



PROVINCIA DI ORISTANO

Settore Programmazione, Pianificazione Territoriale,
Politiche Comunitarie, Trasporti

PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



DOCUMENTO DI SCOPING

1. INTRODUZIONE

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è contemporaneamente una metodologia e una procedura¹.

Come metodologia, ha lo scopo "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e dell'approvazione di piani e programmi al fine di *garantire che siano coerenti* e promuovere lo sviluppo sostenibile"², e per questo la VAS introduce quale elemento di forte innovazione la strettissima integrazione della valutazione dei potenziali impatti sull'ambiente delle scelte di pianificazione o di programmazione *all'interno* del percorso di elaborazione dei piani stessi, e fin dal suo inizio.

Come procedura la VAS prevede un forte coinvolgimento sia delle autorità competenti (fino dalla fase iniziale delle procedura) sia della cittadinanza (nella fase di pubblicazione del piano, e comunque prima della sua adozione), secondo modalità di massima trasparenza e partecipazione.

I piani riguardanti il tema dei trasporti sono esplicitamente citati dalla normativa fra quelli soggetti a questa procedura.

1.1. Il Rapporto Ambientale

Il nocciolo della procedura di VAS è l'elaborazione di un apposito *Rapporto Ambientale* in cui siano "individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma".

Tutta la riflessione scientifica e politica sul tema della sostenibilità, e sul suo carattere intrinsecamente trasversale e interdisciplinare, è implicita nel riferimento agli impatti da valutare. Si stabilisce infatti che il concetto di ambiente comprende "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, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori".

Nel perseguire l'organico coinvolgimento delle autorità interessate nella procedura di VAS, la normativa dispone che esse siano inizialmente consultate al momento della definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale³.

Il presente documento costituisce appunto il rapporto preliminare di supporto a tali adempimenti preparatori, che nella prassi vengono comunemente individuati come fase di *scoping*, per la VAS del Piano Provinciale di Bacino del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Oristano. Esso si propone di determinarne l'ambito di influenza (geografico e tematico) e di progettare un adeguato percorso di partecipazione alla sua valutazione, individuando in primo luogo tutti i soggetti pubblici e i settori della cittadinanza che costituiscono gli *stakeholder* di riferimento prioritari.

¹ Istituita con la direttiva 2001/42/CE è stata recepita in Italia nel D. Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale", (comunemente Codice dell'Ambiente) e successive modifiche e integrazioni

² I corsivi sono integrazioni del D. Lgs 152/2006 rispetto al testo della direttiva CE.

³ Non è detto che tutti i piani debbano determinare effetti ambientali tali da determinare l'esigenza della VAS. In relazione al limitato ambito di azione di un piano, in realtà spesso la prima fase della procedura consiste in una *verifica di assoggettabilità* che deve accertare la effettiva necessità della valutazione degli impatti; e qualora tale verifica dia esito negativo, la VAS non si esegue. Nel caso del Piano provinciale del Trasporto Pubblico Locale, diamo qui invece per scontato che la VAS sia opportuna e doverosa, e che non sia necessaria la verifica di assoggettabilità.

2. IL PIANO DI BACINO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PROVINCIALE

2.1. Riferimenti normativi e obiettivi istituzionali del piano

Il Piano di Bacino Provinciale del Trasporto Pubblico Locale è redatto ai sensi del D. Lgs. 422/1997 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale", art. 7, nonché, soprattutto, della L.R. 21/2005 "Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna".

Fra i criteri cardine che la legge regionale detta per il governo del trasporto pubblico locale, assumono una particolare rilevanza gli obiettivi di:

- coordinamento delle modalità di trasporto e della realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture per l'intero territorio regionale;
- efficienza economica che si riassume nel target (da raggiungere gradualmente) di un rapporto gestionale fra ricavi dal traffico e costi di gestione dei servizi di trasporto, al netto del costo delle infrastrutture, non superiore al valore di 0,35 con riferimento al sistema complessivo di trasporto.

