto ambientale (congestione della rete stradale, rumore ed inquinamento atmosferico, ecc.).

Per la generazione delle alternative, è necessario sviluppare ipotesi alternative di Piano determinate dalla modifica di alcune delle azioni volte ad ottenere il raggiungimento degli obiettivi e analizzare le diverse conseguenze ambientali (valutare ad esempio: quali effetti si possono produrre se si aumentano sensibilmente gli investimenti sulla mobilità pubblica e dolce, sottraendo risorse alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali, anche in considerazione del fatto che circa il 70% degli spostamenti, in regione Emilia - Romagna, è inferiore ai 10 km).

Una considerazione da tenere presente nella generazione delle alternative è il fatto che, come evidenziato, in modo chiaro e dettagliato, nel Documento preliminare il contesto in cui ci troviamo, a seguito delle crisi economica che perdura dal 2009, è sensibilmente mutato. Come è mutata l'attenzione sia delle Amministrazioni locali sia dei cittadini sui temi relativi: agli effetti sulla salute indotti dal traffico, al valore attribuito alla perdita di suolo agricolo, al valore attribuito ad una migliore qualità dell'aria, al valore attribuito ad una buona accessibilità alle città ecc.

In particolare si segnala che il Piano Aria Integrato Regionale, attualmente adottato e in fase di approvazione, contiene precisi obiettivi, per il settore dei trasporti, come ad esempio il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale del 10% al 2020, da realizzare anche attraverso la razionalizzazione e il recupero di efficienza del sistema, la riduzione del traffico urbano del 20% ecc; inoltre il Piano Aria Integrato Regionale ha considerato come scenario di riferimento il PRIT '98 che considerava un grafo stradale con la presenza di infrastrutture che differiscono dalle ipotesi attualmente ipotizzate (es. passante nord di Bologna) pertanto risulta necessario aggiornare lo scenario di riferimento, con le previsioni del nuovo PRIT, sulla base delle seguenti informazioni:

- ✓ grafo stradale del traffico georeferenziato che definisca le infrastrutture sul territorio ed i flussi ad esse associate;
- ✓ l'evoluzione del parco auto (es. elettrico);
- ✓ il consumo di combustibili per autotrazione.

In relazione alla metodologia di valutazione del Piano bisogna ricordare che si dovrebbe utilizzare un sistema che valuti le ricadute ambientali derivanti dall'attuazione delle azioni; per questo sarebbe necessario individuare, per ciascuna matrice potenzialmente impattata da azioni specifiche del Piano, uno o più indicatori sensibili alla variazione indotta dall'azione di Piano e che sia in qualche modo correlabile all'azione.

Sarebbe utile definire una gerarchia o criteri di priorità per la realizzazione di azioni volte al raggiungimento del medesimo obiettivo; questo consentirebbe, tra l'altro, di mettere in evidenza e specificare le motivazioni che hanno indotto ad intraprendere una scelta rispetto alle alternative, compresa l'opzione zero.

Relativamente al paragrafo relativo agli obiettivi ed alle azioni del Piano, il Rapporto Ambientale dovrà contenere schemi che mettono in relazione gli obiettivi con le azioni che concorrono alla realizzazione degli obiettivi stessi: in questo modo sarà possibile evidenziare come le azioni del Piano rispondano e determinino la realizzazione degli obiettivi del Piano stesso.

### **c) Il programma di monitoraggio**

Il sistema di monitoraggio, che costituirà uno dei pilastri fondativi ed innovativi del nuovo Piano fornirà il principale strumento di analisi e controllo degli effetti del Piano sulle componenti ambientali ed eco-sistemiche della regione. In particolare dovranno risultare soddisfatte le seguenti condizioni:

- tutte le criticità ambientali emerse dall'analisi della base conoscitiva devono essere rappresentate da almeno un indicatore;
- tutti gli obiettivi di Piano devono essere rappresentati da almeno un indicatore, ovvero non devono esistere obiettivi non perseguiti o non misurabili nel loro risultato;
- tutti gli effetti significativi dovuti alle azioni devono avere almeno un indicatore anche qualitativo che li misuri;
- tutti gli indicatori devono essere riferiti almeno a un obiettivo e ad un'azione, mettendo così in relazione i sistemi degli obiettivi e delle azioni;
- è necessario che qualora si assumano obiettivi-azioni da altri piani, come ad esempio dal Piano Aria Integrato Ambientale (PAIR) o dal Piano Energetico Regionale 2030, si adottino i medesimi indicatori;

Ciò potrà permettere di porre in evidenza problematiche non emerse esplicitamente nell'elaborazione del piano.

