

REGIONE TOSCANA



**PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E
MOBILITA' (PRIIM)**

DICHIARAZIONE DI SINTESI

Ai fini della Valutazione Ambientale Strategica

Art. 27 della L.R. n. 10/2010 e ss.mm.ii.

Proponente: Direzione Generale

Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale

Autorità Competente: NURV

Firenze, Luglio 2013

Indice generale

1. Introduzione	4
2. L'iter procedurale seguito.....	5
3. Modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma	7
4. Modalità con cui si è tenuto conto del rapporto ambientale, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato	9
5. Motivazioni e delle scelte di piano o programma anche alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS.....	13

Allegato 1: Osservazioni e controdeduzioni VAS

Allegato 2: Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale

1. Introduzione

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è disciplinato in Regione Toscana con Legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10. Tale norma recepisce la disciplina in materia contenuta nel D.Lgs. 152/2006 e smi. L'attività di valutazione è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma, o loro integrazioni, siano prese in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di sintesi, redatta ai sensi dell'art. 27 della L.R. 10/2010, relativa al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale Integrato Infrastrutture della Mobilità (PRIIM).

La valutazione ambientale strategica

Ai sensi dell'art. 27 *“il provvedimento di approvazione del piano o programma è accompagnato da una dichiarazione di sintesi, contenente la descrizione:*

- a) del processo decisionale seguito;*
- b) delle modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma;*
- c) delle modalità con cui si è tenuto conto del rapporto ambientale, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato;*
- d) delle motivazioni e delle scelte di piano o programma anche alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS”.*

Per i piani e programmi approvati dalla Regione Toscana l'Autorità Competente per la VAS è individuata nel Nucleo unificato regionale di valutazione e verifica (NURV), l'Autorità Procedente, a cui compete l'approvazione del Piano/Programma, è individuata nel Consiglio Regionale.

Il Proponente del PRIIM è individuato nel Responsabile della Direzione Generale Politiche per la mobilità, le infrastrutture ed il trasporto pubblico locale.

La procedura di VAS del PRIIM si avvia con lo svolgimento della fase preliminare (art. 23 della L.r. 10/2010) per la definizione dei contenuti del rapporto ambientale, attraverso la redazione del documento preliminare a cura del Proponente del piano e l'avvio della relativa fase di consultazione. Nella fattispecie, infatti, si è ritenuto che il piano rientri nell'ambito di applicazione dell'art. 5, co. 2, lett. a) della L.R. 10/2010, che definisce quali piani sono obbligatoriamente soggetti a VAS, senza la previa verifica di assoggettabilità.

La Legge istitutiva del PRIIM

In base alla L.R. 55/2011 che lo istituisce, il PRIIM ha carattere di piano intersettoriale ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999 e ss.mm.ii., definendo gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito interconnesso di azione strategica definito dalla Legge istitutiva, individuando inoltre le tipologie di intervento che possono portare al raggiungimento degli obiettivi di piano. Il PRIIM viene attuato attraverso le procedure previste dall'art. 10 bis della L.R. 49/1999, che includono la predisposizione di documenti attuativi annuali, le azioni di monitoraggio, valutazione e comunicazione al Consiglio Regionale. Le azioni ed il rispettivo livello di dettaglio sono pertanto definiti in coerenza con la Legge istitutiva, con la L.R. 49/1999 e ss.mm.ii. in materia di programmazione, e con il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015.

2. L'iter procedurale seguito

Il percorso finalizzato all'elaborazione ed approvazione del PRIIM si è svolto in coerenza con la disciplina regionale in materia di VAS, di programmazione, e con le disposizioni dello Statuto della Regione Toscana. Si richiama di seguito la tempistica relativa alle fasi di elaborazione del piano:

A - Informativa al Consiglio Regionale ai sensi dell'art. 48 “*Concertazione o confronto*” dello Statuto regionale, ed avvio del procedimento di VAS:

