Relazione di coerenza del Piano regionale della mobilità e dei trasporti con il Piano Territoriale Regionale, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 122 – 29783 del 21.07.2011, e con il Piano Paesaggistico Regionale, adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 20-1442 del 18.05.2015.

Premessa

Le analisi a supporto della redazione del Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT), hanno evidenziato come le scelte della politica dei trasporti producono effetti diretti, ma anche indiretti, sui risultati attesi da azioni messe in campo in altri settori; lo stesso vale anche per le scelte della politica per l'ambiente, per l'energia, per il governo del territorio o per i servizi ai cittadini. Per questo è sempre più importante non solo garantire, in generale, la coerenza fra piani regionali ma anche rafforzare la collaborazione fra le Direzioni verso un'azione regionale integrata, ed anche in stretto coordinamento con il livello locale.

I principali aspetti di coerenza di livello strategico del PRMT nei confronti del Piano territoriale regionale (PTR), ma non solo, sono stati affrontati nell'ambito del processo di partecipazione sul quale si fonda la sua redazione e che ha visto il coinvolgimento delle Direzioni regionali interessate; in fase successiva di carattere più attuativo, ovvero nella redazione dei piani di settore e delle disposizioni per le politiche integrate, la coerenza trova adeguato supporto nella governance orizzontale, strumento scelto dal PRMT come modello di coordinamento per la sua attuazione.

Accanto al PTR occorre ricordare le previsioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) che è in corso di aggiornamento e che adotta il sistema di strategie e degli obiettivi unitamente al PTR.

PTR: aspetti di coerenza di livello strategico

Il Piano Territoriale Regionale costituisce il quadro degli indirizzi per il governo del territorio, ad ogni livello, per la programmazione regionale di settore, la programmazione negoziata, i piani di sviluppo delle grandi reti di servizi, che la Regione integra sistematicamente al fine di garantire un quadro conoscitivo coordinato e coerente con l'evoluzione delle esigenze. Il PTR indica il complesso degli indirizzi e delle direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione settoriale e generale alle diverse scale.

Il PTR è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 122 – 29783 del 21 luglio 2011 e in particolare, nell'articolo 8 delle sue Norme di attuazione si definisce il "rapporto tra pianificazione generale e la pianificazione di settore":

> [1] La pianificazione generale ricomprende gli strumenti con i quali ciascun ente pubblico territoriale disciplina la tutela e l'uso del territorio di propria competenza mentre la pianificazione di settore ricomprende gli strumenti, espressamente previsti dal uadro normativo vigente, con i quali gli enti pubblici territoriali preposti alla tutela di specifici interessi disciplinano la tutela e l'uso del territorio con riferimento alle proprie competenze.
>
> [2] I piani settoriali sono predisposti ed approvati nel rispetto delle previsioni dei piani sovraordinati, degli obiettivi strategici e delle scelte del piano generale del medesimo livello di pianificazione, sviluppando e specificando gli obiettivi prestazionali di settore stabiliti dalla pianificazione generale.
>
> [3] I piani di settore, in applicazione di leggi statali e regionali, devono essere coerenti con le indicazioni del PTR dandone atto con un'apposita relazione; qualora non sia verificata la coerenza fra i due strumenti, i piani di settore possono proporre varianti al PTR, nel rispetto delle finalità e dei contenuti dello stesso.

