



# **INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020**

**Alessandro Maria Di Stefano**  
**Bologna 20 dicembre 2010**

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

⌘ **Nella fase preliminare di predisposizione del PRIT e della relativa ValSAT sono pervenuti i CONTRIBUTI dai seguenti SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE consultati:**

⌘ **PROVINCIA DI BOLOGNA**

⌘ **ARPA**

⌘ **RER SERVIZIO DIFESA DEL SUOLO**

⌘ **REGIONE TOSCANA**

⌘ **Di seguito tenteremo di sintetizzare tali indicazioni per l'adeguamento della ValSAT del PRIT**

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ In primo luogo è necessario evidenziare che è **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).
- ⌘ In sostanza viene **condivisa l'impostazione metodologica del documento di valutazione.**

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Si evidenzia che in questa fase preliminare, la **finalità principale del documento di VALSAT** è quella di fornire **conoscenze e indicazioni sui possibili impatti ambientali** indotti dall'attuazione del piano, nonché sui possibili **interventi di mitigazione e di compensazione**, al fine di contribuire a **migliore le performance ambientali** del piano stesso.
- ⌘ Prioritaria, per un'efficace valutazione ambientale, è l'individuazione dell'**ambito di competenza del Piano**, cioè l'individuazione delle azioni, norme, indirizzi attinenti il Piano regionale, distinguendolo da ciò a cui si demanda l'attuazione ad altri enti come ad esempio le Province o i Comuni. Tale distinzione, risulta importante, in particolare, per l'impostazione del monitoraggio dell'efficacia del piano e dei suoi strumenti attuativi.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Nella **valutazione della coerenza ambientale esterna del Piano ovvero della coerenza degli obiettivi di Piano con le politiche ambientali generali, regionali e sovraregionali**, deve essere presa in considerazione la coerenza con la pianificazione regionale del Piano Territoriale Regionale (PTR), del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del Piano di bacino/distretto per la sicurezza territoriale (PAI).
- ⌘ Si ritiene opportuno che **sia effettuata una valutazione degli effetti ambientali delle azioni intraprese e realizzate, parzialmente o integralmente, a partire dal 1998** rispetto agli obiettivi di sostenibilità indicati nel documento preliminare (rif. DP cap.2: bilancio del PRIT'98).

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Considerando che il documento preliminare del nuovo PRIT per i prossimi 10 anni non individua nuovi corridoi, promuovendo l'attuazione di quelli già previsti; prevedendo quindi solo potenziamenti autostradali e ferroviari, il **documento di VALSAT dovrà fornire la valutazione degli impatti ambientali sia positivi, sia negativi, e territoriali attesi** dalla realizzazione di tali opere, ovviamente adeguata al livello di pianificazione regionale. Tale Valutazione sarà poi necessariamente approfondita nei successivi livelli di progettazione e attuazione delle singole opere o dei singoli interventi.
- ⌘ In particolare dovrà **contenere la valutazione degli impatti ambientali indotti dalla previsione dell'ampliamento del porto di Ravenna, dal mantenimento degli attuali aeroporti regionali, dalla realizzazione delle infrastrutture**, utilizzando e mettendo a sistema i vari studi ambientali già effettuati come quello sulla Cispadana o sulla Orte Mestre ecc.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Nella costruzione degli scenari tendenziali sulla rete stradale al 2020, il PRIT, in accordo agli obiettivi di sostenibilità, **deve prevedere l'esame delle alternative, privilegiando le soluzioni che comunque minimizzano l'impatto ambientale** (congestione della rete stradale, rumore ed inquinamento atmosferico, ecc.) evitando così il trasferimento delle criticità esistenti o potenziali da un sito ad un altro
- ⌘ La **selezione degli indicatori per il monitoraggio del Piano dovrà partire dall'individuazione delle criticità esistenti, contenute nel Documento di Valsat e nel Quadro Conoscitivo**, e finalizzati alla verifica dell'andamento del piano per rendere possibile un suo eventuale riorientamento.
- ⌘ Il documento di VALSAT **dovrà comprendere lo Studio di Incidenza del Piano rispetto a possibili impatti indotti sui siti della Rete Natura 2000.**