- Nella seduta del 6 ottobre 2011, il Comitato Tecnico di Direzione ha svolto l'esame dell'informativa preliminare ai sensi dell'art. 48 dello Statuto regionale.
- Con Documento preliminare n. 1 del 21 novembre 2011, la Giunta Regionale decide di adottare l'informativa preliminare del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), e di disporre l'inoltro al Consiglio Regionale al fine di raccogliere eventuali indirizzi ai sensi dell'articolo 48 dello Statuto.
- In data 7 dicembre 2011, durante la seduta pubblica n. 70 del C. R., si è svolta l'informativa dell'assessore regionale alle Infrastrutture, ai sensi dell'articolo 48 dello Statuto, relativa al documento preliminare al “Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) .
- In data 12 dicembre 2011 è stato dato avvio al procedimento di VAS del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) con la consultazione dell'Autorità Competente e dei Soggetti Competenti in materia Ambientale – c. d. SCA– sul documento preliminare di VAS ai sensi dell'art. 23 L.r. 10/2010 e s.m.i.
- con la Delibera di G. R. n. 27 del 24 gennaio 2012, viene espresso il parere sul documento preliminare di VAS (art.23 L.R. 10/2010) da parte della Giunta Regionale che, secondo la formulazione al momento in vigore della L.R. 10/2010, era individuata quale autorità competente per la VAS. In tale sede, la Giunta Regionale, prende atto dei pareri pervenuti dagli SCA, e dichiara di condividere le valutazioni espresse nel parere tecnico del NURV espresso nella seduta del 17 gennaio 2012, allegato e parte integrante della delibera.

B – Proposta di Piano, comprensiva del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica:

- In data 14 novembre 2012 è stato dato avvio alle consultazioni sulla proposta di Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), sul rapporto ambientale e sulla sintesi non tecnica, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010, con la pubblicazione sul BURT n. 46 parte II, pari data, dell'avviso di avvio delle consultazioni per la definizione del PRIIM, e la comunicazione dell'avvio al Presidente del NURV, in qualità di autorità competente in materia di VAS, ed agli SCA. A partire dal giorno della pubblicazione dell'Avviso sul BURT, entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione medesima, chiunque ha potuto presentare osservazioni e pareri.
- Nella seduta del 17 dicembre 2012, il NURV ha validato ai sensi dell'art. 3, co. 2, lett. a) del Regolamento 24/R/2011 la corretta applicazione delle metodologie di valutazione sulla proposta del PRIIM.
- In data 13 gennaio 2013 è scaduto il termine per le consultazioni sulla proposta di Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), sul rapporto ambientale e sulla sintesi non tecnica, e per presentare osservazioni e pareri.
- In data 28 gennaio 2013, il NURV, autorità competente per la VAS secondo la formulazione al momento vigente della L.R. 10/2010, ha esaminato il Rapporto Ambientale del PRIIM, ed ha chiesto chiarimenti.
- In data 27 marzo 2013, il proponente invia all'autorità competente, di concerto con la stessa, una “*Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale*” (Allegato 2 al presente documento di cui costituisce parte integrante), nella quale vengono forniti approfondimenti e chiarimenti in relazione alle richieste avanzate dal NURV in data 28 gennaio 2013 ed alle osservazioni pervenute nella fase di pubblicazione pertinenti alla valutazione ambientale strategica.

- Con Determinazione n. 1/AC/2013 del 12/04/2013, il NURV esprime il proprio parere motivato.

C – Proposta finale di piano:

- in data 11 giugno 2013 si sono tenuti i tavoli di concertazione istituzionale e generale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 49/1999;
- in data 11 luglio 2013 si è tenuto l'esame del CTD;
- l'esame della Giunta Regionale ed il successivo invio al Consiglio Regionale è previsto entro il mese di luglio 2013;
- l'approvazione da parte del Consiglio Regionale è prevista entro settembre 2013.

Il PRIIM è articolato come segue:

- Documento di piano: definisce la classificazione delle infrastrutture, gli obiettivi e le azioni di piano, il quadro delle risorse attivabili;
- Schede di quadro conoscitivo: includono gli elementi che costituiscono la base conoscitiva delle scelte di piano, e sono completate da elaborati cartografici;
- Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica elaborati ai sensi dell'art. 24 della L.R. n. 10/2010 e ss.mm.ii.

L'elaborazione delle schede di quadro conoscitivo e del documento di piano è stata sviluppata insieme ai competenti settori della struttura regionale, e ad IRPET (che ha curato gli aspetti relativi alle interazioni tra economia e trasporti, la valutazione degli effetti del piano, le stime dei costi esterni della mobilità, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica).

