



Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE TERRITORIO, URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO E VAS

Piazza S. Stefano 1, 20121 Milano  
Tel. 02/76611111  
www.regione.lombardia.it  
territorio@pec.regione.lombardia.it

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambi

E.prot DVA - 2015 - 0024570 del 01/10/2015

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE - DIPARTIMENTO PER  
LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO,  
LA PROGRAMMAZIONE E I PROGETTI INTERNAZIONALI  
00100 ROMA (RM)  
Email: dg.prog@pec.mit.gov.it

AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL  
TERRITORIO E DEL MARE  
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E  
AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - DIVISIONE II - SISTEMI DI  
VALUTAZIONE AMBIENTALE  
00100 ROMA (RM)  
Email: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Oggetto : Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di  
Economia e Finanza - Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1  
del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Con riferimento alla nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n.0006304 del  
07/08/2015 di cui all'oggetto, con la presente si trasmettono i contributi di Regione Lombardia per  
la fase di consultazione preliminare.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE

ALBERTO BIANCARDI

Allegati:

File RPA\_VAS\_Allegato\_Infrastrutture\_-\_Contributi\_RL.pdf



Referenti per l'istruttoria della pratica: PIERINO GARBELLI Tel. 02/6765.4677  
ALBERTO GIUDICI Tel. 02/6765.6313

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa all'“Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza” - Contributi di Regione Lombardia per la fase di consultazione preliminare**

**PREMESSA**

Con riferimento alla nota prot. 6304 del 07/08/2015 ed ai relativi allegati<sup>1</sup>, pervenuta alla Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo di Regione Lombardia con prot. Z1.2015.0008081 del 07/08/2015, in qualità di soggetto competente in materia ambientale, per la fase di consultazione preliminare della Valutazione Ambientale Strategica relativa all'“Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza” (anno 2015), si informa che Regione Lombardia, ai sensi della DGR VIII/10971 del 30/12/2009 (ex allegato 5), partecipa a procedimenti di VAS di competenza statale avvalendosi del Nucleo tecnico regionale di valutazione ambientale - VAS, costituito presso la Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo e coordinato dalla Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS (DGR VIII/6420 del 27/12/2007, Allegato 4): all'interno del Nucleo si provvede infatti al coordinamento istruttorio mediante l'acquisizione delle osservazioni, pareri e contributi forniti dalle Direzioni regionali competenti e dai soggetti competenti in materia ambientale interessati.

Successivamente, in data 10 agosto 2015, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha pubblicato sul portale delle Valutazioni ambientali VAS-VIA (<http://www.va.minambiente.it/it-IT>) il rapporto preliminare ambientale relativo alla VAS di cui all'oggetto.

Al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, la scrivente Struttura, con nota prot. Z1.2015.0008295 del 19 agosto 2015, ha invitato ad esprimere contributi ed osservazioni di competenza sul rapporto preliminare ambientale pubblicato le Direzioni Generali di Regione Lombardia facenti parte del Nucleo tecnico regionale VAS, l'Autorità regionale competente per la Valutazione di Incidenza, l'Autorità regionale competente per la Valutazione di Impatto Ambientale, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Lombardia, le Aziende Sanitarie Locali della Lombardia, l'Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste (ERSAF), gli enti gestori dei parchi regionali, delle riserve naturali e dei parchi locali di interesse sovracomunale della Lombardia, le Direzioni Ambiente e Territorio delle province della Lombardia e della Città metropolitana di Milano, ANCI Lombardia, l'Autorità di Bacino del Fiume Po, l'Unione Regionale Bonifiche, Irrigazioni e Miglioramenti fondiari (URBIM), i Consorzi di Bonifica e Irrigazione della Lombardia e le Comunità Montane della Lombardia.

Sono pervenuti alla scrivente Struttura i seguenti pareri e contributi:

- 1) ARPA Lombardia (prot. PEC Z1.2015.0008562 del 01/09/2015);
- 2) ASL Milano 1 (prot. PEC Z1.2015.0008703 del 07/09/2015);
- 3) ASL Brescia (prot. PEC Z1.2015.0008758 del 08/09/2015);
- 4) ASL Lodi (prot. PEC Z1.2015.0008765 del 08/09/2015);
- 5) ASL Bergamo (prot. PEC Z1.2015.0008811 del 09/09/2015);
- 6) ASL Milano (prot. PEC Z1.2015.0008847 del 09/09/2015);
- 7) ASL Lecco (prot. PEC Z1.2015.0008854 del 09/09/2015);

---

<sup>1</sup> Allegati alla nota prot. 6304 del 07/08/2015:

- Rapporto Preliminare Ambientale;
- Allegato 2 – Questionario per la consultazione preliminare dei Soggetti con Competenze Ambientali (SCA);
- *Notification to an affected party of a proposed plan or programme under article 10 of the protocol on strategic environmental assessment;*

- 8) Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile (prot. PEC Z1.2015.0008858 del 09/09/2015);
- 9) Provincia di Lecco (prot. PEC Z1.2015.0008870 del 10/09/2015);
- 10) Direzione Generale Agricoltura (prot. PEC Z1.2015.0008873 del 10/09/2015);
- 11) ASL Varese (prot. PEC Z1.2015.0008884 del 10/09/2015);
- 12) Provincia di Varese (prot. PEC Z1.2015.0008897 del 11/09/2015);
- 13) Provincia di Brescia (prot. PEC Z1.2015.0009081 del 16/09/2015);
- 14) Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità (prot. PEC Z1.2015.0009218 del 21/09/2015).

Un primo dato che emerge dalla consultazione regionale attivata è una buona partecipazione, in termini di numero complessivo di contributi/pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati, metà dei quali da parte delle Aziende Sanitarie Locali.

Ciò considerato, il presente documento risulta così articolato:

1. RAPPORTI TRA P/P NAZIONALI DEL SETTORE TRASPORTI E VALUTAZIONI AMBIENTALI - VAS
  2. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO METODOLOGICO DEL PROCESSO DI VAS
  3. RAPPORTI TRA PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL) E PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (PIS)
  4. L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015
  5. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO
  6. QUADRO PIANIFICATORIO/PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO
  7. ORIZZONTE TEMPORALE DELLE POLITICHE DEI TRASPORTI
  8. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE
  9. SOGGETTI DA CONSULTARE
  10. LA CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE
  11. IMPOSTAZIONE DELLE RAGIONEVOLI ALTERNATIVE
  12. IMPOSTAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE
  13. CONSUMO DI SUOLO
  14. IMPOSTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO
  15. PRIME PROPOSTE/STRUMENTI PER IL RAFFORZAMENTO DELLA VAS DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2015
- ALLEGATO 1 - CONTRIBUTI PERVENUTI NELLA FASE DI CONSULTAZIONE

#### **Acronimi e abbreviazioni**

Allegato Infrastrutture: AI

Documento di Economia e Finanza: DEF

Rapporto Preliminare Ambientale: RPA

Soggetti con Competenze Ambientali: SCA

Piani/Programmi: P/P

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica: PGTL

Programma Infrastrutture Strategiche: PIS

Valutazione ambientale strategica: VAS

Valutazione di impatto ambientale: VIA

Valutazione di incidenza: VINCA / VIC

Valutazione/Analisi dei punti di forza (*Strengths*), debolezza (*Weaknesses*), opportunità (*Opportunities*) e minacce (*Threats*): SWOT

## 1. RAPPORTI TRA P/P NAZIONALI DEL SETTORE TRASPORTI E VALUTAZIONI AMBIENTALI - VAS

Prima di fornire contributi in merito alla documentazione VAS trasmessa, si formulano brevi considerazioni in ordine al quadro normativo di riferimento che disciplina e regola i rapporti tra i piani/programmi nazionali del settore trasporti e le valutazioni ambientali strategiche, auspicando che possano costituire spunti ed elementi di riflessione per l'autorità proponente/procedente del p/p e per il legislatore.

Il D.P.R. 14 marzo 2001, di approvazione del nuovo "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" (PGTL), relativamente alla VAS, prevede che *"Le politiche proposte dispiegheranno i loro risultati nel tempo. Poiché l'obiettivo di realizzare una drastica riduzione delle emissioni di CO2 deve essere raggiunto nell'anno 2010, è estremamente importante la tempestività nelle decisioni.*

*Più in generale bisogna avviare una fase in cui la Valutazione Ambientale Strategica diventi l'itinerario obbligato di ogni iniziativa, superando la prassi in cui la valutazione degli impatti rappresenta una procedura per difendere e non per motivare le scelte. In tal modo sarà possibile garantire che gli obiettivi concordati nelle sedi internazionali (Conferenza di Rio, Protocollo di Kyoto ecc.) non rimangano semplici dichiarazioni di buona volontà o, comunque, si traducano in norme prive di incisività. Se sono dunque importanti gli interventi rivolti al contenimento degli effetti di inquinamento e dei costi ambientali prodotti dal sistema di trasporto nel suo complesso, non vanno sottovalutati gli impatti che il sistema dei trasporti può produrre nei confronti delle condizioni di sostenibilità socio-economica-territoriale. Tale interpretazione estensiva ed economicamente propulsiva del concetto di sostenibilità impone all'intervento infrastrutturale di confrontarsi e di interagire con una complessità di aspetti, oltre a quelli precedentemente considerati, che trovano i principali riferimenti:*

- nel sistema delle aree protette e nel progetto di rete ecologica nazionale;
- nel sistema dei centri storici e, più estesamente, del paesaggio, di cui è in corso di definizione una specifica convenzione europea sulla protezione.

*Le stesse reti di trasporto possono essere di aiuto alla promozione di uno sviluppo economico e sociale sostenibile, con riferimento alle diverse politiche nazionali ed europee. La Valutazione Ambientale Strategica, fondata su indicatori di performance ambientale del sistema dei trasporti, trova il suo strumento più importante nel sistema di monitoraggio e nella prassi di adeguamento continuo nel tempo delle politiche rispetto agli obiettivi. Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica" (PGTL 2001), anticipando nei tempi perfino la Direttiva VAS 2001/42/CE del 27 giugno 2001.*

La successiva Legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. Legge Obiettivo), stabilisce, all'art. 1, che *"Il programma<sup>2</sup> tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso"*.

Il Rapporto Preliminare Ambientale del procedimento VAS in oggetto, al Cap. 2.3, dopo aver richiamato le disposizioni dell'art. 6, comma 2, lett. a) e b) del D.Lgs. 152/06, riconosce che *"l'Allegato<sup>3</sup>, alla luce degli elementi richiamati nel precedente paragrafo, è direttamente sottoposto a VAS, dal momento che certamente rientra in entrambe le casistiche menzionate."*

Tale riconoscimento segna una svolta positiva, colmando un gap pluriennale in ordine al mancato assoggettamento a VAS, o, quantomeno, a verifica VAS, dei precedenti aggiornamenti annuali PIS/Allegati Infrastrutture approvati in assenza della relativa valutazione ambientale strategica necessaria per le motivazioni correttamente riportate al Cap. 2.3.

---

<sup>2</sup> riferendosi al PIS

<sup>3</sup> riferendosi all'Allegato Infrastrutture

## 2. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO METODOLOGICO DEL PROCESSO DI VAS

Vista la documentazione tecnica di riferimento metodologico del processo di VAS di cui il RPA si è avvalso (§ 1.1. "RIFERIMENTI NORMATIVI E METODOLOGICI PER LA VAS", pag. 1), si propone di integrarla con il seguente documento:

- *"Elementi per l'aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale"* elaborato dall'ISPRA (Manuali e Linee Guida 109/2014, marzo 2014);

Si ritiene che il contributo del documento dell'ISPRA costituisce un ulteriore supporto per la redazione del rapporto ambientale; inoltre, tale documento approfondisce i contenuti del piano di monitoraggio ambientale ed i criteri per la valutazione della significatività degli impatti secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

## 3. RAPPORTI TRA PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL) E PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (PIS)

Dalla lettura del Cap. 2.1 *"L'Allegato Infrastrutture quale Quadro Generale per gli investimenti in materia di trasporti"* si evidenzia che *"Nell'attuale quadro normativo l'azione di indirizzo in merito agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di preminente interesse nazionale è affidata principalmente a due strumenti: il Piano Generale dei Trasporti (PGT) e il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)".* (omissis) *"Nell'ultimo decennio il PIS - e i suoi successivi aggiornamenti contenuti all'interno dell'Allegato Infrastrutture - ha visto introdurre alcune modifiche legislative che hanno inteso rafforzare il collegamento tra la dimensione delle politiche di trasporto comunitarie e nazionali e quella di programmazione delle singole opere incluse nel Programma, così come introdurre alcuni criteri di priorità nella loro realizzazione."*

*Tali iniziative, sebbene allora non sfociate in un'azione di revisione complessiva della legislazione, hanno tuttavia delineato un quadro maturo di obiettivi di riforma basato sull'esistenza di un unico o prevalente atto di pianificazione di livello nazionale in materia di trasporti capace di riassumere in sé, sia l'attività di definizione delle strategie di livello nazionale, sia di programmazione di medio periodo da sottoporre a periodico aggiornamento."*

Si auspica una profonda ed ampia riflessione sugli esiti (economici, sociali, ambientali, paesaggistici, territoriali, ...) derivanti dall'attuazione degli strumenti di programmazione/pianificazione nazionali vigenti al fine di addivenire ad una ridefinizione ed aggiornamento complessivo del sistema di strategie, obiettivi, indirizzi, azioni del p/p tali da risultare coerenti con gli atti di programmazione/pianificazione dell'UE, all'interno di una lungimirante visione strategica di lungo periodo che sappia ben coniugare lo sviluppo dell'economia, dell'occupazione, della mobilità e dei trasporti con le (sempre più urgenti) sfide determinate dalla limitatezza delle risorse ambientali, le esigenze di tutela e qualità dell'ambiente, cambiamenti climatici, insieme agli obiettivi di inclusione sociale.

Come il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) risulta oggi lo strumento più idoneo per pianificare la mobilità urbana, così il nuovo strumento di pianificazione/programmazione nazionale dei trasporti, seppur lavorando a livelli territoriali, istituzionali e strategici ben differenti, dovrebbe comunque ispirarsi all'approccio innovativo del PUMS.

In particolare si ritengono significativi i seguenti aspetti che caratterizzano il PUMS:

- **Visione strategica di lungo periodo**, tenendo conto dell'attuale quadro di limitatezza delle risorse economiche ed ambientali;
- **Definire obiettivi chiari e misurabili**;
- **Innovare l'approccio nella pianificazione/programmazione della mobilità** (si riporta di seguito, a titolo esemplificativo, l'approccio del PUMS);

Pianificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

Fonte: Linee Guida Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (UE, 2014)

- **Approccio partecipativo;**
- **Sviluppo equilibrato e integrato** di tutte le modalità di trasporto;
- **Integrazione orizzontale e verticale;**
- **Valutazione della performance** corrente e futura;
- **Monitoraggio regolare,** valutazione e revisione;
- **Considerazione dei costi esterni** per tutte le modalità di trasporto.

#### 4. L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2015

Il Capitolo 2.2 del RPA descrive i principali contenuti dell'AI approvato nell'aprile 2015 che si caratterizza, a differenza dei suoi predecessori, di una radicale revisione nella struttura e nei contenuti.

L'AI si compone di una prima parte di analisi del contesto infrastrutturale e dei trasporti (e relativa analisi *swot*), di una seconda parte nella quale sono delineate le linee strategiche del p/p, comprensiva del sistema di obiettivi, linee di intervento e strumenti attuativi. Il Documento è corredato dai seguenti allegati:

1. Corridoi multimodali TEN-T;
2. Progetti trasmessi alla Commissione europea per accedere alla *Connecting Europe Facility*;
3. Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS).

In merito agli interventi del PIS, la nota a piè di pagina n.4 precisa che nel DPP sono state individuate "un gruppo di 25 opere prioritarie del programma, selezionate sulla base dei seguenti criteri: coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato".

Riguardo la consultazione dell'AI (aprile 2015), si suggerisce di riportare il link per la

consultazione integrale dell'elaborato, disponibile ai seguenti indirizzi:

- [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=22795](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=22795)
- [http://www.dt.tesoro.it/modules/documenti\\_it/analisi\\_programmazione/documenti\\_programmatici/Allegato\\_infrastrutture.pdf](http://www.dt.tesoro.it/modules/documenti_it/analisi_programmazione/documenti_programmatici/Allegato_infrastrutture.pdf)

L'Allegato al DEF, il cui prossimo Aggiornamento rappresenterà il quadro generale per gli investimenti in materia di trasporti, è utilizzato quale documento di riferimento per la fase di scoping ai fini dell'avvio della procedura di VAS. Il documento si propone di integrare la dimensione più propriamente strategica con quella riguardante la programmazione e realizzazione delle singole opere. Il documento approvato individua 25 opere prioritarie, 6 di queste interessano il territorio lombardo<sup>4</sup>.

Si apprezza la scelta di un approccio costruttivo alla VAS anziché di mero adempimento formale; si rammenta che il procedimento che sottende la VAS deve necessariamente partire dalla primigenia fase di impostazione dei piani/programmi e non può essere calata nel procedimento a posteriori, allorquando le scelte pianificatorie sono già ad un elevato grado di elaborazione. Diversamente la VAS non avrebbe alcuna effettiva possibilità di orientare le scelte pianificatorie già consolidate in un quadro programmatico organico.

Riguardo la diagnosi finale (*analisi swot*) della prima parte, dall'esame dell'analisi *swot* dell'AI non si evidenziano considerazioni ambientali anche rispetto ai possibili impatti significativi sull'ambiente indotti dai settori dei trasporti e relative infrastrutture. Tali considerazioni dovrebbero, secondo le finalità stesse della VAS, accompagnare ed integrarsi nell'elaborazione del P/P, diventando ulteriori elementi di analisi, attenzione e valutazione del processo decisionale per la definizione del p/p.

## 5. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il Cap. 1 del RPA fornisce il quadro normativo di riferimento VAS e VINCA.

Per completezza, si suggerisce di integrare i riferimenti normativi relativamente alla procedura di VIA applicata alle infrastrutture strategiche (ex D.Lgs n. 163/2006, Titolo III, Capo IV, Sez. II) e di chiarire il coordinamento ed integrazione tra le suddette procedure.

Infine, si ritiene opportuno integrare il Cap.2.2 esplicitando la normativa di riferimento del p/p (L.441/2001 e correlati provvedimenti attuativi).

## 6. QUADRO PIANIFICATORIO/PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

### Livello europeo

Per quanto concerne le strategie dell'Unione Europea, si segnala che il 28 luglio 2015 la Commissione europea ha lanciato la **strategia macroregionale UE per la regione alpina (EUSALP)** che interessa anche il territorio di Regione Lombardia.

Relativamente alla politica dei trasporti dell'Unione, si ricorda che l'11 marzo 2009 il Parlamento europeo ha approvato una **risoluzione sul pacchetto relativo all'ecologizzazione dei trasporti**, in

<sup>4</sup> Rif.: Allegato al DEF 2015, Allegato 3, pagine 75-77. In grassetto le opere in fase realizzativa.

Settore	Interventi
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"><li>• AV/AC Milano Venezia: Tratta Brescia Verona;</li><li>• AV/AC Milano Venezia: Tratta Treviglio Brescia</li></ul>
Strade	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pedemontana Lombarda;</li><li>• Tangenziale EST Milano</li></ul>
Metropolitane	<ul style="list-style-type: none"><li>• Monza M5;</li><li>• Milano Linea M4 Lorenteggio Linate</li></ul>

cui criticava la Commissione per l'assenza di una strategia globale. Ha invitato la Commissione a presentare un approccio globale all'ecologizzazione dei trasporti accompagnata da proposte legislative concrete.

