REGIONE PIEMONTE

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA – VAS DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

DOCUMENTO TECNICO PRELIMINARE DI SPECIFICAZIONE

(redatto ai sensi dell'art 13, comma 12 dlgs. 152/2006)

Responsabile della redazione il Settore Pianificane, Programmazione ed Infomobilità della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Dirigenti responsabili
Lorenzo Marchisio
Gabriella Giunta

Referenti: Lorenza Racca, Ilaria Sciarrillo, Alida Fiandaca, Olga Quero, Roberta Mettola.

Torino, febbraio 2014

INDICE

1. PREMESSA 4

2. INTRODUZIONE 5
2.1. Fasi della procedura

3. IL CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 7

4. OBIETTIVI DEL DOCUMENTO TECNICO PRELIMINARE DI SPECIFICAZIONE 9
4.1. Soggetti del processo di partecipazione
4.2. Elementi metodologici per la valutazione

5. OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 15

6. ELEMENTI DI ANALISI PER LA FASE DI SCOPING 19
6.1. I possibili effetti significativi sull'ambiente
6.2. I contenuti del Rapporto Ambientale

1. PREMESSA

Con deliberazione n. 17-6936 del 23 dicembre 2013 la Giunta regionale ha approvato il Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti (*http://www.regione.piemonte.it/trasporti/piano_regionale.htm*) prevedendo che assuma le caratteristiche di uno strumento di indirizzo strategico a lungo termine, contribuisce alle politiche di sviluppo sostenibile, incidendo sul sistema territoriale della mobilità, integrando e completando a livello locale le strategie definite a livello europeo e nazionale.
Il processo della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) rappresenta un importante strumento di ausilio decisionale nella redazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, in quanto garantisce, in uno sviluppo parallelo alla redazione del Piano stesso, un maggior livello di protezione dell'ambiente.
Infatti, assicura che le considerazioni ambientali vengano incluse in modo completo e considerate in modo appropriato, alla pari degli elementi economici e sociali all'interno dei modelli di "sviluppo sostenibile", a partire dalle prime fasi del processo decisionale.
La sostenibilità, per diventare il nucleo centrale della pianificazione della mobilità e dei trasporti, necessita che la VAS non sia soltanto un momento valutativo, ma "permei" il piano, divenendo elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio.

Il presente elaborato costituisce il Documento Tecnico Preliminare di Specificazione previsto dalla normativa per l'avvio della fase di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e dell'Autorità preposta alla VAS.

2. INTRODUZIONE

Il processo di VAS costituisce un obbligo normativo e rappresenta uno strumento per l'integrazione dello sviluppo con la tutela ambientale.
La VAS riguarda i processi di formazione di Piani e Programmi e rappresenta una valutazione ex ante che deve riguardare scenari alternativi e ha lo scopo di orientare la scelta verso lo scenario preferibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Quest'obbligo legislativo può essere un'opportunità per far si che la dimensione ambientale e sostenibile del piano ne accompagni l'intero sviluppo e non sia solo un sistema di valutazione ex-post.
La VAS non è solo elemento valutativo, ma accompagna il Piano e ne diventa elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio. Per questo motivo, la valutazione deve intervenire al momento giusto del processo decisionale in modo da permettere di giungere all'elaborazione del Piano basandosi su di un più ampio set di prospettive, obiettivi e costrizioni, rispetto a quelli inizialmente identificati dal proponente.

2.1 Fasi della procedura

La procedura VAS è avviata dall'Autorità procedente contestualmente al processo di pianificazione ed è effettuata durante il suo svolgimento e, quindi, deve precedere l'approvazione del Piano.

Le principali fasi della procedura sono:

lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;

⇒ **la redazione del Documento Tecnico Preliminare di Specificazione;**

l'elaborazione del Rapporto Ambientale (RA) e di una sintesi in linguaggio non tecnico che accompagnino la proposta di piano;
lo svolgimento di consultazioni dei soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) per la specificazione dei contenuti e del livello di dettaglio delle informazioni del RA;
la valutazione del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni;
la decisione;
l'informazione sulla decisione;
il monitoraggio ambientale.

Secondo disposizioni normative ed in via preliminare all'applicazione della procedura, è prevista una fase di verifica atta a valutare l'eventuale assoggettabilità del Piano alla VAS.
In relazione a quanto disposto dal D.lgs 152/2006 parte seconda, tit. I, art 6, sono comunque soggetti a Valutazione Ambientale Strategica:
a) i Piani e Programmi che presentino entrambi i seguenti requisiti:

1) *concernano i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli;*
2) *contengano la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale;*

b) i Piani e Programmi concernenti i siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica".

In riferimento alle suddette specificazioni, il Piano affronta la valutazione ex lege [art. 6, lett. a) del D. Lgs 152/2006 s.m.i.] e pertanto non è necessaria la verifica preventiva.
Il procedimento di VAS del Piano si articolerà in una fase preliminare, detta di scoping, ovvero di specificazione dei contenuti per i quali è prevista la valutazione ex-lege, ed in una fase di redazione del Rapporto Ambientale, elemento centrale del processo valutativo.

Il presente elaborato costituisce il Documento Tecnico Preliminare di Specificazione previsto dalla normativa per l'avvio della fase di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e dell'Autorità preposta alla VAS.

3. IL CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Nell'Unione Europea "la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente" è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001.

Gli stati membri avrebbero dovuto recepire la Direttiva entro il 21 luglio del 2004.

L'Italia non ha rispettato tale termine ed ha recepito la Direttiva con la parte seconda del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (T.U. sull'Ambiente) entrata in vigore il 31 luglio 2007. Tale norma è stata sostanzialmente modificata ed integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, entrato in vigore il 13/02/2008 e nuovamente modificata dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 pubblicato nella Gazz. Uff. 11 agosto 2010, n. 186.

Il Testo Unico dell'ambiente, così come integrato dal D.Lgs. 4/2008, rappresenta, a livello nazionale, lo strumento legislativo che per primo ha affrontato in modo completo il tema della VAS.