Per quanto concerne il monitoraggio, è necessario avere presente che lo scopo è valutare la rispondenza delle azioni agli obiettivi (monitoraggio dell'attuazione del Piano) e tenere sotto controllo gli effetti ambientali derivanti dall'attuazione (monitoraggio del contesto) per apportare le necessarie misure correttive: è preferibile l'uso di tabelle che mettano in relazione gli obiettivi con le azioni nonché con gli eventuali effetti ed il relativo indicatore di controllo.

In particolare si richiede di utilizzare, nel piano di monitoraggio, indicatori relativi al consumo di suolo facendo riferimento alle metodologie individuate dalla Regione Emilia-Romagna nel documento "Il monitoraggio del consumo di suolo in Emilia-Romagna" (2015)

(<http://territorio.regione.emilia-romagna.it/notizie/not2015/il-monitoraggio-del-consumo-di-suolo-in-emilia-romagna>) e a quanto si sta facendo nell'ambito delle attività di adeguamento del PTPR relativamente alla valutazione dello stesso.

Inoltre si ritiene utile fornire le seguenti indicazioni riguardanti:

- l'analisi del contesto e degli effetti ambientali;
- l'analisi di coerenza.

#### d) l'analisi del contesto e degli effetti ambientali

L'analisi del contesto ambientale, necessaria al fine di conoscere lo stato dell'ambiente nell'area di azione del Piano e dunque di valutare gli effetti delle azioni di Piano sulle diverse componenti, deve essere condotta anche mediante un set di indicatori di contesto, pertinenti agli obiettivi del Piano, che siano aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il monitoraggio ambientale. A tal fine si potrà fare riferimento agli indicatori ed ai relativi monitoraggi condotti dall'Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia (ARPAE) ed ai documenti periodicamente da questa redatti per la descrizione della situazione ambientale del territorio regionale.

**Il Rapporto ambientale** dovrà fornire la caratterizzazione dello stato attuale delle matrici ambientali interessate dalle azioni di Piano, come già impostato nel Rapporto preliminare, definendo lo scenario di riferimento.

**Il Piano** dovrà fornire una strategia di risposta che includa misure atte ad una diminuzione degli impatti ed alla loro valutazione che sarà contenuta nel Rapporto Ambientale e che verrà effettuata sulla base di criteri qualitativi mettendo in relazione gli obiettivi di protezione ambientale e le misure del Piano. A tal fine gli obiettivi e le azioni ambientali che il Piano si pone dovranno trovare adeguata corrispondenza nelle Norme del Piano stesso.

Si condivide che i potenziali effetti ambientali significativi, diretti o indiretti, che saranno trattati in sede di redazione del Rapporto ambientale, siano quelli indicati nel Rapporto preliminare:

- **energia e clima;**
- **benessere e salute delle persone;**
- **emissioni in atmosfera, stima delle emissioni inquinanti;**
- **biodiversità e rete naturali;**
- **paesaggio e sistemi territoriali.**

Si ritiene, inoltre, che in sede di redazione del Rapporto ambientale debbano essere considerati i potenziali effetti ambientali significativi, diretti o indiretti su:

- **acqua:** sistema e qualità delle acque superficiali - andamento e qualità delle acque;
- **suolo:** valutazione del consumo di suolo sia come perdita di suolo agricolo, sia come impermeabilizzazione;
- **rumore:** inquinamento acustico, in termini di popolazione esposta;
- **traffico:** congestione e incidentalità;

Al fine della definizione del contesto ambientale, delle tematiche di interesse per il Piano in oggetto e dell'individuazione delle possibili criticità ambientali, sono di seguito riportate specifiche indicazioni per le singole tematiche ambientali. Le azioni di Piano nel loro complesso non devono peggiorare la situazione esistente, devono concretamente mitigare i fattori critici pregressi e compensare quelli eventualmente indotti.