Nella sua risoluzione del 6 luglio 2010 su un **futuro sostenibile per i trasporti**, il Parlamento europeo ha risposto con una serie di misure dopo la comunicazione della Commissione in vista della preparazione del nuovo Libro bianco del 2011. Questa risoluzione affronta in 42 punti un quadro completo della politica europea dei trasporti. Le esigenze principali del Parlamento Europeo sono le seguenti:

- l'istituzione di un **sistema comune europeo di prenotazione** al fine di razionalizzare e semplificare le diverse modalità di trasporto, nonché migliorare la loro interoperabilità;
- una **revisione al rialzo delle risorse attualmente utilizzate per il trasporto e la mobilità**, la creazione di un fondo per il trasporto e una dotazione di bilancio per la politica dei trasporti nel quadro delle prospettive finanziarie pluriennali;
- la **definizione e il rispetto di obiettivi più chiari e misurabili da raggiungere entro il 2020** (definiti sulla base del 2010). Il PE chiede in particolare:
  - a) di **raddoppiare il numero dei passeggeri di autobus, tram e treni (e, se del caso, navi) e aumentare del 20% i finanziamenti per mezzi di trasporto rispettosi dei pedoni e delle biciclette;**
  - b) una **riduzione del 20% delle emissioni di CO2 del trasporto su strada di passeggeri e merci, e una riduzione del 30% delle emissioni di CO2 del trasporto aereo in tutto lo spazio aereo europeo entro il 2020;**
  - c) l'**obbligo di crescita prettamente neutra di carbonio in caso di aumento del traffico aereo dopo il 2020;**
  - d) una **riduzione del 40% del numero di morti e feriti gravi tra gli utenti attivi e passivi del trasporto stradale.**

Rispetto al quadro di riferimento europeo, si ritiene opportuno integrare gli **obiettivi prevalentemente ambientali** di pag.15 e ss. Del RPA, con i seguenti:

- Comunicazione della Commissione, dell'8 febbraio 2006, intitolata "Strategia dell'UE per i biocarburanti" [COM (2006) 34];
- Libro Verde della Commissione, del 25 settembre 2007, dal titolo "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" [COM(2007) 551 def.];
- Comunicazione della Commissione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa" del 18 ottobre 2007 [COM(2007) 606 def];
- Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;
- Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (Testo rilevante ai fini del SEE);
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo del 28 aprile 2010 - Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico [COM(2010) 186];
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni del 17 dicembre 2013 "Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse" [COM(2013) 913 def.]

#### **Livello regionale e sub-regionale**

A livello regionale e sub-regionale, visti i p/p indicati a pag. 18, si ritiene opportuno considerare anche i seguenti temi e relativi p/p:

- Agricoltura: Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2014-2020;
- Attività estrattive: Piani cave provinciali<sup>5</sup> (l.r. 14/1998);
- Rifiuti: Programma Regionale Gestione Rifiuti (PRGR)
- Risorse idriche: Piano di Gestione del Po (PdG Po); Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA); Piano di Tutela delle Acque (PTA);

#### **Livello comunale**

Si segnalano in Lombardia i seguenti piani e le relative normative regionali:

- Governo del territorio: Piani di Governo del Territorio (l.r. 12/2005)
- Inquinamento acustico: Piani di risanamento acustico (l.r. n. 13/2001)
- Inquinamento luminoso: Piani di illuminazione comunale (l.r. n. 17/2000)

### **7. ORIZZONTE TEMPORALE DELLE POLITICHE DEI TRASPORTI**

Con riferimento all'orizzonte temporale del P/P, si ritiene che l'Allegato Infrastrutture dovrà tenere in debita considerazione i seguenti punti del Libro Bianco del 2011 [COM(2011) 144 definitivo]:

*20. È necessario intervenire in tempi rapidi. Per progettare, costruire ed equipaggiare le infrastrutture sono necessari molti anni e i treni, gli aerei e le navi hanno una vita utile di diversi decenni. Pertanto, le scelte che operiamo oggi determineranno la natura dei trasporti nel 2050. È necessario intervenire a livello europeo per garantire che la trasformazione dei trasporti sia definita di concerto con i nostri partner e non determinata altrove nel mondo.*

*21. Per risolvere i problemi sopraindicati sarà necessario conseguire obiettivi estremamente difficili entro il 2050 ed altri non agevoli entro il 2020/30 per garantire che ci stiamo muovendo nella direzione giusta. Le possibilità di modificare le modalità operative dei trasporti variano a seconda dei diversi segmenti, in quanto per ciascuno di essi esistono opzioni tecnologiche differenti. Di seguito la strategia della Commissione prende in esame tre tra i principali segmenti di trasporto: medie e lunghe distanze e trasporti urbani. Il conseguimento degli obiettivi in questo ambito dipenderà da molti soggetti: l'Unione europea, gli Stati membri, le regioni, le città ma anche l'industria, le parti sociali e i cittadini.*

### **8. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE**

Nel Cap. 7 del RPA si dichiara che *"Per la VAS dell'Aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture saranno attivate specifiche modalità di consultazione e partecipazione per le diverse fasi del processo di valutazione, nella progettazione e successive sviluppo di tali attività si porrà attenzione alla possibilità di valorizzare i momenti di consultazione istituzionale previsti nell'ambito della procedura approvativa dell'Allegato così come le occasioni di confronto pubblico che il Ministero ha intenzione di promuovere in relazione alla presentazione dei nuovi strumenti di pianificazione settoriale in fase di adozione."*

Preso atto delle affermazioni soprariportate, al momento non emergono ulteriori informazioni e/o elementi in merito alle attività di partecipazione.

Si auspica che, entro la fase di messa a disposizione dell'Allegato Infrastrutture e relativo Rapporto ambientale e comunque prima dell'approvazione definitiva del P/P, siano garantiti adeguati momenti di confronto con tutti i soggetti VAS interessati all'iter decisionale (p.e. mediante forum/dibattiti pubblici nei territori interessati dalle previsioni del p/p) etc) ed attivando i più opportuni strumenti di partecipazione (es. consultazione on-line, etc.) allo scopo di garantire un ampio ed efficace coinvolgimento di tutti i soggetti interessati all'iter decisionale, anche in relazione al grado di definizione delle azioni del p/p.

---

<sup>5</sup> Dato l'impatto sui fabbisogni di materiale da cava connesso con la realizzazione di infrastrutture e dato l'impatto connesso con l'attività di cava sulle varie componenti ambientali si ritiene opportuno effettuare tale verifica.

## 9. SOGGETTI DA CONSULTARE

Rispetto agli elenchi di soggetti riportati al Cap. 8 del RPA, si chiede di prevedere la convocazione anche degli **enti territorialmente interessati**: province lombarde, Città metropolitana di Milano, comuni lombardi, comunità montane della Lombardia.

In merito ai "Soggetti con competenze ambientali (SCA)", si chiedono inoltre le seguenti integrazioni:

- Direzioni Generali regionali competenti in materia di VIA, ambiente e territorio;
- Enti gestori di aree protette regionali, quali Parchi Regionali e Naturali, Riserve naturali, Siti Natura 2000, Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS);
- Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO);
- Aziende Sanitarie Locali di Regione Lombardia;
- Unione Regionale Bonifiche, Irrigazioni e Miglioramenti fondiari (URBIM);
- Consorzi di bonifica della Lombardia;
- Navigli Lombardi;
- Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste (ERSAF);

In merito alle "Parti economiche e sociali e associazioni di categoria", si ritengono opportune le seguenti integrazioni:

- ANCI Lombardia;
- Università competenti nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;
- Aziende del servizio ferroviario regionale e nazionale;
- Aziende/associazioni di categoria afferenti il settore dei trasporti e delle infrastrutture;
- Agenzie/aziende TPL (rif. l.r. 6/2012);

3. Associazioni ambientaliste, soggetti per la promozione della mobilità sostenibile, *mobility management* e per la *green economy* nei settori dei trasporti, infrastrutture e mobilità.

Pertanto, si propone di estendere il titolo n.3 come sopra riportato.

## 10. LA CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE

Il RPA descrive al Cap. 4.1 le caratteristiche delle analisi del contesto ambientale-territoriale che si riferiscono al territorio nazionale, avvalendosi principalmente dei dati riportati nell'Annuario dei dati ambientali ISPRA ed. 2014-2015.

Considerato che la proposta di PIS (aprile 2015) individua venticinque opere (cfr. nota a piè di pagina n.4) che paiono prefigurare impatti anche a scala locale, si ritiene opportuno **chiarire il livello di dettaglio ed il grado di coerenza delle previsioni finali dell'Allegato Infrastrutture** così da poter definire in modo esaustivo l'ambito di influenza territoriale di riferimento del p/p e, nel caso, approfondire il livello di analisi e di valutazione ambientale degli effetti significativi del p/p sulle aree interessate.

Per la caratterizzazione dell'ambito di influenza territoriale, nella successiva fase di redazione del rapporto ambientale, si suggerisce di effettuare l'*analisi SWOT* per gli aspetti ambientali e paesaggistici al fine di evidenziare i punti di forza, di debolezza, le opportunità e minacce (territoriali, ambientali, ...) presenti nelle aree interessate dal p/p e di supportare, quindi, le scelte più appropriate per uno sviluppo durevole e sostenibile dei territori interessati.

A supporto delle analisi da condurre nel Rapporto ambientale, per quanto concerne il territorio di Regione Lombardia, si potrà far riferimento anche alla documentazione preliminare della VAS relativa alla revisione del Piano Territoriale Regionale (cfr. Allegato E "Caratterizzazione dei sistemi territoriali lombardi in termini di vulnerabilità e resilienza"), consultabile al seguente indirizzo: <http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/>

Per ulteriori approfondimenti sulle emergenze ambientali prioritarie in Lombardia si può fare inoltre riferimento al Cap. 3.1 del Rapporto preliminare VAS della revisione del PTR. Nel medesimo Rapporto sono, altresì, disponibili dati ed informazioni di supporto per la redazione del rapporto ambientale dell'Allegato Infrastrutture.

## 11. IMPOSTAZIONE DELLE RAGIONEVOLI ALTERNATIVE

L'individuazione e la valutazione delle "ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma" è richiesta dalla normativa VAS.

Il RPA dovrebbe porre le basi per l'individuazione e valutazione delle alternative.

Definito l'ambito di decisione del P/P, le alternative potranno riguardare la strategia del P/P e poi le possibili diverse configurazioni dello stesso relativamente a:

- allocazione delle risorse finanziarie;
- tipologia delle azioni;
- localizzazione;
- soluzioni tecnologiche;
- modalità di attuazione e gestione;
- sviluppo temporale.

## 12. IMPOSTAZIONE DEL MODELLO DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

Come si evince al Cap. 6, il RPA si intende avvalere del modello valutativo descritto nel Quinto Quaderno del PON Reti e Mobilità 2007-2013 (cfr. nota a piè di pagina n.32).

In breve, la metodologia di valutazione adottata intende integrare le componenti ambientali ed economico-sociali, prevedendo:

- l'utilizzo di una **matrice di valutazione**, le cui righe sono le Scelte dell'Aggiornamento (c.d. "Albero delle Scelte") e le cui colonne sono gli **Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)** e gli **Obiettivi Economico-Sociali (OES)** esplicitati, rispettivamente, a pag. 79 e 80;
- l'organizzazione in macro-aggregazione di interventi diversi ma concorrenti ad attivare un'unica componente del sistema di mobilità (c.d. "Area Funzionale");
- la predisposizione di **Dossier valutativi**, quante sono le Scelte dell'AI, con un approccio argomentativo dei risultati delle valutazioni degli effetti di ciascuna scelta programmatica, comprensivi di **misure di accompagnamento** che assumono, nel caso di scelte non ancora definite a livello progettuale, valenza di una sorta di "Agenda ambientale" del progetto;

Il RPA enuclea quindi le linee strategiche dell'AI che si declinano negli OAS e OES.

Preso atto dell'impostazione sopra descritta, si ritiene che la metodologia di valutazione ambientale dovrebbe, altresì, considerare e valutare con debita attenzione i seguenti aspetti che possono assumere valenza di ulteriori **criteri di valutazione**:

- la **caratterizzazione** dell'ambito di influenza territoriale interessato, preferibilmente supportata da una analisi *swot* che consenta di far emergere chiaramente i punti di forza, debolezza, opportunità e minacce, sotto il profilo ambientale e paesaggistico, delle aree che potrebbero essere significativamente interessate a causa:
  - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
  - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
  - dell'utilizzo intensivo del suolo;
- della **valutazione della coerenza interna ed esterna** delle azioni del p/p, con particolare attenzione a politiche, piani e programmi di altri settori interessati dal p/p;
- delle **caratteristiche degli effetti**, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
  - probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
  - carattere cumulativo degli effetti;
  - natura transfrontaliera degli effetti;
  - rischi per la salute umana o per l'ambiente;
  - entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessati);
  - effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello internazionale, comunitario o nazionale.

Riguardo il **carattere cumulativo degli effetti**, si fa presente che la metodologia di valutazione ambientale contenuta entro il rapporto ambientale relativo alla VAS del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), in fase di parere motivato VAS, in relazione alle previsioni di infrastrutture lineari del Programma, ha permesso di stimare i seguenti impatti cumulati previsti sul territorio di Regione Lombardia:

- **Consumo di suolo:** *l'infrastrutturazione viaria e ferroviaria prevista nel PRMT nel breve e medio periodo comporterà, alla scala regionale, un'occupazione di suolo per una superficie stimabile in circa 1.760 ettari. Il potenziale consumo di suolo è concentrato:*
  - *nell'area metropolitana, in cui tale fenomeno risulta rilevante per l'addensarsi delle funzioni antropiche e dei fenomeni legati al rischio idrologico (esondazioni dell'Olonà, del Seveso e del Lambro);*
  - *nella fascia di pianura agricola e nelle aree prevalentemente risicole.*
- **Effetti sulle coperture del suolo delle aree circostanti<sup>6</sup>:** *a livello regionale, i nuovi spazi aperti interferiti ammontano a circa 1.500 ettari nel breve periodo e ad ulteriori 4.760 ettari nel medio periodo, interessando prevalentemente le seguenti zone:*
  - *contesto produttivo cerealicolo della bassa pianura;*
  - *alta pianura asciutta, in cui gli spazi aperti di qualità sono una risorsa ambientale scarsa e oggetto di pressioni di origine antropica, in primis riconducibili al fenomeno di urbanizzazione;*
  - *pianura tra il Po e il Ticino, dove la coltura risicola risulta dominante.*
- **Frammentazione:** *i maggiori impatti si potrebbero verificare:*
  - *nell'area metropolitana;*
  - *nella bassa pianura cerealicola e nella pianura foraggera;*
  - *nella fascia fluviale dell'Adda;*
  - *nella zona pedemontana e prealpina;*
  - *nell'Oltrepò.*
- **Interferenza con aree protette e RER:** *le azioni infrastrutturali previste dal PRMT comportano l'attraversamento di parchi per circa 110 km. Tale incremento è concentrato prevalentemente:*
  - *nel Parco Lombardo della Valle del Ticino (52,3 km di nuove infrastrutture);*
  - *nel Parco Agricolo Sud Milano (30 km di nuove infrastrutture).**Gli elementi di primo e secondo livello della RER, nel loro complesso, vengono intersecati da 384 km di nuove infrastrutture, di cui 317 km nel medio periodo.*
- **Interazione con il reticolo idrografico:** *il fiume Ticino, come in generale il reticolo idrografico superficiale, può subire gli effetti della nuova infrastrutturazione, dove siano richiesti interventi di regimazione e di artificializzazione delle sponde, provocando l'alterazione della morfologia fluviale, la compromissione di habitat, la riduzione della vegetazione ripariale (dalle fondamentali funzioni depurative e dei cicli geobiochimici), l'alterazione del regime idrologico, la compromissione di corridoi ecologici e l'alterazione del paesaggio locale.*
- **Interferenza con gli ambiti urbani:** *l'inquinamento acustico, luminoso e le vibrazioni causate dai trasporti possono comportare disturbi alla popolazione interessata. Il Rapporto ambientale stima<sup>7</sup> che la popolazione potenzialmente interferita dalle nuove infrastrutture ammonti a circa 25.000 persone*

---

<sup>6</sup> Il Rapporto ambientale evidenzia che la presenza e l'esercizio di un'infrastruttura può comportare effetti sulle coperture del suolo non solo relativamente al suo diretto ingombro fisico ma anche con riferimento alle aree circostanti (diffusione di sostanze inquinanti per suoli, acque, colture agricole; disturbo alle specie animali; sviluppo di tipologie vegetazionali infestanti; modifiche microclimatiche; ...), in una fascia la cui profondità varia a seconda dell'infrastruttura e del traffico che la interessa, del contesto territoriale e del tipo di effetto considerato.

<sup>7</sup> Sono state stimate fasce di interferenza a geometria variabile la cui profondità rispetto alle infrastrutture assume valori da 30 a 250 metri, cautelativi e indipendenti da eventuali opere di mitigazione.

a livello regionale, di cui più della metà residenti nelle province di Milano<sup>8</sup> (circa 4.100 abitanti in più rispetto a quelli già potenzialmente disturbati) e di Monza e della Brianza (9.100 in più).

- *Interferenza con beni culturali: il Rapporto ambientale ha stimato il numero di beni culturali potenzialmente interferiti entro una distanza di 500 m (distanza fissata in ottica prioritariamente cautelativa) dalla nuova infrastrutturazione. la maggiore percentuale di beni interferiti è in corrispondenza dell'area studio n.1<sup>9</sup> in cui è interessato più del 40% dei beni culturali esistenti),*
- *Effetti sul paesaggio: gli effetti diretti e indotti dalle infrastrutture lineari sono riconosciuti dal Piano Paesaggistico Regionale tra le cause di degrado dei paesaggi regionali, con effetti evidenti soprattutto nell'ambito del sistema metropolitano, ma con evidenze riscontrabili anche in pianura e nei fondovalle delle fasce alpine e prealpine. Oltre a rappresentare essi stessi elementi di tipo detrattore, spesso estranei ai contesti che attraversano, ed a creare effetti di barriera, separazione o interferenza percettiva, i nuovi tracciati infrastrutturali possono rappresentare, in assenza di un'adeguata pianificazione territoriale e urbanistica, fattore di innesco per ulteriori processi di urbanizzazione e consumo di suolo e possono incidere sulle visuali vicine e lontane, compromettendo le possibilità di fruizione del patrimonio storico, architettonico, paesistico.*

Per ulteriori approfondimenti si rimanda al Rapporto ambientale del PRMT pubblicato sul sito web SIVAS al seguente indirizzo:

<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/procedimenti/schedaProcedimento.jsf?idPiano=61040&idTipoProcedimento=1>

### 13. CONSUMO DI SUOLO

Si rileva positivamente l'attenzione rivolta al tema del Consumo di suolo, oggetto sia di analisi dedicate sia di uno specifico obiettivo ambientale<sup>10</sup> (di seguito OAS), finalizzato alla riduzione del fenomeno. L'OAS viene poi specificamente formulato in relazione al Quadro programmatico esaminato<sup>11</sup>, richiamando la Proposta di direttiva quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE, COM(2006) 232, che risulta però ritirata.

I dati utilizzati per le analisi sono quelli dell'Annuario ISPRA. Tali dati mostrano la continua e preoccupante crescita di suolo consumato in Italia, a causa della progressiva occupazione da parte di abitazioni, strutture industriali, commerciali e infrastrutture di trasporto. In tale ambito è trattato anche il tema del consumo di suolo per le infrastrutture di trasporto, ricorrendo alle informazioni fornite dalle elaborazioni di alcuni dati del MIT e del sistema di rilevamento degli usi del suolo Corine Land Cover (di seguito CLC), contenute nell'Annuario ISPRA. I dati CLC riguardanti l'anno 2000 evidenziano la presenza di una percentuale nazionale di suolo urbanizzato pari al 6,73% (20.266 kmq). Di questi, circa il 29% (5.993 kmq) sono occupati da infrastrutture stradali e ferroviarie. Il dato Lombardo riguardante il suolo occupato da infrastrutture stradali e ferroviarie è il più alto tra tutte le regioni<sup>12</sup>. Al riguardo risultano disponibili dati più recenti che si auspica vengano utilizzati per aggiornare le analisi.

