



REGIONE DEL VENETO

PRT VENETO 2030

Mobilità sostenibile
per un Veneto connesso
e competitivo

PIANO REGIONALE
DEI TRASPORTI

2

*Sintesi non tecnica
Rapporto Ambientale
Valutazione Ambientale
Strategica*





Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030

Luca Zaia

Presidente della Regione Veneto

Elisa De Berti

Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti

Gruppo di lavoro interno**Area Tutela e Sviluppo del Territorio**

Nicola Dell'Acqua

Direzione Lavori pubblici, Edilizia e Logistica

Giuseppe Fasiol

Unità Organizzativa Logistica, Navigazione e Piano Regionale dei Trasporti

Luigi Zanin

Direzione Infrastrutture e Trasporti

Marco D'Elia

Unità Organizzativa Mobilità e Trasporti

Mauro Menegazzo

Direzione Pianificazione Territoriale

Salvina Sist

Unità Organizzativa Pianificazione Territoriale, Strategica e Cartografia

Franco Alberti

Unità Organizzativa Supporto di Direzione e Ispettorati di porto

Giorgio De Lucchi

Coordinamento scientifico

Ennio Cascetta

Supporto al coordinamento scientifico

Vittorio Marzano

Andrea Pillon

Comitato scientifico

Paola Savi

Agostino Cappelli

Luca Della Lucia

Marco Mazzarino

Andrea Stocchetti

Consulenti

Luigi Costalli

Aleph s.r.l.

Agostino Nuzzolo

Marco Fasan

Michele Giuliani

TPS Italia

Riccardo Maratini

Studio Maratini

Maurizio Cociancich

Elevante s.r.l.

Andrea Ballarin

Studio Ballarin

Luca Romano

LAN s.r.l.

Romeo Incerti

ISFORT

Valutazione Ambientale Strategica

Roberto Rossetto

Terre s.r.l.

Michele Napoli

Valutazione di incidenza ambientale

Antonella Gatto

Terre s.r.l.

Andrea Rizzi





PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

SOMMARIO

RUOLO, CONTENUTI E OBIETTIVI DELLA SINTESI NON TECNICA..... 1

OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL VENETO 2020-2030 2

 Inquadramento territoriale e contesto socioeconomico2

 La forma del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto 2020-20304

 I contenuti del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto 2020-20306

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE..... 8

SCENARIO AMBIENTALE E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' 9

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRAPORTI DEL VENETO 2020-2030..... 13

PRINCIPI DI PROGETTAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA..... 17

PROCESSI DI PARTECIPAZIONE E CONDIVISIONE DELL'INFORMAZIONE AMBIENTALE 19

 Fase di consultazione preliminare.....19

 Fase di consultazione pubblica19

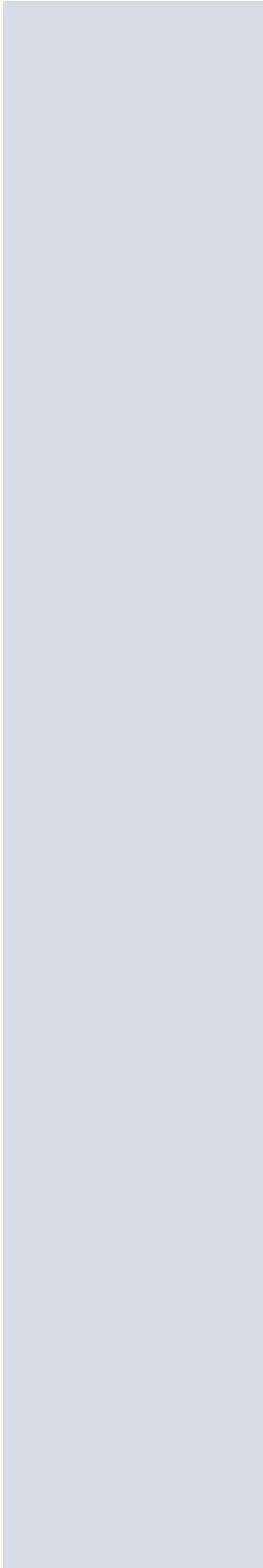
 Strumenti di partecipazione pubblica 20

 Risultati della partecipazione pubblica 21

IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PIANO REGIONALE DEI TRAPORTI DEL VENETO 2020-2030 DEL VENETO 22

 Indicatori della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile.....22

 Monitoraggio degli effetti di Piano23



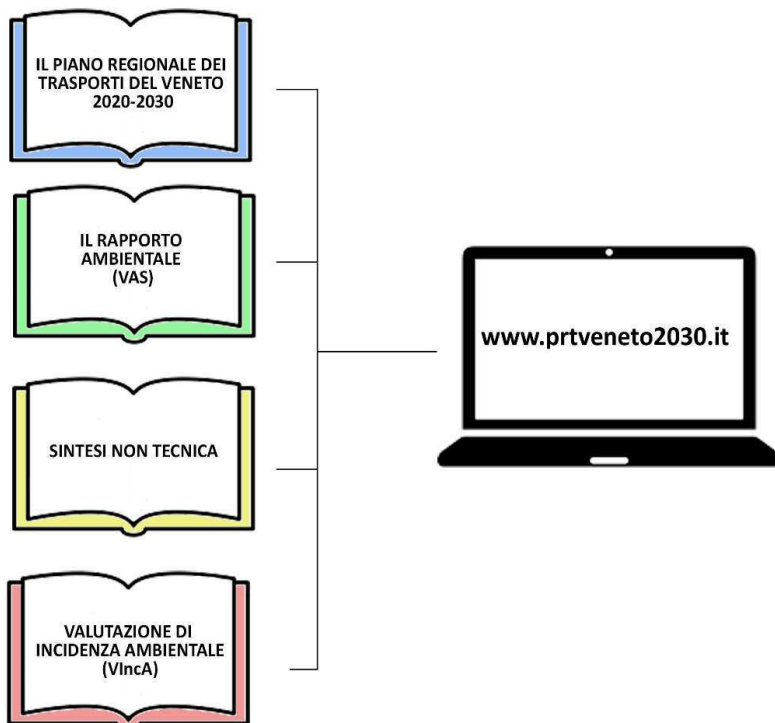


RUOLO, CONTENUTI E OBIETTIVI DELLA SINTESI NON TECNICA

La Sintesi non Tecnica è il documento attraverso il quale si descrivono i metodi e i risultati utilizzati nella Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per valutare i possibili effetti ambientali derivanti dall’attuazione del Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030.

Nella Sintesi non Tecnica si riporta una descrizione sintetica, completa, ma priva di formule tecniche, destinata a comunicare al più ampio numero possibile di soggetti interessati le ragioni ambientali che stanno alla base delle scelte del Piano. Allo scopo di rendere più efficace la comunicazione, sono stati selezionati gli aspetti più rilevanti della valutazione ambientale e rielaborata la forma della loro presentazione.

Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto 2020-2030, Il Rapporto Ambientale (VAS), la Sintesi non Tecnica e la Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) sono consultabili presso il sito della Regione del Veneto all’indirizzo www.prtveneto2030.it.



Cos'è la Sintesi Non Tecnica

I contenuti

Riferimenti per la consultazione



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL VENETO 2020-2030

Inquadramento territoriale e contesto socioeconomico

Il Veneto, con i suoi oltre 18.000 km² di superficie, si colloca nella porzione nord-orientale del territorio italiano custodendo al proprio interno una ampia varietà di caratteri ambientali e paesaggistici.

La configurazione attuale rappresenta il frutto della concorrenza di molteplici fattori sia di tipo naturale che antropico, e tale complessa sovrapposizione di elementi può essere distinta in una zona montuosa a nord, una fascia centrale collinare pedemontana, una zona pianeggiante a sud che ospita due gruppi orografici isolati, i Berici e gli Euganei, e una fascia litoranea caratterizzata da estese lagune costiere e dall'apparato deltizio del fiume Po.

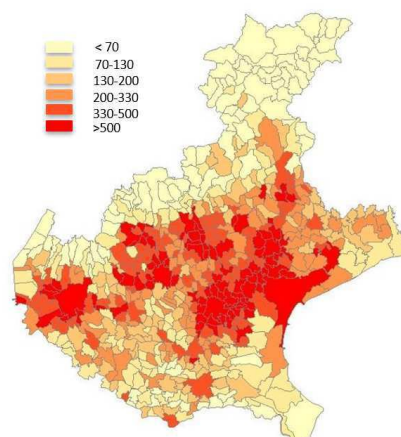
Veneto: 18.000 km²
di superficie

La configurazione
attuale

4.933.438 abitanti

40% in cinque aree urbane

Padova, Treviso, Venezia, Verona e
Vicenza



I fenomeni sociali:
invecchiamento della
popolazione ed
espansione seconde
cinture

Le zone marginali e lo
spopolamento

Il sistema economico del
Veneto

In tale contesto territoriale, i fenomeni sociali in atto evidenziano una intensificazione del processo di invecchiamento della popolazione e la tendenza all'espansione delle seconde cinture all'interno della conurbazione metropolitana di Padova – Mestre - Treviso, l'area tra il corridoio del Brennero e il Lago di Garda, le aree collinari veronese e vicentina, le campagne tra Legnago e gli Euganei e tutta l'ampia fascia pedemontana delle province di Vicenza e di Treviso. Ulteriore caratteristica è la presenza di zone marginali che sono interessate da fenomeni di spopolamento e di invecchiamento, che preoccupano soprattutto in riferimento al Bellunese e al Polesine.