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT) si configura "piano settoriale"; l'articolo 4, comma3 della l.r.1/2000, lo definisce:

[3]…omissis... strumento strategico, di lungo periodo, di indirizzo e di sintesi delle politiche di settore, che in coerenza con gli indirizzi regionali di sviluppo economico e sociale e del territorio:

a) definisce la politica regionale della mobilità e dei trasporti e fornisce il contributo alla pianificazione nazionale di livello generale e alle sue articolazioni settoriali;

b) costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione e della programmazione degli enti locali al fine di realizzare un'efficace e coerente integrazione tra iniziative e decisioni locali e regionali;

c) delinea l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali, anche sotto l'aspetto gerarchico, e lo coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali

Le strategie del PTR sono:

PIANO TERRITORIALE REGIONALE		
STRATEGIE		
1.	**Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio**	finalizzata a promuovere l'integrazione tra valorizzazione del patrimonio ambientale–storico–culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle "periferie" montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate;
2.	**Sostenibiltà ambientale, efficienza energetica**	finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse;
3.	**Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica**	finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione Europea; le azioni del Ptr mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e quello tra occidente ed oriente (Corridoio 5);
4.	**Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva**	individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca ed innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento a tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale ed allo sviluppo della società dell'informazione;
5.	**Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali**	coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione e/o alla pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

Il PTR articola ciascuna strategia in obiettivi generali e specifici; il PRMT si confronta in particolare con le tematiche della mobilità e dei trasporti di cui alla strategia 3. Obiettivi 3.1, 3.2, 3.3 come meglio rappresentato nella tabella che segue.

STRATEGIA	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA', COMUNICAZIONE, LOGISTICA	**3.1 Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture**	3.1.1 Sviluppo equilibrato e sostenibile di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicuri le connessioni esterne (interregionali e internazionali, corridoi europei
		3.1.2 Sviluppo equilibrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali e ferroviarie che assicuri le connessioni interne
		3.1.3 Contenimento/razionalizzazione dei flussi veicolari del traffico urbano
		3.1.4 Promozione dell'integrazione tra trasporti e uso del suolo con particolare riferimento ai nodi urbano
		3.1.5 Promozione dell'intermodalità
		3.1.6 Sostegno alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone
		3.1.7 Promozione della mobilità ciclo-pedonale
	3.2 Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica	3.2.1 Razionalizzazione della rete infrastrutturale dei servizi di connessione del sistema logistico regionale
		3.2.2 Realizzazione di piattaforme logistiche transnazionali o di "cattura" esterna, in particolare retroportuale e aeroportuale
		3.2.3 Gestione della logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale
	3.3 Sviluppo equilibrato della rete telematica	3.3.1 Estensione della rete infrastrutturale per la banda larga (fibra ottica, ADSL 2, ADSL 2 plus) per realizzare un servizio multiutenza diffuso sul territorio regionale

		3.3.2 Diffusione di reti wireless su tutto il territorio regionale per la riduzione del digital divide

Il PRMT, in relazione al PTR, si configura quale strumento di pianificazione settoriale e, ai sensi dell'articolo 8 comma 3 delle Norme di attuazione del PTR, risulta coerente in quanto, in generale:

- nelle sue strategie il PRMT è coerente con i principi di riqualificazione, di sostenibilità, di efficienza energetica, di integrazione territoriale e punta sull'innovazione e sulla valorizzazione delle risorse umane enunciati nel PTR;
- il PRMT, al capitolo 4 detta ai piani settoriali direttive coerenti con gli obiettivi generali e specifici indicati nella strategia 3. "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilita', comunicazione, logistica"

Inoltre risulta coerente in quanto, in particolare:

- nell'ambito della strategia "E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture" il PRMT si pone l'obiettivo di " Uso razionale del suolo" che significa, in via prioritaria, porre attenzione al contenimento del consumo di suolo destinato a nuove infrastrutture e alle attività produttive connesse al settore, favorendo le aree già compromesse o facilmente raggiungibili. In riferimento a reti e servizi di mobilità vuol dire pianificare scelte (territoriali ma anche di settore quali istruzione, commercio, sanità..) orientate sulla base dell'accessibilità esistente e verso una mobilità a basso impatto;
- in conformità alle proprie strategie e alle strategie del PTR assume come indicatore l'"Incremento di consumo di suolo da superficie infrastrutturata (da infrastrutture e logistica) e come target al 2050, rappresentativo della strategia e in linea con la programmazione europea, il "consumo di suolo da superficie infrastrutturata tendente a zero".

