



Regione Basilicata

Valutazione ambientale

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

*ai sensi del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152
e successive modifiche ed integrazioni*

**RAPPORTO AMBIENTALE
SINTESI NON TECNICA**

Settembre 2016

Redazione del Rapporto Ambientale

Autorità Procedente:

Ufficio Trasporti:

Donato ARCIERI

Carmela CIANCIARULO

Ufficio Autorità Ambientale:

Giuseppe GILIBERTI

Venera LOCICERO

INDICE

1.	INTRODUZIONE	4
2.	LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....	5
2.1	IL QUADRO DI RIFERIMENTO	5
2.2	FUNZIONI E CONTENUTI.....	6
3.	CONSULTAZIONI	8
3.1	CONSULTAZIONE PRELIMINARE	8
3.2	CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE SUL RAPPORTO AMBIENTALE	11
4.	INQUADRAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	13
4.1	CONTENUTI E OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PRT	14
5.	ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO	16
5.1	INTRODUZIONE.....	16
5.2	ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	16
5.3	PROBABILE EVOLUZIONE IN ASSENZA DI PRT.....	17
5.4	CRITICITÀ AMBIENTALI DEL PRT	18
6.	ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE.....	19
6.1	OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PERTINENTI AL PRT	19
6.2	OBIETTIVI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....	21
6.1	ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE ESTERNA DEL PRT	24
6.2	ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE INTERNA DEL PRT	26
7.	POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DEL PRT.....	36
7.1	LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE	36
7.2	GLI EFFETTI SULL'AMBIENTE DEL PRT	37
7.3	POTENZIALI EFFETTI CUMULATIVI.....	39
8.	MISURE DI MIGLIORAMENTO E MITIGAZIONE.....	42
9.	INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000.....	44
10.	ALTERNATIVE DI PROGRAMMA.....	45
10.1	DEFINIZIONE DELLE ALTERNATIVE	45
10.2	VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E SINTESI DELLA SCELTA.....	45
11.	MONITORAGGIO	46

1. INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale inerente Piano regionale dei Trasporti (PRT), ai sensi delle disposizioni previste nella Parte seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni ed in conformità con l'Allegato VI alla parte seconda del suddetto Decreto che costituisce recepimento ed attuazione della Direttiva 2001/42/CE¹.

In esso sono sintetizzate le questioni chiave e le conclusioni contenute nel Rapporto Ambientale, che costituisce l'elemento centrale della valutazione ambientale del PRT. Per facilitarne la lettura e la comparazione con il Rapporto Ambientale da cui esso deriva si è mantenuta la stessa struttura dei capitoli e sottocapitoli.

¹ Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli impatti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152, *Norme in materia ambientale*, successivamente corretto ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4, *Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*

D.Lgs.29 giugno 2010 n. 128, *Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*

2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

2.1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di determinati piani e programmi, finalizzato ad assicurare che queste 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.

Con la Direttiva CE 42/2001 del Parlamento e del Consiglio Europeo, concernente appunto la valutazione degli effetti di piani e programmi, viene codificata, a livello europeo, la Valutazione Ambientale Strategica, uno strumento il cui scopo è quello di determinare, durante la fase di programmazione e nel corso del suo iter procedurale, gli effetti ambientali significativi che gli interventi previsti sono in grado di provocare sul territorio. Tale direttiva è stata recepita a livello nazionale nel D.Lgs. 152/2006 che nel corso degli anni ha subito diverse modifiche.

A livello regionale non si è proceduto ad approvare alcun atto di indirizzo e/o operativo in materia di VAS, previsto entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs. 128/2010; pertanto, ai sensi dell'art. 35 dello stesso D.Lgs., trovano diretta applicazione le disposizioni del D.Lgs. 152/2006.

Il PRT rientra nell'ambito di applicazione della normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica.

La stretta relazione tra VAS e pianificazione determina un ripensamento complessivo dei modelli di pianificazione dell'azione pubblica: l'accento viene posto, a partire da questo momento, sulla coerenza e sulla integrazione esistente tra il complesso delle politiche e degli interventi programmati dagli Enti Pubblici.

Nello specifico, l'attività di valutazione ambientale del PRT, che costituisce un piano di carattere strategico a livello regionale, si concentrerà sulla definizione dei principali attributi di sostenibilità, quali:

il livello di coerenza con le norme ed i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e sostenibilità;

il livello di integrazione dei criteri di sostenibilità (coesione tra aspetti economici, sociali ed ambientali);

il livello di consenso: il massimo consenso, vale a dire l'accordo fra gli interessi economici, sociali ed ambientali condizionati dal PRT, rappresenta il massimo livello di sostenibilità nelle condizioni date.

In sintesi, il significato chiave della VAS del PRT sarà costituito dalla sua capacità di integrare e rendere coerente l'intero processo di pianificazione orientandolo verso la sostenibilità.

La VAS quindi è uno strumento di aiuto alla decisione (DSS-Decision Support System) più che un processo decisionale in se stesso e come tale “permea” il Programma e ne diventa elemento costruttivo, gestionale e di monitoraggio.

Fra gli elementi strategici per conseguire tale finalità rivestono una particolare importanza:

- ✚ l’integrazione delle tematiche ambientali nelle politiche economiche e settoriali **sin dalla prime fasi** dei processi decisionali;
- ✚ la **partecipazione** del pubblico al processo decisionale, ai sensi della Direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- ✚ l'**accesso** del pubblico all'informazione ambientale, ai sensi della Direttiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio

In questo quadro la Valutazione Ambientale Strategica contribuisce a consolidare la coerenza di piani e programmi con gli obiettivi strategici, ad incrementare la razionalità delle decisioni ed a favorire iter trasparenti e partecipativi.

2.2 FUNZIONI E CONTENUTI

I soggetti interessati al procedimento di VAS del Piano, ai sensi del D.Lgs 152/06, sono:

- L’Ufficio Trasporti del Dipartimento Ambiente e Territorio, Infrastrutture, Opere Pubbliche e Trasporti, cui compete l’elaborazione del PRT, è **Autorità Procedente**.
- L’Ufficio Compatibilità Ambientale del Dipartimento Ambiente e Territorio, cui compete l’elaborazione del parere motivato, è **Autorità Competente**.
- L’Ufficio **Autorità Ambientale**, in quanto organismo preposto a garantire l’attuazione del principio dello sviluppo sostenibile, supporta l’autorità procedente in ogni fase del processo di VAS.
- I **Soggetti competenti in materia ambientale** sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull’ambiente dovuti all’attuazione del PRT.

L’applicazione delle disposizioni in materia di VAS ad un qualsiasi piano o programma prevede una serie di tappe procedurali che devono essere inserite organicamente nell’iter ordinario della programmazione nelle diverse fasi di redazione, adozione ed approvazione.

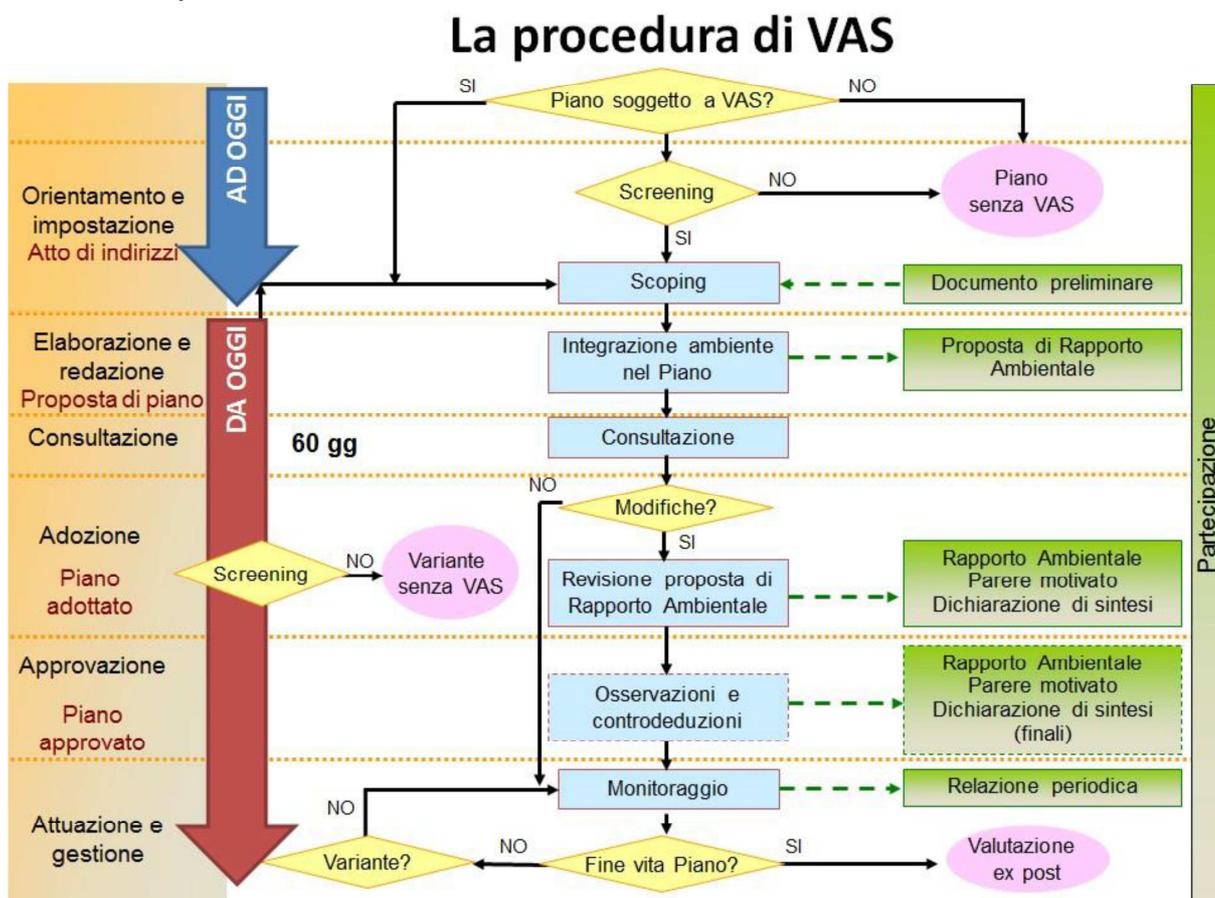
La VAS deve essere effettuata durante la preparazione del Piano e deve essere “completata” prima della sua adozione.

