

DICHIARAZIONE DI SINTESI

(ai sensi dell'art. 17, comma 1, lett. b del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)

1. PREMESSA

La presente dichiarazione di sintesi è redatta ai sensi e per le finalità di cui all'art. 17, comma 1 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., ed illustra le modalità con cui il percorso di valutazione ambientale strategica si è svolto e come gli esiti di tale percorso sono confluiti nella definitiva versione di Piano e di Rapporto ambientale.

2. PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

a. Avvio della procedura di VAS

Contestualmente all'avvio del processo di formazione del progetto di Piano, la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici ha attivato, con Decreto del Direttore Centrale n. 376/TPL.1 del 09/09/2010, la procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.. All'art. 6 comma 1 e 2 del sopraccitato decreto legislativo è previsto che tale procedura sia espletata per i piani che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale elaborati per il settore trasporti e che possono avere impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come ZPS (Zone di protezione speciale) e come SIC (Siti di importanza comunitaria).

b. Rapporto ambientale preliminare e consultazioni con i soggetti competenti in materia ambientale

Ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici ha elaborato il Rapporto ambientale preliminare al fine di considerare gli effetti significativi sull'ambiente in relazione agli obiettivi generali e specifici di Piano.

Successivamente, sono stati coinvolti i soggetti competenti in materia ambientale come individuati dalla DGR n. 2127 del 24/09/2009, e precisamente:

- ARPA;
- Agenzia regionale della sanità;
- Ente tutela pesca,
- Province il cui territorio sia interessato dal piano e dal programma;
- Enti parco il cui territorio sia interessato dal piano e dal programma,

al fine di acquisire il loro contributo collaborativo per l'introduzione di elementi di sostenibilità ambientale alle scelte pianificatorie individuate dal Piano.

In esito a tale consultazione sono stati accolti contributi con particolare riferimento alle seguenti tematiche:

- inquadramento programmatico e della pianificazione vigente;
- obiettivi ambientali di riferimento per il PRTP e analisi di coerenza;
- inquadramento del contesto ambientale e territoriale di riferimento (senza attuazione del PRTP);
- analisi delle alternative di PRTP;
- valutazione degli effetti;
- monitoraggio di VAS;
- valutazione d'incidenza.

c. Rapporto ambientale e consultazione del pubblico

Il Piano regionale del trasporto pubblico locale e gli elaborati di VAS, compreso il Rapporto ambientale, sono stati adottati con Delibera della Giunta n. 2265 del 13/12/2012.

Successivamente, nell'ambito della procedura di valutazione ambientale strategica, ai sensi degli artt. 13 e 14 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. è stata attivata la fase delle osservazioni con la pubblicazione, sul B.U.R. n. 1 del 2 gennaio 2013, dell' avviso di deposito relativo alle modalità di accesso alla documentazione di Piano e del relativo Rapporto ambientale così da consentire al pubblico di formulare osservazioni nei successivi 60 giorni.

d. Esiti della fase delle osservazioni prevista dal D.Lgs. 152/2006

In esito alla procedura di osservazione relativa agli elaborati di VAS sono pervenute complessivamente 3 osservazioni presentate da soggetti competenti in materia ambientale.

È stato pertanto elaborato un documento istruttorio denominato "Scheda analitica delle osservazioni" che illustra i contenuti delle 3 osservazioni e le relative controdeduzioni.

e. Consultazioni transfrontaliere e interregionali

Nell'ambito della fase di elaborazione del Rapporto ambientale, con riferimento alla verifica di eventuali impatti ambientali transfrontalieri e interregionali significativi e negativi sull'ambiente dei territori contermini (artt. 30 e 32 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.), è emerso che le previsioni di Piano relative ai servizi transfrontalieri e interregionali rientrano nell'ambito delle attuali previsioni sullo sviluppo della rete ferroviaria e stradale così come configurata dai vigenti strumenti di pianificazione di settore, così i servizi marittimi sono attestabili sugli esistenti punti di approdo. Conseguentemente, il Rapporto ambientale rileva che il PRTPL non modifica l'attuale stato dell'ambiente negli ambiti territoriali e ambientali di confine escludendo pertanto il verificarsi di effetti negativi significativi sull'ambiente degli Stati e Regioni confinanti.