<sup>8</sup> Città metropolitana di Milano

<sup>9</sup> Si veda Allegato G

<sup>10</sup> Rif.: Obiettivo Ambientale Sintetico, OAS 4. Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti" (pag. 55)

<sup>11</sup> Rif.: Paragrafo 5.5 , pagg. 68-70

<sup>12</sup> Stralcio tabella

Il tema della riduzione del consumo di suolo e in particolare di quello agricolo, anche alla luce delle norme regionali vigenti<sup>13</sup>, è prioritario nelle politiche di Regione Lombardia e in particolare della Direzione Generale Agricoltura. Si ritiene pertanto fondamentale che nell'ambito della programmazione di nuove infrastrutture, a tutti i livelli, siano presi in considerazione anche gli elementi primari del sistema rurale.

In prospettiva è auspicabile una sempre maggiore integrazione e armonizzazione degli obiettivi strategici infrastrutturali con quelli delle politiche agricole, ad esempio ponendo ancora più attenzione al tema della vocazionalità dei territori potenzialmente interferiti dalle nuove infrastrutture e definendo specifici indirizzi per la realizzazione di azioni compensative. In tale direzione uno spunto di lavoro potrebbe riguardare quei contesti, tradizionalmente vocati all'attività agricola e che, nel tempo, hanno beneficiato di finanziamenti provenienti da molteplici fonti, sia pubbliche, sia private, che verrebbero quindi a vanificarsi.

Di seguito, ai soli fini collaborativi, si riporta l'elenco dei riferimenti normativi d'interesse riguardanti il consumo di suolo.

#### Livello europeo

- COM(2006) 231 definitivo, Strategia tematica per la protezione del suolo
- COM(2011) 571 definitivo, Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse
- COM(2012) 46 definitivo, Attuazione della strategia tematica per la protezione del suolo e attività in corso
- COM(2012) 93 definitivo, Decisione Relativa alle norme di contabilizzazione e ai piani di azione relativi alle emissioni e agli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti da attività connesse all'uso del suolo, ai cambiamenti di uso del suolo e alla silvicoltura.
- SWD(2012) 101 definitivo, Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo.

La Commissione europea, nonostante l'impegno a conseguire la protezione del suolo (OJ C 163 del 28 maggio 2014), ha ritirato (OJ C 153 del 21 maggio 2014) dalla sua agenda la Proposta di direttiva quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE, COM(2006) 232, indicata nel Quadro di riferimento normativo e programmatico del RPA.

#### Livello nazionale

Disegno di Legge C.2039 "Contenimento del consumo di suolo e riuso del suolo edificato" presentato alla Camera dei Deputati il 3 febbraio 2014, tuttora all'esame delle Commissioni Agricoltura Ambiente riunite in sede referente.

#### Livello regionale

- LR 31/2008 TU Agricoltura, con particolare riferimento all'articolo 4 quater "Tutela del suolo agricolo".
- LR 31/2014, Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato.

Tab. 4.6 - Estensione delle aree urbanizzate destinate alle infrastrutture di trasporto e alla rete di comunicazione

	Rete di comunicazione stradale e ferroviaria A	Aree urbanizzate e infrastrutture non viarie B	A+B	Valori % rispetto alla superficie totale regionale
Lombardia	417	2.491	2.908	12,19
ITALIA	5.993	14.272	20.266	6,73

Fonte: Annuario ambientale ISPRA su dati ISTAT e MIT-2002 (strade e ferrovie) e CLC 2000 (urbanizzata)

<sup>13</sup> Rif.: L.r. 31/2014 e L.r. 31/2008

#### 14. IMPOSTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Dall'esame del RPA non emerge un capitolo o una sezione dedicata all'impostazione del sistema di monitoraggio ambientale.

Si osserva che il RPA riporta, con riferimento alle sei macro-componenti ambientali considerate, un primo elenco di indicatori presi dal Catalogo ISPRA per l'elaborazione delle analisi di contesto ambientale-territoriale.

Come ricorda lo stesso Istituto nella pubblicazione "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS" (ISPRA 2015):

- *"La fase di scoping è il momento giusto per individuare il set di indicatori di contesto e le principali fonti dei dati che saranno utilizzati per sviluppare l'inquadramento territoriale dell'area oggetto del P/P e per meglio descrivere gli aspetti ambientali fondamentali e le eventuali criticità che insistono sul territorio. Gli indicatori devono essere opportunamente selezionati tenendo conto della scala di analisi, della loro rappresentatività rispetto al fenomeno che si vuole descrivere, del loro aggiornamento. Gli elementi del contesto ambientale e territoriale considerato (quali ad esempio fattori geografici, vincoli paesaggistici e idrogeologici, localizzazione delle attività che generano pressioni sull'ambiente di interesse per il P/P considerato, distribuzione delle aree sensibili...) devono essere accompagnati da idonee rappresentazioni cartografiche che costituiscono un valido strumento per le successive fasi di valutazione e definizione delle azioni del P/P e monitoraggio dell'attuazione";*
- *Il monitoraggio del P/P deve seguire l'intero ciclo di vita del P/P, deve essere progettato in fase di elaborazione del P/P e descritto nel Rapporto ambientale.*

Il monitoraggio dovrebbe inoltre prevedere:

- *la descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto. Tali indicatori dovranno essere popolati per consentire di misurare lo stato attuale nonché l'evoluzione del contesto ambientale anche dovuto a fattori esogeni al P/P;*

- *il controllo dell'attuazione delle azioni del P/P che hanno effetti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del P/P e delle misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo;*

- *il controllo degli effetti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni del P/P. Gli indicatori di contributo consentono di misurare gli effetti positivi e negativi dovuti all'attuazione delle azioni del P/P compresi eventuali effetti imprevisti.*

*Gli indicatori di contributo devono essere correlati agli indicatori di processo e agli indicatori di contesto.*

*Gli indicatori per quanto possibile devono essere gli stessi individuati nella fase di valutazione ambientale del P/P. Nel Rapporto Ambientale gli indicatori che descrivono il contesto sul quale il P/P ha effetti e gli indicatori che misurano gli effetti stimati delle azioni del P/P devono essere popolati così da costituire i valori di riferimento ("situazione al tempo T0") del monitoraggio.*

In ogni caso, il monitoraggio del p/p dovrà adempiere a quanto previsto dall'art. 18 del D.Lgs. 152/2006.

#### 15. PRIME PROPOSTE/STRUMENTI PER IL RAFFORZAMENTO DELLA VAS DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2015

##### Bilancio/contabilità ambientale

Così come gli obiettivi economico-sociali (c.d. OSE<sup>14</sup>) vengono assunti dal RPA come ulteriori criteri della proposta metodologica di valutazione ambientale del p/p, così gli obiettivi (e valori) ambientali dovrebbero essere parimenti considerati ed introdotti nella contabilità economica relativa al p/p. Una possibile applicazione potrebbe avvenire all'interno dei Rapporti predisposti annualmente dalla Camera dei deputati, relativi all'attuazione della Legge Obiettivo, dove si

---

<sup>14</sup> Cfr. pag.80 RPA

potrebbe ipotizzare l'elaborazione ed integrazione di un **bilancio/contabilità ambientale** dell'Allegato Infrastrutture finalizzato ad analizzare e rendicontare i flussi di risorse ambientali prelevate/emesse complessivamente dal sistema delle opere di interesse strategico, monitoraggio diversificato per stato di approvazione/attuazione delle opere, applicando quanto previsto dall'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. ed in raccordo con i monitoraggi ambientali VIA delle singole opere.

#### **Revisione/aggiornamento del quadro normativo di riferimento**

Visti i Disegni di legge in itinere (Allegato 1, RPA) si auspica un **complessivo intervento del Legislatore** di riordino e riforma del *corpus* normativo derivante dalla Legge obiettivo e provvedimenti correlati (L.166/2002, D.Lgs. 190/2002, D.Lgs. 9/2005, D.Lgs. 189/2005, modifiche al D.Lgs. 163/2006) in particolare riguardo al modello di intervento istituzionale e di *governance* al fine di assicurare la piena partecipazione dei soggetti e trasparenza/ripercorribilità dei processi decisionali<sup>15</sup>, il pieno e uniforme recepimento delle direttive europee nonché garantire un efficace coordinamento ed integrazione dei procedimenti VAS- VINCA-VIA.

Come considerato dall'UE<sup>16</sup>, la piena e uniforme attuazione dell'acquis ambientale in tutta l'Unione rappresenta un investimento oculato per l'ambiente, per la salute umana e per l'economia.

---

<sup>15</sup> Obiettivi perseguibili anche mediante l'attuazione dello strumento del *debat public*

<sup>16</sup> Cfr. considerato n.26 della Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013

**ALLEGATO 1 - CONTRIBUTI PERVENUTI NELLA FASE DI CONSULTAZIONE**

Milano,  
Class. 6.3 Fascicolo 2014.1.41.33

Spettabile

Regione Lombardia - Direzione Generale Terri-  
torio, Urbanistica e Difesa del Suolo - Struttura  
Strumenti per il Governo del Territorio  
Piazza Città di Lombardia 1  
20100 MILANO (MI)  
Email: territorio@pec.regione.lombardia.it

**Oggetto : Osservazioni ARPA Lombardia sul procedimento di VAS dell'Alle-  
gato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza – Rapporto preli-  
minare – (rif. Vs. nota prot. n. Z1.2015.0008295 del 19 agosto 2015 - pro-  
tocollo ARPA n. 117756 del 19 agosto 2015).**

Con riferimento alla Vostra nota del 19 agosto 2015 avente come oggetto:  
*"Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al  
Documento di Economia e Finanza – Comunicazione di avvio della consultazione  
ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.",* ARPA Lombardia in

Responsabile del procedimento: ADRIANO CATI tel. 02/69666331 e-mail: a.cati@arpalombardia.it  
Istruttore: ROSA SONIA RUMI tel. 02/69666311 e-mail: r.rumi@arpalombardia.it

---

Palazzo Sistema - Via Rosellini, 17 - 20124 MILANO - Tel. 02 69666.1 - www.arpalombardia.it  
Indirizzo e-mail: info@arpalombardia.it Indirizzo PEC: arpa@pec.regione.lombardia.it



UNI EN ISO 9001:2008  
Certificato n.9175.ARPL

qualità di soggetto competente in materia ambientale formula i seguenti contributi relativamente al Rapporto preliminare.

### **Portata delle informazioni per la costruzione del contesto ambientale**

Si ritiene che per rendere più esaustivo l'elenco di componenti ambientali inserite nel Documento preliminare debba essere presa in considerazione anche la tematica relativa **all'inquinamento luminoso** provocato durante e/o per consentire l'attività di trasporto. Tale forma di inquinamento può arrecare disturbo alla popolazione, creare problemi per la sicurezza stradale e costituire un impatto negativo relativamente alla flora e alla fauna, nonché per gli elevati consumi energetici derivanti da utilizzo di sistemi di illuminazione obsoleti. Tale riflessione vale sia per le infrastrutture di nuova progettazione/realizzazione che per quelle esistenti.

In relazione alle tematiche già presenti nel paragrafo 4.2, si ritiene opportuno suggerire eventuali integrazioni.

All'interno della tematica "*condizioni della popolazione e della relativa salute*", sarebbe opportuno approfondire il tema della **sicurezza stradale** che, se non preso in considerazione fin dalle fasi di progettazione delle infrastrutture, costituisce una criticità che può essere causata, oltre che da comportamenti scorretti, da un insieme di fattori che riguardano il sistema infrastrutturale, il tipo di struttura territoriale, i volumi e la regolamentazione del traffico, i sistemi di illuminazione, ecc. che agendo sull'insieme strada-veicolo-utente possono originare presupposti che incrementano il numero di incidenti.

Sarebbe utile, per quanto attiene al tema **cambiamenti climatici**, che il Rapporto ambientale evidenziasse gli impatti derivanti anche dalle attività poste in essere per la realizzazione/potenziamento di infrastrutture di trasporto che possono generare emissioni climalteranti, quali ad esempio: i processi di produzione dei materiali necessari alla realizzazione/potenziamento dell'infrastruttura, il loro trasporto, l'utilizzo di macchinari per le attività di cantierizzazione delle opere, l'eventuale

disboscamento, che non solo comporta consumo di suolo ma anche una riduzione della capacità del suolo di assorbimento e sequestro del carbonio.

Sarebbe auspicabile che l'insieme di questi impatti venisse stimata in sede progettuale e possibilmente compensata in fase di realizzazione.

Per quanto riguarda la tematica **suolo** si auspica che nel Rapporto ambientale vengano approfondite le possibili conseguenze derivanti dall'impermeabilizzazione del suolo, che comporta, non solo il consumo irreversibile della risorsa anche in termini di sottrazione di suolo fertile, ma anche la perdita delle naturali funzioni ecosistemiche che esso svolge (fondamentale ruolo nel bilancio idrologico, habitat per lo sviluppo di biodiversità, contribuzione all'assorbimento e allo stoccaggio del carbonio ecc.) Inoltre, l'attività di cantierizzazione delle infrastrutture di trasporto può alterare la morfologia del territorio, a causa di sbancamenti, movimenti di terra, gallerie, apertura di cave per il recupero di materiali da costruzione e di discariche per il deposito dei materiali di risulta, ecc.).

Infine, la messa in esercizio di infrastrutture stradali spesso comporta ulteriori processi di urbanizzazione/impermeabilizzazione, in quanto lungo le strade tendono a concentrarsi e a svilupparsi nuove strutture urbane (zone industriali, centri commerciali e di servizi, piazzali di sosta per le merci, insediamenti sportivi/ricreativi, quartieri residenziali) e quindi ulteriore consumo di suolo.

In tema di **biodiversità** si suggerisce di approfondire la criticità derivata dalla frammentazione che rappresenta una delle maggiori minacce, in quanto le infrastrutture lineari interrompono le connessioni tra ambiti ecologicamente significativi, generano discontinuità nella rete di connessioni verdi limitando la circolazione di patrimoni genetici e alterando la catena alimentare naturale.

Il Manuale ISPRA *"Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari - Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e la mitigazione degli impatti"* individua e descrive i principali effetti derivanti dalla presenza di infrastrutture:

- effetto "margine" (edge effect): nelle aree di margine possono intervenire fenomeni di trasformazione della copertura del suolo, della struttura

vegetazionale e del microclima che provocano effetti diretti o indiretti sulle specie animali e vegetali;

- effetto "barriera": impedimento della possibilità di movimento e di relazione tra le popolazioni animali;
- effetto "corridoio": le fasce di ambiente che si sviluppano lungo le infrastrutture possono facilitare la propagazione delle specie comprese quelle esotiche e invasive.

Inoltre spesso molte aree protette, ecosistemi di pregio e habitat per specie di importanza comunitaria, si trovano presso o in prossimità di corpi idrici e risulta importante valutare gli impatti causati dal transito dei mezzi di trasporto/navigazione, in prossimità della riva e delle sponde, che possono generare disturbo alla fauna e degrado alla flora acquatica e ripariale.

Infine è opportuno considerare che spesso gli impatti non si limitano alla superficie direttamente interessata dalle infrastrutture e dalle aree necessarie per il loro funzionamento, bensì ricadono su areali più estesi e complessi, i cui confini nella maggior parte dei casi non sono definibili a priori.

#### **Portata delle informazioni per la costruzione del contesto programmatico**

Nell'elenco riportato a pag. 15 del Rapporto preliminare sezione "*Normativa livello europeo - Obiettivi prevalentemente ambientali*" si suggerisce di inserire il riferimento dalla Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

Nell'elenco di *piani di livello regionale, sub-regionale o di area vasta* si suggerisce di considerare anche il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del fiume Po, attualmente in Valutazione Ambientale Strategica (il Rapporto ambientale e i documenti di piano sono disponibili sul sito internet dell'Autorità di Bacino del Fiume Po), e che dovrebbe concludere il processo di redazione entro il dicembre 2015.

*Il Dirigente*

ADRIANO CATI



Regione  
Lombardia

ASL Milano 1

DIPARTIMENTO PREVENZIONE MEDICO  
U.O.C. Sanità Pubblica

Via Spagliardi, 19 - 20015 Parabiago  
Tel. 0331.498.501/502/476 - Fax 0331.498.535  
e-mail: [dipartimento.prevenzione@aslmi1.mi.it](mailto:dipartimento.prevenzione@aslmi1.mi.it)

Parabiago, 4 SET. 2015

Prot. n. 66563

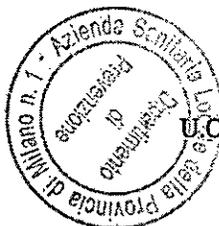
Classe: 2.1.1.12

Regione Lombardia - Direzione Generale Territorio, Urbanistica e  
Difesa del Suolo, Struttura Fondamenti, Strategie  
per il Governo del territorio e VAS,  
Piazza Città di Lombardia, 1 - 20124, Milano  
[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza ( rif. Vs. nota prot. n.Z1. 2015.0008295 del 19/8/2015; prot. ASL di arrivo n. 63559 del 19/8/2015)

In riferimento a quanto in oggetto, per quanto di competenza di questo Dipartimento di Prevenzione Medico, non si hanno osservazioni da formulare nel merito.

Cordiali saluti



IL DIRETTORE  
U.O.C. SANITA' PUBBLICA  
Dr. Edgardo Valerio

Responsabile del procedimento: Referente Area Tematica Edilizia - Dr. Cotrupi Domenico - tel.0331-498512

**AZIENDA SANITARIA LOCALE DELLA PROVINCIA DI MILANO 1**

Sede legale: Legnano - 20025 - Via Savonarola, 3  
Direzione Generale: Rho - 20017 - Corso Europa, 246  
Sede amministrativa: Magenta - 20013 - Via Al Donatore di Sangue, 50  
Codice Fiscale c.p. IVA 12313930153 - Numero Verde 800.671.671 - Sito Internet [www.aslmi1.mi.it](http://www.aslmi1.mi.it)



Regione  
Lombardia

ASL Brescia

**DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE MEDICO**

Via Padova n.11 – 25125 BRESCIA  
Tel. 030/3838546 - Fax 030/3838696  
E-mail [dir.dip.prevenzione@aslbrescia.it](mailto:dir.dip.prevenzione@aslbrescia.it)

Brescia,

Prot. Gen. n.

REGIONE LOMBARDIA  
DIREZIONE GENERALE TERRITORIO,  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL  
TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL  
GOVERNO DEL TERRITORIO E VAS  
P.zza Città di Lombardia, 1  
20124 MILANO  
[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza: comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

Con la presente si intende dare seguito alla richiesta di contributo in merito all'oggetto, formulata da codesta DG in data 19.08.2015 con nota prot.8295.

L'Allegato Infrastrutture viene definito nel rapporto preliminare ambientale uno strumento per la formulazione degli indirizzi nazionali di politica dei trasporti, in coerenza con il quadro strategico comunitario, da integrare con quella afferente alla programmazione e realizzazione delle singole opere.

Per il Rapporto Preliminare Ambientale, l'ASL di Brescia intende fornire il proprio contributo descrivendo l'impatto sanitario rispetto a due delle tematiche ambientali trattate nel rapporto preliminare ambientale, che nel contesto territoriale di competenza rappresentano criticità, la cui soluzione deve essere considerata un obiettivo prioritario condiviso: inquinamento atmosferico e consumo di suolo agricolo.