**Aria:** si ritiene, in coerenza con quanto riportato nel documento preliminare, importante valutare, nella definizione delle azioni di Piano, la promozione di soluzioni quali quelle del trip-sharing e del car-sharing (per la riduzione delle percorrenze e per dare una risposta economica ed efficace alla riduzione delle risorse per il trasporto pubblico e, in particolare, per soddisfare le richieste di trasporto pubblico locale in quelle aree o in quegli orari in cui è comunque difficile offrire un servizio di trasporto, data la scarsità di domanda).

Lo scenario emissivo identifica nei trasporti stradali la prima fonte emissiva per gli NOx, la seconda per PM10 e CO, e che gli scenari modellistici futuri segnalano il permanere di criticità legate alle concentrazioni di inquinanti su tutto il territorio regionale. Fra gli obiettivi del PAIR2020 vi è la riduzione del 29% di NOx rispetto allo scenario di piano, e di 8% di PM10.

Sempre per quello che riguarda il PM10, il PAIR ha per obiettivo il raggiungimento di un valore limite annuale di 28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  anziché di 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , al fine di evitare sforamenti nelle concentrazioni massime consentite. Il raggiungimento di tale valore, peraltro, inciderà anche sull'accumulo degli altri inquinanti.

Al fine di mantenere gli obiettivi di coerenza con il PAIR2020, considerando il crescente rischio di peggioramento della qualità dell'aria legato ai cambiamenti climatici, con particolare riferimento a condizioni meteorologiche favorevoli per l'accumulo di inquinanti (quali ad esempio l'aumento di giorni consecutivi senza piogge), sarà necessario valutare e promuovere non solo le azioni sopra citate (trip-sharing e del car-sharing), ma tutte le azioni volte a ridurre lo spostamento su mezzo privato.

Tali azioni non possono non riguardare il trasporto pubblico, con particolare riferimento all'implementazione del trasporto su ferro di mezzi e persone. L'incentivazione di forme di lavoro che limitino gli spostamenti o ne aumentino il grado di sostenibilità, quali ad esempio il telelavoro o le azioni di mobility management, necessitano di un'azione estesa, capillare ed intersettoriale, che coinvolga anche settori fino ad ora solo marginalmente coinvolti nella pianificazione territoriale, al fine di potere essere considerate efficaci.

Particolare attenzione andrà posta alla promozione delle nuove tecnologie, già sperimentate nei paesi europei, sulla gestione e sull'orientamento del traffico, con la finalità di migliorare la sua distribuzione sulla rete stradale e nell'arco della giornata, e adottate dalle regioni limitrofe alla Emilia - Romagna come la Lombardia (vedi: Piano Regionali della Mobilità e dei Trasporti e Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria).

**Acqua:** si ritiene necessario valutare l'interazione delle azioni di Piano con il sistema delle acque superficiali e sotterranee, anche in relazione agli obiettivi previsti dai Piani di Gestione dei Distretti idrografici.

Per quanto riguarda le acque superficiali, va posta particolare attenzione alle interferenze morfologiche e fisiche degli interventi rispetto ai corsi d'acqua interessati, che possono pregiudicarne il buono stato ecologico e condizionarne la piena funzionalità. Dal punto di vista

strettamente qualitativo, occorre valutare il possibile veicolamento nei corpi idrici o sul suolo, dei carichi inquinanti derivanti dalle superfici impermeabilizzate, nonché il rischio di inquinamenti accidentali.

Per quanto riguarda le acque sotterranee, va considerata l'interferenza delle infrastrutture realizzate in sotterraneo (gallerie, fondazioni, profonde, ecc.) con la falda e con il naturale deflusso delle acque, specialmente qualora la soggiacenza della falda stessa risulti prossima alla superficie topografica. Tale circostanza può generare, infatti, il cosiddetto effetto "barriera" con rigurgito verso monte dell'acqua di falda e abbassamento del livello della falda verso valle.