f. Procedura di Valutazione d'incidenza

Nell'ambito della procedura di VAS avviata per il PRTPL, in conformità all'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997, è stata avviata secondo modalità integrate la procedura di Valutazione d'incidenza per verificare i possibili effetti o interferenze delle azioni di Piano sui Siti di importanza comunitaria (SIC) e sulle Zone di protezione speciale (ZPS) appartenenti alla Rete Natura 2000 (Rete ecologica europea). L'Allegato 1 al Rapporto ambientale è pertanto lo Studio d'incidenza.

Il Servizio Valutazione Ambientale (Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna), anche in recepimento del parere del Servizio caccia, pesca e ambienti naturali (Direzione centrale risorse rurali, agroalimentari e forestali), ha espresso parere favorevole sulla verifica di significatività dell'incidenza che conclude la procedura di Valutazione d'incidenza.

g. Revisione degli elaborati

L'approvazione delle modifiche conseguenti le deduzioni istruttorie alle osservazioni presentate e l'espressione del parere motivato conclusivo espresso con DGR n. 532 del 28/03/2013 riferito alla procedura di valutazione ambientale strategica, hanno dato avvio alla fase di revisione ed integrazione del Rapporto ambientale e relativa Sintesi non tecnica.

h. Decisione e informazione circa la decisione

A seguito dell'approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale, comprensivo anche degli elaborati di VAS, con Decreto del Presidente della Regione, si provvederà, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. alla pubblicazione per estratto, di tale Decreto sul Bollettino Ufficiale della Regione.

Saranno inoltre resi pubblici sul sito internet della Regione:

- gli elaborati di Piano comprensivi anche di quelli di VAS;
- il Decreto del Presidente della Regione di approvazione, unitamente al parere motivato reso con deliberazione giunta n. 532 del 28/03/2013;
- la presente Dichiarazione di sintesi illustrativa del recepimento delle osservazioni di carattere ambientale nell'ambito delle consultazioni effettuate;
- le misure adottate in merito al monitoraggio contenute al Capitolo 7 del Rapporto ambientale.

3. INTEGRAZIONE DEL PIANO CON LE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI

La valutazione ambientale è stata svolta contestualmente all'elaborazione del Piano; i risultati della valutazione ambientale sono contenuti e descritti nel Rapporto ambientale il quale contiene tra l'altro:

- analisi del contesto ambientale regionale sintetizzata anche attraverso opportuni indicatori;
- analisi di coerenza tra gli obiettivi di Piano e, da un lato gli obiettivi di sostenibilità di livello internazionale, comunitario e nazionale, dall'altro con gli obiettivi degli strumenti regionali territoriali e di settore ritenuti di pertinenza al Piano regionale del trasporto pubblico locale;
- identificazione dei possibili effetti negativi e significativi delle azioni di Piano sull'ambiente e identificazione delle misure di mitigazione di tali effetti;
- una serie di misure per il monitoraggio dell'efficacia del Piano e degli effetti ambientali dello stesso da attuarsi in fase di implementazione.

In esito alla procedura di consultazione pubblica sono pervenute, presso la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, 3 osservazioni come già evidenziato sopra.

Nell'ambito della fase tecnico-istruttoria è stato redatto un documento denominato "Scheda analitica delle osservazioni" che sintetizza le 3 osservazioni presentate e le relative controdeduzioni al fine dell'eventuale recepimento nei documenti di Piano e di VAS.

Con riferimento al Rapporto ambientale sono giunte osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

- Provincia di Trieste – Osservazione 1
- Provincia di Gorizia – Osservazione 2
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA) – Osservazione 3.