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

## La provincia di Bologna avanza le seguenti osservazioni

- ⌘ Il Documento Preliminare contiene un riepilogo di informazioni che **delineano un quadro conoscitivo piuttosto preoccupante** in termini di trend attuale.
- ⌘ Innanzitutto i dati relativi alla domanda attuale di mobilità mostrano un trend di aumento molto consistente; si rileva anche una consistente perdita di efficienza nel settore del movimento merci.
- ⌘ Peraltro si osserva come il sistema di piattaforme logistiche, già previsto nel precedente PRIT, non sia mai decollato ma si sia assistito viceversa ad una crescita disordinata delle aree destinate a magazzini e alla logistica, con la conseguente generazione di un sovraccarico di traffico frammentato e di consumo di territorio.



# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Risulta **ulteriormente rafforzata la posizione dominante del trasporto privato**, mentre i trend sul trasporto collettivo (sia TPL sia ferro) sono deludenti. E' necessario comprendere le motivazioni di questi trend ed avviare azioni correttive che portino ad un riequilibrio verso la mobilità collettiva. Anche gli spostamenti in bicicletta, seppure in alcune realtà quota significativa dei trasporti complessivi, sono in riduzione a causa del fenomeno di sprawl urbano.
- ⌘ Lo **sprawl residenziale e logistico-produttivo ha generato quote aggiuntive di domanda di mobilità** (per aumento delle distanze percorse a fronte di uguale numero di spostamenti). **Si evidenzia pertanto un problema di pianificazione: quello dell'integrazione tra pianificazione urbanistica territoriale e pianificazione delle reti e dei servizi di trasporto.**
- ⌘ Permangono, con andamenti anche in miglioramento, alcune **pesanti criticità: la sicurezza stradale, le emissioni climalteranti, l'inquinamento atmosferico.**

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Le azioni del PRIT 2010-2020 sono essenzialmente di **conferma di quanto già avviato o previsto**: conferma dei corridoi infrastrutturali (senza previsioni dunque di ulteriori corridoi). Ma ci sono altre azioni, di competenza di altri strumenti, che devono “battere pari” per perseguire la sostenibilità: primo fra tutti **il governo della domanda, attraverso la pianificazione urbanistica e territoriale**. A livello locale, devono essere i PGTU e i PUM a recepire gli indirizzi del PRIT e a trasformarli in azioni concrete.
- ⌘ La capacità di tenere insieme e armonizzare le politiche di settore risulta spesso debole anche per la difficoltà di accettazione di un livello superiore di pianificazione. La necessità di un tale indirizzo è resa più stringente anche dalle politiche incerte e altalenanti del Governo centrale.
- ⌘ Occorre una **linea comune che tenga insieme il sistema della mobilità regionale**. In questo senso la valutazione della sostenibilità dovrà tenere conto di più componenti: quelle regionali, e quelle di competenza dello Stato e di Amministrazioni locali.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Il Rapporto Ambientale preliminare del PRIT è in sostanza riferita agli obiettivi di Piano, sia in termini di coerenza che di stima degli effetti. Si ritiene che nell'ambito della valutazione ambientale di un Piano l'analisi degli obiettivi sia necessaria per valutarne la completezza e, semmai, la coerenza interna.
- ⌘ Tuttavia l'aspetto qualificante della **valutazione ambientale deve essere quello di mettere in evidenza il raggiungimento degli obiettivi e la misura del risultato ottenuto**, sulla base della efficacia raggiungibile attraverso le azioni previste e realizzate dal Piano nell'intervallo temporale di riferimento.
- ⌘ Non una valutazione degli obiettivi dunque, ma **una valutazione di efficacia delle azioni**.
- ⌘ Per far questo è necessario effettuare una **realistica stima delle azioni che saranno effettivamente realizzate nei tempi previsti** e della loro efficacia sul campo, tentando quindi di prefigurare le condizioni ambientali che si prevede di raggiungere.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Stante la continuità del PRIT 2010\_2020 rispetto al precedente si ritiene opportuno che sia effettuata una **valutazione della efficacia delle azioni intraprese e realizzate, parzialmente o integralmente, dal 1998 rispetto agli obiettivi di sostenibilità indicati nel documento preliminare**. E' necessario pertanto individuare le criticità esistenti oggi e selezionare gli indicatori per il loro monitoraggio, valutando l'avvicinamento agli obiettivi e l'efficacia delle azioni messe in campo. In seguito tali informazioni potranno essere utilizzate per stimare l'efficacia delle azioni del nuovo PRIT come completamento di quanto già attuato nel precedente.
- ⌘ Appare opportuno, inoltre, individuare le azioni di competenza di altri soggetti.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020