La Regione Piemonte ha anticipato le previsioni europee e nazionali di settore, disciplinando nell'articolo 20 della L.R. 40/1998 l'applicazione e l'approvazione di determinati Piani e Programmi alla luce dell'analisi di compatibilità ambientale. Alla normativa regionale di settore si affiancano le seguenti disposizioni integrative:

- Circolare del Presidente della Giunta Regionale n. 1/PET del 13 gennaio 2003, Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 recante "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" - Linee guida per l'analisi di compatibilità ambientale applicata agli strumenti urbanistici comunali ai sensi dell'art. 20. B.U.R. n.4 del 23 gennaio 2003;
- D.G.R. n. 12-8931 del 9 giugno 2008, D.lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale": primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi. Suppl. al B.U. R. n. 24 del 12 giugno 2008.

Tra alcuni dei concetti chiave sul processo di VAS contenuti nella Direttiva e recepiti dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i., emerge quanto sancisce il comma 3 dell'articolo 4: "*La valutazione ambientale di piani […] ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative ed amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione*."

Il successivo comma 4 prevede che "*la valutazione ambientale di Piani e Programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti Piani e Programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile*".

L'articolo 11, inoltre, definisce al comma 1 ruoli e passaggi fondamentali: "*La valutazione ambientale strategica è avviata dall'Autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano e comprende le fasi di seguito riportate:*

a) *lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità* (articolo 12);

b) *l'elaborazione del rapporto ambientale* (articolo 13);
c) *lo svolgimento di consultazioni* (articolo 14);
d) *la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni* (articolo 15);
e) *la decisione* (articolo 16);
f) *l'informazione sulla decisione* (articolo 17);
g) *il monitoraggio"* (articolo 18).

Il successivo comma 2 prevede che "*L'Autorità competente, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei Piani e dei Programmi ambientali, nazionali ed europei: ….b) collabora con l'autorità proponente al fine di definire le forme ed i soggetti della consultazione pubblica, nonché l'impostazione ed i contenuti del Rapporto Ambientale e le modalità di monitoraggio di cui all'articolo 18; c) esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di Piano e di Programma e sul Rapporto Ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie."*

Al comma 5 viene previsto: "*La VAS costituisce per i Piani e Programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge".*

Appare chiaro come la normativa ritenga fondamentale il concetto di consultazione pubblica nei processi di approvazione di Programmi e Piani che incidono sul territorio.

L'articolo 2 della Direttiva 2001/42/CE definisce il soggetto "pubblico" come *"… una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa o la prassi nazionale, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi"*, riprendendo la definizione di "pubblico" della Convenzione di Aarhus del 1998 (Convenzione sull'accesso all'informazione, sulla partecipazione del pubblico al processo decisionale e sull'accesso alla giustizia in materia ambientale).

La convenzione sancisce il concetto di partecipazione pubblica, oggi divenuta attraverso le procedure europee, diritto acquisito e nozione sostenuta, non senza poche difficoltà di gestione, a tutti i livelli decisionali: *"pubblico interessato indica il pubblico che è coinvolto, o rischia di essere coinvolto, dalle decisioni prese in ambito ambientale oppure che ha un interesse da far valere nei confronti del processo decisionale; ai fini della presente definizione, le organizzazioni non governative che operano a favore della tutela dell'ambiente, e che soddisfano le condizioni che possono essere richieste nel diritto interno, sono considerate come aventi un interesse".*

4. OBIETTIVI DEL DOCUMENTO TECNICO PRELIMINARE DI SPECIFICAZIONE

Questa prima fase del processo VAS è rappresentata dal Documento Tecnico Preliminare o Documento di Specificazione ai sensi del D.lgs 152/06 e s.m.i, articolo 13, comma 1, secondo cui "*sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano o Programma, il proponente e/o l'Autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di Piani e Programmi, con l'Autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale*".

In sintesi la Direttiva 2001/42/CE prevede per il processo di VAS, due principali attività di carattere generale, tra loro collegate:

1 - La valutazione ambientale del Piano o Programma, che si esplicita nell'elaborazione di un Rapporto Ambientale di accompagnamento al Piano;

2 - La consultazione dei soggetti con competenze ambientali (SCMA) e del "pubblico" interessato.

Al fine di elaborare il Rapporto Ambientale, di cui al punto 1, il presente Documento Tecnico Preliminare di Specificazione, nel rispetto di quanto previsto dall'Allegato 1 del D.lgs 152/2006, sviluppa il contenuto programmatico, definisce le modalità per l'analisi della coerenza esterna, indica i principali argomenti del Piano o del Programma, individua il suo ambito di influenza e le possibili componenti ambientali su cui producono effetti le azioni del Piano, descrive in prima approssimazione le informazioni ambientali da includere nel Rapporto con la specificazione del dettaglio spazio/temporale ritenuto funzionale ed, infine, imposta le linee guida del monitoraggio ambientale.

Le consultazioni, di cui al punto 2, rivestono una particolare rilevanza nelle procedure di VAS, in quanto il presupposto indispensabile per la "territorializzazione" delle politiche e degli interventi, e per la condivisione con i soggetti competenti in materia ambientale delle informazioni a disposizione dell'Autorità Proponente. La direttiva 2001/42/CE all'articolo 6 comma 3 definisce i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA), coloro che "per loro specifiche competenze ambientali possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione del Piano".
Per ottemperare questa fase, verrà attuata la prima forma di consultazione secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 1 del D.Lgs 152/2006: "Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano o Programma, il proponente e/o l'Autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di Piani e Programmi, con l'Autorità competente e gli altri SCMA, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale."
I SCMA saranno chiamati a contribuire al processo di redazione e valutazione ambientale del Piano nella definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e nel contribuire ad una precisa ricognizione dell'attuale situazione di contesto regionale, con riferimento alle componenti ambientali di rispettiva competenza. A tale fine a ciascuno

dei soggetti con competenza ambientale (SCMA) individuati nel successivo paragrafo 4.1., sarà inviato il presente Documento Tecnico Preliminare di Specificazione per le osservazioni ed i pareri di competenza.