La legge regionale 21/2005 individua come strumento per garantire il diritto dei cittadini alla mobilità i *servizi minimi* del TPL, stabilendo che essi devono essere individuati in modo da assicurare:

- l'integrazione fra le reti di trasporto alle diverse scale territoriali e fra i differenti modi di trasporto;
- il pendolarismo scolastico e lavorativo;
- la fruibilità da parte degli utenti dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- le esigenze di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento acustico ed atmosferico;
- le esigenze di spostamento porta-porta di specifici target di domanda;
- la necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.

Nel riordinare i servizi del TPL, la legge regionale attribuisce al livello provinciale i servizi che

- istituiscono stabili collegamenti fra due o più comuni di una stessa provincia non in continuità urbana;
- collegano il territorio di una provincia con aree periferiche di altra provincia limitrofa;
- collegano il territorio di uno o più comuni con il relativo capoluogo di provincia;
- non sono conferibili alle autonomie locali sub-provinciali.

Fra i compiti che la legge regionale affida alle province, il principale è appunto la predisposizione dei piani provinciali del trasporto pubblico locale, definendoli come strumento inteso ad assicurare il diritto alla mobilità e a razionalizzare e ottimizzare il sistema del trasporto pubblico di livello provinciale, e in particolare a:

- eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni tra i diversi vettori, salvo espressa deroga stabilita d'intesa con la Regione;
- favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto;
- individuare le aree a domanda debole e individuare ed attuare la rete dei servizi minimi che rientrino completamente nel bacino di mobilità provinciale;
- programmare ed attuare eventuali servizi provinciali aggiuntivi da istituire, previo parere della Regione, per l'accertamento della compatibilità di rete, a totale carico del proprio bilancio e l'invio alla Regione del rendiconto annuale dei contratti di servizio gestiti;
- individuare gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale.

2.2. Ambito di influenza del piano

La mobilità delle merci e delle persone, che rappresenta un settore economico strategico per la crescita economica di qualunque territorio, si caratterizza per i fortissimi impatti ambientali che produce sia a livello globale (in primo luogo per il rilevante contributo all'effetto serra⁴) che a livello locale (qualità della vita, salute pubblica).

Per poter essere indirizzato verso obiettivi di sostenibilità il sistema dei trasporti necessita di una organica e coerente azione di governo globale, per le strette connessioni che presenta con l'organizzazione insediativa e con la distribuzione territoriale delle attività economiche e dei servizi, oltre che con le politiche energetiche.

Gli impatti che il sistema della mobilità determina sull'ambiente riguardano tutte le diverse dimensioni della sostenibilità.

Dal punto di vista della sostenibilità economica, si pone essenzialmente un problema di congestione del traffico, con le diseconomie ed elevati costi per la società che ne derivano⁵.

Dal punto di vista sociale, la sostenibilità riguarda la necessità di garantire il diritto all'accessibilità alle opportunità offerte dal sistema sociale: il lavoro, lo studio, il commercio, lo svago, la cultura, ecc. La politica dei trasporti deve in questo caso affrontare un problema di equità, che comprende anche la riduzione delle esternalità negative prodotte dagli utenti del veicolo privato a danno di altri utenti dello spazio pubblico e di altre modalità di trasporto. La sostenibilità sociale della mobilità è inoltre strumentale anche alla complessiva sostenibilità di un sistema territoriale per il contributo di un efficiente sistema dei trasporti al riequilibrio

⁴ Nell'Unione Europea, si deve ai trasporti il 20% delle emissioni complessive di gas serra: quello dei trasporti è il secondo contributo per importanza, dopo quello dell'industria energetica (fonte: Osservatorio Città Sostenibili (OCS) del Politecnico di Torino - network interdepartimentale di ricerca sui temi del governo e della governance dei sistemi urbani e territoriali - www.ocs.polito.it)

⁵ Nel 2001, le diseconomie esterne della congestione, legate al solo traffico stradale, erano pari allo 0,5% circa del prodotto interno lordo dell'Unione europea. Secondo il Libro Bianco sui Trasporti della Commissione europea, in assenza di interventi correttivi, la crescita del traffico stradale prevista entro il 2010 comporterebbe un aumento dei costi comunitari legati alla congestione stradale del 142%, pari a 80 miliardi di euro all'anno (cioè l'1% del PIL dell'UE). La sfida è di riorganizzare la distribuzione modale della domanda di trasporto, in modo da ridurre la congestione incrementando l'accessibilità. (fonte www.ocs.polito.it)

demografico e insediativo delle aree montane e interne a rischio di spopolamento e al presidio del relativo territorio.