L'insieme delle dinamiche demografiche e insediative in atto concorre a generare effetti sulla mobilità, che risultano fortemente caratterizzati dalla dispersione della domanda e al ricorso del mezzo privato sia per scelta che per assenza di un'offerta alternativa competitiva.



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Le caratteristiche del Veneto sono leggibili anche attraverso la forte dinamicità del sistema economico.



Distretti industriali del Veneto

Il Prodotto Interno Lordo regionale è cresciuto dal 2009 al 2019 a un ritmo paragonabile a quello delle più ricche regioni europee, con una variazione percentuale sul decennio pari al +6,3% rispetto al +2,3% del totale nazionale, anche per effetto della buona prestazione dei settori primario e terziario. A livello italiano, il peso percentuale del PIL Veneto sul totale nazionale si è attestato al 9,4% nel 2018.

Il tessuto produttivo regionale è caratterizzato da un forte comparto manifatturiero composto prevalentemente dalla piccola-media impresa, dotata di un alto livello di specializzazione e parimenti da un'alta competitività a livello globale, che si esplicita in un forte orientamento verso l'esportazione. In tale contesto un peso rilevante hanno i distretti industriali. Il Veneto ne riconosce 17, suddivisi principalmente tra le provincie di Vicenza, Verona e Treviso, che nel 2017 hanno generato oltre 25 miliardi di euro di export.

Il Veneto si caratterizza quindi per la spiccata internazionalizzazione dell'economia, i circa 14,8 miliardi di euro di scambio commerciale al 2018 rappresentano quasi un terzo del totale del saldo commerciale italiano; inoltre, le esportazioni del Veneto pesano per circa il 13,7% del totale nazionale, seconde solo alla Lombardia.

Uno dei fenomeni che emerge dall'analisi dei dati è il disaccoppiamento tra crescita dei traffici internazionali e PIL, ossia una internazionalizzazione spinta dell'economia veneta che, in estrema sintesi, per ogni punto percentuale di crescita del PIL vede crescere di circa 10 punti percentuali i traffici.

All'interno del sistema economico regionale un ulteriore settore di rilievo è rappresentato dal turismo, sia per la ricchezza direttamente prodotta che per l'economia indotta. I circa 19,5 milioni di arrivi, con oltre 69 milioni di presenze, oltre a collocare il Veneto al primo posto in Italia (circa il 22% del totale), generano 17 miliardi di euro di fatturato e costituiscono circa il 10% del PIL regionale.

L'insieme delle dinamiche sociali ed economiche che investono il territorio regionale generano rilevanti pressioni sul sistema della mobilità regionale, che si manifestano attraverso fenomeni di congestione della rete infrastrutturale stradale.

Il PIL del Veneto
in costante aumento

Il tessuto produttivo
regionale

L'internazionalizzazione
dell'economia veneta

Il turismo

La congestione della rete
stradale



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Il quadro conoscitivo del Veneto ha permesso di evidenziarne le principali **esigenze e fabbisogni**:

- servizi TAV insufficienti soprattutto nelle relazioni est-ovest;
- possibili imitazioni alla capacità di crescita del traffico ai valichi alpini a sostegno di export e import;
- i veicoli merci occupano molta capacità delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- congestione in molti tratti della rete stradale anche in presenza delle nuove infrastrutture previste, necessari altri investimenti e un riequilibrio modale passeggeri e merci;
- favorire la transizione energetica verso fonti non inquinanti e rinnovabili;
- risorse per la manutenzione straordinaria delle strade regionali e provinciali insufficienti;
- elevata incidentalità, soprattutto su strade extraurbane a elevata congestione e alta incidenza di mezzi pesanti;
- cogliere le opportunità della rivoluzione ICT, connettività e automazione nei trasporti;
- riduzione e invecchiamento della popolazione, soprattutto nelle aree periferiche, richiedono nuovi servizi di mobilità;
- squilibri in quantità e in risorse per il Trasporto Pubblico Locale, traffico statico sul trasporto su gomma che offre linee non adeguate alle trasformazioni socio-economiche e territoriali, assenza di integrazione funzionale e tariffaria tra gomma e ferro;
- processi di affidamento nel mercato dei servizi di trasporto su gomma ancora insufficienti;
- presenza di molti progetti infrastrutturali sedimentati nel tempo e non adeguati al mutato contesto trasportistico e normativo;
- sistema logistico non pienamente connesso alle reti TEN ferroviarie;
- potenziale deficit di capacità container nel porto di Venezia;
- sicurezza della navigazione per le grandi navi da crociera a Venezia;
- collegamenti ferroviari aeroporti Venezia e Verona non presenti;
- insufficiente accessibilità ai comprensori turistici balneari e montani;
- necessità di governo integrato del territorio e delle infrastrutture di trasporto;
- procedure di aggiornamento dei documenti di pianificazione regionale complesse;
- supporto alla edizione dei Giochi Olimpici Invernali del 2026.

La forma del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto 2020-2030

Sotto il profilo procedurale, come previsto dalla Legge Regionale 25/1998, il Piano è adottato dalla Giunta Regionale e approvato dal Consiglio Regionale dopo un processo di consultazione dei territori e delle organizzazioni economiche e sociali. Per quanto attiene il processo di attuazione, il Piano prevede l'istituzione di un'apposita **Struttura tecnico-amministrativa** con funzioni di "cabina di regia" per il **coordinamento** delle azioni previste, il **monitoraggio** dei risultati e la **valutazione** della loro coerenza rispetto agli indicatori.

Nel complessivo disegno di Piano diviene di fondamentale importanza la capacità di gestire velocemente l'adeguamento delle azioni ai processi evolutivi della mobilità delle persone e delle merci, così l'idea del piano-processo prende forma ed anche efficacia istituzionale. Infatti, il

Esigenze e Fabbisogni

Il profilo procedurale del Piano

Il Piano processo



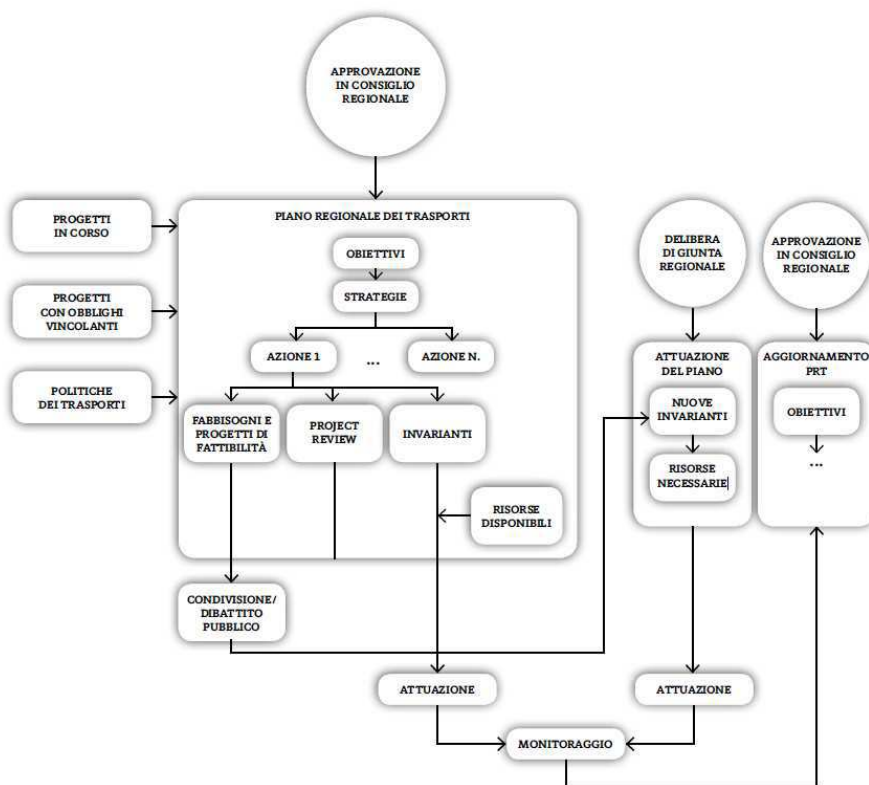
PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Piano, una volta approvato nella sua interezza dal Consiglio Regionale, avrà una **forte flessibilità operativa** derivante da questa organizzazione che vede il Consiglio Regionale esprimersi e vincolare alla sua approvazione gli obiettivi e le strategie (**componente strutturale**), mentre tutte le azioni e le “*proposte di azione attuative*” (**componente operativa**) saranno oggetto di possibile revisione con atto di Giunta Regionale.

Questo percorso viene garantito attraverso una **scheda valutativa** che verifica la coerenza delle decisioni con l'impianto degli obiettivi e delle strategie definiti dal Consiglio Regionale; pertanto, solo le azioni coerenti con questi indirizzi potranno essere oggetto di modifica/aggiornamento da parte della Giunta Regionale senza ulteriori procedure di valutazione ambientale; viceversa, le ulteriori azioni che non dimostrino tale coerenza dovranno essere sottoposte a nuova procedura valutativa e all'approvazione del Consiglio Regionale.