Il PRT si configura come processo complesso, che si sviluppa in fasi distinte, indicazione di strategie e successiva definizione delle relative linee operative, e nelle quali vengono prodotti documenti di Piano distinti ma riconducibili ad un unico percorso programmatico.

In tali casi è opportuno individuare un iter di valutazione integrato che accompagni e supporti l'intero processo in modo unitario e che risponda nel suo complesso alle esigenze ed agli obblighi imposti dalla normativa in materia di VAS.

Per raffigurare l'avanzamento del processo di redazione e di successiva approvazione del PRT è stato predisposto il seguente schema sulle tempistiche di redazione della VAS, nel rispetto dell'articolo 13 commi 1 e 2 del D.Lgs 152/2006.

FASE DEL PRT	FASE DELLA VAS
Approvazione in Giunta del Documento Strategico di indirizzi per il PRT	
	Avvio della fase di "scoping"
	Svolgimento della fase di "scoping" [coinvolgimento dei SCMA] atta alla definizione dell'ambito delle indagini necessarie per la valutazione ai sensi dell'art. 13 c.1 del D.Lgs. 152/2006. L'Autorità proponente definisce il termine per la conclusione della consultazione, che si ritiene non debba comunque superare i sessanta giorni dalla data di presentazione del Documento Tecnico di Specificazione. Può eventualmente attivare un apposito tavolo tecnico.
Redazione del PRT per la sua adozione preliminare ai fini della VAS	Redazione del Rapporto Ambientale (RA) del PRT a cura dell'Autorità proponente. Al RA deve essere allegata una sintesi non tecnica, che illustra in linguaggio non specialistico i contenuti del PRT e del RA per facilitare l'informazione e la partecipazione del pubblico.
Adozione preliminare, da parte della Giunta regionale, del PRT e del Rapporto Ambientale ai fini della VAS	Avvio della procedura VAS e della fase di consultazione: - dei soggetti competenti in materia ambientale, del pubblico interessato e del pubblico genericamente inteso; - eventuale consultazione di Stati o Regioni confinanti.
Consultazione per l'acquisizione del parere della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali, ai sensi della legge regionale 1/2000	Svolgimento della fase di valutazione: - valutazione della compatibilità ambientale del PRT (valutazione del rapporto ambientale e delle risultanze delle consultazioni); - integrazione degli esiti della valutazione nel PRT; - informazione sul processo decisionale e sui suoi risultati; - monitoraggio degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PRT. Il provvedimento di adozione del PRT dovrà essere accompagnato da una dichiarazione di sintesi contenente i seguenti aspetti: > in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano; > come si è tenuto conto del RA, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato; > quali sono le ragioni delle scelte di piano anche alla luce delle possibili alternative individuate. Tale dichiarazione di sintesi deve essere resa nota ai soggetti competenti in materia ambientale che sono stati consultati ed al pubblico che ha partecipato all'iter decisionale.
Adozione da parte della Giunta regionale del PRT e della VAS. Presentazione al Consiglio regionale per l'approvazione.	

4.1. Soggetti del processo di partecipazione

I principali soggetti coinvolti nella procedura di VAS sono:

- l'Autorità procedente, la pubblica amministrazione che elabora il Piano, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il Piano, il Proponente, sia un diverso soggetto pubblico o privato, è la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il Piano;
- l'Autorità competente, la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato. Il parere motivato è il provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'Autorità competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni;
- i soggetti con competenza in materia ambientale (SCMA), le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei Piani;
- il pubblico interessato coinvolto dalle decisioni prese in ambito ambientale oppure che ha un interesse da far valere nei confronti del processo decisionale.

Ai fini dell'elaborazione del Rapporto Ambientale del PRT i soggetti competenti in materia ambientale interessati sono rappresentati da:

Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM);

Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC);
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola, Vercelli, Torino, Cuneo, Alessandria, Asti

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)
- Settore valutazione Piani e Programmi

Enti locali e associazioni istituzionali con competenze in materia ambientale
- UNCEM Piemonte
- ANCI Piemonte
- ANPCI
- Lega delle Autonomie Locali
- AIPO (Agenzia Interregionale per il Po)
- Cipra - Italia Commissione internazionale per la protezione delle Alpi
- Unioncamere
- UPI (Unione Province Italiane)

Regioni
- Emilia-Romagna
- Liguria
- Lombardia
- Valle d'Aosta

Regione Piemonte
- Direzione Agricoltura
- Direzione Ambiente e Settore Compatibilità Ambientale e Procedure Integrate (Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico Regionale VAS)
- Direzione Attività Produttive
- Direzione Cultura, Turismo e Sport
- Direzione Innovazione, ricerca, università e sviluppo energetico sostenibile
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste
- Direzione Politiche sociali e politiche per la famiglia
- Direzione Programmazione strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia;
- Direzione Sanità
- ARPA Piemonte (supporto tecnico-scientifico dell'Organo Tecnico Regionale)

Province:
- Alessandria
- Asti
- Biella
- Cuneo
- Novara
- Torino
- Verbano Cusio Ossola
- Vercelli

- Autorità di Bacino del Fiume Po

Corpo Forestale dello Stato
- Comando Regionale del Corpo forestale

Ambiti Territoriali Ottimali Rifiuti:
- ATO 1 Province NO, VC, BI e VCO
- ATO 2 Province AT e AL
- ATO 3 Provincia CN
- ATO 4 Provincia TO

Ambiti Territoriali Ottimali Acque:
- ATO 1 Novarese
- ATO 2 Biellese, Vercellese, Casalese
- ATO 3 Torinese
- ATO 4 Cuneese
- ATO 5 Astigiano-Monferrato
- ATO 6 Alessandrino

Enti Parco
- Parco Nazionale Gran Paradiso
- Parco Nazionale Valgrande
- Ente di gestione delle aree protette delle Alpi Cozie
- Ente di gestione delle aree protette dell'area metropolitana di Torino

- Ente di gestione delle aree protette del Po e della Collina Torinese
- Ente di gestione del parco delle Capanne di Marcarolo
- Ente di gestione delle aree protette del Po Vercellese-Alessandrino e del Bosco delle Sorti
- Ente di gestione dei Sacri Monti
- Ente di gestione delle aree protette Astigiane
- Ente di gestione del parco naturale del Marguareis
- Ente di gestione del parco naturale delle Alpi Marittime
- Ente di gestione delle aree protette del Po Cuneese
- Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore
- Ente di gestione delle aree protette della Valle Sesia
- Ente di gestione delle riserve Pedemontane e delle Terre D'acqua
- Ente di gestione delle aree protette dell'Ossola

4.2. Elementi metodologici per la valutazione

Il Piano si configura come un continuo processo di analisi e verifica delle fasi decisionali e di attuazione per rilevare il grado di realizzazione delle proprie misure e la loro efficacia in relazione agli obiettivi prefissati e per valutare le possibili azioni correttive e la ricalibratura dei risultati attesi.