Dal punto di vista procedurale la VAS è caratterizzata dalle seguenti fasi e attività:

- ✚ **Scoping**
- ✚ **Consultazioni preliminari**
- ✚ **Elaborazione del rapporto ambientale e della proposta di piano**

- ✚ Svolgimento delle consultazioni del pubblico
- ✚ Valutazione della proposta di piano, del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica attraverso l'espressione del parere motivato dell'autorità competente
- ✚ Decisione
- ✚ Informazione sulla decisione
- ✚ Monitoraggio

Schema della procedura VAS



3. CONSULTAZIONI

3.1 CONSULTAZIONE PRELIMINARE

Le disposizioni prevedono, per i piani e programmi assoggettati alla valutazione ambientale strategica, che l'autorità procedente entri 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; tale consultazione deve basarsi su un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dovuti all'attuazione del piano o programma (art. 13 comma 2 del D.Lgs. 152/06).

3.1.1. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE

Per conformarsi a quanto previsto dalle disposizioni l'autorità procedente, su proposta dell'Ufficio Autorità Ambientale, ha trasmesso all'autorità competente il Rapporto Ambientale Preliminare (Nota n. 138753 del 02.07.2015); tale documento di scoping forniva informazioni relative all'approccio metodologico, all'individuazione delle tematiche ambientali specifiche necessarie ad una corretta analisi del contesto di riferimento del Programma e alle fonti informative da dovere adottare per elaborare il Rapporto Ambientale ed aveva il compito di avviare formalmente il processo di VAS, di impostare le verifiche di coerenza degli obiettivi di piano con gli obiettivi di protezione ambientale di livello nazionale e sopranazionale e con gli altri strumenti programmatici, di individuare gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti con il Piano.

Sulla base del Rapporto Ambientale Preliminare l'autorità procedente e l'autorità competente hanno provveduto, nel corso di una riunione tenutasi in data 30.07.2015, ad individuare i soggetti competenti in materia ambientale, così come definiti dall'articolo 5 comma 1 lettera s del Decreto, con cui definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

I soggetti competenti in materia ambientale individuati sono:

-  Dipartimento Ambiente Territorio, Infrastrutture, Opere Pubbliche e Trasporti:
 - *Ufficio Urbanistica e Tutela del Paesaggio;*
 - *Ufficio Parchi, Biodiversità e Tutela della Natura;*
 - *Ufficio Prevenzione e Controllo Ambientale;*
 - *Ufficio Ciclo delle Acque;*
 - *Ufficio Infrastrutture*
-  Dipartimento Presidenza:
 - *Ufficio Geologico;*
-  Autorità di Bacino Interregionale della Basilicata;
-  Autorità di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale del Bacino Idrografico del Fiume Sele;
-  Autorità di Bacino della Puglia;

- ✚ Autorità di Bacino della Calabria;
- ✚ ARPAB;
- ✚ Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Basilicata:
 - *Soprintendenza Archeologica della Basilicata;*
 - *Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Basilicata;*
- ✚ Corpo Forestale dello Stato:
 - *Coordinamento Provinciale di Potenza;*
 - *Coordinamento Provinciale di Matera;*
 - *Coordinamento Territoriale per l'Ambiente di Moliterno (PZ);*
 - *Coordinamento Territoriale per l'Ambiente di Rotonda (PZ);*
 - *Ufficio Biodiversità;*
- ✚ Ente Parco Nazionale del Pollino;
- ✚ Ente Parco Nazionale dell'Appennino Lucano - Val d'Agri - Lagonegrese;
- ✚ Ente Parco Regionale Archeologico Storico Naturale delle Chiese Rupestri del Materano;
- ✚ Ente Parco Regionale Gallipoli Cognato - Piccole Dolomiti Lucane;
- ✚ Provincia di Potenza - Settore Ambiente;
- ✚ Provincia di Matera - Settore Ambiente;
- ✚ Tutti i Comuni della Provincia di Potenza;
- ✚ Tutti i Comuni della Provincia di Matera;
- ✚ Regione Campania - Settore Tutela dell'Ambiente;
- ✚ Provincia di Avellino;
- ✚ Comune di Monteverde (AV);
- ✚ Comune di Aquilonia (AV);
- ✚ Comune di Calitri (AV);
- ✚ Comune di Cairano (AV);
- ✚ Comune di Sant'Andrea di Conza (AV);
- ✚ Comune di Conza della Campania (AV);
- ✚ Provincia di Salerno;
- ✚ Comune di Castelnuovo di Conza (SA);
- ✚ Comune di Santomenna (SA);
- ✚ Comune di Laviano (SA);
- ✚ Comune di Colliano (SA);
- ✚ Comune di San Gregorio Magno (SA);
- ✚ Comune di Ricigliano (SA);
- ✚ Comune di Romagnano al Monte (SA);

-  Comune di Salvitelle (SA);
-  Comune di Caggiano (SA);
-  Comune di Polla (SA);
-  Comune di Atena Lucana (SA);
-  Comune di Sala Consilina (SA);
-  Comune di Padula (SA);
-  Comune di Montesano S/M (SA);
-  Comune di Casalbuono (SA);
-  Comune di Casaletto Spartano (SA);
-  Comune di Tortorella (SA);
-  Comune di Sapri (SA);
-  Regione Puglia- Servizio Ecologia;
-  Provincia di Foggia - Settore Ambiente;
-  Comune di Rocchetta Sant'Antonio (FG);
-  Comune di Candela (FG);
-  Comune di Ascoli Satriano (FG);
-  Comune di Cerignola (FG);
-  Provincia di Barletta-Andria-Trani - Settore Ambiente, Energia, Aree Protette;
-  Comune di Minervino Murge (BT);
-  Comune di Cerignola (BT);
-  Provincia di Bari - Servizio Ambiente;
-  Comune di Poggiorsini (BA);
-  Comune di Gravina in Puglia (BA);
-  Comune di Altamura (BA);
-  Comune di Santeramo in Colle (BA);
-  Provincia di Taranto - Servizio Programmazione e Pianificazione del Territorio;
-  Comune di Laterza (TA);
-  Comune di Ginosa (TA);
-  Regione Calabria - Politiche dell'Ambiente;
-  Provincia di Cosenza - Settore Ambiente e Demanio Idrico;
-  Comune di Rocca Imperiale (CS);
-  Comune di Canna (CS);
-  Comune di Nocera (CS);
-  Comune di Oriolo (CS);
-  Comune di Castroregio (CS);

- 🇮🇹 Comune di Alessandria del Carretto (CS);
- 🇮🇹 Comune di San Lorenzo Bellizzi (CS);
- 🇮🇹 Comune di Cerchiara di Calabria (CS);
- 🇮🇹 Comune di Castrovillari (CS);
- 🇮🇹 Comune di Morano Calabro (CS);
- 🇮🇹 Comune di Mormanno (CS);
- 🇮🇹 Comune di Laino Castello (CS);
- 🇮🇹 Comune di Laino Borgo (CS);
- 🇮🇹 Comune di Tortora (CS).

L'autorità competente in data 30.07.2015 ha provveduto alla pubblicazione del Rapporto Ambientale Preliminare sul sito web regionale per la consultazione da parte dei soggetti sopra elencati; agli stessi è stato chiesto un contributo al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale definitivo.

Con nota Prot. 0198822/19AB del 28.09.2015 l'autorità competente ha comunicato all'autorità procedente la conclusione della fase preliminare del procedimento inerente la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale ed ha trasmesso i contributi pervenuti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

3.1.2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE PRELIMINARE

A conclusione del periodo di tempo stabilito per le consultazioni, tra i soggetti competenti in materia ambientale, individuati e consultati, ha provveduto a presentare il proprio parere:

- la Provincia di Potenza che, con nota Prot. 33126 del 17.09.2015, ha espresso parere favorevole sul Rapporto preliminare confermando la validità dell'impostazione metodologica che l'Ufficio Autorità Ambientale, a supporto dell'autorità procedente, ha inteso dare alla stesura definitiva del Rapporto Ambientale;

In generale le considerazioni pervenute hanno confermato la validità dell'impostazione del documento oggetto di consultazione, dando alcune indicazioni per la stesura del Rapporto Ambientale e in particolare per garantire la coerenza esterna del Piano rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione vigenti sul territorio, che in ogni caso sono state prese in considerazione nel prosieguo del lavoro.

3.2 CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE SUL RAPPORTO AMBIENTALE

L'articolo 13 comma 5 del D.Lgs. 152/06 stabilisce che *“la proposta di piano o di programma è comunicata, anche secondo modalità concordate, all'autorità competente. La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso.*

(...)

La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi".

Inoltre, l'articolo 14 prevede *"la pubblicazione di un avviso nel Bollettino Ufficiale della regione o provincia autonoma interessata"*.

Per ottemperare alle suddette disposizioni, l'autorità competente e l'autorità procedente metteranno a disposizione del pubblico, mediante il deposito presso i propri uffici e la pubblicazione sul sito web istituzionale della Regione Basilicata:

-  la proposta di Piano dei Trasporti;
-  il Rapporto Ambientale;
-  la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale;
-  l'indicazione delle sedi dove è possibile consultare la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui sopra, chiunque potrà prendere visione della proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Al termine della consultazione pubblica, l'autorità competente emette il parere motivato tenuto conto degli esiti delle consultazioni.

In questa fase vengono predisposti i documenti definitivi, contenenti l'eventuale revisione delle parti precedentemente elaborate alla luce del parere motivato e coerentemente ad esso.