L'elaborazione della “*Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale*” (Allegato 2 al presente documento di cui costituisce parte integrante) è stata svolta da IRPET e dallo staff di piano.

Nello sviluppo delle fasi di progressiva definizione degli interventi di piano, a partire dagli obiettivi generali, fino alle azioni di piano, sono stati presi in considerazione gli elementi inerenti la relazione tra aspetti di contesto (congiuntura economica, domanda mobilità, dotazione infrastrutturale, sbilanciamento modale verso il mezzo proprio motorizzato), funzioni del sistema delle infrastrutture di trasporto e della mobilità, politiche di trasporto pubblico, sviluppo infrastrutturale da una parte, e le implicazioni in termini di competitività del territorio (con particolare riferimento alle relazioni con le reti TEN-T), effetti ambientali, effetti sociali e sulla salute umana dall'altra. In particolare, sono state svolte analisi sulle percezioni dei cittadini toscani in materia di mobilità, sono stati evidenziati i potenziali effetti economici del piano, ed è stata svolta una stima dei costi sociali della mobilità, basata sui dati immediatamente disponibili.

3. Modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma

L'impostazione adottata fino dalle fasi preliminari di definizione degli obiettivi generali del PRIIM prende in considerazione l'esistenza di interazioni tra sviluppo infrastrutturale e mobilità di persone e merci con l'ambiente, e considera i possibili effetti ambientali e sulla salute umana connessi all'attuazione del piano, che include, appunto, azioni per lo sviluppo infrastrutturale e della mobilità, e che possono essere sinteticamente ripartiti come segue:

- effetti potenzialmente rilevanti sulle matrici ambientali attraverso l'utilizzo o la trasformazione di energia e risorse, l'emissione di inquinanti in atmosfera, e di emissioni acustiche.
- effetti potenzialmente rilevanti sulla salute umana, collegati alla sicurezza delle infrastrutture, all'esposizione della popolazione a determinati livelli di inquinamento atmosferico o di emissioni acustiche.
- effetti potenzialmente rilevanti sulla qualità della vita, con la diminuzione dei tempi di percorrenza e/o del costo generalizzato del trasporto, con l'incremento dell'attrattività dei territori e della loro competitività.

La considerazione delle implicazioni di natura ambientale ha pertanto seguito il processo di genesi del PRIIM articolandosi a partire dagli obiettivi generali, tra cui è stato definito, in coerenza con la L.R. n. 55/2011 che istituisce il PRIIM, uno specifico obiettivo di sviluppo della mobilità sostenibile e di azioni finalizzate alla sicurezza stradale, fino alla definizione delle singole azioni di piano. Quest'ultimo aspetto risente in misura rilevante degli elementi acquisiti nel quadro conoscitivo e delle considerazioni del Rapporto Ambientale, come esplicitate in sede di *“Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale”*. In particolare, si evidenzia come in questo contesto di carattere generale, già in sede di elaborazione della proposta di Legge Regionale istitutiva del PRIIM è stato individuato, tra gli ambiti interconnessi di azione strategica, quello della mobilità sostenibile e della sicurezza. La L.R. n. 55/2011 che istituisce il PRIIM, nel definire gli ambiti interconnessi di azione strategica del piano, include specificamente *“azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria”*, riconoscendo il ruolo delle politiche per lo sviluppo infrastrutturale e per la mobilità tra le determinanti del contesto ambientale e della qualità della vita. L'attenzione alle implicazioni ambientali e sociali delle attività connesse allo sviluppo infrastrutturale ed alla mobilità, ha pertanto portato a declinare nelle fasi iniziali di elaborazione del PRIIM, tale ambito interconnesso di azione strategica in uno specifico obiettivo generale di piano finalizzato allo sviluppo di mobilità sostenibile e della sicurezza.

Nella definizione di maggiore dettaglio degli obiettivi specifici e delle azioni di piano, si ritrova la declinazione degli obiettivi generali e la successiva definizione delle azioni per il perseguimento di questi ultimi.