Il processo di valutazione metterà in luce anche le conseguenze ambientali del Piano, tenendo conto che non sempre è possibile tracciare semplici relazioni causa - effetto tra le strategie di riferimento per il Piano stesso e le componenti ambientali.

Tali strategie, eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete e promuovere la mobilità ed il trasporto sostenibili, si collocano nel filone della crescita sostenibile della Strategia Europa 2020 e mirano a sostenere, in particolare, la competitività del territorio e delle imprese, lo sviluppo dell'innovazione tecnologica e di un'economia a basse emissioni di anidride carbonica.

Il Piano articolerà le sue strategie in termini di obiettivi e di risultati attesi ed individuerà un sistema di indicatori, anche ambientali, in numero limitato, significativi e facilmente misurabili; prevederà come una delle sue priorità l'implementazione del sistema informativo, per raccogliere ed elaborare i dati utili a calcolare gli indicatori, necessario al Piano stesso, inteso come continuo processo di valutazione e di ridefinizione delle misure in relazione al raggiungimento degli obiettivi.

I risultati attesi si declineranno secondo orizzonti temporali in linea con i riferimenti assunti dalla programmazione europea per verificare:

- al 2020, il contributo dei trasporti al raggiungimento degli obiettivi più generali fissati da Europa 2020 e per consolidare il programma di coesione 2014-2020;
- al 2030, rispetto alle indicazioni europee contenute nel Libro Bianco 2011, la percentuale di riduzione delle emissioni di gas serra nei trasporti e per il raggiungimento della piena operatività della core network, la rete essenziale TEN-T multimodale;
- al 2050, il raggiungimento degli obiettivi fissati nell'ambito dei trasporti da Europa 2050 (Libro Bianco 2011) e per valutare l'effettiva realizzazione dello spazio unico europeo integrato dei trasporti (comprehensive network) come rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi.

Essendo il Piano incentrato sul tema della sostenibilità, nelle sue declinazioni ambientale, sociale ed economica, verso cui sono indirizzate tutte le scelte di sviluppo della mobilità regionale che compongono il quadro strategico complessivo, il Rapporto Ambientale, previsto dalla procedura di valutazione Ambientale Strategica (VAS), ne sarà parte integrante ed avrà il compito di evidenziare le componenti ambientali sulle quali il Piano potrà incidere e per le quali dovrà essere valutato.

5. OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

L'Unione europea con la proposta della Commissione europea COM (2010)2020 del 3 marzo 2010 "Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva", approvata dal Consiglio europeo il 17 giugno 2010, prevede un'azione riformatrice per rafforzare l'economia dell'Unione nel prossimo decennio, individuando quali priorità tematiche la crescita intelligente (sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione), la crescita sostenibile (promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva) e la crescita solidale (promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale); nell'alveo della crescita sostenibile trovano collocazione l'obiettivo tematico 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori" e l'obiettivo tematico 7 "Promuovere il trasporto sostenibile ed eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete" ed in riferimento a quest'ultimo viene configurata quale condizionalità ex ante l'adozione di un Piano dei trasporti che conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T.

Il documento "*Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020*" redatto dal Ministero per lo Sviluppo Economico, Dipartimento Politiche di Sviluppo (DPS) propone innovazioni di metodo per orientare le decisioni circa l'impianto della programmazione 2014-2020 dei Fondi strutturali e di investimento europei, prevedendo, in conformità all'approccio comunitario, che la programmazione debba garantire la coerenza ed il coordinamento dei fondi europei con gli altri strumenti finanziari esistenti.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato dal Consiglio regionale con deliberazione 21 luglio 2011, n. 122 – 29783 "Approvazione del piano territoriale regionale ai sensi dell'articolo 7 della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo)" in materia di integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica prevede, in particolare, tra i principali indirizzi lo sviluppo di una mobilità sostenibile e la valorizzazione dell'intermodalità e del ruolo delle infrastrutture ferroviarie nel sistema dell'accessibilità sostenibile.

Il Documento Strategico Unitario (DSU), approvato dalla Giunta regionale con deliberazione 11 novembre 2013, n. 1-6617 "Approvazione del Documento Strategico Unitario della Regione Piemonte per la programmazione 2014-2020 dei fondi europei a finalità strutturale. Proposta al Consiglio regionale", quale quadro strategico di riferimento della politica regionale di sviluppo e della programmazione integrata dei fondi europei, nazionali e regionali per il periodo 2014-2020, prevede, tra l'altro, che il contributo fornito dal settore dei trasporti alla crescita sostenibile in particolare possa concretizzarsi in termini di riduzione delle emissioni e di miglioramento dell'efficienza energetica, generando ricadute positive anche in ambito urbano (mobilità sostenibile) e benefici sia in materia di riequilibrio modale verso modalità a bassa emissioni e sia sviluppando il concetto della sostenibilità in chiave economica (crescita delle imprese nei settori dell'innovazione e della logistica, riduzione dei costi della mobilità) e di benessere sociale (salute e sicurezza).