**Suolo:** nella valutazione ambientale del Piano, la componente "suolo" non può essere considerata solo attraverso l'aspetto ambientale del suo consumo, ma anche in relazione al rischio ed alla pericolosità idrogeologica in senso lato: infatti, molto spesso, le nuove infrastrutture, vista la notevole antropizzazione del territorio e la presenza di altri vincoli di tipo territoriale, possono venire realizzate in zone ad elevata pericolosità. Nella valutazione dei possibili impatti derivanti dalle scelte strategiche adottate nel Piano, si ritiene opportuno che venga anche adeguatamente analizzato l'aspetto della riduzione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose.

**Territorio rurale e Agricoltura:** il sistema della logistica prevede l'utilizzo e lo sviluppo di poli logistici che devono necessariamente essere situati in aree adeguatamente servite da reti ferroviarie e stradali. Poiché, tipicamente, tale situazione è riscontrabile nelle aree di pianura, emergono chiaramente elementi confliggenti con le esigenze del comparto agricolo e di tutela dei suoli agricoli e naturali, soprattutto quando questi presentano caratteristiche di elevata capacità d'uso e/o sono destinati a produzioni agricole di pregio. Al fine di limitare il sovradimensionamento dei nodi che compongono la rete della logistica e il conseguente consumo di suolo, il Piano dovrà inserire tra i propri obiettivi quello di effettuare un coordinamento tra i poli già esistenti o di futuro sviluppo, operando così un'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse territoriali; dovrà, inoltre, fornire chiare indicazioni per lo sviluppo dei poli logistici in un'ottica di limitazione del consumo di suolo agricolo e naturale e di riutilizzo di aree già degradate, dismesse o sottoutilizzate.

**Natura e Biodiversità:** i dati relativi alle Aree naturali protette ed ai Siti della Rete Natura 2000 dovranno essere aggiornati sulla base delle informazioni disponibili in Regione con la relativa cartografia digitale; i servizi eco-sistemici e il loro grado di salute dovranno essere considerati anche con riferimento alle recenti Mappe, relative ai servizi eco-sistemici, elaborate nell'ambito della Mapping and Assessment of Ecosystems and their Services (MAES) che costituisce l'azione 5 dell'Obiettivo 2 della Strategia Europea per la Biodiversità.

Per quanto concerne **il sistema regionale delle aree protette**, si segnala la necessità di verificare la compatibilità e la coerenza delle strategie previste, qualora interessino direttamente il territorio vincolato, rispetto alle finalità istitutive ed alle norme generali di tutela e salvaguardia stabilite dalla legge regionale.

**Rumore:** si ritiene importante valutare gli effetti del Piano ad esempio in termini di popolazione esposta, sia in riferimento alle nuove infrastrutture, sia in riferimento a quelle attuali che possono subire variazioni importanti di flussi di traffico (sia in positivo, sia in negativo), con particolare riferimento a quelle che presentano già una situazione di criticità.

**Energia:** secondo il bilancio 2014 del Piano Energetico Regionale 2030, approvato con deliberazione n. 111/2017, il settore dei trasporti è il macro-settore a maggior consumo energetico ed è pertanto responsabile di quasi un terzo delle emissioni climalteranti regionali. La causa

principale è il netto prevalere del trasporto privato su gomma rispetto a quello pubblico su ferro. Il PRIT deve tener conto degli obiettivi del Piano Energetico Regionale al 2020, 2030 e 2050 che, in particolare, indica come obiettivi lo sviluppo di veicoli a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, la riduzione degli spostamenti sui mezzi privati a favore di un incremento degli spostamenti collettivi, la razionalizzazione della logistica e lo spostamento dei trasporti su modalità diverse dalla gomma (e in particolare verso il ferro). Il PRIT deve tenere conto, inoltre, che l'effetto serra ha anche conseguenze di retroazione negativa sull'inquinamento dell'aria e sulla salute. Si ritiene che debba essere posta particolare attenzione allo sviluppo di strumenti di monitoraggio e gestione dei trasporti, con la predisposizione di postazione fisse di rilevamento del passaggio dei veicoli (anche sulle piste ciclabili) e sviluppo di sistemi di informazione relativamente all'offerta di trasporto, oltretutto allo sviluppo di strumenti di analisi dei cosiddetti Big Data sulla mobilità dei cittadini.

