



VALSAT

Dicembre 2013

Indice

1 La Valsat di un Piano della Mobilità Ciclistica	4
2 Un Monitoraggio in “positivo”	6

1 LA VALSAT DI UN PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Come recita il comma 1 dell'art. 5 della L.R. 20/2000:

“La Regione, le Province e i Comuni, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat) degli stessi, in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente) e alla normativa nazionale e regionale di recepimento della stessa.”

Nel comma 2 la legge prosegue affermando che:

“A tal fine, nel documento preliminare e in un apposito documento di Valsat, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano. ...”

Nel redigere il Piano della Mobilità Ciclistica, in ossequio alla normativa regionale appena citata, si provvede pertanto ad affiancare il Documento Preliminare con un elaborato apposito con il quale si intende dare risposta agli obblighi normativi e accompagnare il Piano nelle fasi di adozione e approvazione.

Tuttavia, entrando nel merito di quanto disposto dalla normativa e nella consapevolezza delle ragioni su cui si fonda la necessità di una Valutazione di sostenibilità ambientale, si ritiene del tutto evidente che il Piano della Mobilità Ciclistica non produce alcun tipo di “potenziale impatto” negativo sull'ambiente, come di seguito tentiamo di argomentare.

Come si evince dalla lettura del Documento Preliminare emerge infatti che la natura stessa di tale Piano comporta il fatto che la sua concreta attuazione sia tale da produrre unicamente effetti positivi sull'ambiente e sulla qualità di vita delle persone che lo vivono.

Gli obiettivi dichiarati nel Documento Preliminare sono infatti:

- 1) **Migliorare l'offerta per la mobilità ciclistica**
- 2) **Sviluppare la domanda di mobilità ciclistica e di cicloturismo**
- 3) **Ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza percepita**
- 4) **Sviluppare un'organizzazione di strutture a servizio della mobilità ciclistica**
- 5) **Sviluppare la comunicazione e la promozione a stili di vita attivi**

Si ritiene di poter affermare con certezza che l'effetto atteso in seguito al raggiungimento di questi obiettivi, se pur indirettamente, sia quello di una riduzione del trasporto motorizzato e quindi una riduzione delle emissioni e degli impatti da questo generato.

Anche qualora si volesse porre l'attenzione su eventuali infrastrutture da realizzare a servizio della mobilità ciclistica (ad es. ponti ciclabili), oltre a sottolineare che tale Piano non può arrivare alla definizione progettuale di dette infrastrutture (e quindi a valutazioni puntuali specifiche), si ritiene comunque che nemmeno tale aspetto, considerata la dimensione e la funzione di tali infrastrutture, potrebbe generare quegli impatti negativi che una Valsat è chiamata ad analizzare.

In sostanza, a contrario di altri Piani, per i quali gli obiettivi e le azioni in essi previste, causano purtroppo inevitabili ripercussioni sull'ambiente in termini di impatti e di possibili nuove forme di inquinamento (traffico, estese impermeabilizzazioni, rumore, emissioni nell'aria, consumo di energia, etc), nel caso del Piano della Mobilità Ciclabile si può in un certo senso dire che esso stesso nasce proprio per mitigare e per contrastare gli effetti negativi prodotti da altri processi di pianificazione che hanno interessato negli ultimi decenni il nostro territorio e la nostra società.

In definitiva, si ritiene di poter affermare e sostenere che la Valsat del Piano della Mobilità Ciclistica sia traducibile in una presa d'atto del fatto che un Piano attraverso cui si vuole aumentare l'uso della bicicletta produce unicamente effetti positivi per l'ambiente (riduzione emissioni climalteranti, incentivazione di una fruizione "pulita" del territorio) e per la salute pubblica (promozione di uno stile di vita attivo).

2 UN MONITORAGGIO IN “POSITIVO”

Ciò che può discendere dal “capovolgimento di fronte” appena descritto, è una riflessione sul tema del Monitoraggio del piano.

Riprendendo il sopracitato art. 5 della Legge Regionale 20/2000 si legge infatti (sempre al comma 2):

*“Gli atti con i quali il piano viene approvato danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della Valsat, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e **indicano le misure adottate in merito al monitoraggio.**”*

In ragione di quanto detto al capitolo precedente, si ritiene infatti che per il Piano della Mobilità Ciclistica il tema del Monitoraggio possa ricoprire un ruolo estremamente attivo anche se, ancora una volta, intendendolo in senso positivo.

E’ infatti intenzione della Provincia di Bologna proporre, in sede di adozione del Piano, alcuni criteri/indicatori/parametri oggettivi che consentano di monitorare nel corso del tempo l’effettiva attuazione del Piano.

Come appena affermato, anche in questo caso l’accezione di “Monitoraggio” è diversa da quella usata dalla LR 20/2000; ovvero, mentre nella Legge per monitoraggio si intende un controllo nel tempo degli impatti generati dal piano sull’ambiente e delle relative misure compensative, in questo caso si ritiene plausibile e, anzi, opportuno prevedere un’attività di monitoraggio che consenta di verificare periodicamente quanto del piano è stato effettivamente realizzato ovvero, in altre parole, che consenta di valutare non gli effetti negativi bensì quelli positivi generati sull’ambiente.

In questa fase ci si limita a proporre una prima ipotesi di questi indicatori, con l’intento di proporli in sede di Conferenza di Pianificazione allo scopo di condividere con tutti gli Enti coinvolti, una scelta definitiva.

Una prima ipotesi di indicatori è la seguente:

- **% di uso della bicicletta a livello provinciale**
- **km di piste ciclabili (in sede protetta) realizzate**
- **km di piste ciclabili (in sede promiscua) realizzate**
- **n° di “Zone 30” istituite e adeguatamente segnalate**
- **n° di stazioni SFM attrezzate all’intermodalità “bici-treno”**
- **n° di treni sui quali è possibile trasportare la bicicletta**
- **percorsi cicloturistici realizzati**

▪

La ragione per cui non si intende tale elenco come elenco chiuso, né tanto meno definitivo, è legata al fatto che si vuole evitare di proporre indicatori eccessivamente astratti, difficilmente misurabili ma soprattutto che non siano fatti propri dai Comuni e dagli Enti ai quali invece spetterà il compito di contribuire, in prima linea, alla concretizzazione del Piano.

In altre parole l'auspicio di questa "misurabilità" del Piano è che possa costituire uno strumento per rendere ancora più chiara e forte, nell'operato di tutti gli Enti del territorio metropolitano bolognese, l'impellente necessità di recuperare il prima possibile il ritardo che il nostro territorio accusa sul tema della mobilità ciclistica rispetto a quanto accade in altre parti d'Italia e di Europa.