**Qualità dell'aria**

Il rapporto ISPRA 2014-2015 sulla qualità dell'aria attribuisce alla provincia di Brescia un valore medio di concentrazione di PM10 tra 30-39 µg/m<sup>3</sup>.

Lo stesso rapporto ISPRA sulla qualità dell'aria dei centri urbani inserisce la città di Brescia tra quelle che in Pianura Padana presentano superamenti dei limiti di legge più frequenti, soprattutto per il parametri PM10 ed O3, entrambi significativamente correlati con la salute pubblica.

L'inquinamento dell'aria è più evidente nel capoluogo e nell'immediato hinterland, senza tuttavia risparmiare aree più periferiche della provincia, comprese le valli dell'area montana e la bassa pianura. Il valore medio provinciale fornito da ISPRA non consente di rappresentare appieno il problema della concentrazione di PM10 conseguente a numerose emissioni da processi produttivi, combustione non industriale, combustione dell'industria, da impianti di trattamento e smaltimento rifiuti, e da traffico veicolare che percorre arterie stradali quali A4, A21, Brebemi e tangenziali, che si concentrano prevalentemente nel capoluogo e nelle aree pianeggianti dell'hinterland in direzione est-ovest.

---

**ASL di Brescia – Sede Legale: viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia**

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - [www.aslbrescia.it](http://www.aslbrescia.it) - [informa@aslbrescia.it](mailto:informa@aslbrescia.it)

Posta certificata: [servizioprotocollo@pec.aslbrescia.it](mailto:servizioprotocollo@pec.aslbrescia.it)

Codice Fiscale e Partita IVA: 03436310175



Regione  
Lombardia

## ASL Brescia

La qualità dell'aria monitorata dalla centralina ARPA di Rezzato, Comune dell'Hinterland ad est del capoluogo, la più vicina ai tracciati dell'autostrada all'A4, alla SS 45 bis-Gardesana Occidentale, alla SS 11 Padana Superiore, ha registrato nell'anno 2012 per il PM10, 114 giorni di superamento del limite giornaliero di 50µg/m<sup>3</sup>, nel 2013 i giorni di superamento del limite sono stati 90 e nel 2014 per 88 giorni è stato superato il limite.

Nel 2015, fino al 31 agosto, per 58 giorni la centralina ARPA di Rezzato ha registrato superi del limite per il PM 10.

Dalla recente pubblicazione sullo stato dell'ambiente del comune di Brescia risulta che il trasporto su strada contribuisca per il 30.6% alle emissioni di PM10, per il 29.6% a quello del PM2.5 ed al 33.3% al PTS.

Inoltre il trasporto su strada contribuisce al 40.9% di NOx, al 25.3% delle emissioni di CO<sub>2</sub>, al 23.8% delle emissioni di gas serra CO<sub>2</sub> equivalenti, al 29.4% delle emissioni di precursori di O<sub>3</sub>, al 25.3% di emissioni di CO, al 32.1% di emissione di sostanze acidificanti ed al 70.5% della emissione di EC (Carbonio elementare) 70.5%, contributo del PM10.

Dal 22 giugno al 31 agosto 2015 la concentrazione di O<sub>3</sub> misurata dalla centralina ARPA di Brescia -Villaggio Sereno ha superato la soglia di informazione di 180µg/m<sup>3</sup> per 18 giorni.

L'ASL di Brescia nel luglio 2015 ha presentato lo studio epidemiologico su: " polveri sottili ed effetti a breve termine sulla salute nell'ASL di Brescia" nel quale si confermano i dati della letteratura scientifica, che indica nell'inquinamento atmosferico l'inquinamento ambientale di maggiore impatto sulla salute umana.

In particolare nell'ASL di Brescia ogni anno l'inquinamento atmosferico causa in media 400 decessi, 200 infarti, 165 ictus e 3.900 ricoveri per malattie respiratorie.

Questi sono gli eventi a breve termine cui andrebbero aggiunte le malattie croniche per le quali sono stati stimati 631 decessi anticipati nel 2005 e 554 decessi anticipati nel 2010 da inquinamento atmosferico.

### **Consumo di suolo**

Per consumo di suolo non può intendersi soltanto la cementificazione ma anche l'asportazione e l'inquinamento, che sottrae suolo all'utilizzo originario.

Nell'area sud occidentale del comune di Brescia trova il Sito di Interesse Nazionale(SIN) Brescia Caffaro, gravato da un massivo inquinamento del suolo da PCB, diossine, furani, metalli pesanti che dal sedime della ditta si estende per di 210 ettari di superficie, 100 dei quali destinati ad uso agricolo.

L'estensione delle acque sotterranee interessate dalla contaminazione della Caffaro è di 2098 ettari, e lo sviluppo lineare delle rogge irrigue anch'esse interessate dalla contaminazione è di 45 Km. L'utilizzo dei suoli agricoli del SIN è vincolato a specifiche limitazioni stabilite con ordinanza sindacale a partire dal 2003 ed ancora vigente.

---

**ASL di Brescia – Sede Legale: viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia**

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - [www.aslbrescia.it](http://www.aslbrescia.it) - [informa@aslbrescia.it](mailto:informa@aslbrescia.it)

Posta certificata: [servizioprotocollo@pec.aslbrescia.it](mailto:servizioprotocollo@pec.aslbrescia.it)

Codice Fiscale e Partita IVA: 03436310175



Regione  
Lombardia

## ASL Brescia

Il territorio della provincia di Brescia accoglie discariche di rifiuti speciali, pericolosi e non, di rifiuti contenenti amianto, concentrate prevalentemente in due comprensori ad est e ad ovest del capoluogo.

Dal censimento della Provincia del 2011 risulterebbero più di cento discariche cessate e circa 70 in attività.

Discariche abusive contenenti scorie di fonderia sono state identificate nei comuni di Montirone ed Ospitaletto e recentemente la realizzazione della autostrada Brebemi e TAV ha consentito il rinvenimento di numerosi smaltimenti abusivi di rifiuti collocati in vecchie cave di prestito.

Il monitoraggio delle discariche sta mostrando la presenza di inquinanti nella falda sotterranea intercettata dai piezometri degli impianti più vecchi, dimostrando con ciò che i criteri di costruzione delle discariche autorizzate negli anni 80 non hanno risposto alla necessità assoluta di tutela della falda, aggiungendo così alla sottrazione di suolo anche la contaminazione della falda.

A Brescia sette ettari del SIN Brescia Caffaro sono occupati da due discariche abusive di rifiuti industriali, causa di inquinamento da metalli pesanti, PCB, solventi clorurati del suolo e sottosuolo, e da solventi clorurati della falda.

Tra gli impianti di smaltimento di rifiuti cessati in provincia di Brescia trovano collocazione anche due discariche radiocontaminate da Cesio 137, strettamente monitorate.

La Provincia di Brescia prevalentemente in direzione est-ovest è percorsa da arterie stradali di importanza nazionale ed internazionale oltre che dalla fittissima rete di collegamenti tra centri abitati, garantiti da strade statali e provinciali.

I collegamenti ferroviari avvengono con l'asse ferroviario Milano Brescia Verona e le connessioni di ferrovie minori con l'asse principale, ma alcune porzioni significative della provincia sono prive di ferrovia.

Non esiste collegamento ferroviario per la Val Trompia, la Val Sabbia entrambe storicamente legate alla produzione metallurgica, e per le quali materie prime e prodotti finiti debbono necessariamente essere trasportati con mezzi pesanti su strade statali già gravate dal traffico veicolare locale, prodotto dagli spostamenti necessari ai 180.000 residenti, con pesanti conseguenze sulla qualità dell'aria per i gas di scarico e pregiudizio del clima acustico. Inoltre in Val Sabbia si colloca il Lago d'Idro, con attività ricettivo-alberghiere, attive prevalentemente nel periodo estivo, che comportano un incremento significativo del traffico automobilistico sulle strade che attraversano i paesi rivieraschi.

Anche i comuni della sponda occidentale del lago di Garda, di noto richiamo turistico, sono privi di collegamento ferroviario ed il traffico di persone e cose deve necessariamente avvenire su strada statale e provinciale e comunale sia per i circa 94.000 residenti sia per i turisti che con la bella stagione affollano il lago di Garda, sottoponendo a pressione da eccessivo traffico veicolare la rete viaria esistente, aumentando la probabilità di incidenti stradali, pregiudicando la qualità dell'aria ed il clima acustico.

---

**ASL di Brescia – Sede Legale: viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia**

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - [www.aslbrescia.it](http://www.aslbrescia.it) - [informa@aslbrescia.it](mailto:informa@aslbrescia.it)

Posta certificata: [servizioprotocollo@pec.aslbrescia.it](mailto:servizioprotocollo@pec.aslbrescia.it)

Codice Fiscale e Partita IVA: 03436310175



Regione  
Lombardia

## ASL Brescia

Per quanto fin qui esposto si ritiene che l'obiettivo di trasferire passeggeri e merci dalla modalità stradale a modalità di trasporto meno inquinanti come ferrovie e autostrade del mare è da perseguire fortemente per il vantaggio che la qualità dell'aria ne ricava, per la riduzione dei gas climalteranti, per il miglioramento del clima acustico.

Ma affinché questo trasferimento non si traduca nella realizzazione di assi ferroviari con un ulteriore consumo di suolo, che come descritto per l'area bresciana potrebbe essere non sostenibile, il Rapporto Ambientale dovrebbe destinare particolare attenzione al censimento dell'esistente, in uso o dismesso, con lo studio di fattibilità di progetti di recupero ove possibile, attraverso la riqualificazione e la messa in sicurezza delle tratte ferroviarie esistenti, prima di costruirne di nuove.

Più generalmente, sia che si parli di reti ferroviarie sia che si parli di assi stradali, il recupero dell'esistente comporta non soltanto risparmio di suolo ma anche di energia, di materia prima e di produzione di rifiuti, di impatti sull'ambiente, di pressioni sulle aree a rischio geomorfologico ed idraulico, sulle zone di protezione speciale e sui siti di importanza comunitaria, sui beni artistici sul paesaggio.

Inoltre la riqualificazione può essere l'occasione per realizzare sistemi di mitigazione delle molestie provocate dall'infrastruttura esistente sulla popolazione.

Poiché le pressioni ambientali alle quali è esposta la popolazione sono molteplici e gravose, il giudizio di sostenibilità di un'opera non può prescindere dalla dimostrazione della sua indispensabilità rispetto ad un progetto più ampio, e che la realizzazione ex novo debba riguardare l'intera opera e non possa invece, attraverso la riqualificazione dell'esistente, essere soltanto in parte una nuova costruzione.

Cordiali saluti.

*Firmato digitalmente*  
IL RESPONSABILE U.O.  
MEDICINA AMBIENTALE  
(Dr.ssa Lucia Leonardi)

*Firmato digitalmente*  
IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO  
DI PREVENZIONE MEDICO  
(Dr. Fabrizio Speziani)



Regione  
Lombardia

ASL Lodi

ASL DELLA PROVINCIA DI LODI



Prot.n.0025420/15 del 08/09/2015  
2.3.5

Protocollo Generale

Spett.le

REGIONE LOMBARDIA - GIUNTA,  
DIREZIONE GENERALE TERRITORIO  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO  
DEL TERRITORIO  
Piazza Città di Lombardia n°1  
20124 MILANO

Trasmessa via PEC

[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza - Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.**

In riferimento all'istruttoria in oggetto, richiamata la richiesta del 19/08/2015, prot. ASL di Lodi n° 23823/15, nella quale si indicava la data del 10 Settembre 2015 quale termine ultimo per l'espressione di contributi istruttori, non si ritiene di formulare osservazioni in merito alla documentazione trasmessa (rapporto preliminare ambientale) per quanto di competenza.

Distinti saluti.



DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE MEDICA  
IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
IGIENE E SANITA' PUBBLICA  
(Dott. Cesare Rusca)



Regione  
Lombardia

ASL Bergamo

DIREZIONE DEL DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE MEDICO

“certificato secondo la Norma UNI EN ISO 9001”

Direttore: dott. Bruno Pesenti

24125 Bergamo – Via B.go Palazzo 130 - ☎ 035 2270574/493

posta elettronica certificata (PEC): [protocollo@pec.asl.bergamo.it](mailto:protocollo@pec.asl.bergamo.it)  
posta elettronica ordinaria (PEO): [protocollo.generale@asl.bergamo.it](mailto:protocollo.generale@asl.bergamo.it)

Bergamo, <sup>RE</sup> 8 SET. 2015

SPETT.LE DIREZIONE GENERALE TERRITORIO  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO  
DEL TERRITORIO E VAS.

[TERRITORIO@PEC.REGIONE.LOMBARDIA.IT](mailto:TERRITORIO@PEC.REGIONE.LOMBARDIA.IT)

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza - Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.**

Si condividono gli obiettivi generali e le strategie indicate:

- OAS 1 Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti;
- OAS 2 Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico;
- OAS 3 Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine;
- OAS 4 Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti;
- OAS 5 Tutelare il paesaggio e i beni culturali;
- OAS 6 Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano.

In particolare:

L'obiettivo della strategia è integrare le informazioni sullo stato dell'ambiente, sull'ecosistema e sulla salute umana. L'obiettivo finale è quello di istituire un quadro per contribuire a produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata. Ulteriori obiettivi sono identificare e ridurre ogni nuova minaccia per la salute dovuti a fattori ambientali e rafforzare la capacità dell'Unione di definire politiche in questo settore. Il piano è quello di implementare la strategia in modo incrementale in cicli successivi. La strategia aprirà la strada ad un sistema comunitario di informazione per valutare l'impatto complessivo dell'ambiente sulla salute umana ed il sistema di collegamenti causa-effetto e per lo sviluppo di una politica integrata in materia di ambiente e salute.

Direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose.

La Direttiva instaura un regime a livello comunitario che contempla tutti gli aspetti del trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile, dettando gli indirizzi per una gestione del trasporto delle merci pericolose nel rispetto delle norme sulla sicurezza, sulla salute pubblica e sulla tutela dell'ambiente, sia a livello comunitario sia rispetto al trasporto internazionale in coerenza con i disciplinari previsti dagli accordi internazionali.

**Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Bergamo**

Via F. Galliccioli, 4 - 24121 Bergamo - Tel. 035385111 - fax 035385245 C.F./P.IVA 02584740167  
sito Internet: [www.asl.bergamo.it](http://www.asl.bergamo.it)

Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM(2009) 490 def.

L'obiettivo finale è quello di istituire un quadro per contribuire a produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata. Ulteriori obiettivi sono identificare e ridurre ogni nuova minaccia per la salute dovuti a fattori ambientali e rafforzare la capacità dell'Unione di definire politiche in questo settore. Il piano è quello di implementare la strategia in modo incrementale in cicli successivi. La strategia aprirà la strada ad un sistema comunitario di informazione per valutare l'impatto complessivo dell'ambiente sulla salute umana ed il sistema di collegamenti causa-effetto e per lo sviluppo di una politica integrata in materia di ambiente e salute.

Si esprime complessivamente ed in via generale un parere positivo e favorevole rimarcando tuttavia la necessità di definire indicatori di salute correlabili con impatti e rischi ambientali.

Cordiali saluti.



Il Direttore  
Dipartimento Prevenzione Medico  
Dott. Bruno PESENTI

Referenti:

Dott. Pietro Imbrogno – Direttore Area Salute e Ambiente - Tel. 035.22.70.494 - e-mail [pimbrogn@asl.bergamo.it](mailto:pimbrogn@asl.bergamo.it)

Geom. Gaetano Gramano – Servizio di Medicina Ambientale - Tel. 035.22.70.389 - e-mail [gaetano.gramano@asl.bergamo.it](mailto:gaetano.gramano@asl.bergamo.it)

posta elettronica certificata (PEC): [protocollo@pec.asl.bergamo.it](mailto:protocollo@pec.asl.bergamo.it)

posta elettronica ordinaria (PEO): [protocollo.generale@asl.bergamo.it](mailto:protocollo.generale@asl.bergamo.it)

---

**Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Bergamo**

Via F. Gallicciolli, 4 - 24121 Bergamo - Tel. 035385111 - fax 035385245 C.F./P.IVA 02584740167  
sito Internet: [www.asl.bergamo.it](http://www.asl.bergamo.it)



Regione  
Lombardia

ASL Milano

MT/fm

ASL Milano – AOOASLMI  
REGISTRO UFFICIALE  
USCITA DPM

Prot. n.  
Data

Regione Lombardia – Giunta  
Direzione Generale Territorio,  
Urbanistica e Difesa del Suolo  
Strumenti per il Governo del Territorio  
Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 Milano

E-MAIL [territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

p.c. ARPA  
Dipartimento Sub Provinciale  
Città di Milano – Melegnano  
U.O. Territorio e Attività Integrate  
Via Juvara, 22  
20129 Milano

E-MAIL [dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it](mailto:dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it)

**Oggetto: procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento Economia e Finanza.**

In merito alla procedura di VAS in oggetto, esaminata la documentazione pubblicata sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Rapporto Ambientale Preliminare) non si evidenziano osservazioni.

La ASL si riserva di esprimere parere nelle successive fasi del procedimento di VAS.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti si porgono distinti saluti.

Il Direttore  
Dipartimento di Prevenzione Medica  
Dr.ssa Susanna Carloni

Responsabile del procedimento: Dr. Maurizio Tabiadori  
Responsabile dell'istruttoria: Dott. ssa Ilaria Mianze - 02.8578.9598

**AZIENDA SANITARIA LOCALE DI MILANO**

Dipartimento di Prevenzione Medica – Struttura Semplice Dipartimentale Salute e Ambiente  
Via Statuto, 5 - 20121 Milano - Tel. 02 8578 9556 - 9557 fax 02 8578 9649  
e-mail: [saluteambiente@asl.milano.it](mailto:saluteambiente@asl.milano.it) – pec: [dipartimentoprevenzione@pec.asl.milano.it](mailto:dipartimentoprevenzione@pec.asl.milano.it)  
Codice fiscale e P.IVA 12319130154 - sito: <http://www.asl.milano.it>



Regione  
Lombardia

ASL Lecco

DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE MEDICA

Servizio Igiene e Sanità Pubblica

Via G. Tubi, 43 - 23900 Lecco

Tel. 0341/482412 Fax. 0341/482410 email [igsp@asl.lecco.it](mailto:igsp@asl.lecco.it)

PEC [servizio.igiene.sanita.pubblica@pec.asl.lecco.it](mailto:servizio.igiene.sanita.pubblica@pec.asl.lecco.it)

Lecco, 03/09/2015

Prot. n. 34397

Cl. 02.03.05

Spett.le Regione Lombardia Giunta  
Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo  
Strumenti per il Governo del Territorio  
Fondamenti, Strategie per il Governo del Territorio e VAS

[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza  
- Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

A riscontro della Vs. nota di cui all'oggetto, pervenuta con prot. n. 32267 del 19/08/2015, visionato il documento "Allegato Infrastrutture - Rapporto preliminare ambientale", si esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni.

Si ritiene sottolineare che la componente ambientale "rumore" rappresenti un fattore di disturbo per tutte le infrastrutture, eccetto che per i percorsi ciclo-pedonali. La portata ed il livello di dettaglio delle informazioni descritte nel Cap. 5 e da includere nel Rapporto Ambientale dovrebbe riportare anche l'analisi della presenza degli spazi verdi. Inoltre, all'Elenco dei Piani e Programmi elencati al Par. 4.2 si suggerisce di aggiungere il piano per la mobilità ciclopedonale.

Infine, si ritiene fondamentale che la VAS debba produrre effetti almeno sui seguenti obiettivi (già in essa descritti):

- privilegiare l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove grandi opere;
- individuare soluzioni di mitigazione degli impatti dati dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture.