La Scheda valutativa

Il processo del Piano

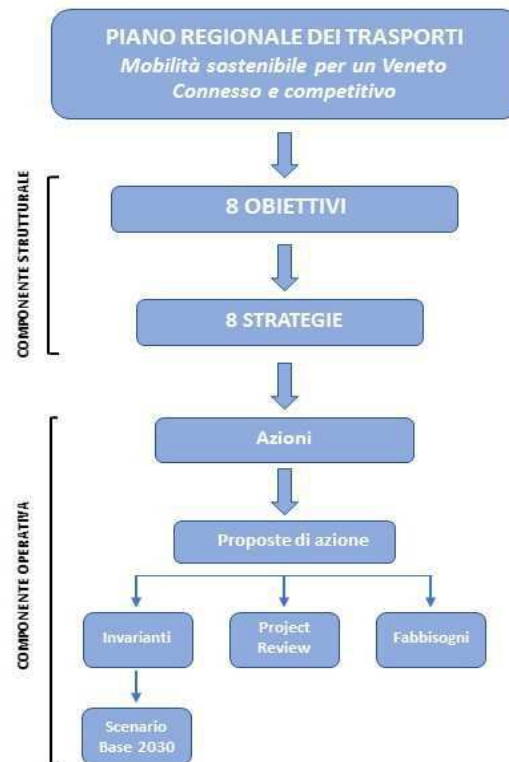


PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

I contenuti del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto 2020-2030

I processi di trasformazione dell'economia internazionale, la sempre più convinta adesione ai valori della tutela dell'ambiente e della difesa della salute, gli scenari tecnologici e informatici associati a quelli del welfare del futuro consentono di immaginare scenari fino a pochi anni fa del tutto inediti circa il modo di vivere.

In tale contesto e in risposta alle necessità espresse dal territorio, il Piano Regionale dei Trasporti delinea la Visione al 2030 "Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo", in cui si immagina che il Veneto sarà una regione tanto più sostenibile rispetto a quella che conosciamo oggi, quanto più riuscirà a migliorare l'accessibilità agli insediamenti urbani e alle aree interne, garantendo nel contempo collegamenti nazionali e internazionali efficienti per le persone e per le merci. Il Piano Regionale dei Trasporti intende favorire la transizione verso una mobilità sempre più attenta alla salute, all'ambiente e capace di creare migliori opportunità di lavoro, studio e fruizione del tempo libero.



All'interno del quadro delineato dalla "visione" il nuovo Piano, si propone come uno strumento dinamico in grado di adeguare le proprie azioni agli esiti del monitoraggio, configurandosi attraverso la struttura del piano processo, ovvero uno strumento in cui sono presenti una componente strutturale (Obiettivi e Strategie) e una componente operativa (Azioni e Proposte di azione).

La componente strutturale costituisce l'insieme delle risposte che il PRT 2020-2030 intende fornire per sopperire ai limiti strutturali e funzionali emersi dalle analisi delle prestazioni del sistema della mobilità veneta, alle trasformazioni in atto nella società e nell'economia regionale, nonché agli orientamenti e alla programmazione derivanti sia dalle politiche dell'Unione Europea che nazionali.

La componente strutturale del PRT si articola attraverso otto obiettivi e otto strategie.

La visione la 2030:
"Mobilità sostenibile per
un Veneto connesso e
competitivo"

La componente
strutturale



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

OBIETTIVI	STRATEGIE
O1. Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale	S.1 Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia S.2 Promozione della comodità mare – gomma - ferro e riequilibrio modale del trasporto merci S.4 Completare ed efficientare la rete stradale regionale
O2. Potenziale la mobilità regionale, per un Veneto di cittadini equamente connessi	S.3 Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente S.4 Completare ed efficientare la rete stradale regionale
O3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto	S.4 Completare ed efficientare la rete stradale regionale S.5 Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche
O4. Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio	S.3 Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente S.6 Sostenere la transizione energetica del trasporto verso una mobilità sostenibile S.8. Strategie di governo, programmazione e controllo
O5. Accrescere funzionalità, sicurezza e resilienza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S.4 Completare ed efficientare la rete stradale regionale S.8. Strategie di governo, programmazione e controllo
O6. Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità	S.3 Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente S.7 Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità
O7. Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati	S.3 Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente S.4 Completare ed efficientare la rete stradale regionale
O8. Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale	S.8. Strategie di governo, programmazione e controllo

La **componente operativa** si articola attraverso il quadro delle **azioni** individuate in relazione alle specifiche strategie di intervento e contempla, assieme alla previsione o alla possibilità di attivare investimenti in infrastrutture, anche iniziative di governo, investimenti di natura immateriale, analisi e attivazione di processi di carattere propriamente amministrativo.

Le azioni sono ulteriormente specificate attraverso le **proposte di azione operative**, distinte in tre gruppi sulla base del livello di **"maturità"** delle scelte:

- Invarianti: azioni e programmi già approvati, o comunque in avanzato grado decisionale, coerenti con le strategie del PRT (ad esempio infrastrutture in corso di realizzazione o già finanziate in tutto o in parte);
- Project Review: progetti che appartengono della precedente programmazione regionale e/o nazionale che non sono state avviate o finanziate e che vanno riviste rispetto alle mutate condizioni territoriali, economiche e tecnologiche, nonché rispetto ai livelli di priorità, agli obiettivi e alle strategie del Piano;
- Fabbisogni: azioni che rispondono ad esigenze e strategie del Piano, ma per le quali non esiste una progettualità matura.

Al fine di delineare lo scenario di riferimento del Piano Regionale dei Trasporti (**Scenario Base**), è stato ritenuto significativo assumere l'ipotesi che, in coerenza con obiettivi, strategie e alla luce delle risorse disponibili, nell'arco temporale di riferimento del Piano (2030) saranno potenzialmente concretizzate tutte le proposte di azione classificate come **"invarianti"**.

Il Piano Regionale dei Trasporti prevede l'attivazione di interventi infrastrutturali gestionali ed amministrativi con fondi regionali, statali ed europei, nonché con l'apporto di capitali privati di cui individua le risorse disponibili; inoltre, al fine di definire il quadro di riferimento delle fonti finanziarie necessarie all'avvio delle azioni, individua i possibili ambiti di acquisizione delle risorse

8 Obiettivi e 8 Strategie

La componente operativa: le azioni

Le proposte di azione

Invarianti

Project Review

Fabbisogni

Lo scenario base

L'attivazione di interventi



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

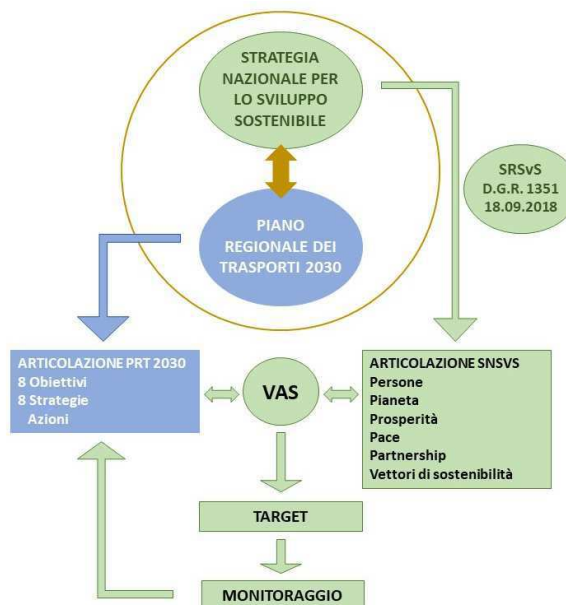
La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha lo scopo di integrare la dimensione ambientale all'interno di piani e programmi per valutare gli effetti che la loro attuazione può produrre sull'ambiente.

La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, disegnando una visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla sostenibilità, quale valore condiviso e imprescindibile per affrontare le sfide globali del nostro Paese, rappresenta un quadro strategico di riferimento delle politiche settoriali e territoriali in Italia, e dunque anche per il Piano Regionale dei Trasporti.

La Valutazione Ambientale Strategica ha dunque assunto la SNSvS quale riferimento al fine di valutare la coerenza del

Piano in esame con gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile. L'analisi del rapporto tra il Piano Regionale dei Trasporti e la Strategia Nazionale ha rappresentato un momento importante per la valutazione delle scelte e la definizione di indicatori e relativi target di sostenibilità per il PRT che, attraverso il monitoraggio, consentiranno di verificarne i risultati e di orientare le scelte nell'aggiornamento della componente operativa.

Ulteriore elemento di integrazione tra il processo di formazione del Piano Regionale dei Trasporti e la Valutazione Ambientale Strategica è rappresentato dalla scheda valutativa che nel Rapporto Ambientale è stata utilizzata per la verifica della coerenza interna, ovvero delle azioni rispetto a obiettivi e strategie, e nel Piano è stata assunta come strumento di verifica della coerenza delle decisioni con l'impianto degli obiettivi e delle strategie definiti dal Consiglio Regionale.