- ⌘ È importante definire la **temporizzazione degli investimenti**: dato che le risorse sono in continuo decremento, è verosimile che non tutte le azioni possano essere attuate ed è compito della VAS stabilire il corretto ordine di attuazione per quello che riguarda la sostenibilità.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

**ARPA EMILIA Romagna avanza le seguenti osservazioni.**

- ⌘ **Alcuni obiettivi risultano in contrasto sia con le politiche ambientali sia con altri obiettivi del piano;** tra questi obiettivi in contrasto potenziale si richiamano: “incrementare le reti infrastrutturali”; “ridurre i costi della mobilità privata”; “aumentare l’attrattività economica degli insediamenti produttivi, dei turisti e degli uomini d’affari” attraverso i trasporti.
- ⌘ Nel Rapporto Ambientale si sostiene che gli effetti di questi obiettivi sono “incerti” e che occorrerà in futuro verificarli nel dettaglio.
- ⌘ Si deve segnalare che la scelta di rimandare questa verifica ad una fase successiva rende difficile dare ora fino in fondo un giudizio sulla sostenibilità del piano e ciò ancor più arduo per la mancanza del dettaglio delle azioni che deriveranno da questi obiettivi.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Il Rapporto Ambientale include una valutazione quantitativa delle emissioni in atmosfera, fondamentale per la valutazione della sostenibilità del Piano; in essa si legge che lo **scenario tendenziale “alto” (di maggior sviluppo) e lo scenario programmatico prospettano una riduzione delle emissioni per il settore trasporti variabile tra l’8 e l’11%** a seconda del tipo di inquinante.
- ⌘ Ciò porta senz’altro a dare una valutazione positiva del nuovo piano.
- ⌘ Tuttavia, dal momento che il futuro vedrà un incremento del numero dei veicoli, quali saranno i fattori che faranno diminuire le emissioni? Sicuramente la dotazione di motori con tecnologie meno inquinanti tra cui i veicoli elettrici. Si conta comunque su altri fattori che incideranno o potranno incidere (ad esempio la variazione dei cicli di guida in seguito alla realizzazione delle infrastrutture previste)?

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Nella costruzione degli scenari tendenziali sulla rete stradale al 2020 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.).
- ⌘ Nella costruzione degli scenari di congestione del traffico ed emissioni atmosferiche è utile **mantenere distinto l'apporto delle singole azioni del piano** (interventi infrastrutturali su strade, interventi infrastrutturali su ferrovie, ma anche interventi sull'efficienza dei mezzi pubblici o il coordinamento tra TPL e ferro e tutte le azioni che il piano prevede) **in modo da poter valutare quanto inciderà ciascuna azione sul decongestionamento del traffico e quanto sulla riduzione delle emissioni atmosferiche ed acustiche e sull'occupazione di suolo.**
- ⌘ Sarebbe, inoltre, auspicabile **includere anche le valutazioni in materia acustica.**



# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020



- ⌘ Una stima di questi aspetti servirebbe a **valutare i costi ed i benefici delle azioni che il piano vuole realizzare al fine di paragonare azioni tra loro alternative** oltreché complementari.
- ⌘ La **ponderazione di costi e benefici sia ambientali sia economici renderebbe maggiormente trasparenti le scelte**, soprattutto nell'ottica di dare un ordine di priorità agli interventi in un clima economico che impone tagli delle spese.
- ⌘ Infine è senz'altro necessario evidenziare che **se il piano nel suo complesso porterà benefici a livello globale, a livello locale la realizzazione di nuove infrastrutture avrà impatti non trascurabili sulla qualità dell'aria, l'inquinamento acustico, il consumo di suolo, la frammentazione della rete ecologica e la perdita di habitat.**