Distinti saluti.

IL MEDICO IGIENISTA

(Dott. Giuseppe Cutuli)

IL RESPONSABILE DEL S.I.S.P.

(Dr.ssa Rita Cattaneo)

Responsabile del procedimento: D.ssa Rita Cattaneo (Tel. 0341/482412)

Referente della pratica: Dott. Giuseppe Cutuli (Tel. 0341/482412)

Pagina 1 di 1

23900 Lecco, Corso Carlo Alberto 120 - tel. 0341 482111 - fax 0341 482211 - C.F. e Partita IVA 02356390134  
e-mail: [info@asl.lecco.it](mailto:info@asl.lecco.it) PEC: [protocollo@pec.asl.lecco.it](mailto:protocollo@pec.asl.lecco.it) sito Internet: [www.asl.lecco.it](http://www.asl.lecco.it)



**Regione Lombardia**

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE  
ATTIVITA' ESTRATTIVE, BONIFICHE E PIANIFICAZIONE RIFIUTI  
CAVE E MINIERE

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano  
Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[ambiente@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@pec.regione.lombardia.it)

Protocollo Z1.2015.0008858 del 09/09/2015

Protocollo T1.2015.0045630 del 09/09/2015

Alla

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO,  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
ALBERTO BIANCARDI

**Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Documento di Economia e Finanza – Allegato Infrastrutture**

L'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 delinea il quadro nazionale per gli investimenti in materia di trasporti e ne indica le linee guida e i principali contenuti strategici.

Gli obiettivi strategici contenuti nell'Allegato Infrastrutture sono:

- adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari;
- disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche, anche alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati;
- agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, in direzione di un maggiore rigore nella condivisione e di un'anticipazione della definizione e del superamento delle criticità attuative delle opere prioritarie.

Le linee individuate per il raggiungimento dei suddetti obiettivi sono volte a:

- potenziare la modalità ferroviaria a livello nazionale e migliorare il servizio passeggeri e merci;
- ridurre il congestionamento urbano e metropolitano;
- migliorare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- migliorare la rete stradale;
- ottimizzare il traffico aereo e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani;
- attrarre capitali privati.

I possibili effetti ambientali significativi sulle componenti ambientali, derivanti dalla attuazione dell'Allegato Infrastrutture, sono analizzati nel Rapporto preliminare ambientale secondo diverse chiavi di lettura:

**Referente per l'istruttoria della pratica: GIANLUCA VITALI Tel. 02/6765.2870**

1. formulare gli obiettivi ambientali sintetici in relazione al quadro di riferimento programmatico, attraverso un'analisi speditiva dei documenti di politiche, piani e programmi europei e nazionali, riconducibili alle componenti ambientali esaminate;
2. stimare i possibili impatti delle infrastrutture di trasporto sulle componenti esaminate, per definire le scelte che costituiranno l'Allegato infrastrutture, e delineare i principali obiettivi di riferimento;
3. selezionare gli impatti considerabili alla scala dell'Allegato Infrastrutture, per individuare la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da ricercare:
  - o impatti di ambito globale;
  - o impatti di ambito locale relativi a scelte localizzative già definite;
  - o impatti di ambito locale relativi a scelte localizzative non ancora definite.

Le componenti ambientali sono state aggregate nei seguenti sei Obiettivi Ambientali Sintetici di riferimento per la valutazione:

- OAS 1 - Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti;
- OAS 2 - Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico;
- OAS 3 - Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine;
- OAS 4 - Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti;
- OAS 5 - Tutelare il paesaggio e i beni culturali;
- OAS 6 - Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano.

Le materie di competenza di questa Struttura hanno particolare rilevanza relativamente al raggiungimento dell'OAS 4, per il quale il maggiore impatto delle infrastrutture di trasporto è legato alla realizzazione di nuove opere, che causano:

- consumo di nuovo suolo, a meno di opere puntuali localizzate in aree già compromesse e recuperate allo scopo;
- consumo di ingenti quantità di materie prime, molte delle quali approvvigionate con attività di cava e miniera, le cui attività a loro volta producono ulteriori impatti ambientali;
- eventuale necessità di smaltire lo smarino, che può anche contenere sostanze inquinanti di difficile e costoso smaltimento;
- consumo di giacimenti petroliferi, in fase di esercizio delle infrastrutture stradali.

Tali impatti saranno valutati in forma parametrica, utilizzando alcuni indicatori individuati nell'Annuario ambientale di ISPRA e relativi a:

- dinamica del consumo di suolo, anche considerando il suolo consumato pro-capite;
- percentuale di impermeabilizzazione del suolo per comune;
- consumo di suolo per le infrastrutture di trasporto;
- estensione delle aree urbanizzate destinate alle infrastrutture di trasporto e alla rete di comunicazione;
- andamento, nel periodo 1990-2001, della superficie occupata dalle principali vie di comunicazione;
- consumo di materiale;
- rifiuti speciali pericolosi prodotti da veicoli fuori uso.

Dalla lettura del Rapporto ambientale preliminare, per quanto di competenza di questa Struttura emerge che nel quadro programmatico non è stata verificata la coerenza delle previsioni

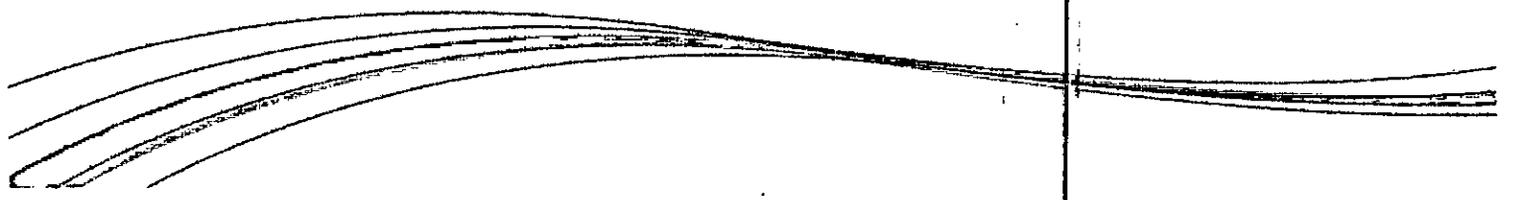
dell'Allegato infrastrutture con quelle dei Piani cave vigenti. Dato l'impatto sui fabbisogni di materiale da cava connesso con la realizzazione di infrastrutture, e dato l'impatto connesso con l'attività di cava sulle varie componenti ambientali, si ritiene opportuno effettuare tale verifica.

Cordiali saluti.

IL DIRIGENTE

DOMENICO SAVOCA

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.





## Provincia di Lecco

### Servizio

#### Protezione Civile, Trasporti e Mobilità

Corso Matteotti, 3

23900 Lecco, Italia

Telefono 0341.295426 – 0341.295454

Fax 0341.295333

Pec: provincia.lecco@lc.legalmail.camcom.it

Prot. n.

Lecco, 10.09.2015

Tit. 11.4|2015|2

PEC: territorio@pec.regione.lombardia.it

Spett.le  
Regione Lombardia  
D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo  
Strumenti per il Governo del Territorio  
Fondamenti, Strategie per il Governo del  
Territorio e VAS

Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 Milano

### **Oggetto:**

Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza - Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. - **Richiesta di parere di competenza**

\* \* \* \* \*

In riferimento alla comunicazione pervenute in data 19/08/2015 prot. 0038783 in merito alla richiesta di parere di competenza circa il tema in oggetto, nel prendere atto di quanto trasmesso, e stante la richiesta di valutazione di competenza da parte dei settori interessati di questa provincia, si annota quanto segue:

- esaminata la documentazione si ritengono condivisibili i contenuti in quanto, pur su scala generale, prendono in considerazione le diverse matrici ambientali;

- considerata la sensibilità geologica-geomorfologica e idrogeologica del territorio, si ritiene necessario evidenziare l'opportunità di valutare e richiamare quanto specificato dalla direttiva europea 2008/114/CE in merito alle infrastrutture critiche. Nello specifico della provincia di Lecco si evidenzia, tra le altre, la SS36, in particolare tratto Civate-Colico, che si sviluppa in gran parte in galleria in un'area particolarmente sensibile a fenomeni di dissesto idrogeologico, per cui interventi di previsione e prevenzione, oltre che di programmazione e pianificazione di gestione dell'emergenza, risultano necessari. Da non trascurare peraltro, sempre in merito alle infrastrutture critiche, che nella medesima area vi è la presenza anche della linea ferroviaria oltre che di altre infrastrutture tecnologiche a sviluppo lineare.

Con l'occasione si porgono i migliori saluti.

Il Responsabile del Servizio  
Protezione Civile, Trasporti e Mobilità  
dott. Fabio Valsecchi

*"Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del Codice dell'Amministrazione digitale"*



Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE AGRICOLTURA  
SVILUPPO DI SISTEMI FORESTALI, AGRICOLTURA DI MONTAGNA, USO E  
TUTELA DEL SUOLO AGRICOLO  
USO E TUTELA DEL SUOLO AGRICOLO

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano

Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[agricoltura@pec.regione.lombardia.it](mailto:agricoltura@pec.regione.lombardia.it)

Protocollo Z1.2015.0008873 del 10/09/2015

Protocollo M1.2015.0319768 del 10/09/2015

Alla

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO,  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO STRUMENTI  
PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO  
DEL TERRITORIO E VAS ALBERTO BIANCARDI

e, p.c.

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO,  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO STRUMENTI  
PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO  
DEL TERRITORIO E VAS VALUTAZIONE  
AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) PIERINO  
GARBELLI

LORO SEDI

**Oggetto : Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di  
Economia e Finanza. Osservazioni della Direzione Generale Agricoltura al Rapporto preliminare  
ambientale.**

Con la presente si trasmettono in allegato le osservazioni della D.G. Agricoltura relative al  
procedimento in oggetto.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

STEFANO AGOSTONI

Allegati:

File VAS All Infrastrutture\_Osservazioni DG Agricoltura.pdf

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.

Referente per l'istruttoria della pratica: AURELIO MARCO CAMOLESE

Tel. 02/6765.5089

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza. Osservazioni della Direzione Generale Agricoltura al Rapporto preliminare ambientale.**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato a Regione Lombardia (di seguito MIT)<sup>1</sup> l'avvio della procedura in oggetto per il piano/programma denominato *Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015* (di seguito Allegato al DEF), approvato in Consiglio dei Ministri il 10 Aprile 2015.

L'Allegato al DEF, il cui prossimo Aggiornamento rappresenterà il quadro generale per gli investimenti in materia di trasporti, è utilizzato quale documento di riferimento per la fase di scoping ai fini dell'avvio della procedura di VAS. Il documento si propone di integrare la dimensione più propriamente strategica con quella riguardante la programmazione e realizzazione delle singole opere. Il documento approvato individua 25 opere prioritarie, 6 di queste interessano il territorio lombardo<sup>2</sup>.

Le presenti osservazioni riguardano il Rapporto preliminare ambientale (di seguito RPA), che contiene tra l'altro:

1. indicazioni circa i possibili effetti ambientali significativi derivanti dalla attuazione del piano o programma (cap. 5), elaborati in base ad una prima breve serie di analisi speditive inerenti il contesto programmatico ed il contesto ambientale-territoriale (cap.4).
2. i criteri per l'impostazione del Rapporto ambientale (cap.6), comprensivi della descrizione del Modello valutativo adottato e delle informazioni da riportare nel Rapporto ambientale.
3. il prospetto riassuntivo del *Quadro di riferimento normativo e programmatico* esaminato, relativo ai diversi livelli (Internazionale, Europeo, Nazionale, Regionale, Sub-regionale o di area vasta), con indicazione dei contenuti principali e delle componenti ambientali di riferimento (Allegato 1).

Con riferimento al RPA consultabile sul sito del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, si apprezza la scelta di un approccio costruttivo alla VAS -anziché di mero adempimento formale- attraverso l'adozione di un modello valutativo<sup>3</sup> costruito con utilizzo della metodologia di analisi multicriteri (AMC), che mira ad inquadrare la valutazione ambientale all'interno di una struttura che integri le componenti ambientali ed economico-sociali.

<sup>1</sup> Nota prot. n. 0006304 del 07/08/2015.

<sup>2</sup> Rif.: Allegato al DEF 2015, Allegato 3, pagine 75-77. In **grassetto** le opere in fase realizzativa.

Settore	Interventi
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"><li>• AV/AC Milano Venezia: Tratta Brescia Verona;</li><li>• AV/AC Milano Venezia: Tratta Treviglio Brescia</li></ul>
Strade	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pedemontana Lombarda;</li><li>• Tangenziale EST Milano</li></ul>
Metropolitane	<ul style="list-style-type: none"><li>• Monza M5;</li><li>• Milano Linea M4 Lorenteggio Linate</li></ul>

<sup>3</sup> Modello già descritto, tanto nei suoi principi quanto nelle sue modalità applicative, nel documento "Verso un VAS più strategica: spunti dalla valutazione in itinere del PON reti e Mobilità 2007-2013" - edito nel maggio 2014 dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, come 5° Quaderno del PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Si rileva positivamente l'attenzione rivolta al tema del *Consumo di suolo*, oggetto sia di analisi dedicate<sup>4</sup> sia di uno specifico obiettivo ambientale<sup>5</sup> (di seguito OAS), finalizzato alla riduzione del fenomeno. L'OAS viene poi specificamente formulato in relazione al Quadro programmatico esaminato<sup>6</sup>, richiamando la *Proposta di direttiva quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE, COM(2006) 232*, che risulta però ritirata.

I dati utilizzati per le analisi sono quelli dell'Annuario ISPRA. Tali dati mostrano la continua e preoccupante crescita di suolo consumato in Italia, a causa della progressiva occupazione da parte di abitazioni, strutture industriali, commerciali e infrastrutture di trasporto. In tale ambito è trattato anche il tema del consumo di suolo per le infrastrutture di trasporto, ricorrendo alle informazioni fornite dalle elaborazioni di alcuni dati del MIT e del sistema di rilevamento degli usi del suolo Corine Land Cover (di seguito CLC), contenute nell'Annuario ISPRA. I dati CLC riguardanti l'anno 2000 evidenziano la presenza di una percentuale nazionale di suolo urbanizzato pari al 6,73% (20.266 kmq). Di questi, circa il 29% (5.993 kmq) sono occupati da infrastrutture stradali e ferroviarie. Il dato Lombardo riguardante il suolo occupato da infrastrutture stradali e ferroviarie è il più alto tra tutte le regioni<sup>7</sup>. Al riguardo risultano disponibili dati più recenti che si auspica vengano utilizzati per aggiornare le analisi.

La metodologia di valutazione proposta richiede la costruzione di due generi di strumenti valutativi: una matrice di valutazione e tanti dossier valutativi per quante sono le aree funzionali da valutare. Nell'ambito dei dossier valutativi, nel caso fossero rilevati importanti impatti ambientali negativi, o comunque riducibili, è prevista l'individuazione di misure di accompagnamento che possono essere di varia natura (compensazione, mitigazione, etc.).

## Consumo di suolo

Il tema della riduzione del consumo di suolo e in particolare di quello agricolo, anche alla luce delle norme regionali vigenti<sup>8</sup>, è prioritario nelle politiche di Regione Lombardia e in particolare della Direzione Generale Agricoltura. Si ritiene pertanto fondamentale che nell'ambito della programmazione di nuove infrastrutture, a tutti i livelli, siano presi in considerazione anche gli elementi primari del sistema rurale.

In prospettiva è auspicabile una sempre maggiore integrazione e armonizzazione degli obiettivi strategici infrastrutturali con quelli delle politiche agricole, ad esempio ponendo ancora più attenzione al tema della vocazionalità dei territori potenzialmente interferiti dalle nuove infrastrutture e definendo specifici indirizzi per la realizzazione di azioni compensative. In tale direzione uno spunto di lavoro potrebbe riguardare quei contesti, tradizionalmente vocati all'attività agricola e che, nel tempo, hanno beneficiato di finanziamenti provenienti da molteplici fonti, sia pubbliche, sia private, che verrebbero quindi a vanificarsi.

<sup>4</sup> Rif.: paragrafo 4. *Consumo di suolo, prelievo di risorse e produzione di rifiuti* (pagg. 36-42), nell'ambito del capitolo 4.3 *Le analisi del contesto ambientale-territoriale*.

<sup>5</sup> Rif.: Obiettivo Ambientale Sintetico, OAS 4. *Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti*" (pag. 55).

<sup>6</sup> Rif.: Paragrafo 5.5, pagg. 68-70

<sup>7</sup> Stralcio tabella

Tab. 4.6 - Estensione delle aree urbanizzate destinate alle infrastrutture di trasporto e alla rete di comunicazione

	Rete di comunicazione stradale e ferroviaria A	Area urbanizzate e infrastrutture non viarie B ha * 100	A+B	Valori % rispetto alla superficie totale regionale %
Lombardia	417	2.491	2.908	12,19
ITALIA	5.993	14.272	20.266	6,73

Fonte: *Annuario ambientale ISPRA su dati ISTAT e MIT-2002 (strade e ferrovie) e CLC 2000 (urbanizzato)*

<sup>8</sup> Rif.: L.r. 31/2014 e L.r. 31/2008

Di seguito, ai soli fini collaborativi, si riporta l'elenco dei riferimenti normativi d'interesse della DG Agricoltura riguardanti il consumo di suolo.

### **Livello europeo**

- COM(2006) 231 definitivo, *Strategia tematica per la protezione del suolo*.<sup>9</sup>
- COM(2011) 571 definitivo, *Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse*.<sup>10</sup>
- COM(2012) 46 definitivo, *Attuazione della strategia tematica per la protezione del suolo e attività in corso*.<sup>11</sup>
- COM(2012) 93 definitivo, *Decisione Relativa alle norme di contabilizzazione e ai piani di azione relativi alle emissioni e agli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti da attività connesse all'uso del suolo, ai cambiamenti di uso del suolo e alla silvicoltura*.<sup>12</sup>
- SWD(2012) 101 definitivo, *Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo*.<sup>13</sup>

La Commissione europea, nonostante l'impegno a conseguire la protezione del suolo (OJ C 163 del 28 maggio 2014), ha ritirato (OJ C 153 del 21 maggio 2014) dalla sua agenda la Proposta di direttiva quadro per la protezione del suolo e modifica la direttiva 2004/35/CE, COM(2006) 232, indicata nel Quadro di riferimento normativo e programmatico del RPA.

### **Livello nazionale**

Disegno di Legge C.2039 "Contenimento del consumo di suolo e riuso del suolo edificato" presentato alla Camera dei Deputati il 3 febbraio 2014, tuttora all'esame delle Commissioni Agricoltura Ambiente riunite in sede referente.

### **Livello regionale**

- LR 31/2008 TU Agricoltura, con particolare riferimento all'articolo 4 quater "Tutela del suolo agricolo".
- LR 31/2014, Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato.