PTR: aspetti di coerenza di livello più operativo

Il PTR contiene non solo gli aspetti di carattere strategico, sopra esaminati e con il quale il PRMT si è confrontato, ma anche aspetti di carattere più operativo con il quale il PRMT si confronterà nella sua fase attuativa: nella redazione dei piani di settore, per quanto attiene ai contenuti trasportistici di diretta competenza e di livello regionale, ma anche nelle disposizione per le politiche integrate, per quanto riguarda altri temi di pianificazione della mobilità che derivano da scelte localizzative per il commercio, la sanità, l'istruzione, l'erogazione di servizi al cittadino e che hanno ricadute sul governo del territorio e riguardano anche altri livelli di governo.

L'analisi delle direttive ed indirizzi, in materia di mobilità e trasporti, contenute nelle Norme di attuazione del PTR hanno evidenziato la necessità di sviluppare, ad ogni scala istituzionale, un approccio non soltanto integrato, che a partire dall'accessibilità esistente consideri tutte le modalità di spostamento, ma anche intersettoriale, che consideri gli effetti derivanti da altre politiche. A seguito di una lettura organica di queste previsioni (secondo macroambiti come riportato nei successivi box), il PRMT individua alcuni temi prioritari sui quali adottare disposizioni per l'integrazione delle politiche regionali e indica, al paragrafo 4.2, punto 3:

> [3] Il Piano territoriale regionale è lo strumento regionale di riferimento per il governo del territorio nell'ambito del quale recepire le indicazioni che deriveranno dalle disposizioni di politica integrata.

Il PRMT evidenzia alcuni aspetti particolari, quali:

a. alla localizzazione degli insediamenti che mettono sotto pressione i sistemi e le superfici di trasporto esistenti (grandi generatori di traffico);
b. alla condivisione e all'integrazione delle scelte di pianificazione della mobilità tra comuni contermini o appartenenti a specifici ambiti territoriali individuati a scala regionale;

c. alla progettazione di nuove infrastrutture nell'ottica di una loro concreta ottimizzazione nel contesto produttivo, territoriale ed ambientale in cui si inseriscono;

d. alla sostenibilità per la collettività delle decisioni da assumere mediante una preventiva valutazione socio-economica e ambientale.

Il PRMT, al paragrafo 5.2, punto 2, disciplina la fase transitoria fino all'entrata in vigore delle disposizioni di politica integrata:

[2]…omissis....

c. gli enti locali nella redazione o nell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica, ai sensi di quanto previsto dalla l.r.56/77, articolo 12, comma 2, punto 6) laddove si parla di definire l'organizzazione del territorio in relazione al sistema infrastrutturale e di trasporto e di traffico, devono:

- assumere specifici obiettivi di sostenibilità del sistema della mobilità in coerenza con i target del presente Piano;
- definire l'assetto della mobilità in relazione all'uso del territorio secondo una visione di lungo periodo e che riguarda tutte le modalità di spostamento e incoraggia scelte più sostenibili;
- darne atto in sede di relazione illustrativa.