Per quanto riguarda gli impatti sull'ambiente in senso stretto, essi riguardano i consumi energetici⁶, il fortissimo contributo all'effetto serra e al riscaldamento globale, gli impatti sulla salute umana a causa dell'inquinamento atmosferico, di quello acustico e dell'incidentalità, gli impatti connessi al consumo della risorsa suolo, alla frammentazione dei biotopi, al degrado del paesaggio.

2.3. Effetti connessi al Piano

Il Piano Provinciale del Trasporto Pubblico Locale ha come campo di azione specifico la programmazione del trasporto pubblico alla scala provinciale, con riferimento in particolare all'individuazione dei servizi minimi di trasporto come sopra definiti.

Il Piano provinciale del Trasporto Pubblico Locale rappresenta pertanto solo un tassello del sistema delle politiche per la mobilità che nell'insieme possono avere un ruolo cruciale sulla sostenibilità complessiva del territorio provinciale; ed esso non incide direttamente su tutti gli impatti sopra citati, ma gli interventi che gli competono possono contribuire in modo più o meno determinante ad orientare alla sostenibilità alcuni di essi.

Il tipo di risposte che il Piano può mettere in campo riguardano essenzialmente l'aumento della competitività della mobilità collettiva attraverso il miglioramento dell'efficienza del sistema del trasporto pubblico provinciale. L'incremento della quota di spostamenti che utilizzano il mezzo pubblico è in grado di ridurre considerevolmente la congestione del traffico, e contribuisce significativamente a limitare i consumi energetici e le emissioni inquinanti.

L'efficienza del sistema dei trasporti pubblici ha inoltre una ruolo fondamentale dal punto di vista della sostenibilità sociale, in quanto garantisce il diritto all'accessibilità di tutto il territorio da parte delle fasce più deboli della popolazione (anziani, bambini e adolescenti, persone con disabilità), e per il contributo che può dare alla qualità della vita nelle aree periferiche (che si caratterizzano da un lato per gli elevatissimi indici di vecchiaia, e dall'altro perché in esse una efficace accessibilità ai servizi scolastici è un fattore determinante di radicamento della famiglie giovani sul territorio), concorrendo a contrastarne la crisi demografica. Conseguentemente il Piano, contribuisce significativamente a garantire il presidio dell'ambiente e a tutelare l'identità socio-culturale e paesaggistica di gran parte del territorio provinciale.

Per quanto riguarda la definizione geografica del campo di influenza del piano, i servizi di trasporto di cui si tratta sono quelli di interesse provinciale ed interprovinciale (fatte salve le indispensabili considerazioni sull'integrazione fra i servizi di diverso livello).

Sono invece esclusi i servizi di interesse regionale, quelli cioè che connettono i principali capoluoghi delle province sarde fra di loro e con i nodi di interscambio con l'esterno (porti ed aeroporti), che esulano dalla competenza della Provincia e sono programmati con il Piano Regionale dei Trasporti. Sono compresi nell'ambito di

⁶ Nell'Unione europea, il 35% dell'energia è utilizzato per i trasporti, che costituiscono il settore con il più elevato consumo energetico. Tale consumo è cresciuto del 21% tra il 1990 ed il 1999 (in Italia del 23%). Nell'Unione europea i consumi energetici dovuti ai trasporti derivano, per il 98%, da combustibili fossili che sono responsabili delle emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici dannosi per la salute umana. La crescita dei consumi energetici nel settore dei trasporti è dovuta principalmente al trasporto su strada: l'Italia rappresenta il Paese dell'Unione europea con la più elevata percentuale di energia consumata dal trasporto su strada. (fonte www.ocs.polito.it)

competenza regionale anche tutti i servizi ferroviari, ed in particolare, per quanto riguarda la provincia di Oristano, quelli svolti da Trenitalia.

Il livello di dettaglio delle informazioni rilevanti da considerare per la valutazione della sostenibilità del Piano non potrà essere superiore a quello relativo alla scala comunale.