Distinti saluti

---

<sup>9</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni

<sup>10</sup> Idem nota <sup>9</sup>

<sup>11</sup> Relazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni

<sup>12</sup> Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio

<sup>13</sup> Documento di lavoro dei Servizi della Commissione

Messaggio di posta certificata Il giorno 10/09/2015 alle ore 15:21:32 (+0200) il messaggio "trasmissione documentazione" è stato inviato da "servizio.impresa@pec.asl.varese.it" indirizzato a: territorio@pec.regione.lombardia.it Il messaggio originale è incluso in allegato. Identificativo messaggio: 924B3A6A-7BF5-781C-838C-90A5243DBFA9@telecompost.it

----- Message -----

Mittente To: territorio@pec.regione.lombardia.it  
vincenzo renna CC:  
<servizio.impresa@pec.asl.varese.it> BCC:  
Oggetto: trasmissione documentazione

Spett. REGIONE LOMBARDIA DG Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo Struttura Fondamenti, Strategie per il Governo del Territorio e VAS Piazza Città Lombardia,1 20124 – MILANO

OGGETTO: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza - Comunicazione di avvio della consultazione ai sensi dell'art.13 comma 1 D.Lgs.152/2006 e s.m.i. - Osservazioni ASL Varese

Si riscontra la nota di Regione Lombardia, DG Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo, pervenuta all'ASL della Provincia di Varese in data 19.08.2015, prot. 0069539, con la quale viene richiesto, agli Enti competenti il proprio contributo in merito al quadro generale degli investimenti di interesse nazionale in materia di trasporti (Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza) che enuncia le linee guida e i principali contenuti strategici rilevando, per quanto di competenza, quanto segue: 1. Si ritiene adeguato il processo di consultazione illustrato al Cap.7; 2. Si ritiene in generale esaustivo l'elenco dei Piani Programma pertinenti al Piano Infrastrutture elencati al Paragrafo 4.2 per i quali dovranno essere verificati i rapporti di coerenza; 3. In generale sono state considerate tutte le componenti e le tematiche ambientali pertinenti all'Allegato; 4. Si ritiene esaustiva la portata delle informazioni per la costruzione del contesto ambientale individuate al par. 4.3; 5. Si ritiene chiara e approfondita la metodologia illustrata per la valutazione degli effetti ambientali descritti al par.6.1; 6. I capitoli individuati nella proposta di indice di cui al par. 6.3 si ritengono adeguatamente strutturati.

Considerando le ricadute, in tema di salute pubblica, che potrebbero interessare il territorio di competenza dell'Asl di Varese "gravato" dalla presenza dell'Aeroporto di Malpensa, si ritiene utile integrare il modello di architettura valutativa proposta dall'Allegato, con un "pilastro salute" quale elemento significativo relativo alla tematica dello sviluppo sostenibile. Si propone, quindi, come supporto alla metodologia individuata al par. 6.1 l'introduzione della Valutazione di Impatto sulla Salute applicata ai progetti, come strumento per integrare la valutazione degli aspetti sanitari, le cui linee guida tendono a conseguire il massimo grado di efficienza delle misure di prevenzione per la salute umana; inoltre, si propone anche l'inserimento di sistemi di monitoraggio basati su dati epidemiologici, allo scopo di promuovere non solo la sostenibilità ma anche il benessere complessivo degli individui e della comunità.

Distinti saluti

Geom. Daniela Aimetti U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica

Dott. Paolo Bulgheroni Responsabile U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica

**MACROSETTORE AGRICOLTURA**  
**Servizi Agricoltura e Foreste**  
**Responsabile Servizi: Tiziano Cabrio**  
*Funzionario Incaricato: Luigi Ghirardelli*  
*Tel. 0332 252347*  
*Fax 0332 252001*

Prot. « PEC »

Class. 11.4.1

Varese, 10 settembre 2015

*Segue nota protocollo n. 51608*  
*Nell'eventuale risposta citare il numero di protocollo e la*  
*classificazione sopraindicati*

**Oggetto:** *Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.*  
*Trasmissione questionario per la consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali compilato.*

Ala Regione Lombardia  
Direzione Generale Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo  
Strumenti per il Governo del Territorio  
Fondamenti, Strategie per il Governo del Territorio e VAS  
Piazza Città di Lombardia n° 1  
20124 MILANO  
[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

Con riferimento alla Vostra nota PEC in data 19/08/2015, n. prot. 51608, con la quale si chiedeva un contributo a seguito dell'esame del Rapporto preliminare ambientale per la VAS in oggetto, si trasmette in allegato il questionario per la consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali, debitamente compilato.

Cordiali saluti.

Il presente documento è firmato digitalmente ex articoli 21 e 24, D.Lgs. 82/2005 da:  
**p.a. Tiziano Cabrio – Responsabile Servizi Agricoltura e Foreste - Macrosettore Agricoltura, delegato alla firma del presente atto, ex Determina dirigenziale n. 1041 del 29.04.2015**

Allegato: questionario pg. n. 5  
**MA/SAF/CT/LG**  
M:\Agricoltura&GestFau\Riservate\Foreste\VARIE\risposta\_Regione\_VAS\_DEF.doc

**ALLEGATO 2: QUESTIONARIO PER LA CONSULTAZIONE PRELIMINARE DEI SOGGETTI CON  
COMPETENZE AMBIENTALI (SCA)**

**ALLEGATO 2 - QUESTIONARIO PER LA CONSULTAZIONE PRELIMINARE DEI SOGGETTI CON COMPETENZE AMBIENTALI (SCA)**

**1. RIFERIMENTI DEL SOGGETTO**

ENTE DI APPARTENENZA	PROVINCIA di VARESE - MACROSEZIONE AGRICOLTURA
NOME E COGNOME DEL COMPILATORE	LUIGI GUINARDELLI
TELEFONO	0332 252347
FAX	0332 252201
E-MAIL	lguinardelli@provincia.va.it

**2. PORTATA DELLE INFORMAZIONI PER LA COSTRUZIONE DEL CONTESTO AMBIENTALE**

Nel par. 4.3 sono state individuate le seguenti componenti ambientali-territoriali, articolate per Macro-componenti da considerare nella VAS:

Macro-componenti ambientali-territoriali	TU Ambiente, Allegato VI, lett. f)	Altre componenti desunte dai più recenti documenti programmatici
1. Qualità dell'aria, risparmio energetico e gas climalteranti	<ul style="list-style-type: none"> <li>aria</li> <li>fattori climatici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>consumi di energia</li> <li>contributo alla variazione delle emissioni globali di CO2 e dei gas serra</li> </ul>
2. Resilienza ai cambiamenti e alle altre calamità, rischio idrogeologico	<ul style="list-style-type: none"> <li>suolo,</li> <li>acqua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prevenzione delle calamità naturali indotte dai cambiamenti climatici con tecniche di "adattamento climatico" nella pianificazione territoriale e progettazione delle opere</li> </ul>
3. Aree naturali e biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> <li>biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE</li> <li>flora e fauna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>salvaguardia delle 200 "aree prioritarie" per la conservazione Ecoregionale</li> <li>ambiente marino</li> </ul>
4. Consumo di suolo, prelievo di risorse e produzione di rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> <li>beni materiali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>consumo di suolo e di altre risorse naturali</li> <li>rifiuti prodotti</li> </ul>
5. Paesaggio, beni culturali, geositi	<ul style="list-style-type: none"> <li>patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico</li> <li>paesaggio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>conservazione dei geositi</li> </ul>
6. Condizioni della popolazione e della relativa salute	<ul style="list-style-type: none"> <li>popolazione,</li> <li>salute umana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prevenzione degli incidenti di origine antropica</li> </ul>

2.1 RITENETE CHE SIANO STATE PRESE IN CONSIDERAZIONE TUTTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI PERTINENTI L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE ?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, DEPENNATE DALL'ELENCO SOTTOSTANTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESE IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE QUELLE CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATE, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

COMPONENTI AMBIENTALI	MOTIVO DELL'ESCLUSIONE	MOTIVO DELL'INTEGRAZIONE

2.2 AI FINI DELLA PROCEDURA DI VAS APPLICATA ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE, RITENETE UTILE SEGNALARE EVENTUALI ULTERIORI DISPONIBILITÀ DI BANCHE DATI E/O INFORMAZIONI, IN AGGIUNTA A QUELLE INDIVIDUATE AL PAR. 4.3 E NEL CAP. 5??

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA POSITIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI

2.3 RITENETE ADEGUATA LA PORTATA ED IL LIVELLO DI DETTAGLIO DELLE INFORMAZIONI DA INCLUDERE NEL RAPPORTO AMBIENTALE DESCRITTE NEL CAP. 5?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

### **3. PORTATA DELLE INFORMAZIONI PER LA COSTRUZIONE DEL CONTESTO PROGRAMMATICO**

RITENETE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE ED ELENCATI AL PAR. 4.2, PER I QUALI DOVRANNO ESSERE VERIFICATI I RAPPORTI DI COERENZA?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INSERITE NELLA TABELLA SOTTOSTANTE I PIANI E I PROGRAMMI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESI IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE QUELLI CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATI, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

PIANI E PROGRAMMI	MOTIVO DELL'ESCLUSIONE	INTEGRAZIONE

**4. METODOLOGIA DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE**

RITENETE CHIARA ED ESAUSTIVA LA METODOLOGIA ILLUSTRATA PER LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE? (PAR. 6.1)

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI PER CUI SI RITIENE NON CHIARA ED ESAUSTIVA LA METODOLOGIA ILLUSTRATA:

--	--

**5. METODOLOGIA DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE**

RITENETE ADEGUATO IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE ILLUSTRATO AL CAP. 7?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI:

--	--

**6. PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

RITENETE CHE I CAPITOLI, CON RELATIVI CONTENUTI, INDIVIDUATI DALLA PROPOSTA DI INDICE DI CUI AL PAR 6.3 SIANO ADEGUATAMENTE STRUTTURATI?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA INTEGRATE L'INDICE NEL MODO CHE RITENETE PIÙ OPPORTUNO POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

**7. ULTERIORI OSSERVAZIONI**

AI FINI DELLO SVOLGIMENTO DELLA VAS, RITENETE OPPORTUNO FORNIRE ULTERIORI CONTRIBUTI UTILI?



**PROVINCIA  
DI BRESCIA**

AREA  
INNOVAZIONE  
E TERRITORIO

SETTORE  
TERRITORIO

Via Milano, 13  
25126 Brescia

[protocollo@pec.provincia.bs.it](mailto:protocollo@pec.provincia.bs.it)

Tel 030/3749562-8  
Fax 030/3749612  
C.F. 80008750178

CL. 9.4

PRO  
VINCIA  
DI  
BRESCIA  
P  
R  
O  
T  
O  
C  
O  
L  
L  
O

Brescia, 16/09/2015.

Alla REGIONE LOMBARDIA

D.G. TERRITORIO, URBANISTICA E DIFESA DEL  
SUOLO  
STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO  
DEL TERRITORIO E VAS  
Piazza Città di Lombardia 1  
20124 Milano

Alla cortese attenzione  
Alberto BIANCARDI

[territorio@pec.regione.lombardia.it](mailto:territorio@pec.regione.lombardia.it)

Prot. gen. n.  
IF/eg

**Oggetto: VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RELATIVA  
ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E  
FINANZA – CONSULTAZIONE AI SENSI DELL'ART. 13 COMMA 1 DEL  
D.LGS.152/06 E s.m.i.**

Si fa riferimento alla Vostra richiesta di espressione di osservazioni e/o contributi in merito alle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale per la procedura in merito, pervenuta in data 19/08/2015 e registrata al nostro prot. gen. col n. 100486/15.

Al riguardo, si prende atto che:

- Il Rapporto Preliminare Ambientale, oggetto di attenzione in questa fase della procedura di VAS, richiama a più riprese le politiche ambientali europee e nazionali che devono orientare l'approccio alla pianificazione in senso lato, cercando di raggiungere maggiore resilienza e favorire l'adattamento ai Cambiamenti climatici;
- Per il settore dei trasporti si indicano:
  - l'ottimizzazione delle reti esistenti, rispetto alla realizzazione di nove e grandi opere;
  - la realizzazione di nuove infrastrutture secondo criteri *climate proof*, al fine di adattarsi ai cambiamenti futuri.
- In relazione alla tutela delle aree naturali e della biodiversità, si pongono a riferimento i documenti attinenti alla *Nuova strategia europea per lo sviluppo sostenibile* ed alla *Strategia Europea sulla Biodiversità fino al 2020*, declinata alla *"Strategia Nazionale per la Biodiversità"*.



**PROVINCIA  
DI BRESCIA**

AREA  
INNOVAZIONE  
E TERRITORIO

SETTORE  
TERRITORIO

Via Milano, 13  
25126 Brescia

protocollo@pec.provincia.bs.it

Tel 030/3749562-8  
Fax 030/3749612  
C.F. 80008750178

CL. 9.4

Ne è derivata la consapevolezza di indicare le priorità di intervento indicate dalla Strategia Nazionale per la Biodiversità in merito all' "area di lavoro trasporti":

- *riqualificazione degli habitat naturali a margine delle infrastrutture lineari e puntuali;*
- *Integrazione delle infrastrutture nella rete ecologica;*
- *recupero paesaggistico/naturalistico degli ambiti urbani/periurbani interessati da fenomeni di degrado a margine delle infrastrutture viarie /ferroviarie, eliminazione delle soluzioni di continuità tra spazi urbani e sedime delle infrastrutture;*
- *promozione di forme di mobilità sostenibile nelle aree urbane;*
- *aumento delle superfici a verde nelle aree urbane, anche con funzione di filtro rispetto agli agenti inquinanti;*
- *implementazione dell'adozione di tecniche di naturalizzazione e ingegneria naturalistica nell'inserimento ambientale delle infrastrutture.*

Ciò premesso, si ritiene che:

- si debba orientare sin dalla fase di VAS la prescrizione della necessaria attenzione -nella progettazione della infrastruttura - a tutti gli aspetti di mitigazione e riqualificazione sopra elencati, rendendoli imprescindibili e non solo auspicabili;
- le mitigazioni devono essere previste anche in un'ottica di salvaguardia della rete ecologica localmente interessata dalla infrastruttura, sia essa legata direttamente a RN 2000, sia essa appartenente alla rete ecologica regionale, provinciale e comunale. La Rete Ecologica è riconosciuta da Regione Lombardia nel PTR quale infrastruttura primaria di connessione tra Siti RN2000 (Rif. DGR10962/09, alla quale si rimanda), mentre la Provincia di Brescia ha individuato la REP del PTCP.

Quanto sopra consentirebbe di agire secondo gli indirizzi di raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia e protezione della Biodiversità in senso lato, oltre che del perseguimento degli obiettivi previsti dalla *Nuova strategia europea per lo sviluppo sostenibile*.

E' gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

La P.O. del Settore  
Dott. Ivan FELTER

Referente Ufficio Parchi  
arch. Eliana Gambaretti: egambaretti@provincia.brescia.it

Il Direttore del Settore  
Dott. Riccardo Maria Davini



Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano  
Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[infrastrutture\\_e\\_mobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it)

Protocollo Z1.2015.0009218 del 21/09/2015

Protocollo S1.2015.0038963 del 21/09/2015

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO,  
URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO STRUMENTI  
PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO  
FONDAMENTI, STRATEGIE PER IL GOVERNO  
DEL TERRITORIO E VAS ALBERTO BIANCARDI

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza - Parere D.G. Infrastrutture e mobilità.**

Con riferimento al procedimento in oggetto, si trasmette il contributo di competenza della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità.

Si specifica che il parere allegato è stato predisposto utilizzando due format diversi di cui uno basato sullo schema fornito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Distinti saluti

IL DIRETTORE

ALDO COLOMBO

Allegati:

Parere di competenza DG Infrastrutture e mobilità formato questionario

Parere di competenza DG Infrastrutture e mobilità

ALLEGATO 1 Lettera Min Delrio - Infrastrutture prioritarie Regione Lombardia

ALLEGATO 2 Opere prioritarie

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.

Referente per l'istruttoria della pratica: MARISA RITA CATTANEO Tel. 02/6765. 5857

**3. PORTATA DELLE INFORMAZIONI PER LA COSTRUZIONE DEL CONTESTO PROGRAMMATICO**

RITENETE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE ED ELENCATI AL PAR. 4.2, PER I QUALI DOVRANNO ESSERE VERIFICATI I RAPPORTI DI COERENZA?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INSERITE NELLA TABELLA SOTTOSTANTE I PIANI E I PROGRAMMI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESI IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE QUELLI CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATI, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

Pur non rappresentando in modo esaustivo il reale fabbisogno infrastrutturale delle Lombardia, declinato puntualmente negli Allegati Infrastrutture approvati negli scorsi anni, e alle ulteriori formali osservazioni fatte nell'ambito delle interlocuzioni delle attività della Conferenza Unificata, si chiede di considerare, in relazione alla loro riconosciuta strategicità, le opere di cui alla nota trasmessa al Ministro Delrio il 17 luglio 2015 (*allegati 1 e 2*), che costituiscono le opere prioritarie e richiedono un sollecito intervento per rendere più efficiente il sistema della mobilità di Regione Lombardia.

A supporto delle richieste sopra presentate si segnala inoltre che esse - anche a seguito di attente valutazioni quali-quantitative supportate, tra l'altro, dallo sviluppo di specifiche simulazioni modellistiche, da analisi del tipo "costi-benefici" e da valutazioni di impatto ambientale - sono tutte ricomprese all'interno della proposta di Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti pubblicata nel maggio 2015 e attualmente in fase di conclusione del procedimento di VAS (i materiali sono pubblicati all'interno del sito [www.trasporti.regione.lombardia.it](http://www.trasporti.regione.lombardia.it)).

**5. METODOLOGIA DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE**

RITENETE ADEGUATO IL PROCESSO DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE ILLUSTRATO AL CAP. 7?

SI  NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI :

Il Rapporto preliminare ambientale, trasmesso a Regione Lombardia il 7 agosto 2015, è basato sull'Allegato Infrastrutture al DEF emesso ad aprile 2015 e che viene definito nel Rapporto un *documento di indirizzo*.

Considerato che le osservazioni sul Rapporto preliminare ambientale e sul documento di indirizzo devono pervenire al Ministero delle Infrastrutture entro il 21 settembre e che la Nota di aggiornamento al DEF (con la nuova, più articolata e precisa versione dell'Allegato Infrastrutture) sarà presentata il 20 settembre, non si ritiene che sia assicurata piena efficacia alla fase preliminare di consultazione.

Le osservazioni trasmesse sui documenti preliminari dovrebbero infatti essere considerati nella stesura dei contenuti della Nota di aggiornamento al DEF e non in una fase successiva, pena il rischio di trattare tali osservazioni più per assicurare il rispetto di una procedura formale che per attribuirgli un reale peso nella definizione dei documenti finali.

Per la fase successiva di consultazioni è previsto che la proposta di piano o programma, con il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica dello stesso, saranno comunicati all'autorità competente e messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché abbiano l'opportunità di presentare le proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

La Conferenza Unificata verrà poi chiamata a esprimere l'Intesa sull'Allegato Infrastrutture prima della Revisione dell'Allegato Infrastrutture a seguito del parere motivato.

L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvederà alle opportune revisioni del piano o programma tenendo conto delle risultanze del parere motivato e dei risultati delle consultazioni transfrontaliere, per poi presentare il piano o programma per l'approvazione del CIPE.

La Regione sarà, quindi, chiamata a dare l'Intesa sull'Allegato Infrastrutture prima di sapere in quale modo verranno considerate le proprie valutazioni dalla Revisione dello stesso Allegato. A quel punto, anche qualora si riscontrassero incongruenze con le osservazioni presentate non vi sarebbe più nessuna possibilità per la Regione di intervenire nel processo decisionale.

I documenti finali saranno quindi trasmessi al CIPE per l'approvazione definitiva by-passando la Conferenza Unificata, contrariamente a quanto è avvenuto sino ad oggi.

Si chiede pertanto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di garantire una fattiva collaborazione e un reale (e non solo formale) coinvolgimento della Regione riallineando le attività della procedura VAS a quelle per la definizione dell'Allegato Infrastrutture.

## **7. ULTERIORI OSSERVAZIONI**

AI FINI DELLO SVOLGIMENTO DELLA VAS, RITENETE OPPORTUNO FORNIRE ULTERIORI CONTRIBUTI UTILI

Secondo lo schema del Rapporto preliminare ambientale redatto per la VAS del XII Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 la partecipazione al processo di VAS porterà, attraverso il passaggio cosiddetto del "parere motivato" finale, a incidere sui contenuti dell'Allegato Infrastrutture, nel senso di una revisione di quest'ultimo in recepimento del suddetto parere.