MOBILITA' E TERRITORIO

- [art. 18 , comma 4 lettera f) - Ambiente Urbano] *ridurre il livello di congestione sulle tratte viarie interessate e, nei centri maggiori, i flussi di traffico privato circolante;*
- [art. 19 , comma 4 lettera d) - Centri storici] *razionalizzare la circolazione e individuare di spazi di sosta e di parcheggio valorizzando la mobilità intermodale;*
- [art. 20, comma 6, lettera c) - Aree urbane esterne ai centri abitati] *riordinare il traffico veicolare e il complesso dei servizi di trasporto pubblico attraverso un'analisi della rete della viabilità;*
- [art. 21, comm5, lettera b) - Insediamenti attività produttive] *ampliamento delle aree per attività produttive esistenti solo se dimostrata la capacità del sistema infrastrutturale esistente di assolvere all'incremento di domanda di mobilità indotta*
- [art. 23, comma7 lettera d) - Reti turistiche integrate] *migliorare l'accessibilità viaria, ferroviaria e aeroportuale all'area metropolitana, la mobilità interna e i collegamenti tra le polarità del sistema metropolitano;*
- [art. 28, comma 2 - Territori di collina] *salvaguardare il sistema del trasporto su ferro con adeguati livelli di interscambio modale;*
- [art. 29 comma 4 lettera e) - Territori montani] *valorizzare, dove presente, il trasporto su ferro con adeguati livelli di interscambio modale;*
- [art. 37 comma 8, lettere da a) a f) - La razionalizzazione delle reti della mobilità] *razionalizzare le reti di mobilità, ovvero:*

- assicurare, in corrispondenza dei principali accessi ai centri urbani, la dotazione di spazi di parcheggio all'esterno della sede stradale con funzione di interscambio con i servizi di trasporto collettivo;

- prevedere, nei centri ad alta densità abitativa, più ordini di parcheggio lungo le principali direttrici di penetrazione serviti da mezzi di trasporto collettivo al fine di incentivare l'utilizzo dei parcheggi più esterni;
- individuare, in corrispondenza di ogni stazione del servizio ferroviario, delle principali autostazioni e degli snodi di interscambio con le linee del trasporto pubblico locale, le aree per la sosta dei veicoli privati secondo adeguati dimensionamenti;
- garantire un sistema integrato di mobilità delle persone che incentivi e favorisca il ricorso ai mezzi pubblici e l'accessibilità pedonale ai centri storici;
- favorire la mobilità ciclabile attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e periurbano.
- incrementare la rete dei percorsi dedicati ai pedoni, promuovendo l'accessibilità pedonale ai principali nodi di interscambio modale ed alla rete dei servizi di trasporto pubblico locale.

TERRITORIO E GRANDI GENERATORI DI TRAFFICO

- [art. 20, comma6, lettera d) - Aree urbane esterne ai centri abitati] *localizzare le funzioni più attrattive su nodi infrastrutturali con adeguate capacità di risposta alla domanda di mobilità indotta*;
- [art. 21, comma 4 - Insediamenti attività produttive] *definire criteri per l'individuazione delle aree esistenti da privilegiare per eventuali completamenti ed ampliamenti con riferimento alla loro localizzazione rispetto alle reti infrastrutturali, alle condizioni di sostenibilità ed alle potenzialità di sviluppo del singolo sito;*
- [art. 21, comma 5, lettera b) - Insediamenti per attività produttive e art. 38, comma 9, lettera b) – Il sistema della logistica] *ampliare le aree per attività produttive esistenti se dimostrata l'impossibilità di provvedere attraverso il riordino, completamento e densificazione dell'esistente, e dimostrata la capacità del sistema infrastrutturale esistente di assolvere all'incremento di domanda di mobilità indotta;*
- [art. 21, comm5, lettera c) - Insediamenti per attività produttive] *garantire la qualità degli spazi aperti (parcheggi, interconnessioni con la rete stradale e/o ferroviaria, zone di carico/scarico, ambiti di interazione con la viabilità e l'ambiente circostante);*
- [art. 22, comma 3 – La rete commerciale] *specificare le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale delle medie e grandi superfici di vendita, con particolare riferimento agli aspetti infrastrutturali;*
- [art. 38, comma 10 - Il sistema della logistica] *destinazioni ad uso logistico devono prevedere, di norma, un uso intermodale che garantisca l'utilizzo di sistemi di trasporto ferroviario;*
- [art. 42, comma 5, lettera c) - Centri di ricerca, poli innovativi piattaforme tecnologiche] *promuovere la diffusione dei centri di ricerca, dei poli innovativi e delle piattaforme tecnologiche con riferimento al livello di accessibilità e la qualità dei collegamenti materiali e immateriali.*