E' auspicabile che il piano preveda misure affinché i criteri ambientali regionali e gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti siano trasferiti ai livelli attuativi del piano sino ai livelli operativi dei bandi di gara, come ad esempio la definizione di parametri che regolino i canoni di concessione anche in funzione del raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni.

Si propone che il nuovo PRIT, fornisca per le nuove infrastrutture precise indicazioni in merito:

- alla realizzazione di adeguate fasce boscate polifunzionali limitrofe alla realizzazione delle opere;
- alla necessità di realizzare le forestazioni esterne all'opera, o il potenziamento dei corridoi ecologici in anticipo rispetto alla cantierizzazione delle infrastrutture.

**Paesaggio:** è necessario nel Piano, anche grazie all'attività di valutazione, porre l'accento sulla necessità di contenere gli impatti sul paesaggio attraverso operazioni di coordinamento dello sviluppo urbano, edilizio, produttivo e trasportistico, mediante l'integrazione tra gli strumenti di pianificazione.

Si ritiene necessario porre l'attenzione sui **costi esterni dei trasporti** e sulle politiche per la loro re-internalizzazione, quantificando gli effetti/impatti secondo questa ottica.

#### e) L'analisi di coerenza

L'analisi di coerenza costituisce il momento di raccordo e verifica della rispondenza alle norme e ai riferimenti di pari o diverso livello in materia di pianificazione e sostenibilità (coerenza esterna) ma rappresenta anche la fase di accertamento della correlazione tra strategie, obiettivi e azioni del Piano (coerenza interna). In esito a tale analisi sarà possibile verificare l'eventuale conflittualità o incoerenza degli obiettivi del piano, considerando in particolare le componenti strutturali, le criticità ambientali, gli obiettivi e gli effetti significativi dovuti alle sue previsioni, rispetto a quelli che riguardano altri documenti redatti da differenti livelli di governo e in relazione ad un ambito territoriale diverso (internazionale, comunitario, nazionale, regionale, locale).

Per quanto riguarda la coerenza esterna, si ritiene necessario inserire alcuni riferimenti normativi fondamentali a carattere europeo, nazionale e regionale. In via di prima definizione vengono proposti i seguenti piani e programmi:

a) Contesto Europeo

- ✓ il Protocollo di Kyoto, 1997 / l'Accordo di Parigi 2015;
- ✓ il Protocollo di Goteborg, 1999;
- ✓ Settimo programma di azione dell'Unione europea per l'ambiente; adottato a novembre 2013, che orienterà la politica fino al 2020;
- ✓ la Nuova Strategia Europea in materia di sviluppo sostenibile definita nel Consiglio dell'Unione Europea del 26 giugno 2006 una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva (Europa 2020);
- ✓ "Strategia di adattamento europea" adottata ad aprile 2013 dalla Commissione Europea
- ✓ il Libro Verde dei Trasporti, 2007;
- ✓ il Libro Bianco dei Trasporti, 2011 (Europa 2050).

b) Contesto nazionale:

- ✓ la Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia, 2002; nonché la nuova Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, in fase di consultazione;
- ✓ Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, approvata il 16 giugno 2015 dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- ✓ Il Programma Infrastrutture Strategiche periodicamente aggiornato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza;
- ✓ il Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, 2011;
- ✓ Piani di Gestione dei Distretti Idrografici.

c) Contesto inter-regionale

- ✓ Piani dei trasporti delle regioni confinanti.

d) Contesto regionale:

- ✓ Piano Territoriale Regionale;
- ✓ Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- ✓ Piano Forestale Regionale;
- ✓ Piano Aria Integrato Regionale;
- ✓ Piano Energetico Regionale 2030 e relativo Piano triennale di attuazione 2017-2019;
- ✓ Piano di tutela delle acque;
- ✓ Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Po;
- ✓ Piano gestione rischio alluvioni del distretto idrografico del PO;
- ✓ Piano Socio Sanitario 2012-2015.

