

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

IL RESPONSABILE

**DENIS BARBIERI****POSTA PEC****Regione Emilia-Romagna**

Settore governo e qualità del territorio, Area  
territorio, città, paesaggio,  
*c.a. Marcello Capucci*  
*c.a. Irene Evangelisti*  
*c.a. Lucia Lo Iacono*

**OGGETTO: Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) della Provincia di Rimini –  
richiesta integrazioni al documento di Val.SAT.**

Con nota acquisita al Prot. n. 0859820 del 8 agosto 2024, la Provincia di Rimini ha comunicato l'avvenuta adozione del PTAV da parte del Consiglio provinciale (delibera n. 16 del 8 luglio 2024). Con la medesima nota è stata trasmessa al CUR la proposta di Piano adottata e chiesta l'espressione del parere motivato da parte del CUR stesso, ai sensi dell'art. 46, comma 2, della L.R. 24/2017, che dovrà essere reso entro il termine dei 120 giorni dal ricevimento.

Ai sensi dell'art. 19, comma 3, della L.R. 24/2017 l'autorità competente per la valutazione ambientale, esprime il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, in sede di CU; con delibera della Giunta regionale dell'8 settembre 2008, n. 1392, l'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni è stata individuata quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale.

Al fine dell'espressione del parere motivato ambientale, tenendo a riferimento la normativa in materia di VAS e le competenze del PTAV, nonché le disposizioni degli strumenti di pianificazione e programmazione regionale (principalmente l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, il PAIR2030 e il PRIT2025), i pareri rilasciati dai soggetti con competenza ambientale e i contributi ricevuti nell'ambito della seduta del Gruppo interdirezioni per le politiche di governo del territorio (DGR 1875/2018) del 13 novembre 2024, si ritiene necessario formulare la seguente richiesta di integrazioni al documento di Val.SAT.

**Valutazione delle alternative**

Nel documento di Val.SAT, costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, devono essere individuate e valutate sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Si apprezza l'indubbio sforzo compiuto per rappresentare, anche con un buon livello di dettaglio, il quadro attuale ed atteso, determinato dalla attuazione del Piano; tuttavia, manca il vero e proprio approccio valutativo per scenari alternativi da intendersi come opzioni di Piano o per lo meno di specifiche scelte di Piano che, per le caratteristiche del territorio o per la rilevanza delle ricadute, possono incidere in maniera rilevante sulla qualità ambientale del territorio; andrebbero qui esplicitate tutte le

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al D.lgs. 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale Della Fiera 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953 - 6036  
fax 051.527.6095

Email: [vipsa@regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@regione.emilia-romagna.it)  
PEC: [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1328	550	180	40		Fasc.	2022	11



alternative che sono state discusse in fase di formazione del piano e all'interno del percorso partecipativo.

In particolare, occorre dare evidenza alla valutazione delle alternative svolta per gli insediamenti di rilievo sovracomunale e per le previsioni infrastrutturali; a tal proposito, per gli elementi già presenti in precedenti strumenti di pianificazione o presenti in strumenti sovraordinati, che vengono riconfermati all'interno del PTAV, occorre verificare la validità della valutazione precedente e aggiornarla nei casi in cui gli approfondimenti conoscitivi condotti nel PTAV possano fornire ulteriori indicazioni; ad esempio, si può estendere la valutazione delle alternative considerando l'approfondimento sui Servizi Ecosistemici effettuato in sede di PTAV, che non era disponibile in precedenza.

### **Coerenza esterna**

Per quanto riguarda l'analisi di coerenza svolta, si condivide che nel Documento di Val.SAT sia riportato il livello di coerenza finale prevalente, ma si chiede di esplicitare eventuali situazioni di incoerenza o incoerenza indiretta. A tal proposito, nell'allegato 2 "Valutazione di coerenza esterna" non sono presenti casi di incoerenza o incoerenza indiretta. Si chiede di rivalutare alcune interazioni con particolare attenzione agli obiettivi del PTAV che si concretizzano in trasformazioni territoriali e quelli degli strumenti sovraordinati che riguardano la tutela del territorio; tali elementi di incoerenza sono degli elementi di attenzione e devono essere considerati nella definizione delle alternative, nella valutazione degli effetti e nella definizione degli indicatori di monitoraggio.

Con particolare riferimento al PRIT, l'analisi di coerenza deve dare atto sia del recepimento delle previsioni infrastrutturali incluse nel PRIT, sia del recepimento degli obiettivi specifici del PRIT2025, integrati nel PAIR 2030; a tal proposito, si suggerisce l'inserimento di questi target:

- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10 % rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+10% riferito all'anno 2013/2014);
- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+50% riferito all'anno 2013/2014);
- incremento al 2030 del trasporto delle merci su ferrovia di un ulteriore 5% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 (+ 30% riferito all'anno 2013/2014).