Anche l'obiettivo generale sullo sviluppo della mobilità sostenibile e delle azioni finalizzate alla sicurezza è stato declinato, a seguito di un esame del contesto, delle possibili interazioni ambientali, e dei conseguenti effetti, e seguendo le direttrici tracciate a livello generale negli elaborati relativi alla valutazione degli aspetti ambientali (diminuzione a livello globale, delle emissioni di gas climalteranti, diminuzione, soprattutto a livello di aree maggiormente critiche, delle emissioni di inquinanti atmosferici e di emissioni acustiche), e di sicurezza (diminuzione del n. di morti e feriti sulle strade), in 3 obiettivi specifici:

- 3.1 Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano.
- 3.2 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale.
- 3.3 Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto.

Nella fase di elaborazione del piano sono stati definiti obiettivi specifici ed azioni che incidono nei confronti di fenomeni tendenziali, indipendenti in larga misura dalle azioni di piano, quali ad esempio l'incremento del traffico stradale. Tali fenomeni comportano una diminuzione della funzionalità delle infrastrutture e determinano un incremento delle pressioni ambientali connesse al funzionamento ed all'utilizzo delle infrastrutture. Le azioni di piano che sono state orientate a perseguire gli obiettivi inerenti il miglioramento delle prestazioni delle infrastrutture in termini di capacità, funzionalità, sicurezza, rispetto ai tendenziali in assenza degli interventi di piano, agendo sulle determinati di alcuni effetti ambientali, presentano effetti positivi indiretti in termini di riduzione delle pressioni ed in ultima analisi sulle matrici ambientali influenzate, come evidenziato in sede di valutazione nella *“Nota Aggiuntiva al Rapporto Ambientale”*.

Le azioni di piano sono state inoltre oggetto di valutazione degli effetti nei confronti delle matrici ambientali individuate dalla L.R. 10/2010 al fine di definire gli effetti ambientali significativi. In relazione agli esiti delle attività di valutazione sono stati quindi introdotte misure di mitigazione, che costituiscono indirizzi finalizzati a ottimizzare le azioni del piano nei confronti delle matrici ambientali, su cui sono stato rilevati tali effetti.

Inoltre, gli obiettivi di piano sono stati definiti e verificati in termini di coerenza all'interno del Documento di Piano sia rispetto al Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2011-2015 come da L.R. 55/2011, e al Piano di Indirizzo Territoriale come da L.R. 1/2005 art. 48, comprendendo anche la sua accezione di Piano Paesaggistico, sia rispetto agli altri Piani e Programmi regionali ed in particolare al Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER); Piano Regionale per la Qualità dell'Aria Ambiente (PRQA); Piano Regionale di Sviluppo Economico (PRSE); Programma regionale per la promozione e lo sviluppo dell'amministrazione elettronica e della società dell'informazione e della conoscenza nel sistema regionale (Programma regionale società informazione e conoscenza) 2012-2015, Piano Regionale di Gestione dei rifiuti e Bonifica dei siti inquinati (PRB); Piano Sanitario e Sociale Integrato Regionale; Piano Regionale delle Attività Estrattive, di Recupero delle aree scavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PRAER); Piani di Assetto Idrogeologico regionali; Piano di tutela delle acque.

All'interno del quadro delle valutazioni e della *“Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale”* sono stati quindi integrati ed evidenziati gli aspetti di coerenza orizzontale con i piani e programmi citati.

4. Modalità con cui si è tenuto conto del rapporto ambientale, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato

Come dettagliato nel par. 2, in data 14 novembre 2012 è stato dato avvio alle consultazioni sulla proposta di Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PRIIM), sul rapporto ambientale e sulla sintesi non tecnica, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 10/2010, con termine di sessanta giorni dalla pubblicazione medesima, per la presentazione di osservazioni e pareri.

L'approccio assunto è stato rivolto a capitalizzare i risultati della fase di consultazione pubblica, cercando di recepire nell'impianto di piano le osservazioni finalizzate a migliorarne la attuabilità, funzionalità, efficacia. Con riferimento agli aspetti di natura prettamente ambientale, le osservazioni sono state esaminate in relazione agli ambiti di intervento del piano per cercare di implementare la prestazione del piano in riferimento alla tutela delle matrici ambientali maggiormente coinvolte dalle azioni di piano, e migliorare la compatibilità ambientale globale.