La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile

Il ruolo della VAS

La scheda valutativa



SCENARIO AMBIENTALE E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'

La descrizione dello scenario ambientale contribuisce ad individuare criticità e peculiarità dell'ambito territoriale del Piano al fine di valutare come questo possa interferire con lo stato dell'ambiente.

L'analisi dello stato dell'ambiente è stata strutturata attraverso il raggruppamento delle singole componenti ambientali in 5 "assi ambientali significativi" in base alla constatazione della loro stretta parentela, delle indicazioni del quadro normativo comunitario e nazionale di riferimento e dalla possibilità di stima degli impatti in base ad analoghi dati, indicatori e considerazioni.

Di seguito si riporta una sintesi del contesto ambientale attraverso l'individuazione delle criticità, delle pressioni e delle peculiarità e potenzialità emerse per ciascun asse in riferimento allo scenario attuale (scenario attuale e tendenziale). Inoltre vengono riportate alcune brevi considerazioni sulla probabile evoluzione dello stato dell'ambiente in correlazione con i principali obiettivi del Piano (scenario obiettivo).

L'asse 1 contiene informazioni relative alla qualità dell'aria, ai principali fattori climatici e ai consumi energetici

QUADRO DI SINTESI DELL'ANALISI DEL CONTESTO	
Criticità/ Pressioni rilevate	A fronte di una riduzione delle emissioni di buona parte degli inquinanti atmosferici, permangono criticità per la qualità dell'aria dovute in particolare alle polveri fini. Relativamente al clima sono evidenziate un aumento delle temperature, del regime pluviometrico e degli eventi estremi.
Peculiarità/ Potenzialità rilevate	Tendenza al miglioramento delle emissioni degli inquinanti e presenza di una buona rete di monitoraggio sul territorio.
Scenario obiettivo	Lo sviluppo della rete ferroviaria, le azioni in favore di una ripartizione modale spostata verso il trasporto pubblico e l'incentivazione di una transizione energetica e tecnologica contribuiranno a ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti e climalteranti e ad incrementare l'efficienza energetica.

Asse 1
Qualità dell'aria,
clima ed energia



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

L'asse 2 comprende le componenti suolo e sottosuolo, risorse naturali, acque e rifiuti

Asse 2

Consumo di suolo,
depauperamento e
prelievo di risorse,
produzione dei rifiuti

QUADRO DI SINTESI DELL'ANALISI DEL CONTESTO	
Criticità/ Pressioni rilevate	<p>L'ISPRA nel 2018 ha rilevato nel Veneto un incremento di consumo di suolo legato in parte anche alla realizzazione di nuove infrastrutture (di trasporto ed idrauliche).</p> <p>In riferimento alla componente acque le principali cause di pressione sono legate all'attività agricola, alle alterazioni idromorfologiche ed agli impianti idraulici.</p> <p>Per quanto riguarda le acque sotterranee, le principali cause di deterioramento sono le pressioni diffuse legate all'attività agricola ed al dilavamento urbano e le pressioni da prelievi e diversioni.</p> <p>Per quanto riguarda il settore dei trasporti, la navigazione portuale, commerciale, di servizio e diportistica può generare alcune pressioni, in particolare sul sistema lagunare veneziano</p> <p>Una criticità è legata all'interferenza degli interventi con i corsi d'acqua, data la loro cospicua presenza sul territorio.</p> <p>Il tema dei rifiuti, in relazione al Piano dei Trasporti, può essere associato prevalentemente alla categoria di rifiuti speciali e in particolare in quelli derivanti dalle attività di costruzione e demolizione, nella cui gestione l'elemento decisivo è costituito dal concetto di economia circolare.</p>
Peculiarità/ Potenzialità rilevate	<p>La Legge Regionale n. 14 del 6 giugno 2017, ha come finalità la riduzione del consumo di suolo, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050. Tutti gli strumenti urbanistici comunali sono in adeguamento a tale Legge.</p> <p>Il Veneto è una regione ricca d'acque: dai numerosi fiumi che scorrendo dalle sorgenti alpine e dalle risorgive hanno contribuito alla formazione della pianura veneta - Tagliamento, Livenza, Piave, Sile, Brenta, Bacchiglione, Adige, Po - fino al sistema delle lagune venete - la Laguna di Venezia, le lagune del Delta Po e quelle di Baseleghe e Caorle - ed ancora al mare Adriatico, passando per la fitta rete di corsi d'acqua minori e canali che caratterizza il territorio di pianura.</p> <p>Per quanto riguarda il settore dei trasporti, rappresenta una risorsa per la mobilità lenta poiché la sua navigabilità può garantire la comunicazione tra numerose aree della regione e costituire un elemento prezioso per conoscere e apprezzare da una diversa prospettiva il territorio veneto.</p> <p>Il Veneto rappresenta un esempio virtuoso in Italia ed in Europa, per il riciclo ed il recupero dei rifiuti anche in infrastrutture stradali.</p>
Scenario obiettivo	<p>La realizzazione di nuove opere infrastrutturali contribuirà inevitabilmente al consumo di suolo e potrà interferire con i corpi idrici eventualmente intercettati dal tracciato. Le previsioni di nuove infrastrutture sono tuttavia moderate e, per quanto riguarda la componente idrica, la riqualificazione delle infrastrutture di trasporto ed idrauliche esistenti potrà migliorare la gestione delle acque di dilavamento.</p>



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

L'asse 3 contiene informazioni relative alla biodiversità, a flora e fauna, alle aree naturali ed alla Rete Natura 2000

QUADRO DI SINTESI DELL'ANALISI DEL CONTESTO	
Criticità/ Pressioni rilevate	L'antropizzazione ed i derivanti fattori di inquinamento rappresentano una minaccia per la biodiversità riducendo estensione e funzionalità degli habitat. I principali impatti potenziali del settore dei trasporti sulla componente biodiversità, flora e fauna, sono costituiti dall'occupazione e/o frammentazione di habitat naturali da parte delle infrastrutture. Tra gli impatti diretti sulla fauna si annovera il fattore investimento dovuto alle collisioni con i veicoli. Tra gli impatti indiretti si individua il disturbo provocato dalle emissioni sonore e luminose, oltre che atmosferiche.
Peculiarità/ Potenzialità rilevate	Il territorio veneto presenta un sistema naturale molto variegato ed elevati livelli di biodiversità che derivano dai molteplici ambiti ambientali che lo caratterizzano: ambienti d'alta e media montagna, alcune vaste zone collinari, un'ampia pianura, la riva orientale del più grande lago d'Italia, estese lagune costiere e spiagge, Oltre un quinto del territorio regionale rientra all'interno dei siti Rete Natura 2000 del Veneto.
Scenario obiettivo	La realizzazione di opere infrastrutturali contribuirà inevitabilmente a generare pressioni sulla componente aree naturali e biodiversità. Le indicazioni di tutela ambientale contenute nel Piano consentiranno di contenere le pressioni generate. Le diverse fasi progettuali e autorizzative permetteranno di sviluppare le soluzioni a maggior compatibilità ambientale evitando possibili alterazioni degli ecosistemi e assicurando la continuità della rete ecologica regionale.

L'asse 4 riguarda il patrimonio paesaggistico, archeologico e culturale

QUADRO DI SINTESI DELL'ANALISI DEL CONTESTO	
Criticità/ Pressioni rilevate	La diffusione capillare di valori, permanenze e relazioni rappresenta una caratteristica che condiziona la sensibilità del paesaggio veneto, intesa come capacità di integrare e assorbire le trasformazioni.
Peculiarità/ Potenzialità rilevate	Il paesaggio Veneto è il risultato di una particolare configurazione orografica e di un'antropizzazione che si è susseguita nel tempo con forme e modi diversi, all'interno di un sistema ambientale ricco e variegato. Il Veneto vanta presidi storico testimoniali e monumentali puntuali e autoreferenziali, un paesaggio costituito da un sistema complesso di relazioni identitarie, percettive e funzionali, Ville Venete, Ville del Palladio, Siti UNESCO, centinaia di luoghi dell'archeologia industriale e del '900, una rete di strade storiche e relazioni percettive.
Scenario obiettivo	I principi per la progettazione ambientale e paesaggistica proposti dal Piano per i suoi interventi consentiranno di migliorare l'inserimento delle opere infrastrutturali, sia nuove che esistenti, laddove riqualificate, con effetti positivi sulla componente paesaggio.