4. INQUADRAMENTO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Piano dei Trasporti di Bacino. In particolare, al Capo, I, art. 1, comma 3, si stabilisce che al fine di definire il riassetto e il conseguente affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), organizzati rispettivamente in rete dei servizi ferroviari, rete dei servizi automobilistici extraurbani e rete dei servizi automobilistici comunali, nel bacino territoriale unico regionale, secondo principi di intermodalità ferro-gomma, con riferimento anche ai servizi di adduzione agli scali ferroviari, di integrazione delle reti, di integrazione dei servizi ed integrazione tariffaria, la Regione con l'obiettivo di rendere efficiente il sistema procede con la rideterminazione del livello dei servizi minimi di cui rispettivamente agli articoli 8, 9 e 11 della L.R. n. 22/1998 e s.m.i.

Il Piano Regionale dei Trasporti interessa l'intero territorio regionale ed ha validità decennale, pertanto è riferito all'arco temporale 2016 - 2026.

L'obiettivo strategico del PRT è la costruzione di un "Sistema di Trasporto Regionale", attraverso l'adozione di azioni decisive e mirate ad affermare un diverso approccio culturale alla mobilità, una pianificazione integrata di infrastrutture e servizi ed un generale innalzamento del livello complessivo degli interventi regionali nel settore.

L'obiettivo è anche quello di rafforzare il ruolo del trasporto pubblico, ottimizzare il servizio regionale offerto, promuovere strategie di riequilibrio modale (mobilità su ferro, intermodalità ed interconnessione delle reti di trasporto – gomma extraurbana ed urbana, gomma e ferro, etc.) al fine di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, a vantaggio del sistema ambientale.

Il Piano Regionale dei Trasporti in via di adozione è articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, trans-regionale e regionale, con le tematiche (infrastrutture, servizi e politiche-azioni) proprie di ciascuna modalità di trasporto e, ovviamente, anche degli aspetti multimodali. Nella seguente tabella si riportano gli **obiettivi sistemici** del PRT distinti per ambiti e perfettamente concordanti con quelli già previsti dal documento "Piano Regionale dei Trasporti - LINEE STRATEGICHE E PROGRAMMATICHE" che ha rappresentato il primo passo per l'avvio del nuovo Piano Regionale dei Trasporti e sulla scorta del quale è stata avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

	INFRASTRUTTURE	SERVIZI	POLITICHE-AZIONI
AMBITO EURO-NAZIONALE	Integrare la Basilicata nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci		
AMBITO TRANS-REGIONALE	Consolidare il ruolo della regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale		
AMBITI REGIONALI E RETI DI CITTÀ	Mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale		

Questa impostazione, pur riconoscendo l'intima connessione e la trasversalità di molti argomenti, è utile per cogliere la portata di alcuni interventi alle diverse scale territoriali.

La scelta discende anche dal riconoscimento delle peculiarità dei contesti da servire in ambito regionale: una rete tutt'altro che indifferenziata che deve interpretare le specificità di ciascun territorio per dare risposte adeguate in termini di infrastrutture, servizi e politiche-azioni alla domanda generata, sia essa espressione di poli urbani di rango sovraregionale o di aree a bassissima densità abitativa. La differenziazione significa, in questo senso, non penalizzare alcuni territori rispetto ad altri, ma favorire la coesione territoriale e l'inclusione sociale, con un'offerta di trasporto che, avendo come vincolo l'ottimizzazione delle risorse, si ponga l'obiettivo primario di contrastare lo spopolamento delle aree più svantaggiate e marginali.

4.1 CONTENUTI E OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PRT

La Regione Basilicata, a valle dell'analisi di contesto territoriale e di un quadro di riferimento programmatico-progettuale ben definito, nell'aggiornare il Piano Regionale dei Trasporti ha delineato la propria strategia in materia di trasporti, identificando le azioni, politiche, che intende porre in essere nel periodo 2016-2026.

Come già detto nel Rapporto Ambientale Preliminare genericamente i contenuti essenziali del Piano Regionale dei Trasporti possono essere riassunti nelle seguenti attività:

- ✚ indicazione delle linee programmatiche della Regione nel settore dei trasporti, propedeutiche alla definizione del piano di bacino regionale;
- ✚ linee generali per l'assetto della rete infrastrutturale e dei servizi di trasporto pubblico;

-
- ✚ indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, compresi quelli per il trasporto di persone con ridotte capacità motorie;
 - ✚ linee generali di politica tariffaria e di determinazione del costo dei servizi, tendenti all'integrazione modale e tariffaria;
 - ✚ criteri per il coordinamento e la razionalizzazione degli interventi finanziari nel settore dei trasporti.

Gli **obiettivi settoriali generali** del nuovo PRT per la Basilicata si possono brevemente sintetizzare in:

- ✚ Migliorare i collegamenti multimodali con i nodi della rete Core;
- ✚ Migliorare i collegamenti nelle aree transregionali in modo da promuovere per la Regione Basilicata il ruolo di territorio cerniera;
- ✚ Realizzare una rete integrata di infrastrutture e servizi ferro-stradali in ambito regionale in grado di sostenere lo sviluppo, la coesione interna e contrastare lo spopolamento delle aree interne a rischio marginalizzazione;
- ✚ Promuovere soluzioni di trasporto collettivo innovative e competitive con l'auto privata per contribuire a reinternalizzare i costi esterni del trasporto (incidentalità, inquinamento, congestione del traffico, degrado accelerato delle infrastrutture);
- ✚ Promuovere l'intermodalità e la logistica nel trasporto merci;
- ✚ Promuovere l'introduzione di sistemi ITS per l'infomobilità e lo sfruttamento ottimale della capacità stradale.

Per maggiori approfondimenti e dettagli si rimanda agli elaborati del PRT.

È importante sottolineare che alla definizione dell'impianto progettuale del PRT da attuarsi entro il 2026, denominato "scenario di progetto PRT 2026" e oggetto di Valutazione Ambientale Strategica, concorrono:

- ✚ gli interventi già programmati e finanziati che saranno completati entro il periodo di validità del PRT;
- ✚ gli interventi già programmati che, pur non essendo finanziati, sono pienamente coerenti con gli obiettivi e le strategie del PRT e pertanto sono da considerarsi prioritari;
- ✚ gli interventi di nuova previsione individuati nell'ambito della redazione del PRT e considerati prioritari al fine di conseguire gli obiettivi del PRT entro il suo periodo validità.

5. ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

5.1 INTRODUZIONE

L'Allegato VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/06, richiede che il Rapporto Ambientale debba contenere, tra l'altro, una descrizione:

- ✚ degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e la sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- ✚ delle caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- ✚ di qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate 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, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

A tal fine si riporterà una descrizione dello stato attuale dell'ambiente regionale attraverso l'analisi dei dati disponibili più aggiornati con caratteristiche di qualità, disponibilità, aggiornabilità, comparabilità ed accessibilità.

5.2 ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

5.2.1. LE TEMATICHE AMBIENTALI

Il D.Lgs. 152/06 richiede che, nel redigere il Rapporto Ambientale, si debba tenere conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti in forma e misura confrontabile ai contenuti ed al livello di dettaglio del piano o programma oggetto di valutazione.

Sulla base di quanto richiesto dall'art. 13 del D.Lgs. 152/06, per una corretta analisi del contesto ambientale di riferimento su cui il PRT agisce, è sembrato opportuno focalizzare l'attenzione sui seguenti aspetti specifici:

- ✚ Aria e Clima
- ✚ Acqua
- ✚ Suolo
- ✚ Produzione e gestione Rifiuti
- ✚ Ecosistemi naturali e Biodiversità
- ✚ Energia
- ✚ Paesaggio e patrimonio storico-culturale
- ✚ Popolazione e salute umana

Relativamente ai suddetti aspetti nel Rapporto Ambientale definitivo si riprende l'analisi del contesto delle componenti ambientali effettuata nel rapporto preliminare. Per quanto riguarda, invece, gli aspetti maggiormente correlati alle tematiche del Piano quali Mobilità e trasporti si rimanda al Piano stesso.

Per ognuno degli aspetti ambientali trattati sono stati utilizzati indicatori:

- disponibili e aggiornati al livello di aggregazione territoriale funzionale alla valutazione;
- prodotti da fonti istituzionali;
- caratterizzati da una omogeneità sul territorio interessato e dalla disponibilità di un minimo di serie storica per potere eseguire comparazioni territoriali e analisi dei trend;
- per i quali sia previsto un aggiornamento per il futuro.

Le informazioni e gli indicatori utilizzati per descrivere il contesto saranno coerenti con i set di indicatori proposti a livelli internazionale (EEA, Eurostat, OCSE, MCPPEE), nazionale (ISTAT, ISPRA, DPS) e regionale (ARPAB). In particolare si farà riferimento, per le informazioni di portata regionale, alla recente pubblicazione della Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2013 elaborata dal Dipartimento Ambiente, Territorio, Politiche della Sostenibilità della Regione Basilicata.

Per una trattazione completa si rimanda all'omologo capitolo del Rapporto Ambientale.

5.3 PROBABILE EVOLUZIONE IN ASSENZA DI PRT

La normativa prevede che il rapporto ambientale fornisca informazioni circa *l'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del piano o programma.*

L'analisi di quanto richiesto comporta una stima del probabile andamento futuro delle principali variabili ambientali considerate al paragrafo precedente in assenza del PRT

A tal fine è necessario considerare che i trend osservati nell'analisi dello stato dell'ambiente eseguita al paragrafo precedente sono il risultato delle politiche regionali attuate negli anni scorsi.

Per simulare l'evoluzione delle principali variabili ambientali in assenza del PRT si assumono le seguenti ipotesi:

-  il PRT non avrà una incidenza negativa sui trend ambientali perché gli interventi previsti, pur se non espressamente volte al conseguimento di effetti ambientali favorevoli sono in ogni caso coerenti con gli obiettivi per la VAS.;
-  in assenza del PRT tutti gli aspetti della politica regionale continueranno ad essere attuati con le stesse caratteristiche degli anni precedenti.

Sotto tali ipotesi si assume che l'evoluzione dello stato dell'ambiente in assenza di PRT sia rappresentata, negli anni dal 2016 al 2026, da una variazione degli indicatori ambientali caratterizzata dagli stessi trend registrati finora.

Lo scenario individuato rappresenta l'evoluzione più favorevole, dal punto di vista degli effetti ambientali, senza l'attuazione del PRT.