Si riporta di seguito l'elenco dei soggetti che hanno inviato osservazioni durante la fase di pubblicazione ai sensi della disciplina in materia di VAS. Le istruttorie sulle osservazioni sono state svolte dalle strutture facenti capo alla Direzione Generale Politiche Mobilità Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale, sulla base delle specifiche competenze di ciascuna struttura. Lo staff di piano ha coordinato la fase istruttoria ed ha curato gli aspetti inerenti la Valutazione Ambientale Strategica, di concerto con IRPET.

Stante il rilevante numero di osservazioni pervenute, si è scelto di inserire il riassunto delle singole osservazioni e la relativa istruttoria in un documento dedicato (allegato 1 alla Dichiarazione di sintesi), di struttura tabellare in modo da garantire una rapida ed uniforme chiave di lettura. Ciascuna osservazione è stata analizzata e valutata in relazione al documento di piano pubblicato, alla Legge istitutiva, ed al Rapporto Ambientale.

Elenco Osservazioni

1	Autorità di Bacino Arno
2	Soprintendenza Siena e Grosseto
3	Regione Toscana - Bacino di rilievo regionale Toscana Costa e Nord T
4	Regione Toscana - Area di Coordinamento Pianificazione Territ. e Paes.
5	Provincia di Siena
6	Sig. Paolo Omoboni - Consigliere comunale Borgo S. Lorenzo
7	Comitato pendolari "Mugello, attaccati al treno"
8	Comune di Grosseto
9	Regione Toscana - Ufficio tecnico del Genio Civile di Area Vasta Grosseto -Siena e Opere marittime
10	Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)
11	Autorità di Bacino Pilota del Fiume Serchio
12	Comune di Piombino

13	Provincia di Pistoia
14	Comune di Firenze
15	Unione Montana dei Comuni del Mugello
16	Camera di Commercio di Arezzo
17	Soprintendenza Firenze, Pistoia e Prato
18	Legambiente
19	ARPAT
20	Provincia di Arezzo
21	USL 11
22	USL 8 Arezzo
23	Regione Toscana - Settore Energia, Tutela della Qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico e acustico
24	USL 9 Grosseto
25	USL 12 Viareggio
26	Comune di Arezzo
27	Comune di Collesalveti
28	Comune di Vaglia

Con riferimento alla struttura del documento in “Allegato 1”, si evidenzia che la colonna di sinistra dello schema riporta le sintesi delle osservazioni pervenute.

La colonna centrale, ai fini di garantire una efficace e rapida lettura degli esiti dell'esame istruttorio svolto dalle strutture regionali coinvolte, e delle relative considerazioni e conclusioni, reca una dicitura sintetica per ciascuna coppia “osservazione – esito esame istruttorio” secondo lo schema di lettura seguente:

- “*accolto*”: si recepisce l'osservazione e si integra o aggiorna la pertinente documentazione di piano (documento di piano, schede di quadro conoscitivo, cartografia) o la “Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale”.
- “*accoglibile*”: l'osservazione può essere accolta, ma è pertinente alle successive fasi di attuazione del piano o di sviluppo progettuale degli interventi che costituiscono attuazione del piano.
- “*già previsto*”: l'osservazione concerne aspetti già presenti all'interno della documentazione di piano.
- “*non accoglibile*”: l'osservazione non può essere accolta in quanto non coerente agli obiettivi di piano o concernente aspetti che non sono oggetto del PRIIM, o che ai sensi delle disciplina regionale, non possono essere considerati nel PRIIM.

La colonna di destra del documento in allegato 1 reca gli esiti dell'esame istruttorio e dettaglia il contenuto sintetico della colonna centrale, definendo ove pertinenti:

- le modalità di accoglimento dell'osservazione in termini di documentazione da aggiornare;
- le fasi dell'attuazione del piano in cui risulta pertinente seguire le indicazioni dell'osservazione;
- il richiamo alla documentazione pubblicata;
- le motivazioni che hanno determinato l'impossibilità ad accogliere l'osservazione.

Come precedentemente anticipato e di seguito meglio esplicitato, è stato recepito l'indirizzo avanzato dal NURV quale autorità competente, nella prima seduta del 27 gennaio 2013, circa l'elaborazione di una "*Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale*" che chiarisse alcuni aspetti evidenziati sia dal NURV stesso, sia da alcuni soggetti che hanno presentato le proprie osservazioni in fase di consultazione pubblica.