Considerando i contributi pervenuti durante la fase di consultazione e le deduzioni contenute nella relazione tecnico-istruttoria sopraccitata, l'autorità competente ha espresso parere motivato conclusivo ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. dando di fatto mandato agli uffici di adeguare ed integrare gli elaborati di VAS con le deduzioni accolte. La fase di revisione degli elaborati di VAS è avvenuta mediante l'integrazione dei contenuti illustrati nel seguito (riportati in corsivo). Tali contributi accolti sono corredati da spiegazioni che illustrano le modalità di recepimento degli stessi nel Rapporto ambientale.

1. *"Nel monitoraggio ambientale, fra gli indicatori di contesto, sono previste le concentrazioni degli inquinanti CO, NOx, PM10, PM2,5 in area urbana e suburbana:*
 - *1. si ritiene più corretto che le stesse siano definite come indicatori della qualità dell'aria piuttosto che di emissioni in atmosfera;*
 - *2. si ritiene utile vengano monitorati anche gli inquinanti COV (BTEX) e IPA (benzo(a)pirene)".*

La richiesta è stata accolta ed è stato modificato il Rapporto ambientale.

Con riferimento al punto 1., è stato sostituito nello "Schema per il programma di monitoraggio" di pag. 237 del Rapporto ambientale alla colonna relativa agli Indicatori di contesto, la denominazione "Emissioni in atmosfera" con "Indicatori di qualità dell'aria". In relazione al punto 2. non si è ritenuto condivida la necessità di monitorare gli inquinanti COV (BTEX) e IPA (benzo(a)pirene) in quanto condizionati da attività antropiche non esclusivamente connesse al TPL.

2. *"In relazione a quanto riportato nella tabella di pag. 22, si ritiene che le attuali conoscenze in termini di fattori di emissione unite alla stima dei passeggeri che utilizzano il TPL, siano tali da consentire una traduzione in termini di riduzione nelle emissioni. Non solo, ma queste possono essere inserite, anche in chiave di tendenza futura, nei sistemi di elaborazione degli scenari emissivi gestiti da ISPRA/ENEA (GAINS-Italy) per conto del Ministero dell'Ambiente e . . . per la Tutela del Territorio e del Mare, come effetto delle misure a carattere pianificatorio regionale".*

L'osservazione è stata parzialmente accolta integrando la penultima colonna (Contributo del Piano agli indicatori di contesto) relativa allo Schema di programma di monitoraggio di pag. 238 del Rapporto ambientale, con l'indicatore "Stima delle emissioni del trasferimento di quote di domanda dal mezzo privato al TPL" per le azioni PRTPL 3, PRTPL 4 e PRTPL 5. Conseguentemente, per l'azione PRTPL 3 sono stati eliminati gli indicatori "Emissione evitata di CO2 da servizi ferroviari" e "Emissioni derivanti dalla politica di rinnovo del parco autobus (tipologia di emissione EURO e EEV)" in quanto già compresi dall'indicatore proposto.

3. *"Si segnala che nelle elencazioni degli Obiettivi Specifici, riportate da pag. 105 per comodità prima di ogni matrice di coerenza, mancano gli ultimi due obiettivi".*

In relazione a questa osservazione si è ritenuto di inserire ed integrare il paragrafo di pag. 105 del Rapporto ambientale con i seguenti Obiettivi specifici 11 e 12 (rinvenibili a pag. 38):

OS 11 "Individuare le aree interessate allo sviluppo della rete dei servizi flessibili e gli eventuali correlati parametri di esercizio qualitativi e quantitativi";

OS 12 "Garantire un'equa distribuzione dei servizi sulle diverse aree del territorio finalizzata a realizzare la piena integrazione della comunità regionale".