5.4 CRITICITÀ AMBIENTALI DEL PRT

L'analisi della situazione ambientale attuale e della sua probabile evoluzione in assenza del Piano, svolta ai paragrafi precedenti, ha consentito di individuare una serie di criticità ambientali che si riportano di seguito.

- Mancanza di omogeneità nel monitoraggio delle emissioni in atmosfera
- Diffuso rischio di desertificazione
- Aumentato rischio erosivo
- Rischio idrogeologico elevato
- Scarsa incidenza della raccolta differenziata dei rifiuti
- Presenza di habitat particolarmente vulnerabili
- Aumento incendi boschivi
- Scarsa valorizzazione del patrimonio storico-culturale
- Progressiva senilizzazione della popolazione
- Saldo migratorio e naturale negativo
- Aumento patologie tumorali
- Assenza e/o mancato aggiornamento di alcuni strumenti di pianificazione utili alla tutela e valorizzazione ambientale.

A queste criticità ambientali si aggiungono le forti criticità in merito all'accessibilità del territorio regionale determinate non solo dall'orografia del territorio ma anche dalla bassa dotazione infrastrutturale, soprattutto riguardo alle reti stradale e ferroviaria, e dal carente stato di manutenzione. Ne deriva una debolezza del tessuto insediativo e produttivo con conseguente abbandono del territorio regionale da parte della popolazione lucana.

6. ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE

6.1 OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PERTINENTI AL PRT

Il D.Lgs. 152/06 prevede, al punto e) dell'Allegato VI, che tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale vi siano gli *obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale.*

Gli obiettivi di protezione ambientale, di cui si è tenuto conto nello svolgimento della valutazione ambientale, sono individuati nei documenti sotto elencati. Nel Rapporto ambientale è riportata anche una sintesi del loro contenuto.

- Global Environment Outlook-5, UNEP Governing Council, febbraio 2012
- Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, New York, 9 maggio 1992
- Protocollo di Kyoto (Kyoto, 11 dicembre 1997)
- Dichiarazione di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile (Johannesburg, South Africa, 26 August – 4 September 2002)
- Convenzione sulla diversità biologica, Nairobi, 22 maggio 1992
- Un programma "Aria pulita" per l'Europa COM(2013) 918 final
- Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (così come aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008)
- Direttiva 2000/60/CE del 23 ottobre 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (così come aggiornata dalla Direttiva 2009/31/CE)
- Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo"
- Comunicazione "Una nuova strategia forestale dell'Unione europea: per le foreste e il settore forestale" COM(2013) 659 def.
- Comunicazione "La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020" COM(2011) 244 def.
- Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche
- Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici
- Direttiva 2008/56/CE - Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino
- Convenzione Europea del Paesaggio – Consiglio d'Europa, Firenze, 20 ottobre 2000

- Comunicazione “Strategia dell’UE di adattamento ai cambiamenti climatici” COM(2013) 216 def.
- Direttiva 2012/27/CE sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE
- Energia 2020 Una strategia per un'energia competitiva, sostenibile e sicura COM(2010) 639 definitivo/
- Direttiva 2008/98/CE del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive
- Comunicazione "Strategia europea per l'ambiente e la salute" COM(2003) 338 def.
- Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili
- Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" COM(2011) 144 def.
- Direttiva 2010/40/CE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto
- Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE
- Comunicazione "Strategia Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" COM(2010) 2020 def.
- Comunicazione "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse – Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020"
- Comunicazione "Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell’UE: riesame 2009 della strategia dell’Unione europea per lo sviluppo sostenibile" COM (2009) 400 def
- Strategia nazionale per la Biodiversità - Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2010
- Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici
- Piano d'azione Italiano per l'efficienza energetica
- Piano di azione nazionale per le energie rinnovabili dell’Italia
- Decreto Interministeriale 8 marzo 2013 "Approvazione della Strategia Energetica Nazionale (SEN)"
- Piano nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell’effetto serra
- Programma Nazionale di Riforma 2014
- D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e s.m.i.
- D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.
- Legge 6 dicembre 1991, n. 394 “Legge quadro sulle aree protette” e s.m.i.

- D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche”
- D.M. Sviluppo economico 15 marzo 2012 "Definizione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome (c.d. Burden Sharing)"
- D.lgs. 3 marzo 2011, n. 24 “Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada”
- Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia, 2002

6.2 OBIETTIVI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La selezione degli obiettivi di sostenibilità di riferimento per la valutazione ambientale e per il piano ha un'importanza cruciale nel percorso di VAS. E', infatti, funzionale a definire rispetto a quali obiettivi le azioni che il Piano deciderà effettivamente di attivare saranno valutate, in termini di contributo al loro raggiungimento.

Gli obiettivi di sostenibilità riportati di seguito derivano da una analisi dei principali documenti strategici e programmatici di riferimento nazionale, comunitario e internazionale effettuata nel paragrafo precedente. Tali obiettivi di sostenibilità riguardano tutti i temi ambientali trattati nell'analisi del contesto e, oltre a consentire di indirizzare le azioni del Piano anche in chiave ambientale, costituiranno il riferimento più operativo per la valutazione degli effetti ambientali e per la costruzione delle possibili alternative all'interno del Rapporto Ambientale.

Di seguito si riportano gli obiettivi di sostenibilità, già riportati nel rapporto preliminare, articolati per tema ambientale.

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
Aria e Clima	1. Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente	1.1 Ridurre le concentrazioni e le emissioni di gas climalteranti (CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O) dovute ai trasporti 1.2 Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici (Benzene, PM ₁₀ , O ₃ , SO ₂) dovute ai trasporti 1.3 [Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria]
	2. Rendere il territorio più resiliente ai cambiamenti climatici	2.1 Progressiva integrazione, all'interno delle politiche di governo del territorio di criteri di sostenibilità ambientale atti

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
		a rendere i settori chiave dell'economia più resilienti agli effetti dei cambiamenti climatici
Acqua	3. Garantire un livello elevato di tutti i corpi idrici superficiali e sotterranei limitandone l'inquinamento ad un livello che non comporti impatti o rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente	3.1 Raggiungere un buono stato ecologico e chimico per i corpi idrici superficiali e un buono stato chimico e quantitativo per i corpi idrici sotterranei 3.2 Ridurre l'inquinamento da sostanze pericolose ed eliminare gradualmente emissioni, scarichi e perdite di sostanze pericolose
	4. Promuovere un uso sostenibile delle risorse idriche disponibili, evitandone il loro sovrasfruttamento	4.1 Ridurre l'impiego di acqua attraverso l'ammodernamento di infrastrutture ed impianti 4.2 Aumentare l'efficienza idrica degli edifici e delle apparecchiature di produzione 4.3 Stabilire politiche di prezzo delle risorse idriche che ne incentivino l'uso razionale ed efficiente
Suolo	5. Proteggere il suolo e garantirne un utilizzo sostenibile	5.1 Contrastare e contenere i processi di degradazione quali l'erosione, la contaminazione, la desertificazione, l'impermeabilizzazione (sealing) 5.2 Ridurre il rischio idrogeologico e sismico, puntando sulla prevenzione quale approccio prioritario nei confronti di eventi alluvionali e calamità naturali 5.3 Avviare le operazioni di bonifica dei siti contaminati al fine di ripristinare la funzionalità dei suoli
Produzione e gestione di Rifiuti	6. Proteggere l'ambiente e la salute prevenendo o riducendo gli impatti negativi della produzione e della gestione dei rifiuti	6.1 Ridurre progressivamente la produzione e la pericolosità dei rifiuti 6.2 Minimizzare lo smaltimento in discarica prioritariamente attraverso il potenziamento della raccolta differenziata 6.3 Promuovere i meccanismi di recupero del rifiuto mediante riciclo e/o riutilizzo, limitando la valorizzazione in chiave

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
		<p>energetica ai materiali non riciclabili</p> <p>6.4 Promuovere il recupero e reimpiego della frazione organica dei rifiuti mediante compostaggio</p> <p>6.5 Promuovere l'impiego di materiali riciclabili/riciclati e/o recuperati in sostituzione delle materie prime tradizionali</p>
Ecosistemi naturali e biodiversità	7. Mantenere e migliorare lo stato di conservazione della biodiversità, salvaguardando gli ecosistemi, le specie e la diversità genetica	<p>7.1 Porre in campo azioni per il miglioramento dello stato degli habitat naturali, preservando in tal modo le specie che ci vivono</p> <p>7.2 Preservare e valorizzare gli ecosistemi e i relativi servizi mediante l'infrastruttura verde</p> <p>7.3 Promuovere una gestione più sostenibile dell'agricoltura al fine di limitare gli impatti negativi che può aver sulla conservazione delle specie e degli habitat che ne subiscono gli effetti</p>
Energia	8. Perseguire gli obiettivi della Strategia Europa 2020 in materia di efficienza energetica, produzione da fonti rinnovabili, riduzione delle emissioni di gas serra	8.1 Ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza energetica di infrastrutture (es. pubblica illuminazione), processi, mezzi di trasporto e sistemi di produzione di energia
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	9. Tutelare e valorizzare il paesaggio e il patrimonio storico-culturale	<p>9.1 Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, attraverso la valorizzazione di risorse e competenze territoriali</p> <p>9.2 Miglioramento della competitività e della capacità di attrazione delle destinazioni turistiche, attraverso la valorizzazione di risorse e competenze territoriali</p>
Popolazione e salute umana	10. Incrementare il livello di qualità della vita e di salute dei cittadini attraverso la riduzione dei fattori di inquinamento ambientale	10.1 Ridurre l'incidenza del carico di malattia dovuto a fattori ambientali e individuare e prevenire nuovi pericoli per la salute legati a fattori ambientali

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

TEMA AMBIENTALE	GENERALI	SPECIFICI
		10.2 Promuovere la sensibilizzazione e l'informazione verso le patologie maggiormente correlate a fattori di inquinamento ambientale

6.1 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE ESTERNA DEL PRT

Le disposizioni del Decreto all'Allegato VI prevedono che il Rapporto Ambientale contenga, tra l'altro, informazioni circa il modo in cui, durante la redazione del Piano, si è tenuto conto degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri e di ogni considerazione ambientale. L'obiettivo è quello di rendere disponibili al decisore informazioni circa le reciproche influenze che i piani hanno e gli effetti ambientali congiunti che possono generare sul territorio.