2.4. Quadro di riferimento programmatico

Il riferimento programmatico immediato del Piano Provinciale del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Oristano è il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Sardegna (il cui percorso di approvazione è in fase avanzata ma non ancora concluso), che individua alla base delle proprie strategie di intervento i seguenti obiettivi:

- garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci che intendono spostarsi sulle relazioni sia interregionali (Sardegna/Continente) che infraregionali (all'interno della Sardegna) al fine di conseguire ricadute anche di natura economica (migliorare la competitività delle imprese), territoriale (attrattività insediativa, riequilibrio verso l'interno, integrazione aree interne e versante costiero) e sociale (coesione, superamento dell'isolamento geografico dovuto all'insularità e dello spopolamento delle aree interne);
- rendere più accessibile il sistema a tutte le categorie fisiche e sociali, ed in particolare alle fasce più deboli e marginali in qualsiasi parte del territorio siano localizzate;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto, riducendo il consumo energetico e le emissioni inquinanti, in coerenza con il Piano energetico ambientale regionale, e gli impatti sul territorio, specie nei contesti di particolare pregio paesistico, ambientale, storico-architettonico, in modo da coniugare lo sviluppo con la salvaguardia e la valorizzazione ambientale, come previsto nel Piano Paesaggistico Regionale e nel Piano Regionale del Turismo Sostenibile;
- contribuire a governare le trasformazioni volute dai piani economico sociali e di riassetto territoriale intervenendo, in combinazione con altre iniziative, per garantire l'unitarietà funzionale tra fenomeni di migrazione insediativa (spopolamento aree interne – deurbanizzazione delle due concentrazioni urbane di Cagliari e Sassari verso aree esterne economicamente ed ambientalmente più appetibili) e modelli insediativi a bassa densità e diffusi su ampi territori.

Oltre a tali obiettivi, costituiscono un riferimento essenziale per la redazione del Piano i principi dello *Statuto della Programmazione, Pianificazione e Trasformazione del Territorio* contenuto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottato dal Consiglio Provinciale nel marzo 2005, quali quelli:

- dello sviluppo sostenibile e auto sostenibile;
- della prevenzione e precauzione, coerenza ed efficacia dell'azione amministrativa;
- della sussidiarietà e leale collaborazione;
- della condivisione e partecipazione;
- del diritto di accesso alle informazioni ambientali;

- della solidarietà territoriale;

principi che coincidono significativamente con i principi posti alla base delle azioni di governo in materia ambientale individuati nel D. Lgs. 152/2006.

2.5. OBIETTIVI GENERALI DEL PIANO

Gli obiettivi generali che il piano provinciale del TPL si pone possono essere sintetizzati come segue:

- incremento dell'utilizzo del sistema di trasporto pubblico
- coerenza con i piani provinciali di sviluppo territoriale e col piano regionale del trasporto pubblico;
- incremento dei livelli di servizio delle utenze abitudinarie (studenti e lavoratori pendolari);
- garanzia di livelli di servizio non inferiori agli attuali sia in relazione ai tempi di viaggio che sulle percorrenze per la fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- individuazione di sottobacini di traffico, autosufficienti dal punto di vista delle funzioni e servizi territoriali, strutturati in modo tale che la parte maggiore degli spostamenti che li riguarda si svolga al loro interno e i servizi risultino di facile accessibilità;
- garanzia di pari opportunità di servizio nei confronti degli utenti a ridotta capacità motoria, la mobilità degli utenti e l'accessibilità delle aree "a domanda debole" anche con soluzioni innovative;
- integrazione delle diverse modalità di trasporto sia pubblico che privato (cicli, motocicli, auto) in particolare nelle stazioni di interscambio (treno-bus) di Oristano, Abbasanta e Marrubiu;
- ottimizzazione dei percorsi con riduzione delle sovrapposizioni;
- razionalizzazione dei servizi e garanzia di efficienza economica del sistema dei trasporti pubblici.

In questo contesto, l'accessibilità è il "*valore*" che si intende "*massimizzare e distribuire equamente*"; la mobilità è il *mezzo* che consente di conseguire l'accessibilità e *che va reso sostenibile*⁷.