4. *"Si ritiene che l'obiettivo specifico 4 del Piano di Azione Regionale sulla Qualità dell'Aria "Interventi di riduzione del traffico e limitazione della circolazione dei veicoli pre Euro IV, inclusi i mezzi commerciali leggeri e pesanti non*

adibiti a carico e scarico delle merci ed escluse le vetture con impianto a gas naturale o GPL, nella fascia oraria dalle ore 16.00 alle ore 20.00 nelle zone individuate dai Piani di Azione comunali" (pag. 140) risulti in linea di principio coerente con gli obiettivi specifici del PRTP:

Os1 "Individuare soluzioni, anche a titolo sperimentale e in particolare per le aree urbane, finalizzate a ridurre i consumi energetici e l'inquinamento ambientale rendendole economicamente e tecnicamente compatibili";

Os2 "Definire gli indirizzi per la pianificazione complementare";

Os3 "Definizione della rete del trasporto pubblico al fine di assicurare la massima mobilità sostenibile delle persone nel quadro di una integrazione e specializzazione funzionale dei vari modi di trasporto, all'interno del quale vengono definiti i diversi ruoli da attribuire ai servizi ferroviari, a quelli automobilistici, a quelli tranviari e a quelli marittimi";

ma soprattutto:

Os6 "Individuare le aree interessate allo sviluppo della rete dei servizi flessibili e gli eventuali correlati parametri di esercizio qualitativi e quantitativi";

Os7 "Individuare la localizzazione delle infrastrutture al servizio del trasporto pubblico di interesse regionale in coerenza con la pianificazione territoriale regionale, nonché dettare i criteri qualitativi e quantitativi per la realizzazione delle infrastrutture al di sotto della soglia di interesse regionale al servizio del trasporto pubblico".

A questo riguardo si ritiene infatti che una maggior sinergia tra la pianificazione in materia di qualità dell'aria e la pianificazione del trasporto pubblico locale possa essere di mutuo sostegno in quanto le misure di tipo "push" (o coercitive), come la riduzione della mobilità legata a determinati veicoli privati ad alte emissioni, possono spingere molti utenti a ricercare soluzioni che si poggino sul TPL, mentre misure di tipo "pull" (o attrattive), come una corretta localizzazione delle infrastrutture di servizio al TPL o un sistema di tariffazione integrato, possano ridurre il carico emissivo legato al traffico su gomma nei principali centri urbani".

A pag. 140 del Rapporto ambientale sono state sostituite, per le corrispondenze tra l'obiettivo specifico 4 del Piano di Azione Regionale sulla Qualità dell'Aria e gli OS1, OS2, OS3, OS6 e OS7 del PRTP, le coerenze tra gli obiettivi individuati come "Obiettivi coerenti parzialmente" con la dizione "Obiettivi coerenti".

5. "Si segnala che il D.M. 60/2002 è stato abrogato dal D.Lgs. 155/2010 e s.m.i. così come il D.Lgs. 351/1999 e il D.Lgs. 183/2004".

Si è proceduto ad adeguare il Rapporto ambientale con i riferimenti alla normativa proposti. Al fine di effettuare tali aggiornamenti è stata inserita una nota esplicativa a piè di pagina alle pagine 74, 154 e 161 con la seguente informazione "Abrogati e sostituiti dal decreto legislativo n. 155/2010".

6. "Pag. 154 - l'anidride carbonica (CO₂) non viene misurata dalla rete di rilevamento della qualità dell'aria, ma viene stimata mediante l'inventario emissivo INEMAR (L.R. 16/2007)".

L'osservazione è stata accolta andando a sostituire, a pag. 154 del Rapporto ambientale, l'indicazione "(Fonte dati: ARPA FVG – Rete rilevamento della qualità dell'aria)" relativa all'indicatore Anidride carbonica (CO₂) con "Fonte dati: stima mediante l'inventario emissivo INEMAR (L.R. 16/2007)".

7. "Nella tabella di pag. 167 relativa alla tematica aria, la valutazione della tendenza per il parametro benzene è raffigurata contemporaneamente con il simbolo che indica "miglioramento" ed il colore che rappresenta una "situazione stabile".