Asse 3
Aree naturali e
biodiversità

Asse 4
Paesaggio, archeologia e
beni culturali



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

L'asse 5 contiene informazioni relative al sistema socioeconomico, agli stili di vita, alla salute pubblica ed agli agenti fisici

Asse 5
Socioeconomia e salute
pubblica

QUADRO DI SINTESI DELL'ANALISI DEL CONTESTO	
Criticità/ Pressioni rilevate	<p>Il territorio Veneto è caratterizzato da poli urbani principali e da una fitta rete infrastrutturale, lungo la quale si sviluppano i centri urbani minori in un sistema antropico diffuso anche in aree molto marginali.</p> <p>L'insieme delle dinamiche demografiche e insediative concorre a generare effetti sulla mobilità caratterizzati dalla dispersione della domanda ed al ricorso del mezzo privato, sia per scelta che per assenza di un'offerta alternativa competitiva.</p> <p>L'insieme di tali dinamiche genera rilevanti pressioni sul sistema della mobilità regionale, che si manifestano attraverso fenomeni di congestione della rete infrastrutturale stradale.</p> <p>Il traffico stradale è sicuramente la sorgente di rumore più diffusa sul territorio e, nonostante negli anni i livelli di emissione sonora dei veicoli siano diminuiti, la crescita dei volumi di traffico, unita allo sviluppo delle aree suburbane, ha comportato un aumento dell'inquinamento acustico</p>
Peculiarità/ Potenzialità rilevate	<p>Il Veneto continua ad essere una regione con un'economia fortemente dinamica.</p> <p>Il tessuto produttivo regionale è caratterizzato da un forte comparto manifatturiero composto prevalentemente dalla piccola-media impresa, dotata di un alto livello di specializzazione e parimenti da un'alta competitività a livello globale, che si esplicita in un forte orientamento verso l'esportazione.</p> <p>Altra peculiarità è data dall'accessibilità ai servizi per gli abitanti grazie alla fitta rete infrastrutturale.</p> <p>Il Veneto si caratterizza come prima regione in Italia per presenze turistiche.</p>
Scenario obiettivo	<p>Le strategie del Piano favoriranno la mobilità della popolazione e delle merci, l'accessibilità del territorio regionale, supporteranno l'economia ed il turismo e miglioreranno la salute ed il benessere dei cittadini, grazie ad un sistema della mobilità più sostenibile ed efficiente.</p>



VALUTAZIONE AMBIENTALE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRAPORTI DEL VENETO 2020-2030

La struttura di **piano processo** attraverso cui si è articolato il Piano e la forte flessibilità operativa che ne consegue hanno necessariamente influito sulle modalità della valutazione, che hanno avuto come oggetto la componente strutturale (Obiettivi e Strategie) del PRT.

Un primo passaggio fondamentale è rappresentato dall'analisi degli scenari, svolta attraverso l'utilizzo di simulazioni modellistiche, che ha permesso di stimare che lo **scenario base** del Piano Regionale Trasporti al 2030 preso a riferimento contribuirà, rispetto allo scenario **Do Nothing**, ad apportare miglioramenti al sistema della mobilità veneta in relazione ai diversi indicatori.

In particolare, è stata stimata una riduzione pari al -12% degli **incidenti stradali** e una riduzione della **mortalità** del -11%. A questi si sommano le previsioni di una riduzione della **saturatione della rete viaria** pari a -6,4% veicoli/h/anno, il calo delle **emissioni di CO2** di -5,5% e del **particolato** pari a -10,5%.

Emerge come lo scenario base (definito ipotizzando la realizzazione di tutte le proposte di azioni classificate "invarianti" e in riferimento alle risorse attualmente disponibili), concorra positivamente al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità previsti a livello europeo per quanto riguarda le emissioni atmosferiche e l'incidentalità. Tuttavia, il PRT prevede la possibilità, grazie alla flessibilità della componente operativa e nel caso in cui si presentasse l'opportunità di aumentare le risorse in favore del trasporto pubblico locale, di implementare le percentuali di miglioramento.

Indicatore	Valore che assume l'indicatore in differenza % rispetto allo scenario DO NOTHING - ANNO 2030			
	DO NOTHING	BASE	SHIFT TO TPL	SHIFT TO RAIL
Incidentalità	11.461	-12,0%	-16,5%	-13,0%
Morti su strada	240	-11,3%	-17,1%	-12,9%
Tempo totale su rete (veic/h/anno)	309.648.856	-6,4%	-8,5%	-6,8%
Emissioni CO2 (Kt/anno)	7.003	-5,5%	-11,8%	-8,5%
Emissioni PM 10 (T/anno)	787	-10,5%	-16,3%	-14,5%
Rapporto tra domanda servita (TPL) e domanda potenziale	0,3	16,7%	26,7%	16,7%
% quota modale collettivo <i>target</i>	18,5%	22,5%	26,0%	22,5%

La valutazione della sostenibilità del Piano è stata inoltre articolata attraverso la verifica con la **Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile**.

Il confronto svolto evidenzia la coerenza del PRT con tutte e quattro le aree ritenute pertinenti - Persona, Pianeta, Prosperità e Vettori di Sostenibilità - in accordo con il fine dichiarato

Lo scenario base

Confronto scenario base e scenario Do Nothing

La coerenza



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

del Piano di perseguire una visione unitaria e condivisa, promuovendo un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale.

Il PRT mette al centro la persona contribuendo a promuovere l'inclusività e a ridurre i divari territoriali attraverso il potenziando del trasporto pubblico e ponendo attenzione verso le aree a bassa densità. Inoltre, sostenendo la transizione verso una mobilità più sostenibile, il Piano intende promuovere la salute ed il benessere della persona e contribuire a ridurre gli impatti del sistema trasportistico sull'ambiente ed il paesaggio.

Le persone al centro

Coerenza del PRT con
Strategia Nazionale per lo
Sviluppo Sostenibile

	Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile	Coerenza del PRT con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
PERSONA	<p>I. Contrastare la povertà e l'esclusione sociale eliminando i divari territoriali</p> <p>III. Promuovere la salute e il benessere</p>	<p>COERENTE</p> <p>Il PRT contribuisce a ridurre il disagio abitativo mediante azioni volte allo sviluppo di un trasporto pubblico integrato, intermodale ed efficiente, anche con attenzione alle aree a bassa densità ed all'accessibilità delle aree turistiche. Inoltre intende migliorare il trasporto pubblico e sostenere la transizione verso la mobilità sostenibile. Contribuisce così a diffondere stili di vita sani, rafforzare i sistemi di prevenzione e diminuire l'esposizione della popolazione a fattori di rischio ambientale ed antropico</p>
PIANETA	<p>I. Arrestare la perdita di biodiversità</p> <p>II. Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali</p> <p>III. Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali</p>	<p>COERENTE</p> <p>Il PRT, con le sue azioni rivolte allo sviluppo del trasporto pubblico, alla transizione verso la mobilità sostenibile e al miglioramento dell'accessibilità delle aree turistiche contribuisce a ridurre il consumo di suolo, minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera, migliorare la sostenibilità e l'accessibilità di infrastrutture e territori.</p> <p>Il Piano inoltre introduce, all'interno del capitolo 7 "Strumenti e risorse del Piano", al paragrafo 7.2 "Indicazioni per la tutela paesaggistica ed ambientale" alcune indicazioni al fine di limitare l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente.</p>
PROSPERITA'	<p>I. Finanziare e promuovere ricerca e innovazione sostenibili</p> <p>III. Affermare modelli sostenibili di produzione e consumo</p> <p>IV. Decarbonizzare l'economia</p>	<p>COERENTE</p> <p>Il PRT, con le sue azioni rivolte allo sviluppo del trasporto pubblico ed all'efficientamento della rete stradale, con attenzione all'economia circolare, anche grazie alla promozione di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, e al miglioramento dell'accessibilità delle aree turistiche contribuisce ad aumentare gli investimenti in ricerca e sviluppo, dematerializzare l'economia, migliorare la gestione dei rifiuti, promuovere il turismo sostenibile, promuovere le eccellenze italiane, incrementare l'efficienza energetica ed abbattere le emissioni climalteranti derivanti dal settore dei trasporti.</p>
VETTORI DI SOSTENIBILITÀ	<p>I. Conoscenza comune</p> <p>II. Monitoraggio e valutazione di politiche, piani, progetti</p> <p>III. Istituzioni, partecipazione e partenariati</p> <p>IV. Educazione, sensibilizzazione, comunicazione</p> <p>V. Efficienza della pubblica amministrazione e gestione delle risorse finanziarie pubbliche</p>	<p>COERENTE</p> <p>Il PRT, con le sue azioni rivolte allo sviluppo del trasporto pubblico ed all'efficientamento della rete stradale, anche grazie alla promozione di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, ed allo sviluppo di strategie di governo, programmazione e controllo contribuisce all'accessibilità ed alla messa in rete di dati ed informazioni, a definire sistemi di gestione, monitoraggio e valutazione, a promuovere ed applicare soluzioni per lo sviluppo sostenibile, migliorare la governance pubblica, la regolazione e la gestione delle risorse finanziarie.</p> <p>Inoltre attraverso la Valutazione Ambientale Strategica ed i processi partecipativi messi in atto è stato garantito il coinvolgimento attivo della società civile e si è cercato di verificare la coerenza del Piano con la SNSS e quindi la sua attuazione nel campo dei trasporti.</p>



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Ulteriore passaggio è consistito nella valutazione delle strategie attraverso la predisposizione di una matrice capace di offrire una visione delle interferenze rilevate tra il PRT 2020-2030 e i temi ambientali, sociali ed economici di riferimento.

La matrice è accompagnata da una scheda di valutazione sviluppata per ogni singola strategia.