A tal fine viene condotta un'analisi di coerenza esterna del PRT, dove per coerenza esterna si intende una valutazione qualitativa finalizzata a determinare il grado di connessione logica tra le scelte del Piano e l'insieme dei pertinenti obiettivi di sostenibilità selezionati.

Lo strumento utilizzato per la verifica di coerenza riguarda essenzialmente una matrice che incrocia gli obiettivi specifici del Piano con gli obiettivi di sostenibilità così come definiti al paragrafo 6.2.

Nella matrice *obiettivi di sostenibilità – obiettivi specifici del Piano*, riportata nell'allegato al presente capitolo, sono evidenziate, per ogni obiettivo specifico del Piano, le azioni attraverso cui si intende concorrere al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, raggruppati per tema ambientale (Aria e Clima, Acqua, Suolo, Produzione e gestione Rifiuti, Ecosistemi naturali e Biodiversità, Energia, Paesaggio e patrimonio storico-culturale, Popolazione e salute umana).

Dall'analisi emerge come il Piano abbia dei punti di sinergia con gli obiettivi di sostenibilità e che i suoi obiettivi siano consistenti con il quadro pianificatorio e programmatico nel quale esso si inserisce.

Il Piano è articolato in tre obiettivi generali uno dei quali, quello a livello regionale - *“Mettere a punto un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale”* - ha connotazione e finalità specificamente ambientali. Ciò comporta, per quest'obiettivo, se non necessariamente una coincidenza, quanto meno una comunanza con alcuni obiettivi di tutela ambientale in rapporto ai quali la VAS viene effettuata.

Gli altri obiettivi generali, non espressamente volti al conseguimento di effetti ambientali favorevoli, sono in alcuni casi coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e presentano una situazione di assoluta complementarità rispetto ad alcuni obiettivi

ambientali e in altri ancora, invece, sono sostanzialmente neutrali rispetto agli obiettivi ambientali.

In pratica il PRT pur non avendo obiettivi espliciti si pone in stretta coerenza con l'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti, che viene perseguito attraverso la messa a punto di un sistema multimodale e razionalizzazione del trasporto pubblico, il miglioramento e il potenziamento dei collegamenti ferroviari con i nodi della rete Core, la promozione e la realizzazione di interventi a favore della ciclabilità nel territorio regionale e l'introduzione di colonnine di ricarica elettriche.

L'analisi detta di "coerenza esterna" è volta anche ad accertare il grado di compatibilità, raccordo e integrazione tra gli obiettivi specifici del PRT e gli obiettivi di carattere ambientale definiti dagli altri strumenti di pianificazione e programmazione che, nel complesso, definiscono il quadro programmatico della Regione Basilicata.

L'analisi della situazione ambientale attuale, svolta in precedenza, ha consentito di individuare tra una serie di criticità ambientali anche l'assenza e/o mancato aggiornamento di alcuni strumenti di pianificazione utili alla tutela e valorizzazione ambientale.

Per contrastare questa carenza, la Regione dovrebbe avviare la realizzazione di uno strumento che riunisca all'interno di un quadro coerente, coordinato e condiviso, la strumentazione regionale settoriale e che, complessivamente, dovrebbe costituire il riferimento per tutti gli altri piani e programmi regionali.

In ogni caso un'ulteriore analisi di coerenza è svolta tenendo conto degli obiettivi dei più significativi piani e programmi di competenza regionale. Nel dettaglio, sono considerati i seguenti piani/programmi:

- **Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale**
- **Piano di Tutela delle Acque**
- **Piano d'Ambito Territoriale Ottimale Risorse Idriche**
- **Piano di Bacino – Stralcio del bilancio idrico e del deflusso minimo vitale.**
- **Piani di Assetto Idrogeologico**
- **Programma di azione per la tutela ed il risanamento delle acque dall'inquinamento provocato da nitrati di origine agricola**
- **Linee Programmatiche del Settore Forestale per il decennio 2013-2022**
- **Piano di Indirizzo Energetico Ambientale**
- **Sistema Ecologico Funzionale Territoriale della Regione Basilicata**
- **Piano Qualità dell'Aria**
- **Piani di gestione aree protette**
- **Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti**
- **Piani Paesistici - sette Piani paesistici di area vasta**
- **Piano Paesaggistico**

▪ Piano Strutturale Provinciale (PSP) di Potenza

Gli obiettivi di valenza ambientale, definiti dal quadro programmatico regionale, vengono incrociati con le azioni del Piano. Si rileva come molte azioni presentano delle finalità nel complesso coerenti con determinati obiettivi della pianificazione di livello regionale (qualità dell'aria, energia) e molte altre, per loro stessa natura, non presentano nessun rapporto con alcunché obiettivo di tutela. Non esistono casi di incoerenza ossia non esistono azioni le cui finalità siano in contrasto con gli obiettivi ambientali considerati.

È appena da precisare che la coerenza è definita "incerta" per quanto riguarda tutti quei piani e programmi di settore che producono una zonizzazione del territorio (Piani paesaggistici, Piani dei Parchi, etc.) anche se gli interventi relativi alle infrastrutture stradali con interesse d'ambito regionale sono prevalentemente finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime e come tali non comportano la realizzazione di nuove opere.

Le poche nuove infrastrutture previste sono localizzate in ambiti comunque già interessati da attività antropiche per cui le potenziali interazioni negative con gli obiettivi di protezione degli ecosistemi naturali e biodiversità, pur dipendendo dalla modalità progettuali ed esecutive, sono del tutto trascurabili.

In generale, dalla valutazione non sono emersi contrasti tra gli obiettivi ambientali del PRT e gli obiettivi dei piani e programmi presi in esame.

Per quanto riguarda il **PO FESR della Regione Basilicata 2014-2020** va ricordato che il Piano Regionale dei Trasporti costituisce condizionalità ex ante all'attuazione dello stesso. In pratica il Piano assume gli obiettivi, le priorità e le azioni prefigurate dal PO FESR 2014-2020 declinandole, integrandole e dettagliandole sotto il profilo tecnico-funzionale.

L'approccio proposto dal Piano Regionale dei Trasporti nella definizione dei target settoriali, gerarchicamente strutturati in tre obiettivi generali, si apre alla «trasversalità» richiesta dalla UE come requisito premiante per quei progetti da candidare a finanziamento nell'ambito del P.O. FESR.

Il progressivo passaggio di scala dai temi di connessione della regione con la rete TEN sino agli aspetti riguardanti la coesione interna, passando per le questioni legate alla facilitazione delle relazioni con le Regioni limitrofe, consente di inserire in un processo organico ed in uno scenario funzionalmente inclusivo le azioni già programmate e quelle di nuova concezione.

Ne consegue una valutazione della coerenza complessiva del Piano positiva.

6.2 ANALISI DI COERENZA AMBIENTALE INTERNA DEL PRT

L'esame della coerenza interna del PRT verifica la corrispondenza e la consequenzialità delle fasi che hanno portato alla costruzione del Piano a partire dall'analisi del contesto valutando l'idoneità degli strumenti e delle tipologie d'intervento scelte dal PRT per rispondere agli obiettivi fissati con lo scopo di rendere il Piano trasparente e leggibile in tutti i suoi aspetti.

In altre parole, l'analisi di coerenza interna è finalizzata a:

- stabilire se gli obiettivi individuati nascono dalle effettive esigenze del territorio
- verificare se le azioni identificate sono, e in che maniera, interrelate con gli obiettivi prefissati.

In relazione al primo punto, le scelte del PRT si basano su una solida analisi di contesto e su un'approfondita analisi SWOT in grado di focalizzare l'attenzione sulle principali criticità del territorio regionale.

Per quanto riguarda il secondo punto l'analisi ambientale viene svolta facendo ricorso ad una matrice di confronto in cui sulle righe saranno riportate le azioni del PRT, sulle colonne saranno riportati gli obiettivi generali del PRT e nelle celle di matrice saranno riportati dei giudizi sul livello di coerenza.

La strategia viene perseguita attraverso l'attuazione di una serie di azioni. Ogni azione contribuisce con modalità e intensità diverse al raggiungimento degli obiettivi posti alla base del Piano, così come evidenziato dalla matrice seguente, dove sono attribuiti dei giudizi da "0" (contributo nullo) a "3" (contributo positivo all'obiettivo) a secondo del contributo della singola azione al raggiungimento dell'obiettivo.

La matrice di correlazione che si realizza può essere letta sia in orizzontale, per restituire "semplicemente" quali azioni attivate realizzano l'obiettivo "x", sia in verticale, per mostrare quali sono gli obiettivi che possono essere raggiunti implementando le diverse azioni.

Matrice contributo azioni PRT al raggiungimento degli obiettivi generali. Per dettagli sulle azioni del PRT vedasi il par. 4.1.