Per quanto concerne l'emanazione del parere motivato ai sensi dell'art. 26 della L.R. 10/2010, l'Autorità Competente, nella seduta del 28 gennaio 2013 ha richiesto al proponente chiarimenti in merito a:

- natura e ambito di competenza del piano.
- valutazione degli effetti significativi delle azioni previste dal PRIIM sulle componenti ambientali.
- sistema di monitoraggio VAS del PRIIM.

L'elaborato "*Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale*", allegato n. 2 alla presente Dichiarazione di sintesi ed elaborato in coerenza con i contenuti del verbale della seduta del NURV del 28 gennaio 2013, è il documento in cui convergono sia le risposte alle richieste di chiarimento avanzate dall'autorità competente per la VAS, sia le risposte ad alcune osservazioni pervenute nella fase di consultazione pubblica inerenti la sfera ambientale.

Il "*Rapporto Ambientale*" e la "*Nota Aggiuntiva al Rapporto Ambientale*" danno atto di come gli aspetti di natura ambientale sono stati presi in considerazione nelle fasi di elaborazione del piano, ed includono gli aspetti che sono stati considerati ai diversi livelli di dettaglio pertinenti alla progressiva definizione del piano, dagli obiettivi generali fino alle azioni di piano ed al sistema di monitoraggio.

Come evidenziato in linea generale nel paragrafo 3 della presente Dichiarazione di Sintesi, si evidenzia in via preliminare come le considerazioni di natura ambientale hanno costituito una linea di indirizzo che ha seguito tutta l'elaborazione del piano a partire dalla definizione degli obiettivi generali.

Nel dettaglio gli esiti delle valutazioni svolte in sede di Rapporto Ambientale e maggiormente dettagliate in sede di "*Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale*", hanno determinato la declinazione di obiettivi in azioni, l'individuazione dei possibili effetti ambientali ed, ove questi sono risultati negativi e significativi, l'individuazione di misure di mitigazione.

Infatti, la successiva attuazione delle azioni che attuano ed esplicitano gli obiettivi specifici, avviene in coerenza con l'esito delle valutazioni esplicitate nella "*Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale*". Le valutazioni sono relative alle azioni sulle quali il PRIIM ha una "reale capacità operativa di incidenza" e prendono le mosse dall'osservazione di base secondo cui nel medio – lungo periodo è previsto un incremento della domanda di mobilità, in quanto connessa all'andamento del ciclo economico (la domanda di mobilità è moderatamente aumentata anche a fronte del periodo di rallentamento economico e di recessione); tale dinamica, per sua stessa natura, risulta essere esogena rispetto al piano. Conseguentemente, dovendo riferirsi ad un contesto che vede un incremento dei fattori di pressione collegati alla mobilità, sia in termini ambientali, sia in termini sociali, anche gli effetti delle azioni di piano sono stati valutati a fronte di tale incremento tendenziale esogeno dei fattori di pressione. In sede di valutazione questo ha evidenziato pertanto

come molte azioni di piano, possano determinare effetti positivi di natura secondaria su alcune matrici ambientali, sebbene non necessariamente significativi.

Ove sono stati riscontrati effetti ambientali negativi significativi, sono state definite misure di mitigazione connesse a singole azioni, o qualora pertinenti, a tipologie di azioni. Le mitigazioni ivi individuate costituiscono pertanto un indirizzo finalizzato alla migliore compatibilità ambientale.

Il Rapporto Ambientale prevede inoltre un sistema di monitoraggio degli effetti coerente con la reportistica della Regione Toscana in materia di Ambiente che si concretizza nei Rapporti sullo Stato dell'Ambiente elaborato da ARPAT.

Nella seduta del 12 aprile 2013 del NURV, autorità competente per la VAS, viene ritenuto che i contenuti della Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale sono idonei rispetto alla richiesta di chiarimenti avanzata nella seduta del 27 gennaio. L'autorità competente evidenzia il ruolo delle azioni di monitoraggio e la necessità che sia garantito il flusso informativo e dei dati relativamente agli impatti generati dall'attuazione del PRIIM.

Viene rilevata la necessità di garantire il presidio degli osservatori per la realizzazione delle grandi opere, e sono forniti indirizzi finalizzati ad incrementare l'efficacia delle azioni di piano su TPL e sulla mobilità ciclabile.