Valutazione delle strategie

SCHEDE VALUTATIVE		1
Strategia	S.1 Inserire l'area metropolitana di/verso del Veneto nella metropolitana d'Italia	
Descrizione	Questa strategia mira ad inserire pienamente il Veneto nella rete dei servizi ferroviari di livello TAV (Treno ad Alta Velocità). Le linee TAV sono linee di nuova costruzione che consentono velocità commerciali superiori ai 150 km/h, l'inserimento di treni europei merci (TEM), elevate prestazioni, ed un frequente cadenzamento degli orari. Ad oggi in Veneto questi servizi interessano il collegamento tra Venezia - Padova e Verona - Bologna; ne è prevista l'estensione nelle direzioni Padova-Bologna, Venezia - Trieste oltre che il completamento dell'intero tratto Milano-Venezia. La rete dei servizi TAV ha comportato enormi benefici sociali, economici e ambientali, rendendola nel fatti la "metropolitana d'Italia". Questa rete va estesa, come da programmazione nazionale, alle relazioni est - ovest, particolarmente importanti per il Veneto oltre che a quelle non meno importanti nord-sud. Ai collegamenti nazionali si aggiungeranno quelli internazionali verso ovest (Parigi e Barcellona) e verso nord est (Monaco e Vienna), secondo i programmi di implementazione definiti dall'Unione Europea.	
Azioni	A1.1 Completamento linea TAV "Milano-Venezia" A1.2 Completamento dell'Alta Velocità di Rete della linea Venezia - Trieste A1.3 Completamento dell'Alta Velocità di Rete della linea Padova-Bologna Asse 1 - Qualità dell'aria, clima ed energia L'insieme delle azioni previste per l'attuazione della strategia S1, si ritiene che abbiano un impatto positivo rilevante sulle componenti dell'asse 1. Lo sviluppo della rete ferroviaria passeggeri e merci può avere un impatto positivo sulla qualità dell'aria, la riduzione dei gas climalteranti e del risparmio energetico, poiché migliorando la competitività del mondo ferroviario si può indurre il trasferimento di una quota di spostamenti da trasporti più energivori e più emissivi quale quello stradale. Punteggio: Aria +2 Clima +2 Energia +2	
Valutazione	Asse 2 - Consumo di suolo, depauperamento e prelievo di risorse e produzione di rifiuti Si ritiene che gli interventi previsti dalla strategia possano generare impatti sulle componenti dell'asse 2 di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi. Per il consumo di suolo gli impatti sono considerati lievi, in quanto si tratta di potenziamenti di infrastrutture esistenti e di interventi che andranno a collocarsi prevalentemente in affiancamento di linee esistenti. In merito alle acque, si ritiene che gli interventi potranno generare potenziali interferenze negli attraversamenti di corsi d'acqua o interessando corpi idrici sotterranei. In generale si considerano positivi lievi gli impatti sulle acque. In quanto durante le diverse fasi di progettazione saranno adottati tutti gli accorgimenti atti a garantire il drenaggio delle piattaforme e i relativi trattamenti prima dello scarico, andando a migliorare anche la gestione delle acque delle infrastrutture esistenti. Di rilievo è il tema dei rifiuti, soprattutto per le questioni connesse alle terre e rocce di scavo che, essendo gestite nel puntuale rispetto della normativa vigente si ritiene non genereranno impatti significativi. Attraverso l'applicazione dei principi di economia circolare previsti dal PRT, sarà favorito il riutilizzo di materiali riciclati con i conseguenti impatti positivi derivanti dai risparmi sui prelievi di risorse naturali. Punteggio: Suolo -1 Acque +2 Rifiuti +2	

SCHEDE VALUTATIVE		1
Asse 3 - Area naturali e biodiversità	L'intensità degli impatti sulle componenti dell'asse 3 derivanti dalle azioni previste, sono variabili in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente non significativi. Trattandosi di interventi di potenziamento delle infrastrutture esistenti o che andranno a collocarsi in affiancamento a queste, si ritiene che non saranno generati impatti di rilievo su ambienti naturalistici. Le fasi progettuali e autorizzative dei diversi interventi permetteranno di sviluppare le soluzioni progettuali maggiormente compatibili con il sistema ambientale. Punteggio: Area naturali 0 Biodiversità 0	
Asse 4 - Paesaggio, archeologia e beni culturali	Le potenziali interferenze per le componenti dell'asse 4 sono di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi, tuttavia si ritiene che trattandosi di azioni che andranno a potenziare linee esistenti, o che andranno ad affiancarsi a queste, gli impatti sul sistema paesaggistico, archeologico e dei beni culturali siano da considerarsi positivi. L'approccio assunto dal PRT di introdurre la dimensione ambientale e paesaggistica nel progetto dell'infrastruttura consente di ritenere che sarà possibile generare impatti positivi, in quanto la riqualificazione delle infrastrutture diventerà l'opportunità per la rigenerazione paesaggistica, di conoscenza e promozione dei valori territoriali e delle identità del Veneto. Punteggio: Paesaggio +2 Beni culturali e archeologici +2	
Asse 5 - Socioeconomia e salute pubblica	Relativamente agli aspetti sociali, economici e di salute pubblica, le azioni contenute nella strategia contribuiranno positivamente a favorire la mobilità della popolazione e delle merci attraverso il trasporto ferroviario. Il potenziale shift modale indotto comporterà prevedibilmente una minore affluenza di mezzi sulla viabilità regionale con conseguente diminuzione della congestione stradale, delle emissioni inquinanti, nonché del rischio di incidenti. In termini di inquinamento acustico e luminoso potranno essere riqualificate le linee esistenti generando impatti positivi, nel contempo le nuove infrastrutture saranno dotate di tutti gli accorgimenti necessari al rispetto della normativa vigente. In relazione al sistema economico, il potenziamento del trasporto ferroviario di persone e merci consentirà di supportare i settori economici con le conseguenti ricadute positive. Punteggio: Società +3 Economia +3 Salute pubblica +3 Inquinamento acustico +2 Inquinamento luminoso +2	

La valutazione evidenzia come lo strumento sia orientato a ridurre gli impatti del sistema della mobilità sulla componente aria in termini di qualità complessiva e di riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Si rilevano gli effetti positivi derivanti dall'approccio assunto dal PRT in riferimento alle componenti dell'asse 4 in quanto, introiettando la dimensione paesaggistica nelle fasi di progettazione delle infrastrutture, sarà possibile la rigenerazione paesaggistica e la promozione dei valori territoriali e delle identità del Veneto.

Si rileva, inoltre, come il PRT ponga al centro i Veneti in quanto principali fruitori della nuova organizzazione della mobilità, apportando benefici al sistema sociale, economico e della salute pubblica.

Il consumo di suolo rappresenta la principale externalità nell'attuazione del PRT 2020-2030, tuttavia al fine di garantire la sostenibilità del Piano è stato introdotto il tema dei Servizi Ecosistemici, che dovranno essere oggetto di valutazione in fase di progettazione dei singoli interventi; inoltre il PRT si è dotato di indicazioni per la tutela di habitat e specie dei siti della Rete Natura 2000.



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

STRATEGIE PIANO REGIONALE TRASPORTI		TEMI AMBIENTALI, PAESAGGISTICI, ECONOMICI E SOCIALI														
		Asse 1 Qualità dell'aria, clima ed energia			Asse 2 Consumo di suolo, depauperamento e prelievo di risorse e produzione di rifiuti				Asse 3 Aree naturali e biodiversità		Asse 4 Paesaggio, archeologia e beni culturali		Asse 5 Socioeconomia e salute pubblica			
		Aria	Clima	Energia	Suolo	Acque	Rifiuti	Aree Naturali	Biodiversità	Paesaggio	Beni culturali e Archeologia	Società	Economia	Salute pubblica	Inquinamento acustico	Inquinamento luminoso
S.1 Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia																
S.2 Promuovere la comodità mare - gomma - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci																
S.3 Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente																
S.4 Completare ed efficientare la rete stradale regionale																
S.5 Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche																
S.6 Sostenere la transizione energetica del trasporto verso una mobilità sostenibile																
S.7 Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità																
S.8 Strategie di governo, programmazione e controllo																

DEFINIZIONE DELL'IMPATTO			
	Impatto positivo rilevante		Impatto negativo lieve
	Impatto positivo moderato		Impatto negativo moderato
	Impatto positivo lieve		Impatto negativo rilevante
	Non significativi		



PRINCIPI DI PROGETTAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

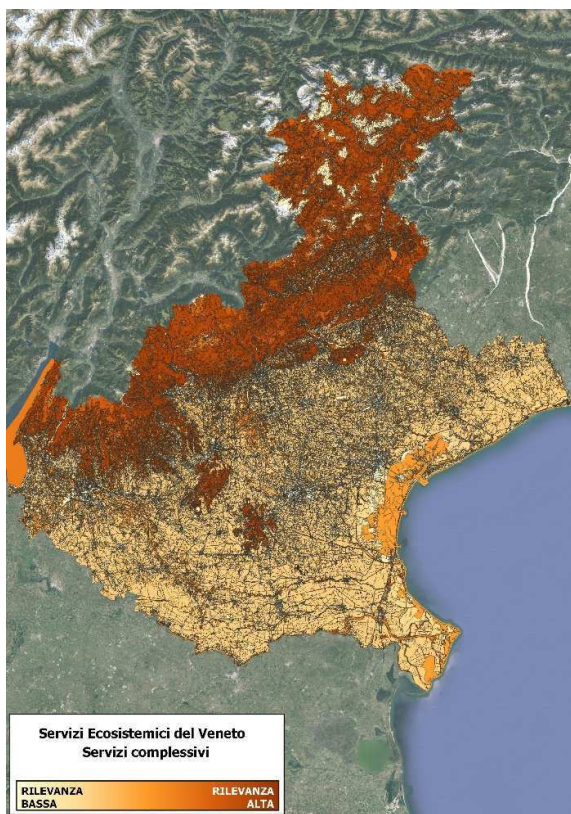
Gli impatti dell’antropizzazione sull’ambiente e sul paesaggio alimentano un processo di degrado e di incremento della vulnerabilità modificandone la qualità e riducendone le capacità rigenerative e di resilienza.