Trattasi di mero errore materiale l'osservazione è stata accolta. Relativamente alla valutazione della tendenza per il parametro benzene, nella tabella di pag. 167 del Rapporto ambientale è stato modificato il colore dello sfondo che da giallo è diventato verde.

8. "A pag. 176, in corrispondenza del riferimento per la Fonte dati per la descrizione degli indicatori ambientali delle acque superficiali, è indicata la Rete rilevamento della qualità dell'aria (la fonte corretta è reperibile nel sito web di ARPA FVG alla voce "monitoraggio ambientale - fiumi e laghi)".

Si è proceduto a sostituire, a pag. 176 del Rapporto ambientale, il riferimento "(Rete rilevamento della qualità dell'aria)" quale fonte dei dati indicata per i 3 indicatori della componente Acque superficiali con il riferimento "(Fonte dati: sito web di ARPA FVG alla voce Monitoraggio ambientale - fiumi e laghi)".

9. "Per quanto riguarda, invece, le attività di controllo e/o rilevamento da parte di ARPA (pag. 171), si evidenzia che tali azioni vengono condotte su richiesta delle pubbliche Amministrazioni e/o dell'Autorità giudiziaria su

specifiche infrastrutture di trasporto e per casi particolari. A tal proposito si riportano una serie di interventi effettuati dal Dipartimento ARPA di Gorizia, nel corso degli anni:

- campagne di misura di rumore aeroportuale, all'interno e all'esterno dell'intorno aeroportuale, su istanza della Commissione aeroportuale, così come individuata dall'art. 5 del D.M. 3111011997;
- rilievi fonometrici lungo la SS 252 in loc. Versa in Comune di Romans d'Isonzo;
- misure di rumore in corrispondenza del tratto di autostrada Villesse - Redipuglia, su richiesta del Comune;
- rilievi fonometrici lungo il raccordo autostradale Villesse - Gorizia, durante la fase di cantiere, in corrispondenza di un sito sensibile ubicato in Comune di Savogna d'Isonzo, in base alle attività di controllo previste da obiettivi specifici del Dipartimento di Gorizia all'interno di ARPA. Sarebbe, dunque, auspicabile una ridefinizione degli indicatori per la componente rumore, in modo da avere fin da ora a disposizione dei dati su cui basare le valutazioni.

Si suggerisce, a tale proposito, di considerare i seguenti indicatori:

1. flussi e composizione di traffico sulle infrastrutture di trasporto: tali indicatori permettono di risalire, tramite modellistica, al rumore immesso, ma anche ad altri tipi di inquinamento (ad esempio, atmosferico);
2. numero di abitazioni/persone esposte al rumore proveniente dalle infrastrutture di trasporto”.

L'osservazione è stata parzialmente accolta e per l'azione PRTP1, è stato integrato, tra gli Indicatori di contesto (ultima colonna della tabella) dello Schema per il programma di monitoraggio di pag. 237 del Rapporto ambientale, alla sezione relativa alle “Emissioni acustiche” con l'indicatore “Numero di abitazioni/persone esposte al rumore proveniente dalle infrastrutture di trasporto”. Conseguentemente, con la medesima informazione, sono stati adeguati: l'elenco degli indicatori di pag. 171 e le tabelle riepilogative di pag. 225 e di pag. 241.

10. “Non è chiaro se gli “Indicatori Ambientali per la Valutazione delle Azioni” relativi ai temi “Clima e Aria” si riferiscano alle emissioni o alle concentrazioni (eventualmente ci potrebbe essere un refuso con una doppia citazione del monossido di carbonio CO). Si ritiene comunque opportuno procedere ad una valutazione sia emissiva (quindi in termini di riduzione nelle emissioni a seguito del PRTP1 stimata in funzione del parco veicolare circolante e del numero di utenti del TPL) che immissiva (quindi in termini di concentrazioni misurate dalle stazioni di qualità dell'aria) così come riportato nella tabella di pag. 237-239 del Rapporto Ambientale. Per l'aspetto delle concentrazioni, si suggerisce di concordare con Arpa, che svolge per conto della Regione i compiti di monitoraggio della qualità dell'aria, quali punti di misura (stazioni) utilizzare per questo indicatore”.