In sede di revisione del piano sono pertanto state effettuate le modifiche a seguito della consultazione pubblica (allegato 1), di aggiornamento delle valutazioni ambientali come da *“Nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale”* (allegato 2), e degli indirizzi di cui al parere motivato dell'Autorità Competente

5. Motivazioni e delle scelte di piano o programma anche alla luce delle possibili alternative individuate nell'ambito del procedimento di VAS

Le scelte di Piano sono state sviluppate in attuazione degli indirizzi espressi dal PRS (Programma Regionale di Sviluppo), e sono state oggetto delle procedure di concertazione con gli attori istituzionali e con gli altri attori il cui coinvolgimento è previsto dalla relativa normativa regionale. Il piano mira sia ad ottimizzare l'impatto positivo delle azioni di piano sulla crescita economica e sulla qualità della vita, sia l'impatto negativo sull'ambiente e sulla salute umana.

Le scelte di piano prevedono lo sviluppo di una rete integrata di infrastrutture e servizi, finalizzata a favorire la connessione, e l'accessibilità materiale e immateriale alla "rete di città", mirando a superare le criticità infrastrutturali e gli squilibri territoriali.

In questo quadro possiamo ritrovare gli indirizzi mirati a sviluppare le politiche orientate alla competitività: attraverso una efficace programmazione viene integrato il quadro complessivo delle opere di porti, piattaforma logistica e aeroporti, implementando l'efficacia delle azioni anche attraverso il coinvolgimento di stakeholders privati all'interno dei processi di realizzazione. In questo modo si vuole così ottenere molteplici benefici, in termini di competitività e sostenibilità economica, ambientale e sociale: una programmazione efficace, la previsione di opere realistiche e realizzabili, la razionalizzazione di servizi pubblici, l'accelerazione e l'efficienza della spesa. Il PRIIM mira quindi ad implementare tale competitività non solo attraverso l'efficientamento e l'implementazione delle infrastrutture che definiscono le "maglie" della rete, ma anche attraverso lo sviluppo, il potenziamento e la qualificazione dei nodi della rete, dove vengono prese in esame le componenti territoriali, ambientali ed economiche, correlando il quadro ottenuto a livello regionale con il sistema delle reti di trasporto europee (Reti TEN-T).

Il PRIIM intende garantire il diritto alla mobilità, assicurando sia il mantenimento sostanziale dei livelli del servizio di trasporti e implementando una circolazione moderna di persone, merci ed informazioni, sia la garanzia reale del principio di libera impresa, contribuendo ad un aumento del fattore di attrattività complessiva del territorio regionale. Il diritto alla mobilità può essere efficacemente perseguito nel momento in cui sono valutati i costi e le opportunità connesse allo sviluppo infrastrutturale ed alla mobilità, per il territorio, così da ottimizzare il contributo del piano nei confronti dei "driver" per lo sviluppo, dei fattori di competitività territoriale soprattutto a fronte della fase recessiva degli ultimi anni.

Al fine di attuare questo complesso quadro di programma vi è la necessità, in primis, di superare il gap infrastrutturale presente sul territorio. Per contribuire al superamento di questa situazione, il PRIIM ha quindi sviluppato una classificazione dei sistemi di rete e dell'accessibilità. La classificazione delle infrastrutture presenti sul territorio consente inoltre di programmare gli interventi stabiliti anche in base alle priorità gerarchiche e di necessità, che includono sia l'implementazione della rete stessa, sia l'integrazione delle grandi infrastrutture e delle puntualità specifiche all'interno di un network, materiale e immateriale, che permetterà di aumentare la permeabilità del territorio. L'impostazione della classificazione di piano è inoltre funzionale al recepimento delle condizionalità previste dalla programmazione statale e comunitaria, che vede nel PRIIM lo strumento settoriale della Regione Toscana.