Al fine di garantire la condizionalità ex ante prescritta dal suddetto Regolamento Generale ed avendo partecipato ai lavori del Gruppo 3 Trasporti gestito dal Ministero per lo Sviluppo Economico, Dipartimento Politiche di Sviluppo (DPS), è stato approvato da parte della Giunta Regionale (DGR n. 17-6936 del 23 dicembre 2013), il Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti (DSPRT) per delineare gli orientamenti per lo sviluppo dei trasporti in un'ottica di sostenibilità, in coerenza con gli indirizzi nazionali e comunitari. Il DSPRT dispone che il nuovo piano, in quanto strumento di indirizzo strategico a lungo termine, persegua quali sue strategie, nell'ottica dello sviluppo sostenibile, la creazione di un sistema di mobilità accessibile, integrato ed intermodale attraverso l'eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete e la programmazione della mobilità e del trasporto a basso impatto ambientale e ad alta efficienza, tenuto conto della favorevole posizione del Piemonte in quanto regione alpina di confine e snodo di due corridoi transnazionali che ne garantiscono l'appartenenza alla rete europea dei trasporti (rete TEN-T).
La pianificazione, essenziale strumento della capacità istituzionale di produrre sviluppo, può essere utilmente indirizzata verso il concetto di sviluppo sostenibile come sviluppo che "consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i loro".
Superando il tradizionale assetto di una pianificazione improntata a logiche prevalentemente infrastrutturali e all'individuazione di priorità settoriali ricondotte a una coerenza complessiva, nella sua moderna impostazione il PRT avrà il compito di elaborare il proprio contributo settoriale quale soluzione ai problemi di sostenibilità dello sviluppo regionale (impatto ambientale, consumo del territorio per effetto dei processi di dispersione residenziale e produttiva) rapportandosi ed integrandosi con altri strumenti di pianificazione, ad ogni livello istituzionale e misurando, in un processo di valutazione pubblica trasparente, il grado di successo e l'adeguatezza delle azioni proposte.
Più nello specifico il PRT si orienta secondo due strategie, che, incentrate sul filone crescita sostenibile (Strategia Europa 2020), mirano a sostenere la competitività, del territorio e delle imprese, e la transizione verso un'economia a basse emissioni di anidride carbonica:

- eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete
  superare l'esistente frammentazione delle infrastrutture tra i diversi modi di trasporto sviluppando i collegamenti mancanti, ammodernando quelli esistenti, uniformando le norme e i requisiti operativi (interoperabilità) per sfruttare appieno le capacità multimodali della rete nell'obiettivo comune della libera circolazione di merci e di passeggeri;
- promuovere la mobilità ed il trasporto sostenibili
  mirare ad una sostenibilità economica, mettendo in atto strategie per assicurare stanziamenti adeguati, un uso efficiente delle risorse ed un processo di liberalizzazione, con particolare attenzione ai prezzi e alle tariffe; una sostenibilità ambientale, riducendo le cause di inquinamento, promuovendo i trasporti non motorizzati, diminuendo la congestione, in particolare nelle aree urbane, e migliorando la sicurezza delle reti stradali e ferroviarie; ed una sostenibilità sociale, migliorando la qualità della vita, modificando gli stili di mobilità e rendendo i cittadini consapevoli dei

pericoli che derivano dalla violazione delle regole sul muoversi liberamente e degli effetti sull'ambiente.

Per dare attuazione alle sue strategie il piano deve agire in modo da completare e rendere funzionali i nodi e le reti di adduzione ai corridoi strategici della rete TEN-T; sviluppare l'interoperabilità tecnica del sistema del trasporto ferroviario e rendere operativi i corridoi multimodali; supportare i processi di semplificazione e di liberalizzazione; garantire la funzionalità e la manutenzione dei nodi e della rete esistenti, sviluppare l'intermodalità e affrontare le criticità derivanti dalla congestione e dall'incidentalità; sviluppare il trasporto pubblico di massa, minimizzare le rotture di carico ed incentivare l'integrazione tariffaria; ampliare la conoscenza della dotazione infrastrutturale e delle sue prestazioni, delle caratteristiche della mobilità e dei servizi di trasporto resi; promuovere stili di mobilità sicura e a basso impatto, quali quella pedonale, ciclabile e di trasporto collettivo.

A tal fine il Piano utilizza due strumenti che offrono un contributo, a carattere trasversale, per il raggiungimento degli obiettivi e rivestono un ruolo di acceleratore di crescita:

- l'innovazione tecnologica consente di sviluppare, nel rispetto delle caratteristiche europee finalizzate all'interoperabilità, sistemi e strumenti intelligenti per la gestione della mobilità collettiva e del traffico privato, anche con riferimento al trasporto e alla distribuzione delle merci (city logistic e merci pericolose) e alla sicurezza delle persone (strumenti di monitoraggio del traffico, servizi di infomobilità);
- la governance multilivello permette di coinvolgere Stati e Regioni confinanti nonché il territorio interessato a tutti i livelli al fine di armonizzare le linee strategiche comuni di macroarea per lo sviluppo della mobilità interregionale (aeroportualità e logistica). In tema di azioni di accompagnamento alle grandi opere, tale coinvolgimento favorisce ricadute positive sulla "territorializzazione" dei progetti in termini di risparmio energetico, tutela ambientale, sviluppo delle ITS, recupero e valorizzazione dell'edificato, sviluppo economico.

Il Piano delinea le potenzialità di crescita regionale, concentrandosi non soltanto su nuovi investimenti per grandi progetti infrastrutturali, ma principalmente sull'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e sul miglioramento degli aspetti ambientali del trasporto in termini di emissioni.

La valenza plurisettoriale della sostenibilità della crescita presuppone un'azione comune e coerente da parte di tutti i settori coinvolti, tra cui trasporti, territorio, ambiente, energia, industria, innovazione: le priorità settoriali sono da individuare all'interno di una coerenza complessiva dello sviluppo regionale rapportandosi ed integrandosi con gli altri strumenti di pianificazione ed a ogni livello istituzionale.