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONSolidARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
	LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE		
1.A Modalità aerea			
a.1002	2		
a.1003	2		
a.2005	2		
TP/f1001	2		
TP/f1002	1		

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONSOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
TP/f1003	1		
TP/f1004	1		
P.1.A.1	1		
1.B Modalità ferroviaria			
f.1015	3		
f.1001	2		
f.1002	2		
f.1005	3		
f.1006	3		
f.1019	2		
f.2001	1		
f.2003	1		
TP/f1001	2		
TP/f1002	2		
TP/f1003	2		
TP/f1004	2		
TP/f1005	1		
TP/f1006	1		
TP/f2001	1		
f.1003	1		
f.1004	1		
P.1.B.1	2		

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
P.1.B.2			
1.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma			
TP/b001	1		
s.1001	2		
s.1002_i	2		
s.1002_ii	2		
s.1002_iii	2		
s.1002_iv	2		
s.1003	1		
s.1004	1		
s.1005	1		
s.1006	1		
s.1007	1		
s.1008	1		
s.1009	2		
s.1010	2		
s.1011	1		
s.1016	2		
s.1017	1		
s.1018	1		
s.1019	1		
s.1020	1		

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
s.1021	1		
s.2001	1		
s.2002	1		
s.2003	1		
s.2004	1		
a.1002	2		
a.1003	2		
a.2005	2		
1.D Modalità stradale: trasporto merci e logistica			
I.1001	3		
I.1002	1		
I.2001	2		
I.2003	1		
I.2004	1		
I.2002	2		
P.1.D.1	2		
LIVELLO TRANS-REGIONALE			
2.A Modalità aerea			
a.2001		3	
a.2002		3	
a.2003		3	
a.2006			

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONSolidARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
a.1001		1	
P.2.A.1		1	
P.2.A.2		1	
2.A Modalità ferroviaria			
f.1008		2	
f.1018		1	
f.2002		2	
f.2008		2	
f.1020		2	
TP1001		1	
TP1002		3	
TP/f1009		2	
TP/f2002		3	
P.2.B.1		2	
P.2.B.2		2	
P.2.B.3		2	
2.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma			
s.2005		2	
s.1012		2	
s.1013			
s.1014			
s.1015		1	

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONSolidARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
s.1023		1	
s.2007		2	
TP1001		2	
TP1002		2	
TP/b1001		1	
P.2.C.1		3	
P.2.C.2		2	
2.C Modalità stradale: mobilità ciclistica			
c.1001		3	
c.1002		3	
c.1003		3	
c.2001		3	
TP/c1001		2	
P.2.D.1		3	
P.2.D.2		2	
LIVELLO REGIONALE			
3.A Modalità Aerea			
a.1004			1
a.2004			2
P.3.A.1			2
P.3.A.2			1
3.B Modalità ferroviaria			

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
f.1000			1
f.1001			
f.1007			2
f.1009			2
f.1010			2
f.1011			2
f.1012			2
f.2004			2
f.2005			2
f.2006			2
f.1013			2
f.1014			3
TP1001			2
TP1002			2
TP/f1008			3
TP/f1010			3
TP/f1011			3
P.3.B.1			
3.C Modalità stradale: infrastrutture e trasporto pubblico su gomma in ambito extraurbano			
Da i.2004 a i.2008			3
s.1022			3
Da s.1024 a s.1063			2

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
s.2008			2
s.2006			2
Da s.2009 a s.2069			2
s.2070			2
i.1001			3
TP1001			2
TP1002			2
P.3.C.1			2
3.D Modalità stradale: trasporto pubblico su gomma in ambito urbano			
Da i.1002 a i.1006			3
Da i.2001 a i.2003			3
s.1000			2
TP/b1002			3
TP1001			2
TP1002			2
P.3.D.1			3
3.E Modalità stradale: mobilità a basso impatto ambientale			
Da e.1001 a e.1006			3
Da e.2001 a e.2007			3
e.1007			
e.1008			1
e.1009			

Obiettivi generali del PRT

Azioni attivate	1.INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI.	2.CONOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE	3.METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE.
e.1010			1
e.1011			1

Come è possibile constatare dall'analisi di coerenza interna si rileva un buon livello di coerenza e sinergia tra gli obiettivi strategici del PRT e le azioni attivate; non vi sono obiettivi contrastanti tra loro né ci sono azioni senza obiettivi corrispondenti. Si evidenzia che il Piano pur non avendo obiettivi espliciti cerca di rispondere alle criticità riscontrate risultando il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

7. POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DEL PRT

La VAS ha il compito di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione, dell'approvazione e dell'attuazione del PRT, promuovendo il rispetto delle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

L'individuazione e la valutazione dei possibili effetti ambientali degli obiettivi che il Piano persegue e delle azioni che esso propone per raggiungerli rappresenta il passaggio più significativo legato alla stesura del Rapporto ambientale.

L'allegato VI del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. richiede, al punto f), che il Rapporto ambientale contenga, tra l'altro, *un'informazione circa i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli effetti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.*

A tal fine si è cercato di mettere in luce i possibili effetti che la strategia del Piano, attuata attraverso specifiche azioni, potrebbe avere sulle tematiche ambientali, alla luce del quadro conoscitivo elaborato nell'analisi di contesto.

7.1 LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE

Tenendo presente che il PRT è un piano strategico di interventi che risultano definibili a livello di dettaglio solo in fase attuativa, l'approccio alla definizione degli effetti ambientali del Piano può essere significativamente espresso con una rappresentazione matriciale.

Attraverso l'utilizzo di un'apposita matrice di valutazione (vedi allegato VI) vengono messi in evidenza i potenziali impatti significativi, sia positivi che negativi, del Piano su ciascuna tematica ambientale.

Nelle colonne della matrice sono riportate le tematiche ambientali coniugate in obiettivi di sostenibilità generali. Nelle righe della matrice sono riportate le azioni in cui si articola il PRT. Nelle celle della matrice, che scaturiscono dall'intersezione degli elementi delle due liste, vengono riportati gli effetti attesi di ciascuna azione su ciascun obiettivo di sostenibilità.

I potenziali impatti vengono rappresentati attraverso l'utilizzo di una scala di valutazione che ritrae la tipologia (positivo, negativo, nullo) ed il livello del potenziale impatto (rilevante o non rilevante).

Per una corretta ed efficace lettura della matrice di valutazione si precisa di seguito la maniera in cui vengono rappresentati i potenziali impatti:

Valori di impatto negativo				Valori di impatto positivo			
-3	-2	-1	-	+1	+2	+3	
Alto	←			Basso	→		Alto

La sommatoria orizzontale e verticale di tali valutazioni singole permette di giungere ad una valutazione globale per ciascun obiettivo di sostenibilità e per ciascuna azione del Piano. Inoltre confrontando le diverse colonne della matrice si potranno identificare ed evidenziare le tematiche ambientali che subiscono un impatto maggiore.

In generale gli impatti individuati riguardano i possibili effetti ambientali di medio-lungo termine dovuti agli interventi previsti dal Piano. Non verranno presi in considerazione gli effetti ambientali di breve termine generalmente legati alle fasi di cantiere che potranno essere meglio individuati e dettagliati in fase di attuazione del Piano nell'ambito delle eventuali procedure di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) relative alla progettazione degli interventi.

Nel paragrafo seguente si riporta una descrizione sintetica dei potenziali impatti delle azioni del Piano.

7.2 GLI EFFETTI SULL'AMBIENTE DEL PRT

Il PRT come già accennato è articolato incrociando tre dimensioni territoriali, euro-nazionale, trans-regionale e regionale con le tematiche proprie di ciascuna modalità di trasporto. Nell'allegato al presente paragrafo vengono analizzate le azioni previste nel Piano per comprendere gli impatti sull'ambiente che ognuna di esse potrebbe generare.

In generale il PRT pone l'attenzione sull'accessibilità interna ed esterna del territorio regionale, condizionata dall'orografia che lo connota e da una dotazione infrastrutturale scarsamente efficiente, e sul fenomeno costituito dalla elevata quota di mobilità regionale affidata all'uso del mezzo privato. Il PRT in linea con le nuove competenze assunte dalle Regioni si è posto l'obiettivo di guidare l'azione dell'Amministrazione verso lo sviluppo e l'integrazione dei sistemi di trasporto, sia sul fronte delle infrastrutture che dell'organizzazione dei servizi, puntando sul miglioramento dell'intermodalità, fra tutti i sistemi di trasporto privato e pubblico, ivi compresi i sistemi di mobilità alternativa e di mobilità ciclabile, con una cura particolare per i nodi di interscambio. Lo scopo è quello di favorire la coesione territoriale e l'inclusione sociale, con un'offerta di trasporto che tenga conto sia delle risorse limitate sia dell'obiettivo primario di contrastare lo spopolamento delle aree marginali.

Le politiche/azioni che verranno messe in atto consentiranno di migliorare complessivamente le performance della rete trasportistica determinando impatti positivi soprattutto in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e di miglioramento della qualità della vita.

La gran parte degli interventi sulla rete ferroviaria per il trasporto passeggeri sono attuabili nel breve e medio periodo e sono per lo più di natura organizzativo-gestionale e come tali non introducono impatti negativi.

Gli interventi relativi alle infrastrutture stradali con interesse d'ambito regionale sono prevalentemente finalizzati a migliorare la percorribilità delle strade esistenti e ad innalzare il livello di sicurezza delle medesime. Essi riguardano l'adeguamento funzionale, la messa in sicurezza, il consolidamento/risanamento del corpo stradale esistente e come tali non comportano la realizzazione di nuove opere.

I pochi interventi di natura infrastrutturale, che presentano un peso notevole dal punto di vista dell'impegno finanziario, sono previsti per il lungo periodo e come tali non sono da tenere in considerazione ai fini della VAS.

Le azioni di ammodernamento del sistema di trasporto su ferro comporteranno un potenziale miglioramento dell'accessibilità del territorio regionale, un recupero di passeggeri dall'auto con conseguente riduzione del traffico veicolare e quindi riduzione delle emissioni in atmosfera. Anche le azioni di potenziamento delle infrastrutture per il trasporto su strada, pur considerando le potenziali ripercussioni negative ad esse legate in termini di consumo e contaminazione di suolo e di minacce per gli ecosistemi naturali e per la biodiversità, in realtà determinando una riduzione dei tempi di viaggio e un incremento di accessibilità ai luoghi turistici con riduzione dei tempi di accesso non potranno che avere effetti positivi sulla componente Aria e clima in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera (anche gas climalteranti) e sulla componente Paesaggio e patrimonio storico-culturale.