## 1. Navigazione Interna

Pare opportuno segnalare, sotto il profilo programmatico, che a fronte di un quadro di indicazioni provenienti dalla UE costantemente a favore del trasporto per vie d'acqua interne – affermazioni più volte riportate sia nella versione attuale dell'Allegato Infrastrutture, sia nel rapporto preliminare ambientale VAS, non è dato riscontrare nell'Allegato Infrastrutture una sufficiente attenzione al tema delle infrastrutture idroviarie.

Data anche la positiva valenza ambientale della mobilità di trasporto su acqua, sotto il profilo della diminuzione delle emissioni, del consumo di energia e della congestione del traffico, sarà opportuno invece riscontrare nell'Allegato Infrastrutture un concreto ed esplicito appoggio statale ad interventi che migliorino le condizioni di navigabilità lungo la rete idroviaria del Norditalia (Po e idrovie collegate), riconosciuta dalla UE come facente parte delle reti "Core" TEN-T.

Ci si riferisce in particolare alla necessità di introduzione, nell'articolazione degli interventi in cui anche a livello statale sia prevista una allocazione di risorse, delle opere miranti ad ottenere condizioni di navigazione, specie nella tratta critica tra Cremona e foce Mincio, adatte alla classe V CEMT. Attualmente infatti le uniche risorse per lo sviluppo di tale infrastrutturazione sono gestite dalle Regioni dell'area padano-veneta, e gli ultimi stanziamenti di risorse statali per queste finalità risalgono ormai a norme di finanziamento del 2002.

Anche ai fini di dare sostanza alle future richieste di cofinanziamento UE da indirizzare nell'ambito dei bandi TEN-T, si sollecita perciò una specifica indicazione, da recepire nel parere motivato VAS, finalizzata a fare in modo che l'Allegato Infrastrutture preveda risorse statali, a sostegno e integrazione di quelle attualmente gestite dalle Regioni, per la realizzazione di opere di miglioria delle condizioni di navigabilità sul sistema idroviario padano veneto (sistemazioni spondali, pennelli di navigazione, regimazioni e rimozione di strozzature causate da ponti o bassi fondali).

Regione Lombardia ha già espresso al MIT, nell'ambito del parallelo processo di consultazione delle Regioni, osservazioni per integrare in tal senso i contenuti dell'Allegato Infrastrutture con riferimento al territorio lombardo, ma si ritiene utile che anche il parere motivato in esito alla procedura VAS richieda una integrazione all'Allegato Infrastrutture in tale senso.

## 2. Rete Ferroviaria – interventi a favore del trasporto merci

Riguardo ai temi dello sviluppo del trasporto merci ferroviario e del superamento delle carenze nelle interconnessioni dei porti con le principali reti di trasporto, cui a più riprese sia l'Allegato Infrastrutture, sia il rapporto preliminare VAS fanno riferimento, si ritiene di assoluto rilievo strategico che la portualità ligure disponga di migliori collegamenti infrastrutturali ferroviari con l'entroterra.

In tal senso si condivide pienamente l'inclusione del 3° Valico nella "short list" delle priorità dell'Allegato Infrastrutture.

Peraltro, per esplicitare compiutamente i benefici del nuovo traforo appenninico sulla circolabilità di treni merci più performanti (lunghezza 750 metri, sagoma P/C 80, peso trainato 2000 tonnellate) rispetto agli standard attuali, è necessario che anche la rete ferroviaria che si connette al 3° Valico, sia lato mare, sia lato pianura, soddisfi tali nuovi standard.

A questo proposito l'esperienza già condotta dal MIT riguardo agli adeguamenti delle linee di adduzione al traforo del Gottardo (che ha portato all'appostamento di 145 milioni di euro per gli interventi di miglioramento degli standard delle linee) è da considerare una best practice, da replicare anche nel caso del 3° Valico.

Un chiaro obiettivo in questo senso apporterebbe omogeneità di prestazioni all'intero asse TEN-T Reno Alpi, anche nelle tratte tra Liguria e i nodi del corridoio Novara e Milano, mettendo i porti liguri in una condizione infrastrutturale meno sfavorita rispetto all'attuale nei confronti dei porti competitori del Nord

Europa, con benefici diretti sullo sviluppo dei traffici portuali e delle attività logistiche di costa e di entroterra.

Si richiede perciò che nel parere motivato finale VAS si dia indicazione a che l'Allegato Infrastrutture preveda una specifica voce riferita al corridoio Reno Alpi e recante dicitura "Interventi per l'implementazione degli standard prestazionali del traffico merci ferroviario sulle linee di connessione tra porti liguri e nodi di Novara e Milano", con posta finanziaria di importo almeno pari all'ammontare degli investimenti per l'adeguamento delle linee di adduzione al Gottardo (145 milioni di euro).

### 3. Accessibilità ai centri di interscambio merci lungo il corridoio Reno Alpi

Sempre per gli stessi motivi di fondo, legati al superamento delle inefficienze derivanti da "carenze nelle principali interconnessioni che caratterizzano il settore del trasporto marittimo e intermodale" (pag. 7 del Rapporto preliminare ambientale VAS), si sottolinea che il nodo intermodale merci di Mortara, i cui traffici sono in continua ascesa anche per la sua favorevole collocazione lungo l'asse Reno Alpi, soffre di una carente interconnessione alla rete autostradale.

In tal senso si ritiene che la previsione anche all'interno dell'Allegato Infrastrutture di realizzazione del collegamento autostradale interregionale Broni-Mortara-Stroppiana, già prevista nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti della Regione Lombardia, abbia le caratteristiche per poter essere considerata come intervento che colma proprio quelle carenze di collegamento affliggenti il settore intermodale indicate dall'obiettivo di ordine generale contenuto a pag. 7 della Relazione preliminare ambientale VAS.

Si richiede perciò che il parere motivato finale della procedura VAS rechi indicazioni per includere esplicitamente tale previsione anche nell'Allegato Infrastrutture.

### 4. Rete ferroviaria – Accessibilità ferroviaria agli aeroporti

Con riferimento all'orientamento strategico per l'ottimizzazione del traffico aereo attraverso il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani, in linea con le strategie europee nell'ambito dei corridoi TEN-T e con le strategie nazionali del Piano nazionale degli aeroporti, si chiede che nel parere motivato finale VAS si preveda l'integrazione dell'Allegato Infrastrutture con le opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città.

Si rileva in particolare come strategico il completamento dell'accessibilità ferroviaria dell'Aeroporto di Malpensa, per rendere l'aeroporto passante ed in rete con i valichi transfrontalieri del Sempione e del Gottardo. A tal fine si evidenzia che la realizzazione del quadruplicamento della Rho-Gallarate riveste un ruolo di primaria valenza trasportistica per i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e se ne chiede l'inserimento nell'Allegato Infrastrutture.

5. Con riferimento alle lacune richiamate a pagina 7 del Rapporto Preliminare VAS, in particolare il secondo capoverso relativo al tema degli *standard di sicurezza della rete stradale TEN-T* e quarto capoverso relativo alla, si segnala la necessità di rendere a pieno efficaci gli interventi di ammodernamento della rete autostradale nazionale, in particolare si chiede di:

- garantire nel breve periodo il completamento delle opere sospese o rinviate in relazione agli aggiornamenti dei piani finanziari delle concessionarie autostradali o per l'imminente scadenza delle stesse concessioni autostradali (già richiamate nel documento Del Rib);
- prevedere un approfondimento sui nodi primari della rete autostradale e principale ordinaria, soprattutto nelle grandi aree metropolitane, al fine di programmare nel medio periodo interventi di adeguamento agli standard di sicurezza degli stessi nodi ed eliminare i colli di bottiglia. Tale ambito di approfondimento è indicato nel secondo capitolo "Le linee strategiche", ma è importante segnalare la difficoltà riscontrata a promuovere interventi sui nodi, in quanto l'attuale

programmazione in particolare sulla rete autostradale (riferita alla competenza di ogni società concessionaria) rende difficile progettazioni sui raccordi autostradali o intersezioni storiche in essere (es. nodo Certosa di Milano).

Altro tema su cui è necessario promuovere l'attuazione operativa in Italia, con obiettivi prevalentemente ambientali, è la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS), dando attuazione alla Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

Allegato 1 Lettera Ministro Delrio Infrastrutture Prioritarie Regione Lombardia

Allegato 2 Allegato Opere prioritarie

Dall'esame istruttorio delle documentazione pubblicata si rileva quanto segue.

Si rileva l'esigenza di integrare le informazioni per la costruzione del contesto programmatico.

Pur non rappresentando in modo esaustivo il reale fabbisogno infrastrutturale della Lombardia, declinato puntualmente negli Allegati Infrastrutture approvati negli scorsi anni, e alle ulteriori formali osservazioni fatte nell'ambito delle interlocuzioni delle attività della Conferenza Unificata, si chiede di considerare, in relazione alla loro riconosciuta strategicità, le opere di cui alla nota trasmessa al Ministro Delrio il 17 luglio 2015 (*allegati 1 e 2*), che costituiscono le opere prioritarie e richiedono un sollecito intervento per rendere più efficiente il sistema della mobilità di Regione Lombardia.

A supporto delle richieste sopra presentate si segnala inoltre che esse - anche a seguito di attente valutazioni quali-quantitative supportate, tra l'altro, dallo sviluppo di specifiche simulazioni modellistiche, da analisi del tipo "costi-benefici" e da valutazioni di impatto ambientale - sono tutte ricomprese all'interno della proposta di Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti pubblicata nel maggio 2015 e attualmente in fase di conclusione del procedimento di VAS (i materiali sono pubblicati all'interno del sito [www.trasporti.regione.lombardia.it](http://www.trasporti.regione.lombardia.it)).

La metodologia del processo di consultazione e partecipazione non pare adeguata a garantire la reale partecipazione della Regione.

Il Rapporto preliminare ambientale, trasmesso a Regione Lombardia il 7 agosto 2015, è basato sull'Allegato Infrastrutture al DEF emesso ad aprile 2015 e che viene definito nel Rapporto un *documento di indirizzo*.

Considerato che le osservazioni sul Rapporto preliminare ambientale e sul documento di indirizzo devono pervenire al Ministero delle Infrastrutture entro il 21 settembre e che la Nota di aggiornamento al DEF (con la nuova, più articolata e precisa versione dell'Allegato Infrastrutture) sarà presentata il 20 settembre, non si ritiene che sia assicurata piena efficacia alla fase preliminare di consultazione.

Le osservazioni trasmesse sui documenti preliminari dovrebbero infatti essere considerati nella stesura dei contenuti della Nota di aggiornamento al DEF e non in una fase successiva, pena il rischio di trattare tali osservazioni più per assicurare il rispetto di una procedura formale che per attribuirgli un reale peso nella definizione dei documenti finali.

Per la fase successiva di consultazioni è previsto che la proposta di piano o programma, con il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica dello stesso, saranno comunicati all'autorità competente e messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché abbiano l'opportunità di presentare le proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

La Conferenza Unificata verrà poi chiamata a esprimere l'Intesa sull'Allegato Infrastrutture prima della Revisione dell'Allegato Infrastrutture a seguito del parere motivato.

L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvederà alle opportune revisioni del piano o programma tenendo conto delle risultanze del parere motivato e dei risultati delle consultazioni transfrontaliere, per poi presentare il piano o programma per l'approvazione del CIPE.

La Regione sarà, quindi, chiamata a dare l'Intesa sull'Allegato Infrastrutture prima di sapere in quale modo verranno considerate le proprie valutazioni dalla Revisione dello stesso Allegato. A quel punto, anche qualora si riscontrassero incongruenze con le osservazioni presentate non vi sarebbe più nessuna possibilità per la Regione di intervenire nel processo decisionale.

I documenti finali saranno quindi trasmessi al CIPE per l'approvazione definitiva by-passando la Conferenza Unificata, contrariamente a quanto è avvenuto sino ad oggi.

Si chiede pertanto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di garantire una fattiva collaborazione e un reale (e non solo formale) coinvolgimento della Regione riallineando le attività della procedura VAS a quelle per la definizione dell'Allegato Infrastrutture.

Secondo lo schema del Rapporto preliminare ambientale redatto per la VAS del XII Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 la partecipazione al processo di VAS porterà, attraverso il passaggio cosiddetto del "parere motivato" finale, a incidere sui contenuti dell'Allegato Infrastrutture, nel senso di una revisione di quest'ultimo in recepimento del suddetto parere. Si ritiene pertanto opportuno fornire i seguenti ulteriori contributi.

## 1. Navigazione Interna

Pare opportuno segnalare, sotto il profilo programmatico, che a fronte di un quadro di indicazioni provenienti dalla UE costantemente a favore del trasporto per vie d'acqua interne – affermazioni più volte riportate sia nella versione attuale dell'Allegato Infrastrutture, sia nel rapporto preliminare ambientale VAS, non è dato riscontrare nell'Allegato Infrastrutture una sufficiente attenzione al tema delle infrastrutture idroviarie.

Data anche la positiva valenza ambientale della mobilità di trasporto su acqua, sotto il profilo della diminuzione delle emissioni, del consumo di energia e della congestione del traffico, sarà opportuno invece riscontrare nell'Allegato Infrastrutture un concreto ed esplicito appoggio statale ad interventi che migliorino le condizioni di navigabilità lungo la rete idroviaria del Norditalia (Po e idrovie collegate), riconosciuta dalla UE come facente parte delle reti "Core" TEN-T.

Ci si riferisce in particolare alla necessità di introduzione, nell'articolazione degli interventi in cui anche a livello statale sia prevista una allocazione di risorse, delle opere miranti ad ottenere condizioni di navigazione, specie nella tratta critica tra Cremona e foce Mincio, adatte alla classe V CEMT. Attualmente infatti le uniche risorse per lo sviluppo di tale infrastrutturazione sono gestite dalle Regioni dell'area padano-veneta, e gli ultimi stanziamenti di risorse statali per queste finalità risalgono ormai a norme di finanziamento del 2002.

Anche ai fini di dare sostanza alle future richieste di cofinanziamento UE da indirizzare nell'ambito dei bandi TEN-T, si sollecita perciò una specifica indicazione, da recepire nel parere motivato VAS, finalizzata a fare in modo che l'Allegato Infrastrutture preveda risorse statali, a sostegno e integrazione di quelle attualmente gestite dalle Regioni, per la realizzazione di opere di miglioria delle condizioni di navigabilità sul sistema idroviario padano veneto (sistemazioni spondali, pennelli di navigazione, regimazioni e rimozione di strozzature causate da ponti o bassi fondali).

Regione Lombardia ha già espresso al MIT, nell'ambito del parallelo processo di consultazione delle Regioni, osservazioni per integrare in tal senso i contenuti dell'Allegato Infrastrutture con riferimento al territorio lombardo, ma si ritiene utile che anche il parere motivato in esito alla procedura VAS richieda una integrazione all'Allegato Infrastrutture in tale senso.

## **2. Rete Ferroviaria – interventi a favore del trasporto merci**

Riguardo ai temi dello sviluppo del trasporto merci ferroviario e del superamento delle carenze nelle interconnessioni dei porti con le principali reti di trasporto, cui a più riprese sia l'Allegato Infrastrutture, sia il rapporto preliminare VAS fanno riferimento, si ritiene di assoluto rilievo strategico che la portualità ligure disponga di migliori collegamenti infrastrutturali ferroviari con l'entroterra.

In tal senso si condivide pienamente l'inclusione del 3° Valico nella "short list" delle priorità dell'Allegato Infrastrutture.

Peraltro, per esplicitare compiutamente i benefici del nuovo traforo appenninico sulla circolabilità di treni merci più performanti (lunghezza 750 metri, sagoma P/C 80, peso trainato 2000 tonnellate) rispetto agli standard attuali, è necessario che anche la rete ferroviaria che si connette al 3° Valico, sia lato mare, sia lato pianura, soddisfi tali nuovi standard.

A questo proposito l'esperienza già condotta dal MIT riguardo agli adeguamenti delle linee di adduzione al traforo del Gottardo (che ha portato all'appostamento di 145 milioni di euro per gli interventi di miglioramento degli standard delle linee) è da considerare una best practice, da replicare anche nel caso del 3° Valico.

Un chiaro obiettivo in questo senso apporterebbe omogeneità di prestazioni all'intero asse TEN-T Reno Alpi, anche nelle tratte tra Liguria e i nodi del corridoio Novara e Milano, mettendo i porti liguri in una condizione infrastrutturale meno sfavorita rispetto all'attuale nei confronti dei porti competitori del Nord Europa, con benefici diretti sullo sviluppo dei traffici portuali e delle attività logistiche di costa e di entroterra.

Si richiede perciò che nel parere motivato finale VAS si dia indicazione a che l'Allegato Infrastrutture preveda una specifica voce riferita al corridoio Reno Alpi e recante dicitura "Interventi per l'implementazione degli standard prestazionali del traffico merci ferroviario sulle linee di connessione tra porti liguri e nodi di Novara e Milano", con posta finanziaria di importo almeno pari all'ammontare degli investimenti per l'adeguamento delle linee di adduzione al Gottardo (145 milioni di euro).

## **3. Accessibilità ai centri di interscambio merci lungo il corridoio Reno Alpi**

Sempre per gli stessi motivi di fondo, legati al superamento delle inefficienze derivanti da "carenze nelle principali interconnessioni che caratterizzano il settore del trasporto marittimo e intermodale" (pag. 7 del Rapporto preliminare ambientale VAS), si sottolinea che il nodo intermodale merci di Mortara, i cui traffici sono in continua ascesa anche per la sua favorevole collocazione lungo l'asse Reno Alpi, soffre di una carente interconnessione alla rete autostradale.

In tal senso si ritiene che la previsione anche all'interno dell'Allegato Infrastrutture di realizzazione del collegamento autostradale interregionale Broni-Mortara-Stroppiana, già prevista nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti della Regione Lombardia, abbia le caratteristiche per poter essere considerata come intervento che colma proprio quelle carenze di collegamento affliggenti il settore intermodale indicate dall'obiettivo di ordine generale contenuto a pag. 7 della Relazione preliminare ambientale VAS.

Si richiede perciò che il parere motivato finale della procedura VAS rechi indicazioni per includere esplicitamente tale previsione anche nell'Allegato Infrastrutture.

## **4. Rete ferroviaria – Accessibilità ferroviaria agli aeroporti**

Con riferimento all'orientamento strategico per l'ottimizzazione del traffico aereo attraverso il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani, in linea con le strategie europee nell'ambito dei corridoi TEN-T e con le strategie nazionali del Piano nazionale degli aeroporti, si chiede che

nel parere motivato finale VAS si preveda l'integrazione dell'Allegato Infrastrutture con le opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città.

Si rileva in particolare come strategico il completamento dell'accessibilità ferroviaria dell'Aeroporto di Malpensa, per rendere l'aeroporto passante ed in rete con i valichi transfrontalieri del Sempione e del Gottardo. A tal fine si evidenzia che la realizzazione del quadruplicamento della Rho-Gallarate riveste un ruolo di primaria valenza trasportistica per i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e se ne chiede l'inserimento nell'Allegato Infrastrutture.