Le infrastrutture di trasporto e la mobilità rivestono un ruolo strategico e fondamentale per lo sviluppo economico e sociale regionale, ma sono al tempo stesso generatori di pressioni sulle risorse ambientali.

Al fine di individuare delle soluzioni efficaci per il mantenimento degli equilibri ambientali e l’inserimento paesaggistico delle opere di trasformazione, l’interazione tra il processo di VAS e di elaborazione del Piano ha permesso di introdurre dei principi per governare al meglio l’inserimento paesaggistico ed ambientale delle opere infrastrutturali e definire soluzioni progettuali ambientalmente sostenibili.

A questo scopo il Piano propone di introdurre la stima dei servizi ecosistemici quale strumento che consenta, nella sua fase attuativa, di valutare le soluzioni progettuali più adatte a conservare o migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del territorio.

I servizi ecosistemici possono essere definiti come “benefici multipli forniti dagli ecosistemi al genere umano” (Millennium Ecosystem Assessment, 2005) e rappresentano un concetto che costituisce un nuovo paradigma interpretativo del rapporto tra esseri umani e risorse ambientali.



Rappresentazione grafica dei servizi ecosistemici del Veneto, nel suo valore complessivo.

Gli impatti dell’antropizzazione

Il ruolo delle Infrastrutture

L’interazione per la sostenibilità ambientale

La stima dei servizi ecosistemici

Cosa sono i servizi ecosistemici



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Azione 8.3

Il tema dei servizi ecosistemici sta progressivamente affermandosi quale supporto conoscitivo scientifico e specialistico finalizzato al dimensionamento ambientale delle politiche di governo del territorio poiché la loro quantificazione, anche in termini economici, favorirebbe una consapevolezza maggiore della loro importanza e permetterebbe di considerarli al pari di altre componenti generalmente prese in considerazione nell'ambito del decision-making, promuovendo scelte politiche e sociali più rispettose dell'ambiente e volte allo sviluppo sostenibile.

Il Piano inoltre prevede (azione 8.3) la redazione di **“Linee guida per la progettazione ambientale e paesaggistica delle infrastrutture di trasporto”**, che specifichino ed approfondiscano i concetti introdotti per l’inserimento ambientale e paesaggistico delle opere infrastrutturali.

Un nuovo approccio

Mentre l’approccio classico prevede di mitigare o compensare gli impatti di un’opera con interventi successivi alla progettazione ingegneristica, si ritiene necessario e maggiormente efficace proporre un approccio in grado di **introiettare la dimensione paesaggistica ed ambientale nel progetto dell’infrastruttura**, assumendo gli elementi ordinatori del paesaggio quali criteri per la progettazione.

Il percorso metodologico

Il percorso metodologico proposto introduce all’interno del percorso progettuale le fasi di analisi, interpretazione e valutazione del paesaggio, preliminari ed utili alla definizione delle azioni mirate alla contestualizzazione paesaggistica e relative modalità di attuazione in fase di progettazione dell’infrastruttura.

Ai fini di una sua completa e/o soddisfacente contestualizzazione paesaggistica, l’infrastruttura deve possedere capacità comunicativa, riconoscibilità, funzionalità ecosistemica, funzionalità territoriale e funzionalità collettiva.

Le 4 tipologie di azioni

Alla luce di quanto detto, sono state individuate 4 tipologie di azioni che possono contribuire alla contestualizzazione paesaggistica ed ambientale dell’infrastruttura:

Tipologie di azioni	Descrizione
Contestualizzazione	Scelta delle forme, dei colori e dei materiali dell’opera sulla base dei caratteri del paesaggio, al fine di assicurare l’armonia visiva dell’opera. Introduzione di elementi vegetali, architettonici, simbolici in grado di migliorare la percezione di elementi significativi del sistema ambientale.
Tematizzazione	Scelta delle forme, dei colori e dei materiali dell’opera ispirandosi ad un determinato tema, che renda l’opera riconoscibile all’interno del paesaggio.
Integrazione	Utilizzo delle componenti architettoniche (forma, colore, materiali, dimensione) e ambientali (aree boscate, fasce boscate e filari alberati, aree umide, bacini di laminazione delle acque) al fine di ridurre l’impatto visivo e reintegrare le componenti del paesaggio scomparse inserendo elementi diversi che ne conservino il ruolo e la funzione paesaggistica e/o ambientale.
Connessione	Introduzione di elementi vegetali, architettonici, simbolici che valorizzino l’immagine o la funzione di luoghi strategici di fruizione del territorio.



PROCESSI DI PARTECIPAZIONE E CONDIVISIONE DELL'INFORMAZIONE AMBIENTALE

Fase di consultazione preliminare

Durante la fase di consultazione preliminare sono stati interpellati i seguenti soggetti competenti in materia ambientale e VAS:

- Regione Veneto, Area Tutela e Sviluppo Del Territorio - Direzione Commissioni Valutazioni U.O. - Commissioni VAS VINCA NUVV;
- Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV);
- Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po;
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero-Tartaro-Canalbianco;
- Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene;
- Autorità di Bacino Nazionale dei Fiumi dell'Alto Adriatico;
- Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige;
- Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza;
- Bacino Scolante in laguna di Venezia;
- Città Metropolitana di Venezia;
- Distretto Idrografico delle Alpi Orientali;
- Ente di area vasta - Provincia di Belluno;
- Ente di area vasta - Provincia di Padova;
- Ente di area vasta - Provincia di Rovigo;
- Ente di area vasta - Provincia di Treviso;
- Ente di area vasta - Provincia di Verona;
- Ente di area vasta - Provincia di Vicenza;
- Ente Parco Colli Euganei;
- Ente Parco Dolomiti Bellunesi;
- Ente Parco Dolomiti d'Ampezzo;
- Ente Parco Fiume Sile;
- Ente Parco Lessinia;
- Ente Parco Regionale Veneto del Delta del Po;
- Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per il comune di Venezia e laguna;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso;
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza.

Fase di consultazione pubblica

Durante la fase di consultazione pubblica è stato presentato e discusso il Documento Preliminare di Piano.

La consultazione pubblica si è aperta il 2 luglio 2019 con la presentazione dei contenuti del Piano e l'attivazione di quattro tavoli di confronto e discussione sui seguenti temi: 1) infrastrutture di trasporto; 2) logistica, porti e interporti; 3) trasporto pubblico regionale; 4) impatto del Piano su ambiente e turismo. All'evento di presentazione del Piano sono seguiti **7 incontri territoriali**, che hanno interessato l'insieme delle province del Veneto. Nel corso degli incontri sono stati coinvolte **circa 700 persone**, in rappresentanza di amministrazioni locali ed enti

La fase di consultazione
preliminare

I soggetti competenti in
materia ambientale

Consultazione pubblica: il
Documento Preliminare
di Piano



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Gli incontri territoriali

pubblici, associazioni di categoria e rappresentanti degli interessi economici e sociali, imprese, professionisti e singoli cittadini. Gli incontri sono stati organizzati a:

- Verona (Loggia di Frà Giacomo) - 4 luglio 2019;
- Vicenza (Sede della Provincia) - 4 luglio;
- Venezia (Palazzo Linetti) - 10 luglio;
- Rovigo (sede del Consiglio Provinciale) - 18 luglio;
- Padova (Sala della Provincia "la Cittadella") 18 luglio;
- Belluno (Villa Pat) - 19 luglio;
- Treviso (Sede della Provincia, Sala del Consiglio provinciale) - 19 luglio.

Al termine di ogni incontro i partecipanti sono stati invitati a presentare osservazioni e proposte migliorative in forma scritta.