2.6. Contenuti e strategie

La definizione dei servizi minimi del trasporto pubblico locale nella provincia di Oristano ha a monte l'acquisizione di una specifica base conoscitiva e di una procedura di elaborazione, la cui costruzione si articola nelle seguenti fasi:

- Acquisizione ed attualizzazione dei dati di contesto (grafo stradale, domanda, offerta, socio-economici);
- l'analisi della domanda di mobilità intercomunale;
- l'analisi dell'offerta dei servizi di trasporto collettivo;

⁷ Osservatorio Città Sostenibili (OCS) del Politecnico di Torino (network interdipartimentale di ricerca sui temi del governo e della governance dei sistemi urbani e territoriali)

- la modellizzazione del sistema dei trasporti;
- proposta di riorganizzazione;
- definizione del Piano.

In sintesi:

La base conoscitiva fondamentale delle attività di pianificazione del trasporto pubblico locale è il censimento generale ISTAT che rileva per tutti i cittadini gli spostamenti nell'ora di punta (6.16-9.15 di un mercoledì) per motivi di studio e lavoro; poiché l'ultimo disponibile risale al 2001 è necessario, perché il Piano risulti coerente con l'esigenze del territorio, aggiornare i dati.

Ci sono diverse metodologie per aggiornare i dati del censimento quelle più efficaci prevedono rilevazioni dirette di traffico veicolare e un riequilibrio dei dati.

Ulteriori informazioni relative al contesto socio- economico- territoriale sia provinciale che delle aree esterne contigue sono utilizzate per integrare i dati del censimento così da pervenire alla modellizzazione della domanda di trasporto che.

La modellizzazione dell'offerta di trasporto si sviluppa per la gran parte attraverso l'analisi dei servizi di trasporto collettivi presenti nel territorio provinciale e in quelli contigui e di quelli di rilevanza regionale. Da questa analisi si ricava il grafo di servizi di trasporto (itinerari, frequenze, fermate, velocità commerciale, posti offerti, etc.).

Dal confronto tra la domanda e l'offerta, e con riferimento all'obiettivo di definizione dei servizi minimi, scaturirà la proposta di riorganizzazione della rete dei servizi.

L'insieme dei modelli della domanda, dell'offerta e del grafo stradale costituiscono il modello sul quale definire il nuovo Piano. Specifiche procedure informatiche consentono di simulare i risultati dell'interazione tra domanda ed offerta e stimare una serie di indicatori di prestazione che hanno una ricaduta sull'utente (tempi di percorrenza, domanda soddisfatta, trasbordi etc.) e sul costo per realizzare il servizio (costi diretti), al fine di ottenere corrispondenti valutazioni sulle determinazioni di rete.

In particolare la proposta di riorganizzazione che costituirà il contenuto principale del piano di bacino dovrà essere determinata anche dal dimensionamento dei servizi sulla base del vincolo rapporto ricavi/costi non inferiore al valore di 0,35.

3. METODOLOGIA PER LA VAS

3.1. Soggetti con competenze ambientali da coinvolgere

Regione Autonoma della Sardegna

- Assessorato ai Trasporti
- Assessorato all' Ambiente
- Assessorato agli EE. LL., Finanze e Urbanistica
- Agenzia Regionale per la Protezione dell' Ambiente della Sardegna

Provincia di Oristano

- Settore Ambiente
- Settore Strade
- Settore Turismo e Istruzione
- Settore Lavoro, Formazione Professionale e Servizi Sociali
- Settore Attività Produttive
- Consigliera di Parità

Unioni dei Comuni in rappresentanza dei Comuni del territorio provinciale:

- Unione dei Comuni dell' Alta Marmilla
- Unione dei Comuni del Barigadu
- Unione dei Comuni della Bassa Valle del Tirso
- Unione dei Comuni del Guilcer
- Unione dei Comuni della Planargia e Montiferru
- Unione dei Comuni del Sinis-Montiferru
- Unione dei Comuni del Terralbese
- Unione dei Comuni della Parte Montis
- Unione dei Comuni dei Fenici

Comune di Oristano

Comune di Sedilo

Comune di Laconi

Comune di Genoni

Provincia di Cagliari

Provincia di Nuoro

Provincia di Sassari

Provincia del Medio Campidano

Ufficio Scolastico Provinciale

ASL

3.2. Prima individuazione delle componenti ambientali rilevanti e dello specifico modello DPSIR

Le componenti ambientali sulle quali il Piano potrà avere gli impatti maggiormente significativi sono l'aria, le risorse energetiche, il sistema sociale, il sistema economico e produttivo.