**5.** Con riferimento alle lacune richiamate a pagina 7 del Rapporto Preliminare VAS, in particolare il secondo capoverso relativo al tema degli *standard di sicurezza della rete stradale TEN-T* e quarto capoverso relativo alla, si segnala la necessità di rendere a pieno efficaci gli interventi di ammodernamento della rete autostradale nazionale, in particolare si chiede di:

- garantire nel breve periodo il completamento delle opere sospese o rinviate in relazione agli aggiornamenti dei piani finanziari delle concessionarie autostradali o per l'imminente scadenza delle stesse concessioni autostradali (già richiamate nel documento Del Rio);
- prevedere un approfondimento sui nodi primari della rete autostradale e principale ordinaria, soprattutto nelle grandi aree metropolitane, al fine di programmare nel medio periodo interventi di adeguamento agli standard di sicurezza degli stessi nodi ed eliminare i colli di bottiglia. Tale ambito di approfondimento è indicato nel secondo capitolo "Le linee strategiche", ma è importante segnalare la difficoltà riscontrata a promuovere interventi sui nodi, in quanto l'attuale programmazione in particolare sulla rete autostradale (riferita alla competenza di ogni società concessionaria) rende difficile progettazioni sui raccordi autostradali o intersezioni storiche in essere (es. nodo Certosa di Milano).

Altro tema su cui è necessario promuovere l'attuazione operativa in Italia, con obiettivi prevalentemente ambientali, è la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS), dando attuazione alla Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

Allegato 1 Lettera Ministro Delrio Infrastrutture Prioritarie Regione Lombardia

Allegato 2 Allegato Opere prioritarie



Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
ASSESSORE A INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
ALESSANDRO SORTE

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano  
Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[infrastrutture\\_e\\_mobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it)

Protocollo S1.2015.0033459 del 15/07/2015

Firmato digitalmente da ALESSANDRO SORTE

Dott. Graziano Delrio - Ministro Infrastrutture  
e Trasporti  
Email: [segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

## Oggetto: Infrastrutture prioritarie Regione Lombardia

### Illustre Signor Ministro,

in occasione della cerimonia di inaugurazione della Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM), lo scorso 16 maggio, le ho consegnato - insieme al Presidente Maroni - il "Dossier Infrastrutture". Il documento non rappresenta in modo esaustivo il reale fabbisogno infrastrutturale della Lombardia, più puntualmente declinato negli Allegati Infrastrutture approvati negli scorsi anni, ma elenca le opere principali per la nostra regione.

A partire dai contenuti del Dossier e in vista dell'aggiornamento dei documenti di programmazione nazionale, ritengo utile sottoporre alla sua attenzione le opere prioritarie che richiedono un sollecito intervento da parte del Ministero e quelle su cui concentrare in questa fase gli investimenti.

Si tratta essenzialmente di infrastrutture da completare, per garantire la piena funzionalità, o da realizzare ex-novo, per integrare e rendere più efficiente il nostro sistema della mobilità: la Pedemontana, gli interventi - non meno importanti - di potenziamento della rete viaria, l'Alta Velocità, i collegamenti ferroviari per migliorare l'accessibilità agli aeroporti e, più in generale, l'offerta di servizi.

Certo della costante e proficua collaborazione tra i livelli di governo regionale e centrale, mi auguro che avremo a breve una occasione di lavoro e confronto per approfondire i contenuti dei documenti che le invio in allegato.

Nel ringraziarla per l'attenzione, le porgo i miei più cordiali saluti

Firma autografa sostituita con indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs. 39/93 art. 3 c. 2.  
ALESSANDRO SORTE

Assessore Infrastrutture e Mobilità

Allegati:

- Infrastrutture prioritarie
- Dossier Infrastrutture



Regione Lombardia

## INFRASTRUTTURE PRIORITARIE

luglio 2015

### INFRASTRUTTURE VIARIE

#### 1. Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana)

---

Del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (asse 67 km), necessario a potenziare il sistema della viabilità in direzione est-ovest lungo il Corridoio Mediterraneo TEN-T, sono già state aperte al traffico la tratta A da Cassano Magnago (A8) a Lomazzo (A9) e i primi Lotti delle Tangenziali di Como e Varese. A novembre 2015 sarà aperta al traffico la Tratta B1 dalla A9 a Lentate sul Seveso (ex SS35), in corso di realizzazione.

**Per garantire il completamento e la piena funzionalità dell'opera, è necessario:**

- 1) **Tratte B2, C e D fino all'autostrada A4 ad Osio Sotto (BG):** approvare il secondo Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica CAL/APL (con decreto interministeriale MIT/MEF); procedere alla ricapitalizzazione di ASAM S.p.A. di proprietà di Regione Lombardia attraverso Finlombarda (art. 1, comma 49, Legge "Delrio"); inserire la Pedemontana nella lista di infrastrutture strategiche e immediatamente cantierabili di cui al Piano Juncker per garantire il closing finanziario senza ulteriori ed eccessivi oneri finanziari.
- 2) **Tangenziale di Varese:** approvare da parte del CIPE il progetto definitivo dello svincolo di Gazzada Schianno (Conferenza di Servizi già esperita ai sensi della Legge Obiettivo).
- 3) **Pedaggiamento free flow:** procedere ad una revisione della normativa in materia, individuando anche un sistema efficace e tempestivo di riscossione coattiva degli importi relativi al mancato pagamento del pedaggio e alle sanzioni/oneri di accertamento.

#### 2. BreBeMi

---

L'autostrada BreBeMi - che collega il sistema metropolitano di Milano con una delle principali zone produttive italiane localizzata nell'area di Bergamo e Brescia - è entrata in esercizio il 23 giugno 2014. Il suo tracciato si sviluppa per circa 62 Km lungo la pianura lombarda con giacitura ovest-est. Sono in via di completamento le opere connesse.

**Per garantire la funzionalità dell'autostrada è urgente (in relazione alla già presentata istanza di revisione del PEF) procedere all'assegnazione delle risorse di cui alla legge n. 190/2014 (con delibera CIPE su proposta del MIT)**

e all'approvazione del terzo Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica CAL/BreBeMi (con decreto interministeriale MIT/MEF). E' inoltre necessario favorire un rapido iter approvativo del progetto di nuova interconnessione di BreBeMi con l'autostrada A4 a Brescia/Castegnato, recentemente avviato ai sensi del D.Lgs. 163/2006 - Legge Obiettivo.

### **3. Collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.)**

---

L'intervento è finalizzato a collegare i porti di La Spezia e Livorno con il Nord Europa attraverso il passo del Brennero, mediante la realizzazione di una nuova autostrada di circa 84 km (55 km in Lombardia, di cui 23 in provincia di Cremona e 32 in provincia di Mantova), oltre ad opere connesse.

**E' necessario da parte del CIPE approvare i lotti funzionali successivi al lotto emiliano (approvato dal CIPE con delibera 2/2010), al fine di garantire il completamento dell'infrastruttura.**

### **4. A1 - Quarta corsia Milano-Lodi**

---

L'intervento (circa 17 km) insiste nel tratto compreso tra Milano Sud (in corrispondenza dell'interconnessione con la A50 Tangenziale Ovest) e lo svincolo di Lodi ed è motivato dall'incremento di traffico verificatosi negli ultimi anni sulla tratta e da quello atteso nel breve-medio termine, nonché dalla necessità di assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada.

**E' necessario che il MIT indichi la Conferenza di Servizi di approvazione del progetto definitivo dell'opera (procedura di VIA già completata) e ne preveda il finanziamento nell'aggiornamento del piano economico-finanziario di Autostrade per l'Italia.**

### **5. Variante alla SS 341 "Gallaratese"**

---

A causa della mancanza di copertura finanziaria per la realizzazione dell'intera variante alla S.S. 341 "Gallaratese", anche su indicazione di Regione Lombardia, ANAS ha individuato nella cosiddetta 'Bretella di Gallarate' lo stralcio prioritario necessario a garantire la continuità dei flussi provenienti da Pedemontana e diretti a Malpensa, per una migliore accessibilità all'aeroporto.

**E' necessario assicurare la rapida approvazione al CIPE del progetto-stralcio, confermando la disponibilità dei finanziamenti, con particolare riguardo alla quota di 40 milioni di euro ex L. 31/2008 appostata nel bilancio MIT.**

### **6. Comparto Sud-Ovest: Magenta-Abbiategrasso-Vigevano**

---

Il collegamento è finalizzato a migliorare l'accessibilità viaria veloce allo scalo di Malpensa dal quadrante ovest di Milano, in continuità con il collegamento Boffalora-Malpensa aperto al traffico nel 2008. A seguito di criticità legate alla copertura finanziaria dell'intera opera, Regione Lombardia, ANAS e Provincia di Milano hanno concordato di procedere

per stralci funzionali finanziabili con le risorse disponibili, con priorità allo stralcio da Magenta al nuovo ponte di Vigevano (comprensivo della Variante di Pontenuovo di Magenta).

**E' necessario assicurare la rapida approvazione al CIPE del progetto-stralcio da Magenta al nuovo ponte di Vigevano, confermando la disponibilità dei finanziamenti necessari, con particolare riguardo alla quota di 120 milioni di euro prevista nel Contratto di Programma ANAS 2015.**

## **7. Cassanese bis**

---

La Cassanese bis - insieme al potenziamento della SP Rivoltana - è funzionale a migliorare il collegamento di Bre.Be.Mi. con Milano. Prevede: il completamento della viabilità speciale di Segrate che garantisce una connessione funzionale con la Tangenziale Est in corrispondenza dello svincolo di Lambrate; il tratto in fregio all'area ex Dogana (di competenza di un operatore privato che realizzerà parte dell'opera); il collegamento tra l'area ex Dogana e la nuova Cassanese realizzata da Bre.Be.Mi. con potenziamento dell'attuale strada fino allo svincolo TEM di Pioltello, il cui soggetto attuatore è la Città Metropolitana di Milano.

**E' necessario garantire - nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Serravalle - le risorse per il completamento della Viabilità speciale di Segrate connessa con lo svincolo di Lambrate.**

## **8. Tangenziale sud di Brescia ("Corda Molle" - SP19)**

---

L'intervento della cosiddetta "Corda Molle" riguarda la realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari. Nel 2012 sono entrati in esercizio il 3° e 4° lotto del raccordo autostradale. Sono invece sospesi i lavori del 1° e 2° Lotto.

**E' necessario garantire l'operatività della concessione dell'Autostrada A21 Brescia-Piacenza, affidata a seguito di gara al Gruppo Gavio, al fine di riprendere e completare i lavori sospesi dal precedente concessionario Centro Padane.**

## **9. Interventi di accessibilità alla Valtellina – Variante di Tirano**

---

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante completa a semplice corsia per senso di marcia a sud del centro abitato di Tirano. E' inserito in un apposito Accordo di Programma con lo Stato, sottoscritto il 18 dicembre 2006, che prevede anche una ripartizione dei costi complessivi per la sua attuazione (145 milioni di euro), quale lotto funzionale dell'intervento più ampio di riqualificazione della SS38.

**E' necessario assicurare l'approvazione da parte del CIPE del progetto-stralcio, confermando la disponibilità dei finanziamenti necessari, con particolare riguardo alla quota di 90 milioni di euro prevista nel Contratto di Programma ANAS 2015.**

## 10. Variante di Zogno

---

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante all'attuale ex S.S. 470 all'altezza dell'abitato di Zogno (4,3 km con realizzazione di due gallerie naturali), per garantire condizioni di maggiore sicurezza e fluidità alla circolazione stradale nel bacino alto bergamasco/brembano. In corso d'opera, a seguito dell'intercettazione di terreni con caratteristiche difformi rispetto alle previsioni progettuali, la Provincia di Bergamo ha ritenuto urgenti e indifferibili lavori ulteriori rispetto a quelli di progetto. Le successive criticità nella gestione del cantiere hanno portato alla chiusura del contratto tra la Provincia e l'impresa esecutrice dei lavori. La Provincia ha stimato in ulteriori 31,5 milioni di euro il fabbisogno finanziario per garantire la ripresa e il completamento dei lavori, di cui 16 milioni di euro già finanziati da Regione Lombardia e 7,8 milioni di euro dalla Provincia stessa.

**E' necessario reperire le risorse finanziarie mancanti, pari a 7,7 milioni di euro.**

## 11. Potenziamento Paullese e Ponte sul fiume Adda

---

L'intervento di raddoppio delle corsie della ex S.S. 415 "Paullese" tra Peschiera Borromeo e Crema è finalizzato a potenziare uno degli assi portanti della viabilità regionale in Lombardia, di connessione tra la bassa pianura padana e Milano. Il raddoppio è già stato completato tra Peschiera Borromeo e la S.P. 39 "Cerca" e tra Crema e Spino d'Adda. Per la tratta tra la S.P. 39 "Cerca" e l'intersezione con la Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM), è in corso la gara d'appalto, mentre per la tratta tra la TEEM e Zelo Buon Persico è in corso la revisione del progetto definitivo.

**E' necessario reperire le risorse, pari a 40 milioni di euro, per la tratta compresa tra Zelo Buon Persico e Spino d'Adda, incluso il ponte di attraversamento del fiume Adda. Si chiede inoltre la massima collaborazione del MIT nel garantire la procedura CIPE di reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio per la tratta attualmente in gara (S.P. 39 "Cerca" - TEEM).**

## 12. Collegamento Lecco-Bergamo – Varianti di Cisano Bergamasco e Vercurago

---

Si tratta di un complesso di opere per potenziare la viabilità di connessione tra Lecco e Bergamo con la realizzazione di nuove tratte in variante alla ex S.S. 639 (nel tratto Lecco-Cisano Bergamasco) e alla ex S.S. 342 "Briantea" (nel tratto Calco-Mapello). Per le Varianti di Vercurago e di Cisano Bergamasco soggetti attuatori sono rispettivamente la Provincia di Lecco e la Provincia di Bergamo.

**E' necessario approvare da parte del CIPE il progetto definitivo del 1° lotto stralcio della Variante di Cisano Bergamasco, prevedendo l'intera copertura finanziaria statale, per 40 milioni di euro. Si chiede inoltre di assicurare l'integrazione dei fondi statali relativi alla Variante di Vercurago che ha maturato extracosti (ad oggi stimati in 15 milioni di euro).**

### 13. Variante alla Tremezzina

---

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante a semplice carreggiata di circa 11 km (di cui 7,5 km in galleria) in sponda occidentale del Lago di Como, tra i Comuni di Colonno e Griante, in alternativa all'attuale S.S. 340 'Regina'. La finalità è creare un bypass ai centri abitati in un tratto della S.S. 340 caratterizzato da strettoie e punti critici che compromettono gli standard di fluidità e sicurezza.

**Si chiede di prevedere l'intera copertura finanziaria dell'opera: 330 milioni di euro.**

## INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

### 1. AV/AC Brescia-Verona

---

La tratta Treviglio-Brescia Ovest, in corso di realizzazione, e la tratta Brescia Ovest-Verona fanno parte del più complessivo intervento della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona (lunghezza complessiva di circa 140 Km). L'intervento Brescia-Verona consente il completamento dell'itinerario AV/AC che attraversa la Lombardia in direzione ovest-est, di cui oggi è attivo il tratto Milano-Torino.

**Si chiede che sia concluso da parte del CIPE l'iter approvativo del progetto definitivo, accogliendo le prescrizioni contenute nel parere regionale espresso con D.G.R. n. 3055 del 23 gennaio 2015, finalizzate a consentire un adeguato inserimento dell'opera nel contesto territoriale e la possibilità di sviluppo del servizio ferroviario regionale.**

### 2. Completamento linea Malpensa-Lugano: tratta Arcisate-Stabio

---

L'intervento (8,4 km) consiste nella realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario a doppio binario tra le linee ferroviarie Varese-P.to Ceresio (IT) e Stabio-Mendrisio (CH) e nel raddoppio della tratta ferroviaria Arcisate-Induno Olona (IT). L'apertura del collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio consentirà di attivare nuovi servizi suburbani nell'area insubrica.

**Per poter riavviare i lavori di completamento dell'opera entro luglio 2015, nel rispetto degli impegni assunti da Italia e Svizzera, è urgente procedere alla pubblicazione della delibera CIPE relativa alla seduta del Comitato interministeriale del 10 novembre 2014.**

### 3. Potenziamento Rho-Gallarate e nodo di Milano

---

L'intervento prevede il posizionamento di una coppia di binari aggiuntivi da Rho a Parabiago, la sistemazione del piano del ferro nelle stazioni di Rho e la realizzazione del raccordo Y tra la rete di RFI e quella di Ferrovienord per il collegamento con Malpensa. L'opera consentirà di rispondere in modo adeguato all'attuale domanda di trasporto ferroviario lungo una delle direttrici più densamente urbanizzate, afferente al nodo di Milano.

**E' necessario rifinanziare l'intervento di potenziamento della linea, oggi non più sufficiente a soddisfare la domanda, e completare il processo di approvazione del progetto. Si chiede inoltre di contribuire al finanziamento**

**per l'adeguamento dei nodi critici della rete ferroviaria regionale (Ferrovienord), con particolare riguardo al nodo di Bovisa.**

#### **4. Collegamento ferroviario da Nord all'aeroporto di Malpensa**

---

L'intervento consiste nel prolungamento del tracciato ferroviario dal Terminal 2 dell'aeroporto fino a Gallarate ed è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità da Nord a Malpensa, consentendo la messa in rete del gate intercontinentale con il sistema dei valichi alpini del Sempione e del Gottardo.

L'opera costituisce il completamento del collegamento ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2 dell'aeroporto (3,6 km), attualmente in corso di realizzazione da parte di Ferrovienord e SEA con cofinanziamento UE.

L'intervento è stato ammesso a cofinanziamento UE (Connecting Europe Facility 2014-2020) per lo sviluppo della progettazione.

**Si chiede di garantire le risorse finanziarie nazionali ad integrazione di quelle europee per le spese di progettazione.**

#### **5. Potenziamento nodo ferroviario di Bergamo con connessioni all'aeroporto di Orio al Serio e all'ospedale di Bergamo**

---

Per dare accessibilità ferroviaria al terzo aeroporto italiano, coerentemente con i contenuti del Piano Nazionale Aeroporti, sono necessari interventi infrastrutturali per attivare un servizio ferroviario che colleghi Milano e Bergamo all'aeroporto. Tali interventi consentiranno anche di realizzare nuove fermate in ambito urbano con priorità per quella a servizio del nuovo Ospedale.

**Si chiede che siano finanziate nel Contratto di Programma MIT-RFI la progettazione e la realizzazione degli interventi ferroviari per l'accessibilità all'aeroporto e per l'attivazione della fermata Bergamo Ospedale.**

## DGSalvaguardia Pec

---

**Da:** territorio@pec.regione.lombardia.it  
**Inviato:** mercoledì 30 settembre 2015 12:39  
**A:** dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA RELATIVA ALL ALLEGATO  
INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA COMUNICAZIONE  
DI AVVIO DELLA CONSULTAZIONE AI SENSI DELL ART.13 COMMA 1 DEL D.LGS.  
152/06 E S.M.I.  
**Allegati:** Segnatura.xml; RPA\_VAS\_Allegato\_Infrastrutture\_-\_Contributo\_RL.pdf; Comunicazione  
Elettronica Firmata.pdf.p7m

REGIONE LOMBARDIA - GIUNTA

TERRITORIO, URBANISTICA E DIFESA DEL SUOLO

Nostri riferimenti interni:

Protocollo numero Z1.2015.0009596 del 30/09/2015 12:38 Firmato digitalmente da ANNA COZZI

Elenco allegati:

Comunicazione Elettronica Firmata.pdf.p7m RPA\_VAS\_Allegato\_Infrastrutture\_-\_Contributo\_RL.pdf

-----  
I documenti allegati alla presente e-mail con estensione .p7m (formato PKCS#7) sono firmati digitalmente in conformità al DPCM 13/01/2004 e Delib. CNIPA 4/2005.

Per visualizzare, stampare, esportarne il contenuto e per verificarne la firma è necessario disporre di uno specifico software.

Un elenco dei software di verifica disponibili gratuitamente per uso personale è presente al seguente indirizzo:

<http://www.agid.gov.it/identita-digitali/firme-elettroniche/software-verifica>

-----