TRASPORTI E CONSUMO DI SUOLO

- [art. 20, comma 8 - Aree urbane esterne ai centri abitati] *compattamento della forma degli insediamenti non prevedendo nuove aree di espansione dell'urbanizzato di tipo sparso, sviluppi a carattere lineare lungo gli assi stradali o protendimenti edificati all'interno delle aree agricole;*
- [art. 26, comma3, lettera a) Territori vocati allo sviluppo dell'agricoltura - I e II classe di capacità d'uso] *limitare le trasformazioni dell'uso del suolo agricolo che comportano impermeabilizzazione, erosione e perdita di fertilità;*
- [art. 29 comma 6, lettera a) - Territori montani] *contenimento degli sviluppi insediativi con particolare riferimento a quelli di tipo lineare lungo la viabilità;*
- [art. 31, comma 9, lettera a) – Consumo del suolo] *nuovi impegni di suolo a fini insediativi e infrastrutturali possono prevedersi solo quando sia dimostrata l'inesistenza di alternative di riuso e di riorganizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti;*
- [art. 31, comma 9, lettera c) – Consumo del suolo] *localizzare ed organizzare le aree [alle estreme propaggini dell'area urbana] di nuovo insediamento in modo coerente con i caratteri delle reti stradali e tecnologiche e evitando fratture con il contesto urbano;*
- [art. 38, comma 6, lettera g) e comma 9 – Il sistema della logistica] *ridurre gli impatti sul territorio delle arre per la logistica in termini di consumo di suolo e di degrado del paesaggio, anche attraverso l'utilizzazione di aree già compromesse mediante:*

- *il riordino, il completamento, la densificazione, la razionalizzazione e il riassetto funzionale dei centri logistici esistenti in quanto consumatori di suolo e generatori di traffico;*
- *l'ampliamento delle aree per attività logistiche esistenti al momento dell'approvazione del piano quando siano dimostrate: la necessità dell'intervento, l'impossibilità di provvedere attraverso il riordino, il completamento e la densificazione dell'esistente, la capacità del sistema infrastrutturale esistente di assolvere all'incremento di domanda di mobilità indotta;*
- *la qualità degli spazi aperti: parcheggi, interconnessioni con la rete stradale e/o ferroviaria, zone di carico/scarico, ambiti di interazione con la viabilità e l'ambiente circostante;*
- *la qualificazione ambientale e l'integrazione nel paesaggio dei bordi delle aree logistiche esistenti o realizzate ex novo;*
- *la ricollocazione delle aree logistiche esistenti incompatibili con le aree urbanizzate nelle quali sono inserite.*

PPR . Il rapporto con il Piano paesaggistico regionale

L'articolo 4. delle Norme di attuazione del PTR definisce il rapporto tra PTR e PPR

> [1] Il PTR ed il PPR sono atti diversi ma complementari di un unico processo di pianificazione territoriale e paesaggistica volto al riconoscimento, gestione, salvaguardia, valorizzazione e riqualificazione dei territori della regione.

Il PPR disciplina la pianificazione del paesaggio e adotta, quale fondamentale riferimento per le scelte sui temi di lunga durata e maggiore rilevanza per il governo del territorio, il sistema di strategie e degli obiettivi del PTR; il PPR costituisce atto di pianificazione generale regionale ed è improntato ai principi di sviluppo sostenibile, uso consapevole del territorio, minor consumo del suolo agronaturale, salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e costituisce atto di promozione dei valori paesaggistici coerentemente inseriti nei singoli contesti ambientali.