Gli interventi di sostegno alla mobilità intermodale collettiva, l'implementazione dell'informazione sui trasporti e il miglioramento dell'offerta e della gestione del trasporto pubblico locale si traducono in un aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane. Si tratta in pratica di interventi immateriali che non hanno effetti diretti negativi sulle risorse ambientali. Sono attesi effetti positivi significativi sulla riduzione dell'inquinamento acustico da traffico veicolare e sulla sostenibilità ed efficienza dei trasporti; inoltre, è possibile che si produca un effetto positivo indiretto in termini di sicurezza nei trasporti, legata all'incentivo del trasporto pubblico. Una mobilità sostenibile comporta minori emissioni atmosferiche e sono pertanto previsti effetti positivi significativi sulla riduzione delle emissioni inquinanti, comprese quelle di gas climalteranti. Il sostegno alla mobilità collettiva potrà implicare una riduzione dei consumi energetici e comportare anche effetti positivi sulla qualità della vita, sia migliorando la qualità di vita nelle aree urbane sia riducendo la pressione sulla salute umana (attraverso la riduzione all'esposizione da inquinanti da traffico veicolare).

Il piano cerca anche di agire sulle emissioni dei mezzi pubblici, prevedendo l'introduzione di mezzi a basse emissioni per il TPL su gomma, colonnine di ricarica elettriche per il CAR sharing e il completamento dell'elettrificazione della linea ferroviaria. In tal senso il piano pur non avendo obiettivi espliciti ha integrato pienamente il tema della qualità dell'aria, cercando di rispondere in particolare alle criticità presenti relative alla congestione sulla rete stradale. Potenziare il trasporto pubblico è infatti l'azione più efficace per ridurre le emissioni da trasporto.

Si valuta dunque positivamente la scelta di potenziamento e razionalizzazione del trasporto pubblico, soprattutto quello su rotaia, in un'ottica di minimizzazione di nuove infrastrutture viarie che determinano un maggior sfruttamento di suolo e di materie prime.

Si valutano positivamente anche le politiche/azioni di rafforzamento delle reti della mobilità "dolce", che risultando coerenti con gli obiettivi di protezione e conservazione del funzionamento dei sistemi naturali e degli ecosistemi contribuiscono ad arrestare la perdita di biodiversità e la frammentazione e semplificazione dei sistemi esistenti.

7.2.1. OBIETTIVO 1: INTEGRARE LA BASILICATA NEL SISTEMA DELLE RETI EU E NAZIONALE PER IL TRASPORTO DI PASSEGGERI E MERCI

Attraverso l'obiettivo generale 1 vengono messe in atto azioni che mirano a superare le criticità del sistema trasportistico regionale e a raggiungere gli obiettivi dichiarati di una migliore integrazione alle reti EU e nazionale, di un'adeguata accessibilità ai centri e ai servizi presenti nel territorio regionale. In tal senso si prevedono importanti interventi di riqualificazione e potenziamento delle reti esistenti, dai quali è ragionevole attendersi effetti positivi derivanti dalla riduzione del traffico veicolare con conseguente riduzione delle emissioni inquinanti (acustiche e atmosferiche).

In linea generale la tematica ambientale maggiormente interessata dal complesso di azioni inerenti questo obiettivo generale è Aria e clima.

7.2.2. OBIETTIVO 2: CONSOLIDARE IL RUOLO DELLA REGIONE BASILICATA DI CERNIERA E DI PROMOTTRICE DI INTEGRAZIONI INTERREGIONALI TRA I TERRITORI DELL'ITALIA MERIDIONALE

Le azioni specifiche previste per questo obiettivo generale 2, finalizzato a consolidare il ruolo della regione Basilicata di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali tra i territori dell'Italia meridionale, determinano un impatto ambientale positivo su diverse componenti ambientali, quali aria e clima, protezione del suolo, ecosistemi naturali e preservazione del paesaggio che si traduce in un generale miglioramento in termini di qualità della vita e di tutela della salute della popolazione.

Anche in questo caso la tematica ambientale maggiormente interessata dal complesso di azioni inerenti questo obiettivo generale è Aria e clima.

7.2.3. OBIETTIVO 3: METTERE A PUNTO UN SISTEMA MULTIMODALE CHE GARANTISCA ADEGUATI E SOSTENIBILI LIVELLI DI MOBILITÀ SUPPORTANDO LA COESIONE INTERNA E IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE

L'obiettivo generale 3 rappresenta il braccio ambientale del Piano in quanto le politiche/azioni ad esso riferibili consentono di migliorare complessivamente le performance della rete trasportistica determinando impatti positivi su diverse tematiche ambientali prese in considerazione.

7.3 POTENZIALI EFFETTI CUMULATIVI

Come si evidenzia nell'Allegato VI al presente capitolo gli effetti negativi delle opere previste, anche rispetto alle componenti per i quali sono evidenziati possibili conflitti, sono del tutto trascurabili.

Il piano come già accennato si è concentrato su azioni sul servizio o su infrastrutture esistenti, prevede infatti poche nuove infrastrutture e queste sono localizzate in ambiti comunque già interessati da attività antropiche e come tali non comportano una modifica dello stato dei luoghi.

Tutti gli effetti riconosciuti a livello di singola azione di Piano e a livello di singolo obiettivo di sostenibilità sono stati sommati per ottenere una valutazione complessiva dell'effetto.

Il Piano in generale è in linea con gli obiettivi di sostenibilità assunti per la qualità dell'aria e la popolazione e salute umana

L'effetto cumulativo del PRT su **Aria e clima** è molto positivo e significativo ed è in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Deriva principalmente dalle azioni a favore del trasporto pubblico. Potenziare il trasporto pubblico è infatti l'azione più efficace per ridurre le emissioni da trasporto, da cui ci si aspetta una significativa diversione modale dal mezzo privato a favore di trasporto collettivo e/o a favore di modalità più sostenibili (car sharing, bicicletta, modalità alternative). Il piano cerca anche di agire sulle emissioni dei mezzi pubblici, prevedendo l'introduzione di mezzi a basse emissioni per il TPL su gomma, colonnine di ricarica elettriche per il CAR sharing, il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e il completamento dell'elettrificazione della linea ferroviaria.

Si evidenzia unicamente che sono da valutare nella loro attuazione le azioni di potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e/o stradale agli aeroporti di rilevanza strategica, il potenziamento delle infrastrutture stradali. È necessario tenere sotto controllo che l'attuazione di queste politiche non comporti una riduzione della percentuale di utilizzo del mezzo pubblico e quindi un aumento dei veicoli circolanti.

Tutti gli interventi del PRT finalizzati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico contribuiscono in maniera determinante all'effetto cumulativo positivo significativo sulla **Popolazione e salute umana**. Inoltre, le azioni previste dal PRT consentono di valutare effetti positivi sulla popolazione in termini di inclusione sociale e riduzione del divario tra aree urbane e periferiche (in termini di accessibilità ai servizi).

Per la maggior parte delle azioni del piano, che riguardano programmazione o miglioramento di servizi, non si evidenzia alcuna interazione con gli obiettivi di sostenibilità riguardanti la tematica **Acqua**. Nel caso di azioni riguardanti la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, viarie e servizi annessi, che potenzialmente potrebbero avere interazioni con gli obiettivi relativi al tematismo delle acque superficiali e sotterranee, l'interazione potrà essere valutata solamente in funzione dei progetti delle infrastrutture. In quel caso sarà necessario verificare le modalità di intervento e gli attraversamenti dei corsi d'acqua ed evitare che gli interventi pregiudichino la qualità delle acque.

L'effetto cumulativo sul **Suolo** deriva quasi esclusivamente dall'inevitabile consumo di suolo e di materie prime, specie se questo è suolo libero, nel caso di realizzazione di infrastrutture e servizi.

Non si evidenzia alcuna interazione con gli obiettivi di sostenibilità riguardanti il tema del suolo, in termini di tutela e salvaguardia da fenomeni di erosione e di dissesto, il sovra sfruttamento di risorse naturali non rinnovabili, la pubblica incolumità rispetto a fenomeni di dissesto e al rischio sismico. Vi sono una serie di azioni riguardanti la realizzazione di

infrastrutture ferroviarie, viarie e servizi annessi che potenzialmente potrebbero avere interazioni con gli obiettivi di difesa e consolidamento dei versanti, delle aree instabili degli abitati e delle infrastrutture e di difesa dal rischio sismico, ma la cui interazione potrà essere valutata solamente in funzione dei progetti delle infrastrutture.

Ovviamente la fase progettuale di tali interventi risulterà determinante per ridurre al minimo gli impatti indotti su tali componenti, attraverso un'ottimale progettazione degli spazi e l'utilizzo di quote significative di materie prime rinnovabili.

Dall'analisi degli impatti appare evidente come le azioni del PRT siano ininfluenti in riferimento alla componente **Rifiuti**.

L'interferenza del PRT sugli **Ecosistemi naturali e biodiversità** è molto limitata e questo perché il piano prevede un numero estremamente ridotto di interventi di nuova realizzazione o ampliamento. Per le nuove infrastrutture previste dal PRT che interessano SIC e ZPS si procederà alla Selezione preliminare della Valutazione d'incidenza. In questo caso si definiranno quegli interventi che dovranno essere assoggettati, oltre che ad un'eventuale VIA, alla Valutazione d'incidenza in una fase progettuale o autorizzativa più avanzata.

La valutazione verrà fatta per gli interventi di Piano relativi alle strade e alle ferrovie; in merito al traffico aeroportuale, infatti, la maggior parte delle azioni previste dal Piano sono di tipo organizzativo e migliorativo senza la previsione di importanti infrastrutture ex novo.

Per quanto riguarda gli obiettivi di sostenibilità assunti per la componente **Energia** appare evidente un sostanziale effetto positivo del piano. Come per l'aria tutte le politiche tese a promuovere il trasporto pubblico alla scala locale principalmente, ma anche alla scala sovregionale, si traducono in effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e sui consumi. Potenziare il trasporto pubblico, intervenendo sull'efficienza dei servizi ferroviari e automobilistici del TPL sia dal punto di vista della programmazione che dell'infrastrutturazione, o comunque forme di trasporto collettivo (Car sharing) è infatti l'azione più efficace per ridurre i consumi e quindi le emissioni da trasporto unitamente alla sostituzione del parco veicolare pubblico (e privato) con mezzi che utilizzino vettori energetici tradizionali con performance ovviamente migliori o combustibili alternativi (metano, GPL, elettrico) adeguandone o promuovendone, laddove necessario, la rete di distribuzione (rete di ricarica elettrica).