Il documento di VALSAT dovrà comprendere lo Studio di Incidenza del Piano rispetto a possibili impatti indotti sui siti della Rete Natura 2000.

Il documento di VALSAT dovrà comprendere una “Sintesi non Tecnica” adeguata alla complessità del piano, in grado di rendere comprensibile, anche ad un pubblico poco esperto, le questioni più rilevanti del piano, il loro impatto ambientale, le misure previste per la loro mitigazione, nonché il monitoraggio delle stesse.

Cordiali saluti

Il Responsabile del Servizio

Per Arch. Alessandro Maria Di Stefano  
Avv. Cristina Govoni

( Lettera firmata digitalmente )

<b>PROVINCE:</b>		
<b>Provincia di Rimini</b> pec@pec.provincia.rimini.it	<b>Provincia di Ravenna</b> provra@cert.provincia.ra.it	<b>Provincia di Ferrara</b> provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<b>Provincia di Forlì – Cesena</b> provfc@cert.provincia.fc.it	<b>Città metropolitana di Bologna</b> cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it	<b>Provincia di Reggio Emilia</b> provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it
<b>Provincia di Modena</b> provinciadimodena@cert.provincia.modena.it	<b>Provincia di Parma</b> protocollo@postacert.provincia.parma.it	<b>Provincia di Piacenza</b> provpc@cert.provincia.pc.it
<b>COMUNI CAPOLUOGO:</b>		
<b>Comune di Rimini</b> protocollo.generale@pec.comune.rimini.it	<b>Comune di Ravenna</b> comune.ravenna@legalmail.it	<b>Comune di Ferrara</b> comune.ferrara@cert.comune.fe.it
<b>Comune di Forlì</b> comune.forli@pec.comune.forli.fc.it	<b>Comune di Bologna</b> protocollogenerale@pec.comune.bologna.it	<b>Comune di Modena</b> ambiente@cert.comune.modena.it
<b>Comune di Reggio nell' Emilia</b> comune.reggioemilia@cert.provincia.re.it	<b>Comune di Parma</b> comunediiparma@postemailcertificata.it	<b>Comune di Piacenza</b> protocollo.generale@cert.comune.piacenza.it
<b>ALTRI ENTI:</b>		
<b>Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per l'Emilia Romagna</b> mbac-sr-ero@mailcert.beniculturali.it	<b>AIPO Agenzia Interregionale per il Po</b> protocollo@cert.agenziapo.it	
<b>ARPAE SAC e Sez. TERRITORIALI:</b>		
<b>ARPAE Emilia Romagna</b> dirgen@cert.arpa.emr.it	<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Piacenza</b> dirgen@cert.arpa.emr.it	<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Parma</b> aopr@cert.arpa.emr.it
<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Reggio Emilia</b> aore@cert.arpa.emr.it	<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Modena</b> aomo@cert.arpa.emr.it	<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Bologna</b> aobo@cert.arpa.emr.it
<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Ferrara</b> aofe@cert.arpa.emr.it	<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Ravenna</b> aora@cert.arpa.emr.it	<b>ARPAE SAC e Sez. Terr. Forlì Cesena</b> aofc@cert.arpa.emr.it
<b>ARPA Sez. Terr. Rimini</b> aorm@cert.arpa.emr.it		
<b>AUSL:</b>		
<b>Distretto di Modena</b> <a href="mailto:dsp@pec.ausl.mo.it">dsp@pec.ausl.mo.it</a>	<b>Distretto di Rimini</b> <a href="mailto:pec.auslrm@legalmail.it">pec.auslrm@legalmail.it</a>	<b>Distretto di Forlì</b> <a href="mailto:dip.sanita.pubblica@pec.ausl.fo.it">dip.sanita.pubblica@pec.ausl.fo.it</a>
<b>Distretto di Ravenna</b> <a href="mailto:ausl110ra.dsp@pec.ausl.ra.it">ausl110ra.dsp@pec.ausl.ra.it</a>	<b>Distretto di Ferrara</b> <a href="mailto:dirdsp@pec.ausl.fe.it">dirdsp@pec.ausl.fe.it</a>	<b>Distretto di Cesena</b> <a href="mailto:sanita.pubblica@pec.ausl-cesena.emr.it">sanita.pubblica@pec.ausl-cesena.emr.it</a>
<b>Distretto di Bologna</b> <a href="mailto:dsp@pec.ausl.bologna.it">dsp@pec.ausl.bologna.it</a>	<b>Distretto di Reggio Emilia</b> <a href="mailto:sanitapubblica@pec.ausl.re.it">sanitapubblica@pec.ausl.re.it</a>	<b>Distretto di Parma</b> <a href="mailto:sanitapubblica@pec.ausl.pr.it">sanitapubblica@pec.ausl.pr.it</a>
<b>Distretto di Piacenza</b> <a href="mailto:protocollounico@pec.ausl.pc.it">protocollounico@pec.ausl.pc.it</a>		
<b>PARCHI:</b>		
<b>Parco interregionale Sasso Simone e Simoncello</b> fax 0722 770064 <a href="mailto:parcosimone@emarche.it">parcosimone@emarche.it</a>	<b>Parco nazionale Appennino Tosco emiliano</b> <a href="mailto:parcoappennino@legalmail.it">parcoappennino@legalmail.it</a>	<b>Parco nazionale Foreste Casentinesi</b> <a href="mailto:protocolloforestecasentinesi@halleycert.it">protocolloforestecasentinesi@halleycert.it</a>
<b>Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia centrale</b> <a href="mailto:protocollo@pec.parchiemiliacentrale.it">protocollo@pec.parchiemiliacentrale.it</a>	<b>Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po</b> <a href="mailto:parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it">parcodeltapo@cert.parcodeltapo.it</a>	<b>Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna</b> <a href="mailto:parcovenadeltapocert@cert.provincia.ra.it">parcovenadeltapocert@cert.provincia.ra.it</a>