Certamente più indiretti e assai meno rilevanti, qualora non addirittura trascurabili, sono i potenziali impatti sulle componenti acqua, suolo, flora, fauna e biodiversità, paesaggio e patrimonio storico - culturale pertanto non saranno presi in considerazione nel contesto del rapporto ambientale.

Il modello degli impatti può in prima approssimazione schematizzarsi come segue:

- Determinanti
 - Traffico veicolare
 - Distribuzione degli spostamenti per modalità
 - Caratteristiche delle infrastrutture di trasporto
- Pressioni
 - Emissioni inquinanti nell'atmosfera
 - Consumo di carburanti per autotrazione
 - Emissioni acustiche
 - Congestione del traffico
 - Problemi di accessibilità per alcune parti del territorio e/o per alcune segmenti della cittadinanza
 - Incidentalità
- Stato
 - Qualità dell'aria - concentrazioni dei diversi inquinanti
 - Livelli di inquinamento acustico
 - Sicurezza stradale - numero di incidenti per 100.000 veicoli
 - Livelli di accessibilità del territorio (tempi di percorrenza col mezzo pubblico)
- Impatti
 - Mutamenti climatici - riscaldamento globale - effetto serra
 - Incremento patologie connesse all'inquinamento atmosferico
 - Costi economici della congestione
 - (tempi di percorrenza ...)
- Risposte
 - Miglioramento della efficienza e dunque della competitività del trasporto pubblico rispetto a quello privato
 - Miglioramento della distribuzione modale degli spostamenti
 - Diminuzione delle emissioni inquinanti
 - Diminuzione degli incidenti
 - Diminuzione dei consumi energetici

3.3. COERENZA ESTERNA “VERTICALE” E “ORIZZONTALE”: ELENCO PIANI DA CONFRONTARE

Il piano provinciale del TPL dovrà principalmente confrontarsi con le strategie specifiche e gli eventuali obiettivi di sostenibilità ambientale dei seguenti strumenti.

- Piano Regionale dei Trasporti e del Trasporto Pubblico Locale
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- Piano Regionale del Turismo Sostenibile
- Piani dei servizi socio-assistenziali (regionali e provinciali)
- Piano Energetico Ambientale Regionale
- Piano Triennale provinciale delle opere pubbliche

Nell'ambito del Rapporto ambientale dovrà essere verificata la congruenza degli obiettivi e delle strategie del piano del TPL con gli obiettivi di ciascuno di questi piani, attraverso apposite *matrici di coerenza* che consentano di distinguere quando le rispettive finalità sono strettamente sinergiche, abbastanza coerenti, reciprocamente indifferenti o eventualmente conflittuali.

3.4. IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

Elenco del pubblico e del pubblico interessato

- Cittadini residenti nel territorio provinciale
- Organizzazioni sindacali e di categoria
- Trenitalia
- ARST
- Raggruppamento gestori privati delle autolinee
- Associazioni ambientaliste
- Consulta degli studenti
- Sistema Turistico Locale
- Sistema delle Pro Loco
- SOGEAOR

4. BOZZA DI INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

1. Introduzione

1.1 Il Piano provinciale del Trasporto Pubblico Locale: obiettivi e contenuti

1.2 Quadro programmatico di riferimento e analisi della coerenza esterna

2. Descrizione del contesto - stato del territorio

ambiente

contesto socio economico e demografico

paesaggio e identità del territorio

scenari di evoluzione in assenza del piano

3. Obiettivi ambientali di riferimento (internazionali, nazionali, regionali, specifici del Piano) e relativa analisi di coerenza esterna ed interna

4. Problemi ambientali pertinenti e impatti significativi

5. Motivazioni della scelta delle alternative individuate

6. Misure per ridurre o compensare gli eventuali impatti negativi dell'attuazione del Piano

7. Progetto del monitoraggio

8. Sintesi non tecnica