Infine, si riscontra una carenza di valutazioni legate alle strategie che hanno l'obiettivo di integrare gli aspetti di interazione terra-mare e gestione integrata della fascia costiera (e.g. Strategia GIDAC, Piano di Gestione dello Spazio Marittimo – Adriatico (PSM), Economia Blu secondo la Strategia regionale di Specializzazione Intelligente S3 - 2021-2027).

### **Valutazione degli effetti**

La valutazione degli effetti del PTAV è stata svolta, attraverso 15 indicatori funzionali anche al monitoraggio, considerando nel loro insieme le previsioni del Piano (con specifico riferimento a quanto contenuto nelle Norme del Piano); manca quindi una articolazione delle

valutazioni per singoli obiettivi o singole misure di Piano (con riferimento alle LIC e ai relativi articoli delle Norme); in questo modo, non è possibile avere un quadro valutativo delle singole scelte di piano; questo aspetto è ancor più rilevante se si considera che in capo al Piano sono poste misure che incidono in maniera diretta e puntuale sul territorio, come ad esempio la definizione dei corridoi di fattibilità delle infrastrutture viarie o l'individuazione degli insediamenti di rilievo sovracomunale.

Il carattere di strategicità di tali misure non deve implicare la rinuncia ad una loro valutazione del livello di area vasta proprio del PTAV (fabbisogno abitativo, servizi primari - SII, viabilità, criticità individuate) che consenta di individuare già in questa fase i possibili effetti e definire misure idonee a mitigare e/o compensare gli eventuali effetti negativi. La valutazione degli effetti va svolta per tutti i contenuti per i quali il PTAV fornisce indicazioni e ha competenze; vanno incluse anche le azioni definite in termini preliminari nel PTAV e che troveranno più puntuale definizione attraverso altri livelli di pianificazione, così come alle opere che il PTAV "eredita" dalla pianificazione previgente, se tale valutazione non era già stata svolta o se si hanno elementi di aggiornamento. In particolare, per le previsioni derivanti da precedenti strumenti di pianificazione o presenti in strumenti sovraordinati, occorre verificare la valutazione precedente e aggiornarla nei casi in cui gli approfondimenti conoscitivi condotti nel PTAV possano fornire ulteriori indicazioni; ad esempio, si può estendere la valutazione degli effetti considerando l'approfondimento sui Servizi Ecosistemici effettuato in sede di PTAV, che non era disponibile in precedenza.

Si apprezza il lavoro integrativo proposto dal Proponente in relazione alla valutazione di incidenza, a seguito del quale, nel cap. 10 della relazione di Val.SAT, è stata integrata una scheda riferita ad un corridoio infrastrutturale, attraverso la quale viene svolta una valutazione dello stesso sui siti Rete Natura 2000; si condivide la proposta di estendere tale modalità, anche ai fini e per gli aspetti della Val.SAT, a tutte le previsioni di corridoi infrastrutturali e di poli funzionali e sovralocali. A tal proposito, nelle schede dovranno chiaramente essere articolati i seguenti punti: previsione, alternative, effetti attesi, mitigazioni e indicazioni per il monitoraggio.

Relativamente ai poli funzionali, nel caso di previsioni di rigenerazione ed eventuale intensificazione d'uso per le parti sottoutilizzate, occorrerebbe fornire indicazioni almeno di massima degli incrementi attesi in termini di utenti (e quindi di flussi), quantomeno in termini percentuali rispetto all'attualità; di conseguenza, a partire dalle analisi già svolte dei flussi traffico, relative allo stato attuale, occorrerebbe approfondire gli effetti determinati dalle previsioni relative ai poli funzionali e sovralocali anche rispetto al traffico.

### **Valutazione effetti sulle emissioni (PAIR 2030)**

In merito alla valutazione degli effetti del Piano sulla qualità dell'aria e, conseguentemente, le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte, deve essere soddisfatto l'obbligo, previsto dall'art.8 delle NTA del PAIR 2030 (così come dal precedente PAIR 2020) di presentare una relazione relativa agli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 e NOx attesi dall'attuazione del PTAV, sulle misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti nonché sul recepimento delle misure previste dal PAIR stesso.