Il Piano deve agire per completare e rendere funzionali i nodi e le reti di adduzione ai corridoi strategici della rete TEN-T; sviluppare l'interoperabilità tecnica del sistema del trasporto ferroviario e rendere operativi i corridoi multimodali; supportare i processi di semplificazione e di liberalizzazione; garantire la funzionalità e la manutenzione dei nodi e della rete esistenti, sviluppare l'intermodalità e affrontare le criticità derivanti dalla congestione e dall'incidentalità; sviluppare il trasporto pubblico di massa, minimizzare le rotture di transito ed incentivare l'integrazione tariffaria; ampliare la

conoscenza della dotazione infrastrutturale e delle sue prestazioni, delle caratteristiche della mobilità e dei servizi di trasporto resi; promuovere stili di mobilità sicura e a basso impatto, quali quella pedonale, ciclabile e di trasporto collettivo.
Le politiche sovraordinate, in tema di grandi infrastrutture, e quindi di interporti, aeroporti, autostrade, ferrovie, costituiscono una componente in variante di riferimento per le quali la strategia regionale è quella di pervenire al completamento delle reti nel rispetto degli indirizzi definiti dall'Unione traducendone, mediante forme di governance che consentano di attuare in modo partecipato e coordinato gli interventi necessari e previsti, la realizzazione in vantaggi ulteriori per i territori attraversati.
La dimensione di carattere regionale, in tema di reti stradali e ferroviarie locali, logistica urbana, vie navigabili interne, problematiche legate al trasporto locale (connesse all'espansione insediativa), dovrà trovare riferimento in un concreto e operativo monitoraggio dei fenomeni, nonchè sviluppare strategie di coordinamento con le Regioni confinanti.
Negli ambiti che esulano dalla sfera operativa della Regione, il Piano potrà inoltre promuovere iniziative finalizzate ad adeguare il quadro programmatico e normativo di riferimento ed a sviluppare una governance multilivello, che orienti le proprie azioni secondo linee strategiche comuni e condivise.

6. ELEMENTI DI ANALISI PER LA FASE DI SCOPING

Nel generale processo di Valutazione Ambientale Strategica, previsto dal DLgs. 152/2006 s.m.i. di recepimento della direttiva comunitaria 2001/42/CE, dalla L.R. 40/1998 e dalla D.G.R. n. 12-8931 del 9 giugno 2008, l'attenzione alle ricadute ambientali delle scelte pianificatorie e alle tematiche della sostenibilità deve accompagnare l'intero sviluppo di un piano non potendo qualificarsi come un mero sistema di valutazione ex-post.
Il Piano Regionale dei Trasporti verrà sottoposto al procedimento di VAS, che si articolerà in una fase di specificazione dei contenuti (fase di scoping) e nella redazione del Rapporto Ambientale, elemento centrale del processo valutativo.
La proposta di Piano ed il Rapporto Ambientale con relativa sintesi non tecnica saranno messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) e dei settori di pubblico interessato al fine di raccogliere pareri e osservazioni, oltre che dell'autorità preposta alla VAS ai fini della valutazione ambientale complessiva.
Tale valutazione costituisce oggetto di uno specifico parere motivato; in caso di modifiche o integrazioni, l'atto di adozione definitiva recepisce le eventuali prescrizioni contenute nel parere.

Nel presente documento, quale fase di definizione dei principali contenuti strategici del Piano e del suo ambito di influenza, e al fine di ottemperare agli obblighi imposti dalla normativa vigente occorre individuare, in via di prima approssimazione, le questioni ambientali rilevanti e i potenziali effetti ambientali. Tali contenuti costituiscono il presupposto per consultare i soggetti competenti in materia ambientale al fine di concordare la portata delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale da porre successivamente a corredo del Piano e definire, congiuntamente, il livello di dettaglio delle analisi e delle informazioni ambientali necessarie alla valutazione.

6.1. I possibili effetti significativi sull'ambiente

Grazie ai progressi tecnologici, in meno di un ventennio si sono ridotte notevolmente le emissioni per chilometro prodotte per trasportare persone o merci, ciò nonostante la crescita complessiva del settore dei trasporti in termini di distanze percorse si è tradotta in un maggior carico inquinante a livello globale. Una caratteristica importante dell'impatto ambientale del settore è quella di alterare l'ambiente o minarne l'integrità a differenti scale geografiche per le quali occorre sviluppare una visione sistemica che consideri non solo gli effetti dei singoli inquinanti su un determinato ecosistema ma anche le loro relazioni e l'impatto complessivo a livello globale.
I potenziali effetti ambientali significativi, diretti o indiretti, saranno trattati in sede di redazione del rapporto ambientale e sono identificati in via di prima approssimazione nei seguenti:

- aria: concentrazioni inquinanti nell'aria;
- acqua: sistema e qualità delle acque superficiali e sotterranee - andamento e qualità delle acque;
- rumore: inquinamento acustico;
- suolo: caratteristiche dei suoli, impermeabilizzazione del suolo, concentrazione di inquinamento del terreno, caratteristiche paesaggistiche;

salute dei cittadini: esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici (congestione e traffico), rischio di incidentalità;
natura, biodiversità e fauna selvatica: le aree naturali e protette per la difesa e valorizzazione della biodiversità e della fauna selvatica.

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.

6.2. I contenuti del Rapporto Ambientale

In relazione agli effetti ambientali che si prevede siano determinati dalle azioni del Piano, i contenuti del Rapporto Ambientale, previsti per legge, si articoleranno secondo la seguente struttura:

il contesto e l'analisi degli effetti ambientali
la valutazione di incidenza
l'analisi di coerenza
la valutazione delle alternative di Piano
il programma di monitoraggio

IL CONTESTO E L'ANALISI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

L’analisi del contesto ambientale, necessaria al fine di conoscere lo stato dell’ambiente nell’area di azione del Piano, deve essere condotta 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 farà riferimento agli indicatori ed ai relativi ai monitoraggi condotti dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale ed ai documenti periodicamente da questa redatti per la descrizione della situazione ambientale del territorio regionale.
Tra le componenti che costituiscono il sistema ambiente, sono di seguito brevemente descritte quelle potenzialmente interessate dal Piano.