<b>Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia occidentale</b> <a href="mailto:protocollo@pec.parchiemiliaoccidentale.it">protocollo@pec.parchiemiliaoccidentale.it</a>		
<b>REGIONI CONFINANTI:</b>		
<b>Regione Liguria</b> Area ambiente <a href="mailto:protocollo@pec.regione.liguria.it">protocollo@pec.regione.liguria.it</a>	<b>Regione Marche</b> Area ambiente <a href="mailto:regione.marche.serviziotaec@emarche.it">regione.marche.serviziotaec@emarche.it</a>	<b>Regione Toscana</b> Area ambiente <a href="mailto:regionetoscana@postacert.toscana.it">regionetoscana@postacert.toscana.it</a>
<b>Regione Lombardia</b> Area ambiente <a href="mailto:ambiente@pec.regione.lombardia.it">ambiente@pec.regione.lombardia.it</a>	<b>Regione Piemonte</b> Area ambiente <a href="mailto:ambiente@cert.regione.piemonte.it">ambiente@cert.regione.piemonte.it</a>	<b>Regione Veneto</b> Area ambiente <a href="mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it">protocollo.generale@pec.regione.veneto.it</a>
<b>SERVIZI E DIREZIONI REGIONALI POTENZIALMENTE INTERESSATI:</b>		
<b>RER</b> Servizio tutela e risanamento acqua, aria e agenti fisici	<b>RER</b> Servizio aree protette, foreste e sviluppo della montagna	
<b>RER</b> Direzione Generale cura del territorio e dell'ambiente	<b>RER</b> Direzione Generale Economia della conoscenza, del lavoro e dell'impresa	<b>RER</b> Direzione Generale Sanità e Politiche Sociali

ZRconvocazione\_preliminare\_PRIT.doc