Il Piano paesaggistico regionale (PPR), adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 20-1442 del 18 maggio 2015, assume, quindi le medesime strategie del PTR:

PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE		
STRATEGIE		
1.	**Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio**	finalizzata a promuovere l'integrazione tra valorizzazione del patrimonio ambientale–storico–culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle "periferie" montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate;
2.	**Sostenibiltà ambientale, efficienza energetica**	finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse;
3.	**Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica**	finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione Europea; le azioni del Ptr mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio

		24 o dei due mari) e quello tra occidente ed oriente (Corridoio 5);
4.	**Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva**	individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca ed innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento a tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale ed allo sviluppo della società dell'informazione;
5.	**Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali**	coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione e/o alla pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

Il PPR articola ciascuna strategia in obiettivi generali e specifici; il PRMT si confronta in particolare con le tematiche della mobilità e dei trasporti di cui alla strategia 3. Obiettivi 3.1, 3.2, 3.3 come meglio rappresentato nella tabella che segue.

STRATEGIA	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA', COMUNICAZIONE, LOGISTICA	**3.1 Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture**	3.1.1 Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno)
		3.1.2 Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera
	3.2 Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica	3.2.1 Integrazione paesistico-ambientale delle piattaforme logistiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno)
	3.3 Sviluppo equilibrato della rete telematica	3.3.1 Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture telematiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno)

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti, si confronta con esso seppur sia ancora in corso di approvazione e risulta coerente in quanto:

- in termini generali, il PPR assume il medesimo sistema di strategie ed obiettivi del PTR, nei confronti del quale il PRMT risulta coerente;

- in particolare, il PRMT nell'ambito della strategia "G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini" si pone l'obiettivo di "Salvaguardia" dell'ambiente naturale, che significa coniugare le esigenze dello sviluppo con il mantenimento dell'equilibrio ecologico e della qualità delle risorse naturali grazie all'utilizzo di tecniche e sistemi di progettazione integrata volti a razionalizzare l'uso del suolo destinato a nuove infrastrutture, con attenzione alla frammentazione degli ambienti naturali e favorendo l'utilizzo delle aree già compromesse. Per il Piano gli ambienti naturali (ma anche storico e culturali) costituiscono un'opportunità non solo da tutelare ma anche di cui fruire accedendo con modalità sostenibili.

Il PPR, inoltre, sottopone a specifica normativa d'uso e valorizzazione il territorio regionale: essendo il PRMT uno strumento di carattere strategico, alcuni aspetti legati alla valutazione di coerenza di specifiche e puntuali azioni di trasformazione occorre demandarla alla fase di redazione dei piani di settore di carattere più progettuale. E' possibile, invece, esprimere una coerenza di livello più generale in quanto il PRMT detta specifiche direttive ai piani di settore, affinché, ai sensi di quanto previsto nel Capitolo 4 - Paragrafo 4.1.2, punto [7] "salvaguardia dell'ambiente naturale e recupero dello spazio costruito", definiscano le macro azioni utili a:

a. evitare la frammentazione degli ambienti naturali e favorire l'utilizzo delle aree già compromesse;
b. sviluppare modi di accesso sostenibili agli ambienti naturali, storico e culturali;
c. pianificare e progettare infrastrutture integrate con il territorio, superando il concetto di opere specialistiche ed autonome, per renderle elementi di costruzione e parte del paesaggio;

d. migliorare la qualità urbana, in termini di benessere acustico, qualità dell'aria e fruizione dei centri storici e delle aree verdi.

Rappresentazione sintetica della coerenza a livello strategico

La tabella riportata di seguito, meglio sviluppata nell'analisi di coerenza contenuta nel Rapporto ambientale che accompagna il PRMT, visualizza la relazione fra le strategie del PRMT e quelle del PTR e PPR.

Strategie del PRMT	**Linee strategiche PTR e PPR**				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti					
B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero					
C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti					
D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività					
E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture					
F. Aumentare la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo					
G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri urbani e contribuire al benessere dei cittadini					

Legenda	**Coerente**	**Non coerente**	**Non Applicabile**