Aria

I trasporti costituiscono una delle principali cause dell’inquinamento atmosferico. Tra gli obiettivi di livello mondiale e comunitario che maggiormente si sono affermati negli ultimi decenni, in particolare, rientrano la riduzione della produzione di gas ad effetto serra e dell’emissione di polveri sottili. La qualità dell'aria del Piemonte ha fatto registrare importanti progressi negli ultimi decenni, tuttavia il Bacino Padano presenta ancor oggi forti criticità nel rispetto dei limiti comunitari previsti per gli inquinanti biossido d'azoto (NO2), particolato fine (PM10) e ozono (O3), che in più occasioni hanno superato con modalità e frequenze preoccupanti i limiti normativi in vaste zone del territorio piemontese. Il Bacino Padano è una delle aree europee nella quale si incontrano le maggiori difficoltà nel raggiungimento dei limiti di legge. Le aree regionali maggiormente interessate da questo problema sono chiaramente le zone urbane e in particolare l'area di Torino, tuttavia la tendenza in atto volge verso una generalizzata presenza di livelli di inquinamento medio - alti e di medie annue discretamente elevate anche in aree lontane da quelle metropolitane.

Acqua

L'attuale situazione qualitativa dei corsi d'acqua superficiali piemontesi è in tendenziale miglioramento, mentre purtroppo si registra uno squilibrio idrico quantitativo dovuto alla diminuzione delle precipitazioni medie annue e al costante aumento dei prelievi. L'aspetto più preoccupante è la cattiva qualità delle falde soprattutto nelle aree di pianura: gli inquinanti di origine produttiva e civile, infatti, si trovano in concentrazioni vicine o superiori alle soglie limite previste dalla normativa per il consumo umano e gli inquinanti di origine agricola, in falda freatica, sono riscontrabili in tutta la pianura con concentrazioni variabili a seconda della soggiacenza della falda e del tipo di coltura. Il sistema trasporti può avere impatti significativi sul sistema idrico per quanto riguarda la costruzione di nuove infrastrutture che potrebbero interferire, a livello fisico e paesaggistico con i corsi d'acqua superficiali. Altrettanto sensibili sono tutte le opere in galleria che potrebbero interferire con i delicati equilibri delle falde.

Rumore

L'inquinamento acustico è oggi tra le principali cause del peggioramento della qualità della vita nelle aree fortemente urbanizzate ed antropizzate, nei centri storici, nelle aree rurali e in quelle turistiche. Tra i principali fattori determinanti si distinguono sorgenti puntuali, quali attività produttive, industriali, artigianali e commerciali, ricreative ed impianti tecnologici degli edifici, e fonti di emissione diffusa, rappresentati dalle infrastrutture di trasporto (ferrovie, autostrade, aeroporti). Il territorio piemontese, che presenta un'alta infrastrutturazione soprattutto nelle vicinanze delle aree più urbanizzate, è quindi fortemente soggetto a questo tipo di impatto. L'attuale normativa sulla tutela dell'ambiente in materia di inquinamento acustico è rappresentata dalla l.r. 52/2000, nata come specificazione della Legge Quadro 447/95 sull'inquinamento acustico. La Direttiva 2002/49/CE, recepita con il D. Lgs. 194/05, introduce l'obbligo per gli Stati Membri di avviare un processo di gestione e contenimento dell'inquinamento acustico, nell'ottica di migliorare il livello di tutela della popolazione e dell'ambiente dall'esposizione al rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto e dalle attività industriali. La normativa introduce, rispetto al quadro vigente, innovazioni quali le mappature acustiche e strategiche del rumore da predisporre per gli agglomerati urbani e per le infrastrutture di trasporto principale; su esse si basa l'elaborazione dei piani di azione. L'art. 6 della L. 447/95 prevede l'obbligo per i comuni di suddividere il territorio in aree acusticamente omogenee (zonizzazione acustica) e di adottare un Piano di Classificazione Acustica (PCA).

Suolo

L'utilizzo del suolo e le sue variazioni percentuali nel tempo, relative alle vocazioni proprie o alle destinazioni previste, costituiscono i parametri di riferimento per valutare le tendenze e gli effetti delle politiche territoriali ed economiche in rapporto alle componenti naturali ed ambientali. L'incremento percentuale delle superfici impermeabilizzate, di cui la costruzione di infrastrutture trasportistiche e delle relative strutture di servizio costituisce una causa, contribuisce al danneggiamento degli eco sistemi territoriali ed alla diminuzione degli ambiti a vocazione agricola.

Particolare attenzione va posta rispetto alla perdita di suolo relativa ai terreni di rilevante qualità rispetto agli aspetti produttivi connessi all'utilizzo agricolo, i dati

mostrano una tendenza al consumo di suoli pregiati spesso frammentati da infrastrutture trasportistiche.
Il sistema trasporti ha inoltre un notevole impatto sull'ambito paesaggistico della regione, già notevolmente compromesso a causa dell'assenza di strumenti pianificatori di coordinamento dello sviluppo urbano, edilizio, produttivo con quello trasportistico.
Il fenomeno, difficilmente neutralizzabile per certi aspetti, rileva la necessità di favorire la diffusione di azioni di sensibilizzazione finalizzate a contenere il consumo di suolo e a ridurre l'impatto sul paesaggio anche, per quanto riguarda i trasporti, delineando un nuovo modello di pianificazione territoriale che sviluppi l'integrazione con dei piani territoriali e urbanistici con i piani di mobilità e i programmi di trasporto ponendo, quindi, particolare attenzione agli impatti generati da sviluppi che richiedano ampliamenti della rete e di servizi per la mobilità.