Il PRT ha un effetto positivo anche sul **Paesaggio e patrimonio storico-culturale**. Non ci sono azioni direttamente finalizzate alla conservazione o promozione di questa componente, ma azioni che, promuovendo la riduzione di inquinanti atmosferici che rappresentano, soprattutto in area urbana, uno dei principali fattori di rischio per la conservazione del patrimonio monumentale, risultano indirettamente positive anche in relazione a questa componente. Le politiche/azioni che comportano nuove realizzazioni di elementi infrastrutturali hanno potenziali interazioni con gli obiettivi di valorizzazione e tutela del paesaggio, che possono risultare più o meno negative a seconda della sensibilità locale e delle modalità progettuali ed esecutive.

8. MISURE DI MIGLIORAMENTO E MITIGAZIONE

Il D.Lgs. 152/06, al punto g) dell'Allegato VI, richiede che il Rapporto Ambientale contenga le *misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma.*

Al fine di garantire l'effettiva integrazione ambientale e la continuità del processo di valutazione ambientale strategica sarà necessario, in fase di attuazione del PRT, esplicitare delle misure di miglioramento e mitigazione che potrebbero avere, anche in funzione della significatività dell'effetto, carattere di prescrizioni o di indicazioni (suggerimenti).

In tal senso occorrerà definire dei pertinenti *criteri di sostenibilità*, il più possibile operativi e specifici finalizzati a orientare la scelta dei progetti e, successivamente, la progettazione delle opere e il loro inserimento nel contesto.

Tali criteri, ispirati dagli *obiettivi generali di sostenibilità* indicati nelle politiche, strategie, piani e programmi di livello internazionale, comunitario, nazionale e regionale, dovranno trovare la loro effettiva concretizzazione in fase di attuazione del Programma

Il PRT si configura come un documento caratterizzato da una notevole dimensione strategica, pertanto il suo livello di dettaglio non consente di definire sin da ora in maniera precisa efficaci strumenti operativi.

Le azioni che comportano nuove realizzazioni di elementi infrastrutturali possono determinare effetti negativi o meno a seconda della localizzazione e delle modalità progettuali ed esecutive la cui gestione è da affidare in particolare alla fase di progettazione e costruzione dell'opera.

Nel caso quindi di nuove infrastrutture si consiglia di procedere ad una valutazione puntuale degli effetti in sede di autorizzazione progettuale delle singole infrastrutture attraverso specifiche procedure di valutazione di impatto ambientale che evidenzino i possibili impatti sulle componenti e le necessarie misure mitigative

Nella realizzazione delle infrastrutture programmate sarà necessario:

- ✚ verificare le modalità di intervento e gli attraversamenti dei corsi d'acqua ed evitare che gli interventi pregiudichino la qualità delle acque;
- ✚ prevedere politiche di riuso di materie prime, in un'ottica di risparmio delle risorse non rinnovabili, oltre che di ripristino ambientale dei siti sfruttati;
- ✚ assicurare che tali infrastrutture siano progettate in modo da garantire la continuità delle relazioni ecologiche e limitare le interferenze, in particolare in corrispondenza di aree che rappresentano "varchi ecologici" ancora non compromessi;
- ✚ valutare le opere previste in relazione ai caratteri tipologici e strutturali, anche in relazione agli indirizzi di ambientazione e tutela delle risorse identitarie e panoramiche espressi dalla pianificazione paesaggistica e dalle norme vigenti per le nuove infrastrutture.

Per quanto riguarda il rischio sismico sarà necessario che la progettazione delle infrastrutture programmate venga effettuato nel rispetto delle normative sismiche vigenti al fine di assicurare condizioni di sicurezza in caso di sisma.

In ogni caso si ritiene opportuno, in fase di attuazione del PRT, prevedere tutti gli accorgimenti a favore della sostenibilità ambientale degli interventi infrastrutturali e non che riguardino prevalentemente l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, la minimizzazione delle emissioni climalteranti e il risparmio e l'efficienza energetica.

9. INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000

Il D.Lgs. 152/06 prevede, all'art. 10 comma 3, che la valutazione ambientale strategica comprenda le procedure di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 settembre 1997 e ss.mm.ii. e all'allegato G del medesimo DPR che costituisce recepimento della Direttiva 92/43/CEE (*Direttiva Habitat*).

La valutazione di incidenza costituisce una misura preventiva di tutela intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario.

A tal proposito devono essere individuati e valutati gli effetti diretti e indiretti che l'attuazione del PRT, attraverso le tipologie d'intervento previste, può avere sui siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) ricadenti nel territorio in questione, con particolare riferimento all'integrità strutturale e funzionale degli habitat e delle specie che costituiscono la ragion d'essere dei siti stessi.

Nell'allegato III "Valutazione di incidenza ambientale del PRT della Basilicata" vengono messi in evidenza gli effetti che l'attuazione del Piano può avere sui siti della Rete Natura 2000.

10. ALTERNATIVE DI PROGRAMMA

Il D.Lgs. 152/06 prevede, al punto h) dell'Allegato VI, che tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, vi sia una *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione.*

10.1 DEFINIZIONE DELLE ALTERNATIVE

Riguardo alla definizione della alternative di piano la valutazione ambientale strategica deve essere intesa come uno strumento di supporto alle decisioni che consenta di prendere in considerazione gli effetti ambientali nel momento in cui vengono effettuate le scelte sulle alternative di programma.

Il Decreto, e la Direttiva di cui costituisce attuazione, non specifica cosa si intenda per ragionevoli alternative, pertanto si ritiene che le possibili alternative ragionevoli non siano costituite da Programmi diversi bensì da opzioni diverse all'interno dello stesso programma dettate dalla duplice necessità di cogliere appieno le opportunità positive e di evitare o ridurre significativi effetti negativi sull'ambiente.

10.2 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E SINTESI DELLA SCELTA

La presente versione del PRT è risultato anche di una proficua interazione tra i processi di pianificazione e di valutazione ambientale, che ha contribuito a qualificare in maniera apprezzabile il Piano dal punto di vista ambientale. In questo paragrafo verrà svolta una valutazione comparativa delle alternative individuate.

In termini di giustificazione delle scelte fatte dalla Pianificazione e della loro valutazione ambientale va sottolineato che il Piano non sembra avere effetti negativi significativi sull'ambiente, e quindi non richiede la definizione di scenari alternativi più favorevoli.

L'unica alternativa strategica di programma è costituita dalla cosiddetta alternativa zero, consistente nella mancata implementazione del PRT.

Le considerazioni sugli aspetti ambientali dell'alternativa zero sono state già illustrate nel paragrafo relativo alla probabile evoluzione del contesto ambientale in assenza di Piano (paragrafo 5.2.2).

11. MONITORAGGIO

Il D.Lgs. 152/06 prevede, al punto i) dell'Allegato VI, che tra le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, vi sia una *descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto.*

L'articolo 18 del Decreto precisa, al paragrafo 1, che *il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.*

Il monitoraggio, così come definito, non si esaurisce nella raccolta ed aggiornamento dei dati ma, essendo finalizzato anche ad individuare eventuali effetti negativi imprevisti e ad adottare le opportune misure correttive, può configurarsi come un supporto al processo di pianificazione nella decisione sulle eventuali modifiche e correzioni del PRT.

A tal fine si mirerà alla costruzione di un sistema integrato di monitoraggio VAS/Piano che consenta di tenere sotto controllo contestualmente il grado di attuazione del piano e i suoi effetti ambientali, prendendo in considerazione in primo luogo gli indicatori comuni previsti in sede comunitaria.

La costruzione del sistema di indicatori è strettamente legata ai contenuti del processo di valutazione descritti nel rapporto ambientale e, in particolare, si basa sugli obiettivi di sostenibilità e sugli indicatori di contesto.

E' stato individuato un set di indicatori atto a descrivere il presentarsi degli effetti ambientali nel corso dell'attuazione del Piano e l'eventuale necessità di introdurre nuove e diverse misure di mitigazione.

Gli indicatori proposti costituiscono un nucleo che potrà essere ampliato e approfondito attraverso la realizzazione di opportune campagne di monitoraggio.

Gli indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali sono coerenti con gli indicatori del contesto ambientale che sono coerenti a loro volta anche con il monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità.

Il processo di attuazione del PRT, e quindi anche quello del suo monitoraggio ambientale, proseguono nel tempo con più fasi decisionali successive.

I principali indicatori a sostegno del monitoraggio dovrebbero informare sia sui determinanti socio-economici sia sulle pressioni ambientali, come emissioni inquinanti, consumi energetici o utilizzo di risorse naturali. Le informazioni sugli indicatori di monitoraggio ambientale del PRT verranno successivamente elaborate per predisporre periodici rapporti di monitoraggio ambientale, con responsabilità e modalità di attuazione definite dalla Regione. Il processo di monitoraggio ambientale è ciclico ed i rapporti di monitoraggio hanno la funzione di informare la gente, i soggetti interessati, il pubblico in generale, sulle ricadute ambientali che il PRT genera.

La Regione è tenuta a finanziare il monitoraggio ed a prevedere eventuali misure correttive del Piano, per garantire il raggiungimento degli obiettivi ambientali e per mitigare eventuali effetti negativi derivati dalla realizzazione degli interventi finanziati.

All'interno delle procedure di attuazione-gestione del PRT devono quindi essere previsti periodici momenti di verifica ambientale in funzione del monitoraggio ambientale e della mitigazione degli impatti ambientali imprevisti nelle fasi iniziali.

Il monitoraggio ambientale del Piano sarà basato sulle seguenti tipologie di indicatori:

- **indicatori di contesto** che servono a caratterizzare la situazione del contesto ambientale interessato dall'attuazione del Piano;
- **indicatori ambientali di piano** strettamente legati all'attuazione del Piano in funzione degli effetti ambientali, diretti ed indiretti, degli interventi finanziati;

Gli indicatori di contesto ambientale che saranno utilizzati, con le relative fonti, sono quelli utilizzati per l'analisi del contesto ambientale di riferimento del Programma contenuta nel capitolo 5 del Rapporto ambientale. Nei Rapporti annuali di monitoraggio tali indicatori saranno aggiornati.