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Per quanto riguarda il “**monitoraggio**”, come previsto all’art. 18 del Dlgs 4/08, si ritiene che **debbero essere individuate responsabilità e risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio stesso.**
- ⌘ **Il Piano di Monitoraggio ed i periodici rapporti di valutazione saranno fondamentali per verificare il raggiungimento degli obiettivi, individuare impatti imprevisti ed eventualmente riorientare le scelte;** pertanto è importante che i documenti di piano siano corredati da un elenco degli indicatori da monitorare periodicamente specificandone unità di misura, target a medio e lungo termine e soglie definite per legge.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020



**Il Servizio Difesa del Suolo e della Costa della regione avanza le seguenti osservazioni.**

- ⌘ Gli effetti positivi indotti dal Piano sono affermati genericamente e scarsamente dimostrati, in particolare per **la limitazione dello sfruttamento di suolo, la limitazione di inquinamento marino e la prevenzione dei dissesti**. Pur accennati, **non appaiono approfonditi adeguatamente gli impatti ambientali derivanti dalle interferenze con i fattori della sicurezza territoriale**, la comparazione delle possibili alternative e la individuazione di mitigazioni e compensazioni.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020



- ⌘ Il dissesto idrogeologico è largamente presente nelle aree montane e collinari. Le interferenze non sono improbabili. Così come le interferenze con i corsi d'acqua, intesi come reticolo superficiale naturale, principale e minore compresi i fossi ed il reticolo drenante, e di bonifica, nonché le variazioni delle portate idriche.
- ⌘ Al riguardo sono da prendere a riferimento gli strumenti di pianificazione di bacino

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020



- ⌘ Il Rapporto ambientale riconosce un ruolo importante al sistema idroviario regionale, per la mobilità sostenibile delle merci, rammaricandone la mancanza di sviluppo per scarsità di fondi.
- ⌘ Circa l'**adeguamento del Po per la navigazione non esprime valutazioni in merito**, limitandosi a richiamare la possibilità di sistemazioni naturalistiche o per la connessione della rete ecologica.
- ⌘ **Su questo ultimo tema si ricorda che sono in corso studi e progetti per la sistemazione del Po finalizzati alla navigazione a corrente libera** (alternativi all'ipotesi di bacinizzazione del Po): le conoscenze sviluppate in tale ambito, così come gli effetti dei primi interventi realizzati, dovrebbero essere presi in considerazione dal PRIT e dal Rapporto ambientale per le interferenze e le opportunità.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ **La Regione Toscana avanza le seguenti osservazioni.**
- ⌘ Si **condivide l'impostazione del Rapporto Ambientale** preliminare e la metodologia proposta per la selezione degli interventi di piano rilevanti e la conseguente valutazione degli effetti ambientali.
- ⌘ Si ritiene utile in fase di stesura di Rapporto Ambientale finale **dare evidenza della eventuale presenza di effetti negativi a carattere interregionale**. In tal caso è opportuno che siano messe in evidenza anche le misure di mitigazione/compensazione previste nonché i contenuti del sistema di monitoraggio per il controllo degli effetti.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020

- ⌘ Si condividono le osservazioni della Soprintendenza Archeologica di Firenze che evidenzia la necessità di **indicare nel Rapporto Ambientale gli elementi che, in un Piano dei Trasporti, possono emergere da un confronto con la diffusa problematica archeologica** che, nel nostro Paese, interessa le principali aree di attraversamento e di trasporto.
- ⌘ In particolare, visto il notevole grado di rilevanza dei valori storico-culturali presenti nelle aree confinarie, si ritiene che siano da tenere in considerazione obiettivi di qualità connessi ad un'espansione assai controllata del sistema dei trasporti e della fitta rete infrastrutturale che esso prima comporta e poi, spesso, induce indirettamente.

# INDICAZIONI PER LA VALSAT DEL PRIT 2010 – 2020



⌘ In riferimento ai contenuti della valutazione, ed in particolare come elemento di coerenza con le iniziative elaborate congiuntamente tra le due regioni Toscana ed Emilia-Romagna, si ritiene opportuno che anche il PRIT contenga il riferimento alla “Proposta comune per lo sviluppo di una Piattaforma territoriale Strategica Transnazionale Tosco – Emiliana-Romagnola” poiché tale documento è allegato al Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007 e rappresenta un riferimento di pianificazione strategica comune alle due regioni.