Salute pubblica e congestione
L'Organizzazione Mondiale della Salute definisce la salute pubblica come "uno stato di completo benessere fisico, mentale e sociale e non la semplice assenza dello stato di malattia o di infermità"
La salute va quindi considerata come una condizione dinamica di equilibrio legata alla capacità degli individui di interagire con l'ambiente in modo positivo anche nel continuo modificarsi dell'ambiente circostante il cui equilibrio va mantenuto anche quando a modificare l'ambiente è l'uomo stesso.
La congestione viaria costituisce una delle maggiori criticità del sistema trasporti, principalmente negli ambiti urbani o peri urbani: questo fattore determina l'esposizione di ampie fasce della popolazione agli inquinanti atmosferici a cui si accompagnano forti pressioni sulla sfera psico – emotiva con conseguente abbassamento della qualità della vita accompagnato, spesso, dall'insorgere di patologie di varia natura. Alla congestione è inoltre fortemente legato il fattore dell'incidentalità che, nonostante i progressi compiuti dalle recenti strategie messe in atto, costituisce ancora il problema sanitario più grave connesso alla mobilità. Particolarmente colpita è la cosiddetta mobilità dolce (pedoni e ciclisti) che, paradossalmente, costituisce una delle strategie più efficaci per la diminuzione della stessa congestione urbana.

Natura, biodiversità e fauna selvatica
La tutela e la valorizzazione della biodiversità avviene principalmente attraverso l'istituzione di aree naturali protette, grazie alle quali si concorre a preservare le specie a rischio e i relativi habitat.
La Regione Piemonte da diversi anni è impegnata con azioni volte alla conservazione della natura e, ad oggi, sono 68 le aree protette esistenti, suddivise tra parchi e riserve tra cui due parchi nazionali che complessivamente coprono l'8.2% della superficie regionale. Esistono poi altre forme di salvaguardia (Zps, Sic, Sir, ecc.) non necessariamente incluse tra le aree protette.
La Rete Natura 2000, recentemente istituita, è complessivamente estesa al 12.5% del territorio regionale; con essa viene incrementato il patrimonio di siti determinanti per la valorizzazione e lo
sviluppo socio-economico del patrimonio naturale.

Le principali attività svolte dalla Regione Piemonte nel corso del 2006 in relazione alla tutela della fauna selvatica possono essere sintetizzate in:
– approfondimento delle conoscenze inerenti gli spostamenti e i luoghi di sosta utilizzati dagli uccelli migratori in Piemonte;
– studio della distribuzione reale e potenziale delle popolazioni di galliformi alpini e prima individuazione di misure di conservazione;
– revisione delle linee guida per la gestione ed il prelievo degli ungulati selvatici ruminanti.

LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA
La Valutazione di Incidenza descrive come l'applicazione delle politiche di pianificazione potrà determinare impatti sulle aree appartenenti alla Rete Natura 2000.
Il Piano verrà redatto in termini di obiettivi e risultati attesi per i quali sarà possibile effettuare una valutazione di incidenza ad un livello strategico.
I siti Natura 2000 verranno analizzati secondo un raggruppamento per macrocategorie di habitat, prendendo in considerazione habitat con caratteristiche ecologiche comuni ed individuando le eventuali incidenze derivanti dal Piano.
La valutazione di incidenza avrà una più puntuale definizione nella verifica dei documenti di processo (piani settoriali e programmai attuativi) elaborati in attuazione del Piano e che individueranno le specifiche azioni, in riferimento alle quali potranno essere esplicitate le eventuali interferenze arrecate ai SitI di Importanza Comunitaria (SIC) ed alle Zone di Protezione Speciale (ZPS).

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). Le analisi di coerenza sono supportate dall'utilizzo di un sistema di indicatori atti a misurare il grado di correlazione dei fenomeni e elementi presi in considerazione.

Per la coerenza esterna, in via di prima definizione vengono individuati i seguenti piani e programmi:
- Contesto Europeo:
    Protocollo di Kyoto, 1997
    Protocollo di Goteborg, 1999
    VI Piano d'Azione Ambientale Europeo del 2002
    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)
    Libro Verde dei Trasporti, 2007

Libro Bianco dei Trasporti, 2011 (Europa 2050)

- Contesto nazionale:
  - Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia, 2002
  - Piano Nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra 2003- 2010 (2002)
  - Programma Infrastrutture Strategiche periodicamente aggiornato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza
  - Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, 2011
  - Piano nazionale della Sicurezza
- Contesto regionale:
  - L.R. 7 aprile 2000, n. 43, "Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico" e ss.mm.ii
  - L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422."
  - L.R. 27 febbraio 2008 , n. 8 " Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale"
  - L.R. 29 giugno 2009, n. 19 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità" e ss.mm.ii
  - L.R. 21 aprile 2011, n. 4 "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio"
  - L.R. 3 agosto 2011, n. 16 "Modifiche alla legge regionale 29 giugno 2009, n. 19 (Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità)"
  - Documento di Programmazione regionale economico-finanziaria 2014-2016
  - DSU - Documento Strategico Unitario per la programmazione 2014-2020
  - D.G.R. 14 novembre 2008 n. 62/9 in materia di inquinamento acustico ambientale
  - D.G.R. 28 settembre 2009 n. 30/12221 Relazione Programmatica sull'Energia
  - Piano Territoriale Regionale (PTR)
  - Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
  - Piano Energetico Regionale (PEAR)
  - Piano Forestale Regionale (PFR)
  - Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (PRQA)
  - Piano di tutela delle acque (PTA)
  - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Po (PAI)
  - Piano di gestione del distretto idrografico del fiume Po (PdGPo)
  - Piani di gestione dei siti Natura 2000
  - Piano Socio Sanitario 2012-2015 (PSSR)
  - Direttive regionali in materia di inquinamento acustico ambientale
  - Piani Territoriali di coordinamento provinciali
  - Piani provinciali del traffico per la mobilità extraurbana
  - Pianificazione provinciale sull'attività estrattiva
  - Piani urbani per la mobilità ed il traffico per i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti
  - Documento accessibilità e mobilità in Piemonte
  - Piano regionale della Logistica
  - Piano regionale della Sicurezza stradale
  - Piano regionale dell'Infomobilità

Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte

Sulla base dell'analisi di coerenza sviluppata alle diverse scale sarà possibile definire un quadro articolato di obiettivi di protezione ambientale coerenti con il quadro normativo esistente.

LA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI PIANO

Uno degli obiettivi centrali del Piano è costituito dalla diminuzione degli impatti 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 ed economici che il piano potrebbe determinare.

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 ecosistemiche 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.

Ciò permetterà di porre in evidenza problematiche non emerse esplicitamente nelle altre fasi della elaborazione del piano.