### **Azioni del PTAV per i Servizi Ecosistemici**

In relazione ai Servizi Ecosistemici, dalla lettura della scheda 5 della LIC 1 si evince come vi sia un livello di area vasta rispetto al quale attivare *“sia progetti di rigenerazione ambientale sia azioni di equità territoriale”*; se è chiara l’individuazione di un livello di implementazione nell’ambito del Tavolo di concertazione permanente e da parte dei Comuni, non è altrettanto chiaro se sia previsto un possibile livello di implementazione di area vasta *“sia progetti di rigenerazione ambientale sia azioni di equità territoriale”* svincolato dal Tavolo e dai singoli Comuni e quindi dipendente, esclusivamente dall’Amministrazione Provinciale; se così fosse, andrebbero chiarite le condizioni di operatività analogamente a quanto è stato specificato nelle norme per la pianificazione locale (Ulteriori disposizioni per la pianificazione locale).

Si ritiene quindi che sarebbe utile una sua valorizzazione nell’ambito della relazione di Val.SAT, tanto più che il tema è ben presente nell’impostazione complessiva del Piano e della relativa disciplina.

### **Servizi Ecosistemici del mare e della costa**

Per la corretta pianificazione della rigenerazione della fascia costiera sarebbe utile un approfondimento valutativo dei servizi ecosistemici resi sia dal mare che dalla fascia costiera che dai complessi dunali; in tal senso, l’approfondimento dell’ambito marittimo analizzato nel contesto della Geografia di Ambiente e Territorio (nella relazione del quadro conoscitivo) e delle dune richiamate tra gli elementi di suscettibilità della costa nell’ambito della trattazione della Geografia del Rischio - Sistema dei Rischi naturali, potrebbero fornire un contributo più puntuale alle scelte sviluppate dal PTAV rispetto al territorio costiero da valorizzare nel documento di ValSAT.

Tra i principali servizi ecosistemici svolti dal mare e dalla costa si annoverano:

- servizi di fornitura (cibo-energia) con particolare riferimento ai servizi offerti dal mare;
- servizi di regolazione biologica, climatica, atmosferica, idrologica con particolare riferimento ai servizi offerti dalla spiaggia e dalle dune;
- servizi di supporto quali il ciclo di nutrienti, ovvero il mantenimento, la conservazione e il rinnovo degli stock di sali nutritivi dei mari, biodiversità e conservazione ambientale;
- servizi culturali e ricreativi (turismo, sport, balneazione ecc.).

### **Rapporto del territorio con il mare nel PTAV**

Nelle Norme tecniche del PTAV, l’art. 2.4 stabilisce che *“il PTAV promuove politiche di governo del territorio funzionali alla costruzione e tutela delle “infrastrutture verdi e blu...” e tali infrastrutture consistono ne “l’insieme integrato di elementi ambientali, spazi verdi urbani e periurbani, corpi idrici superficiali e aree naturali e seminaturali connesse alla rete verde territoriale in grado di produrre e salvaguardare i servizi ecosistemici, di preservare la biodiversità, nonché di indirizzare gli interventi di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici nelle aree antropizzate”*.

In questo contesto, il tema delle infrastrutture blu e dell'economia blu è rilevante per la provincia di Rimini e si ritiene opportuno che, allo scopo di definire gli indirizzi strategici di assetto e cura del territorio e dell'ambiente per i territori della fascia costiera, come precedentemente evidenziato il PTAV debba tenere conto del Piano di Gestione dello Spazio Marittimo – Adriatico (PSM), approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 237 del 25/09/2024.

Il PSM concorre ad integrare gli aspetti di interazione terra-mare e gestione integrata della fascia costiera, al fine del mantenimento della biodiversità costiera (ad es. per la salvaguardia e ripristino di aree dunali) e la conservazione del patrimonio costiero e naturalistico.

Si segnala come area di interesse del PTAV la Sub-area A/3 - Acque territoriali Emilia-Romagna [Proposta approvata con DGR Regione Emilia-Romagna n. 277 del 01/03/2021], in cui l'unità di pianificazione prossima alla costa è A/3|05P individuata dal PSM prevede:

- P(t) Uso prioritario: Turismo costiero e marittimo
- Altri usi: Trasporto marittimo e portualità, Difesa costiera, Acquacoltura, Pesca, Protezione ambiente e risorse naturali, Energia, Altri usi compatibili con gli usi prioritari
- Elementi rilevanti per l'ambiente, il paesaggio ed il patrimonio culturale: Presenza di reef artificiali con potenziale sviluppo turismo subacqueo e naturalistico. Elevata valenza naturalistica: area di riproduzione e accrescimento specie alieutiche di interesse commerciale.

Le misure a livello di unità di pianificazione (A/3) correlate al tema dell'interazione terra-mare sono numerose e riguardano la difesa costiera e l'acquacoltura, i giacimenti di sabbia offshore, le rinnovabili in maree e in aree di transizione, la sostenibilità ambientale ed energetica dei porti regionali.