Nel quadro attuale inoltre lo squilibrio modale, che vede il trasporto su gomma prevalere, comporta una incidenza negativa delle attività connesse a mobilità ed allo sviluppo infrastrutturale in termini di impatti ambientali, sulla salute umana e di costi sociali. Le analisi e le proiezioni disponibili mostrano un tendenziale incremento delle pressioni sul sistema infrastrutturale (in termini di capacità, funzionalità, usura e obsolescenza) che vede il progressivo incremento dei livelli di congestione e la parziale diminuzione di funzionalità e livelli di sicurezza del sistema

infrastrutturale nel medio – lungo periodo, come evidenziato in sede di esame degli scenari nel “Quadro delle valutazioni” e delle alternative illustrate nel Rapporto Ambientale.

Come evidenziato nel precedente paragrafo 3 “Modalità con cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma”, la considerazione delle implicazioni di natura ambientale ha seguito il processo di genesi del PRIIM a partire dagli obiettivi generali, fino alla definizione delle singole azioni di piano.

Inoltre, in sede di valutazione degli effetti ambientali del piano, sono state definite alternative confrontate rispetto a criteri di scelta coerenti con l'impostazione di base del piano incentrata sul concetto di sostenibilità (sociale, ambientale, economica), e ne è stato dato atto nel paragrafo 3.7 “Le ragioni della scelta delle alternative individuate” del Rapporto Ambientale. In tale sede è stato effettuato un raffronto tra scenari evolutivi che vedono il confronto tra il benchmark di riferimento, identificato nello stato tendenziale, ovvero nell'evoluzione che si avrebbe in assenza delle azioni di piano, e le diverse possibili ipotesi di intervento prevedibili per il PRIIM. A tal fine, si richiama che le dinamiche ed i trend relativi alla domanda di mobilità sono in larga misura esogeni rispetto alle azioni di piano e vedono un incremento in larga misura indipendente da queste.

La costruzione di scenari strategici di intervento ha fatto riferimento principalmente a diverse ipotesi di ripartizione delle risorse assegnate tra macro-categorie all'interno delle quali sono previste le tipologie di interventi infrastrutturali:

1. Trasporto ferroviario e trasporto pubblico locale. A tali modalità di trasporto è conferito dal Piano un ruolo di primaria importanza, riconosciuto nella sua capacità sia di contribuire al potenziamento dell'armatura infrastrutturale regionale, sia di connettere i sistemi locali alle reti principali di trasporto e di logistica.
2. Adeguamento dei collegamenti stradali ed autostradali. Si tratta dei collegamenti finalizzati prevalentemente a sviluppare la mobilità di interesse nazionale e regionale, quindi a consentire l'aggancio dei sistemi produttivi e urbani alle reti principali.
3. Piattaforma logistica + multimodalità. Ad essa è assegnato un ruolo centrale nello sviluppo del sistema della logistica regionale.

La scelta definitiva prevede una continuità con l'impostazione strategica del precedente periodo di programmazione, ovvero privilegiando e rafforzando, soprattutto all'insegna dei principi di riequilibrio modale e sostenibilità ambientale, l'attenzione per interventi materiali e immateriali tesi a sostenere modalità alternative al trasporto su gomma.

La strutturazione definitiva del Piano si è concretizzata, quindi, in scelte, capaci di favorire il potenziamento dei sistemi di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, soprattutto in relazione a grandi centri urbani, come quelle nel campo del trasporto ferroviario, del trasporto pubblico locale, delle forme di mobilità alternative (mobilità ciclabile, mobilità elettrica), trasporto marittimo, senza, tuttavia, trascurare un equilibrato adeguamento e/o potenziamento dei trasporti stradali, indispensabili per il rilancio sociale ed economico della Regione, con particolare riferimento all'incremento delle condizioni di sicurezza e accessibilità. Aspetto trasversale delle azioni di piano è pertanto costituito dall'analisi dei costi sociali e ambientali della mobilità, analizzati nel quadro delle valutazioni focalizzando l'attenzione sulla mitigazione degli effetti sulla salute umana. Parallelamente trova spazio la programmazione di progetti innovativi, come i sistemi di infomobilità, che rappresentano la base per un approccio “smart” sia alle città che al sistema di trasporti, ed il supporto alle attività di ricerca e sviluppo nel campo della mobilità.

Il Piano, partendo dall'attuale contesto di programmazione, prevede azioni sul complesso delle modalità di trasporto di persone e merci nel territorio con la finalità di favorire uno sviluppo equilibrato di infrastrutture e servizi che soddisfi le esigenze regionali di competitività e di riduzione dei costi esterni della mobilità.