L'osservazione è stata parzialmente accolta e si è adeguato il Rapporto ambientale sostituendo, nello “Schema per il programma di monitoraggio” di pag. 237, alla colonna relativa agli Indicatori di contesto, la denominazione “Emissioni in atmosfera” con “Indicatori di qualità dell'aria”.

11. “Il Rapporto Ambientale, in relazione alle infrastrutture a servizio del TPL, specifica che il “Piano non identifica le localizzazioni fisiche e puntuali dei CIMR sul territorio regionale bensì individua il Comune sul quale dovranno essere ubicati, la loro tipologia e le funzionalità attribuite agli stessi” (pag. 145). Di conseguenza “al momento non è possibile eseguire la valutazione degli effetti in quanto determinata dalle condizioni derivanti dalla puntuale localizzazione e realizzazione delle infrastrutture a servizio del TPL di scala locale (CIMR)” (pag. 225).

L'osservazione è stata parzialmente accolta; la valutazione dell'azione 9, nell'ambito della matrice di valutazione di pagina 227 e successive, è stata modificata per le sole componenti Suolo, Acque superficiali e Patrimonio culturale e Paesaggio indicandola come “non valutabile” a differenza di quanto precedentemente indicato come “trascurabile/nessun effetto”.

12. Considerato quanto sopra indicato, si ritiene opportuno, a questo livello, individuare alcune misure di mitigazione o compensazione relative, principalmente, alla realizzazione delle infrastrutture a servizio del TPL di scala locale (CIMR), quali ad esempio:
 - Evitare di realizzare tali infrastrutture in aree agricole/naturali, privilegiando il riutilizzo di superfici già impermeabilizzate (previa verifica della loro disponibilità);
 - Realizzare fasce boscate di mascheramento, con vegetazione autoctona;
 - Incentivare l'utilizzo delle coperture a verde (verde pensile) sugli edifici. A tal proposito si consiglia, quale fonte d'informazioni, il manuale prodotto da ISPRA “Verde pensile: prestazioni di sistema e valore ecologico” (Manuali e linee guida 78.312012) scaricabile dal sito internet <http://www.isprambiente.gov.it> ed il

documento prodotto dalla Commissione Europea "SWD (2012) 101 final/2 "Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo" Bruxelles, 15.5.2012;

- Realizzare pavimentazioni drenanti per le aree a parcheggio (tenuto conto della vulnerabilità e della soggiacenza della falda);
- Installare pannelli fotovoltaici (es. sulle coperture dei posti auto);

Ecc.

L'osservazione è stata parzialmente accolta ed è stato modificato il terzo capoverso (paragrafo 6.3) del Rapporto ambientale specificando che "Non si ritiene di dover definire misure specifiche di mitigazione degli impatti negativi significativi pur valutando, dove possibile, l'opportunità di installare pannelli fotovoltaici nell'ambito dei CIMR (es. pensiline e coperture dei posti auto nei parcheggi a servizio dei CIMR stessi)" e "Realizzare pavimentazioni drenanti per le aree a parcheggio (tenuto conto della vulnerabilità e della soggiacenza della falda)".

13. In base a quanto sopra riportato, per descrivere la componente suolo, sarebbe utile integrare lo schema di monitoraggio anche con l'indicatore "Uso del suolo (o impermeabilizzazione)". Inoltre, come suggerito nello stesso Rapporto Ambientale (pag. 190) sarebbe opportuno inserire nel monitoraggio anche gli indicatori:

- livello di frammentazione di habitat naturali e semi-naturali indotti dall'attività antropica con particolare riferimento alla frammentazione indotta dall'urbanizzazione e dalle infrastrutture all'interno delle aree protette;
- pressione antropica in aree umide di interesse internazionale e in un congruo intorno considerando significative fonti di inquinamento in senso lato, derivanti da un uso intensivo del territorio, e fonti di frammentazione quali l'impermeabilizzazione areale e lineare;
- pressione antropica esercitata sulle aree protette da parte di specifici settori economici (attività economiche, pressione turistica, pressione da popolamento).