### **Misure di mitigazione e/o compensazione**

Nonostante la relazione di Val.SAT richiami la necessità di prevedere misure per prevenire, mitigare e compensare gli eventuali effetti negativi determinati dalle scelte di piano (nell'ambito della valutazione degli effetti del PTAV), nella relazione il tema non appare adeguatamente descritto; dal testo si evince la volontà di demandare agli strumenti attuativi e alle loro Val.SAT il compito di valutare, mitigare e compensare le possibili ricadute ambientali, indotte dalle azioni di Piano, in parziale disaccordo con quanto previsto dalla norma stessa.

A titolo esemplificativo si riporta il caso del Focus 8 della LIC4 dove sono fornite indicazioni metodologiche per le “zone di ambientazione stradale” dei corridoi di fattibilità delle opere infrastrutturali, non declinate rispetto agli effettivi contesti di intervento; sebbene le opere infrastrutturali siano individuate a livello di corridoio di fattibilità, si ritiene che già in questa fase si debba valutare l'effetto di tale individuazione e rilevando gli elementi di criticità e attenzione rispetto ai quali fornire indicazioni puntuali per l'inserimento delle opere, condizionanti rispetto alla successiva fase progettuale. Per questi aspetti specifici il PTAV deve assumere i criteri definiti dal PRIT 2025 (capitolo 5.3 del Rapporto ambientale) che forniscono indicazioni in merito alle compensazioni ambientali connesse al sistema di seguito sintetizzati:

- *Criterio 1: le compensazioni devono essere proporzionali e differenziate in relazione all'estensione ed alla sensibilità ambientale dei suoli consumati;*
- *Criterio 2: le compensazioni devono essere ambientali (ad es. fasce boscate, prati e zone umide, allargando corridoi fluviali, ecc.) e non rotonde o svincoli o risarcimenti economici);*
- *Criterio 3: le compensazioni ambientali devono essere contestuali alla realizzazione delle opere impattanti (non a strada conclusa ed inaugurata);*
- *Criterio 4: le compensazioni ambientali devono essere assunte e specificate dai piani territoriali, urbanistici e di settore per gli interventi pianificati e connessi al sistema di mobilità pertinente alla propria sfera d'azione;*

### **Indicatori di monitoraggio del Piano e della Val.SAT**

In relazione alle “schede descrittive degli indicatori del diagnostico”, in fase preliminare era stata chiesta una maggiore articolazione delle schede stesse per esplicitare gli elementi risultanti dall'analisi SWOT e le strategie/obiettivi del Piano correlate; questo approfondimento non si coglie nelle schede del diagnostico proposte nella versione del PTAV adottato.

Si ricorda, infine, che il contributo del PTAV al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile deve essere monitorato nel tempo utilizzando specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati) con quelli della Strategia regionale; si propone, quindi, di valutare l'inserimento dei seguenti indicatori:

- Numero massimo di superamenti del valore limite giornaliero per il PM10;
- Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
- Posti\*km offerti dal trasporto pubblico locale per abitante entro il 2030;
- Percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
- Percentuale aree marine protette;
- Percentuale aree terrestri protette.

### **Leggibilità degli elaborati cartografici**

Come richiesto dalla LR 24/2017, la **Carta delle Strategie** fornisce una rappresentazione cartografica dei contenuti strategici del Piano di tipo **ideogrammatico**, tuttavia, la rappresentazione ideogrammatica non deve escludere la comprensibilità di quanto rappresentato. Si chiede pertanto di rivedere e migliorare la leggibilità della cartografia.

In particolare, nella fascia costiera dove insistono numerosi elementi, la scala scelta non permette una chiara comprensibilità dei tematismi; a tal proposito si ribadisce come dovrebbero essere meglio integrati ed evidenziati gli aspetti di interazione terra-mare e gestione integrata della fascia costiera.

Ai fini di facilitare l'individuazione delle previsioni puntualmente definite negli elaborati di piano, come, ad esempio, quelle legate alla infrastrutturazione viaria, nella carta delle strategie, si suggerisce di definire un codice identificativo (ad esempio numerico) da rappresentare nella carta e richiamare negli elaborati di piano.

Analogamente risulta di difficile lettura la cartografia relativa ai **servizi ecosistemici**: si suggerisce di modificare le colorazioni, in quanto la valenza ecosistemica e la valutazione qualitativa della valenza ecosistemica non sono distinguibili. Si suggerisce di utilizzare un retino su campitura piena per distinguere le due legende.

In linea generale l'utilizzo di retini è da prevedere in tutte le cartografie per le quali è stata prevista una doppia legenda.

Cordiali saluti

Ing. Denis Barbieri

*(nota firmata digitalmente)*

Bologna, 22 novembre 2024

*RB-SL-SO: Richiesta integrazioni ValsAT-PTAV RN.docx*