Data	Fase	Luogo	Elenco soggetti	
Marzo – luglio 2019	Consultazione preliminare	Regione Veneto	Soggetti competenti in materia ambientale	
21 maggio 2019	Consultazione preliminare	Regione Veneto	Autorità competente per la VAS	
7 agosto 2019	Consultazione preliminare	Regione Veneto	Autorità competente per la VAS	
2 luglio 2019	Consultazione pubblica	Venezia – Palazzo Grandi Stazioni	Rappresentanza di amministrazioni locali ed enti pubblici, associazioni di categoria e rappresentanti degli interessi economici e sociali, imprese, professionisti e singoli cittadini	
4 luglio 2019	Consultazione pubblica	Verona – Loggia di Frà Giacomo		
4 luglio 2019	Consultazione pubblica	Vicenza – Sede della Provincia		
10 luglio 2019	Consultazione pubblica	Venezia – Palazzo Linetti		
18 luglio 2019	Consultazione pubblica	Rovigo – Sede del Consiglio Provinciale		
18 luglio 2019	Consultazione pubblica	Padova – Sala della Provincia "la Cittadella"		
19 luglio 2019	Consultazione pubblica	Sedico (BL) – Villa Pat		
19 luglio 2019	Consultazione pubblica	Treviso – Sede della Provincia		
28 agosto 2019	Consultazione preliminare	Regione Veneto		Autorità competente per la VAS

Strumenti di partecipazione pubblica

Per garantire massima trasparenza al percorso di consultazione e favorire una partecipazione più consapevole da parte degli attori locali, l'intero processo è stato accompagnato da una comunicazione online realizzata tramite lo sviluppo di un sito web: www.prtveneto2030.it

Attraverso il sito sono state rese accessibili tutte le informazioni utili alla discussione pubblica (il Piano nella sua versione integrale, un documento di sintesi, la presentazione utilizzata durante l'evento di lancio e il calendario degli incontri) ed è stata predisposta una pagina web per inviare le osservazioni e le proposte migliorative.

Nel corso della consultazione il sito ha registrato **1.295 accessi da utenti unici** e **4.626 visualizzazioni di pagina**. I dati di accesso per area geografica mostrano un buon numero di accessi anche da città italiane esterne alla regione Veneto, come Milano, Roma e Bologna, sintomo di un interesse ampio per il progetto.

La partecipazione pubblica: comunicazione on-line



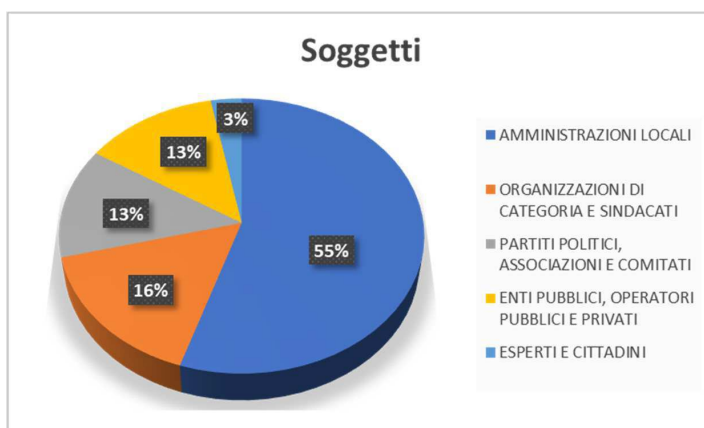
PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Risultati della partecipazione pubblica

Alla data del 1 settembre 2019, sono pervenute 110 osservazioni da parte di 88 soggetti, alcuni dei quali hanno inviato due o più contributi.

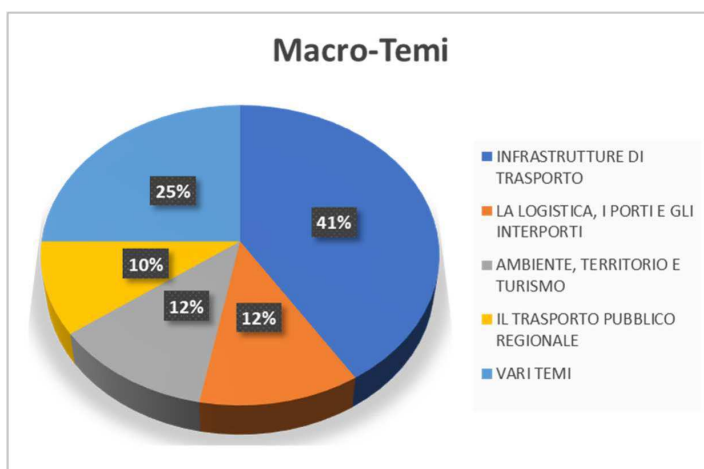
I soggetti che hanno presentato i contributi sono:

- Amministrazioni locali (55%);
- Organizzazioni di categoria e sindacati (16%);
- Partiti politici, associazioni e comitati (13%);
- Enti pubblici, operatori pubblici e privati (13%);
- Esperti e cittadini (3%).



I contributi ricevuti hanno consentito l'integrazione della maggior parte delle Azioni del Piano, interessando in particolare i seguenti macro – temi:

- infrastrutture di trasporto: 46 contributi (41%);
- la logistica, i porti e gli interporti: 13 contributi (12%);
- ambiente, territorio e turismo: 13 contributi (12%);
- il trasporto pubblico regionale: 10 contributi (10%);
- vari temi: 28 contributi (25%).



I soggetti che hanno presentato i contributi

I macro-temi interessati



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL VENETO 2020-2030 DEL VENETO

Il monitoraggio per verificare efficienza delle azioni e proposte d'azione

Le tipologie di indicatori

Il PRT coerente con obiettivi della SNSvS

La selezione degli indicatori

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 si pone come uno strumento allo stesso tempo strategico e dinamico, in grado di adeguare agli esiti del monitoraggio dell'efficienza delle scelte attuative: un piano – processo in grado di aggiornarsi continuamente e superare la rigidità della pianificazione "classica".

In un Piano così organizzato ha un ruolo fondamentale il monitoraggio e gli indicatori che vengono assunti per verificarne l'efficienza delle azioni e delle relative "proposte di azione".

Al fine di verificare in termini di sostenibilità le scelte del Piano si propongono due differenti tipologie di indicatori:

- Verificare come le scelte del Piano Regionale dei Trasporti concorrano a conseguire gli obiettivi individuati come prioritari dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile;
- Monitorare gli effetti dell'attuazione del Piano Regionale dei Trasporti valutandone l'efficacia ambientale e sul sistema della mobilità.

Indicatori della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile

Volontà dell'amministrazione è verificare come le scelte del Piano Regionale dei Trasporti 2020 – 2030 concorrano a conseguire gli obiettivi individuati come prioritari dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile.

La SNSvS definisce un pannello di indicatori, in collegamento con i SDGs (Sustainable Development Goals) dell'Agenda 2030, per ognuna delle cosiddette "5P" dello sviluppo sostenibile proposte dall'Agenda 2030: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership.

Sulla scorta della verifica svolta all'interno del Rapporto Ambientale (capitolo 8.1. "Coerenza del Piano Trasporti con la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile"), si ritiene che possa essere monitorata una selezione degli indicatori capaci di descrivere l'andamento della regione Veneto in riferimento alla SNSvS.

Tali indicatori rappresentano una prima ipotesi e potranno essere modificati o integrati dalla *governance* del PRT, anche in relazione alla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile che è in fase di redazione.

Obiettivo Agenda 2030	Indicatore	Ente Competente	Aggiornamento
Goal 3: Salute e benessere	3.6.1 Tasso di mortalità per incidente stradale	ISTAT	Annuale
	3.6.1 Numero morti in incidente stradale	ISTAT	Annuale
	3.6.1 Tasso di lesività grave in incidente stradale	Ministero della Salute	Annuale
Goal 9: Imprese, Innovazione e Infrastrutture	9.1.2 Volumi trasportati di passeggeri e merci, per modalità di trasporto.	ISTAT	Annuale
Goal 11: Città e comunità sostenibili	11.2.1 Famiglie che dichiarano difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiedono	ISTAT	Annuale
	11.3.1 Impermeabilizzazione e consumo di suolo pro capite	ISPRA	-
	11.6.2 Qualità dell'aria urbana - PM10 (Istat, 2017, %);	ISTAT	Annuale
	11.6.2 Qualità dell'aria urbana - Biossido di azoto (Istat, 2017, %)	ISTAT	Annuale



PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI – Sintesi non Tecnica

Monitoraggio degli effetti di Piano

Il pannello di indicatori individuati consentirà di monitorare direttamente gli effetti dell'attuazione del Piano Regionale dei Trasporti 2020 – 2030, valutandone l'efficacia ambientale e sul sistema della mobilità. Attraverso la governance del PRT sarà possibile la loro modifica ed implementazione, con l'obiettivo di raffigurare al meglio le performance del Piano ed orientare la sua parte attuativa.

In particolare, anche i piani di monitoraggio delle singole opere, dove previsto, contribuiranno al costante aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale del PRT 2020 -2030.

Componente	Indicatore	Ente Competente	Aggiornamento
Aria	Emissioni Co2 e gas serra (Kt/anno)	Struttura di Piano	3 anni
	Emissioni PM10 (T/anno)	Struttura di Piano	3 anni
Salute pubblica	Incidenti su strada	Struttura di Piano	3 anni
	Morti su strada	Struttura di Piano	3 anni
Mobilità	Saturazione rete viaria (veic/h/anno)	Struttura di Piano	3 anni
	Rapporto tra domanda servita (TPL) e domanda potenziale	Struttura di Piano	3 anni
	Rapporto accessibilità TPL e accessibilità auto	Struttura di Piano	3 anni

Il pannello di indicatori individuati

I PMA delle singole opere aggiorneranno il PMA del PRT 2020-2030