Si suggeriscono inoltre alcuni indicatori ambientali su Patrimonio culturale e Paesaggio:

- Variazione della frammentazione del paesaggio dovuta alle nuove infrastrutture;
- % di infrastrutture potenziate e/o realizzate in adiacenza a opere esistenti/totali delle infrastrutture finanziate;
- n° ed estensione di spazi verdi realizzati a mitigazione lungo le infrastrutture;
- ecc.

Si ritiene perciò che nella matrice dei possibili impatti di pag. 227 e seguenti, almeno per l'azione 9 (Qualificazione delle strutture per l'interscambio), sia più corretto indicare l'effetto come "non valutabile" piuttosto che come "trascurabile/nessun effetto". Lo stesso dicasi per le componenti Natura e biodiversità, Acque superficiali, Patrimonio culturale e Paesaggio."

L'osservazione è stata accolta e si è provveduto ad aggiornare la tematica Suolo all'interno del Rapporto ambientale con le informazioni conoscitive pervenute.

14. "La tabella riportata a pag. 241 è parzialmente incoerente in quanto:

- i) non esiste una soglia di legge giornaliera per il PM_{2,5}, ma solo un limite sulla media annuale. Si consiglia pertanto di adottare l'indicatore "media annuale di PM_{2,5}";
 - ii) da diversi anni non vi sono, in alcuna stazione della rete regionale di qualità dell'aria, superamenti della media mobile su 8 ore per il CO. Si ritiene pertanto che questo indicatore possa risultare obsoleto e con scarso significato;
 - iii) il PM₁₀ ha come limite di legge anche la media annuale (microgrammi/m³) che si suggerisce di adottare;
 - iv) il biossido di azoto ha come limite di legge anche il valore orario di 200 microgrammi/m³ da non superarsi più di 18 volte per anno civile. Si suggerisce pertanto di adottare anche questo indicatore (numero di giorni con superamenti orari) oltre alla media annuale di NO₂.
- Tutte queste grandezze possono essere fornite da Arpa e si suggerisce di concordare quali punti di misura (stazioni) adottare per il monitoraggio di questi indicatori."

L'osservazione è stata accolta; la tabella degli indicatori di monitoraggio di pag. 241 è stata corretta secondo le indicazioni fornite

4. ANALISI DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE

Le alternative di PRTPPL individuate sono riconducibili alle seguenti 2 ipotesi:

1. mantenimento dell'attuale assetto dei servizi (definito per i servizi automobilistici e marittimi dal PRTPPL vigente (1999);
2. attuazione delle previsioni del nuovo PRTPPL – Progetto definitivo di PRTPPL.

A decorrere dall'entrata in vigore del vigente PRTPPL, il contesto normativo e gestionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si è notevolmente evoluto e modificato anche a seguito del trasferimento alla Regione di ulteriori funzioni in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale (trasporto ferroviario, ecc.). L'Amministrazione regionale ha ritenuto necessario procedere ad un aggiornamento e revisione del Piano regionale del trasporto pubblico locale integrandolo con tali nuove attribuzioni provvedendo per anche queste ad una riorganizzazione funzionale.

Il nuovo PRTPPL costituisce un aggiornamento, adeguamento ed ottimizzazione sia dei servizi già in atto sia della loro gestione tecnico-economica.

5. CONCLUSIONI

Il PRTPPL, nella sua versione definitiva, ha accolto le indicazioni derivanti dal percorso di VAS attraverso l'integrazione e correzione del documento Rapporto ambientale recependo gli accoglimenti alle osservazioni sopra descritte con particolare riferimento alle misure per il monitoraggio di VAS del Piano.