



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

ALESSANDRO MARIA DI STEFANO



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

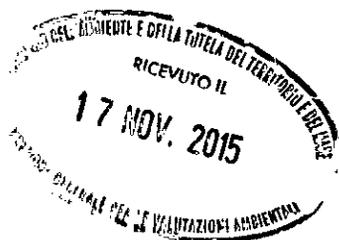
E.prot DVA-2015-0028900 del 18/11/2015

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/	/
DEL	/	/	/

Al **Ministero dell' Ambiente e della  
Tuela del Territorio e del Mare -**  
Direzione generale per le  
Valutazioni Ambientali  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
ctva@pec.minambiente.it

Al **Ministero delle Infrastrutture e  
dei Trasporti -**  
D.G. per lo sviluppo del Territorio,  
la programmazione, ed i progetti  
internazionali  
dg\_prog@pec.mit.gov.it

p.c. **Regione Emilia-Romagna**  
**Direzione generale Reti  
infrastrutturali, logistica e  
sistemi mobilità**  
Servizio viabilità, navigazione  
interna e portualità commerciale  
Servizio Ferrovie  
SEDE



**Oggetto:** Valutazione di Impatto Ambientale (VAS) dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015. **Consultazione sul Rapporto preliminare (scoping)**

In riferimento alla comunicazione di avvio del procedimento (avvenuto in data 10 agosto 2015), da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della fase di consultazione sul rapporto preliminare, ai fini della procedura VAS, dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015, ai sensi D.Lgs 152/06, si trasmettono le seguenti considerazioni e osservazioni.

Viale Della Fiera 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953  
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it  
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1321	550	180	20	40	Fasc.	2015	

**CONSIDERATO CHE:**

- con delibera di Giunta regionale n. 1392 del 8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della LR. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale;

**VALUTATO CHE:**in relazione al Programma

Nella documentazione messa a disposizione ai fini della consultazione, manca l'elaborato dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF 2015) a cui si riferisce il Rapporto ambientale preliminare.

Senza tale elaborato si possono fornire solo indicazioni metodologiche per la redazione del Rapporto Ambientale.

Se il documento di riferimento è quello approvato in Consiglio dei Ministri il 10 aprile 2015 che pare ancora in fase di lavorazione dal momento che nel Rapporto ambientale preliminare si cita un "aggiornamento di settembre" di tale Allegato, la Regione Emilia Romagna è interessata dai seguenti corridoi e infrastrutture:

**1. Corridoi multimodali TEN -T (Allegato 1):**

- Corridoio Baltico-Adriatico per il tratto: Udine - Venezia - Padova - **Bologna - Ravenna**;
- Corridoio Mediterraneo per il tratto: Verona - Padova - Venezia - **Ravenna/Trieste/Capodistria** - Lubiana - Budapest;
- Corridoio Scandinavia - Mediterraneo per il tratto: Norimberga - Monaco - Innsbruck - Verona - **Bologna** - Ancona/Firenze;

**2. Progetti infrastrutture (Allegato 2):**

- Ravenna Port Hub: lavori infrastrutturali e attività di supporto;
- realizzazione della connessione ferroviaria tra gli impianti del Nodo di Bologna e la linea per Venezia;
- Servizio Ferroviario Metropolitano Bologna.

Di tali interventi l'unico inserito tra le "Opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche" (Allegato 3) risulta il Servizio Ferroviario Metropolitano Bologna.

Secondo quanto indicato in tale documento, i criteri utilizzati per la selezione delle 25 opere prioritarie tra quelle contenute nell'elenco delle infrastrutture del Programma Infrastrutture Strategiche (Allegato XI del PIS) sono:

- rilevanza programmatica e valutazione di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;

- accelerare l'avanzamento di tutte le opere prioritarie già in parte finanziate, destinando le nuove risorse a poche opere in corso che non potrebbero altrimenti procedere con gli affidamenti o i lavori in assenza di fondi aggiuntivi;
- possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

Non è chiaro né indicato se e come la VAS potrà influire nell'eventuale aggiornamento della selezione delle opere prioritarie, integrando un criterio "ambientale" tra quelli per la scelta effettuata nel Programma.

Inoltre, nel Rapporto ambientale preliminare sono riportate sinteticamente gli esiti dell'analisi SWOT contenuta nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza che evidenziano la necessità di superare le lacune individuate mediante "Linee strategiche" che saranno implementate da una serie di strumenti. Sarebbe tuttavia opportuno evidenziare come le risultanze della SWOT, e la conseguente definizione delle linee strategiche (potenziamento della modalità ferroviaria, riduzione congestionamento urbano e miglioramento della competitività del sistema portuale, miglioramento della rete stradale, ottimizzazione del traffico aereo), abbiano determinato la scelta delle opere prioritarie.

#### In relazione al Rapporto preliminare

Si condivide, nella sostanza, l'approccio metodologico proposto nel Rapporto ambientale preliminare; ma in mancanza dell'elaborato/Programma, a cui tale Rapporto si riferisce, si possono fornire solo indicazioni di carattere metodologico, si segnala pertanto:

- 1) la necessità che sia esplicitata la scelta delle previsioni dell'Allegato Infrastrutture in relazione alle **alternative di piano/programma**, individuate non solo in relazione all'opzione zero, ma in seguito alla definizione e analisi di scenari alternativi "ragionevoli", anche in funzione di eventuali diverse priorità e diversa selezione delle opere prioritarie, opzioni localizzative, etc.
- 2) sia valutata **la coerenza** tra le previsioni dell'Allegato Infrastrutture e gli obiettivi ambientali individuati nella programmazione e pianificazione europea e nazionale, nonché la valutazione dell'incidenza delle azioni potenzialmente impattanti sulla Rete Natura 2000. In particolare, si segnalano i piani e i programmi, potenzialmente interferiti dall'Allegato Infrastrutture, vigenti nel territorio dell'Emilia-Romagna:
  - a) Piano di Gestione Distrettuali (Po, Appennino settentrionale, Appennino centrale), Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA);
  - b) Piano Territoriale Regionale (PTR) e Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)
  - c) Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)
  - d) Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020)
- 3) sia predisposto il **piano di monitoraggio** degli effetti ambientali delle scelte dell'Allegato Infrastrutture, con l'indicazione delle risorse dedicate e delle modalità di revisione dell'Allegato e siano individuati **indicatori prestazionali o di Piano/Programma** che hanno lo scopo di valutare se e in che misura l'Allegato persegue gli obiettivi di sostenibilità prefissati;

- 4) siano individuate le **misure di mitigazione e compensazione** per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi;
- 5) sia redatta la **sintesi non tecnica** con particolare cura, data la complessità del tema, nella quale siano evidenziate, in linguaggio accessibile, le motivazioni delle scelte contenute nell'Allegato Infrastrutture alla luce delle alternative considerate, nonché siano elencati gli impatti attesi dalla realizzazione dell'Allegato con l'indicazione delle misure di mitigazione e compensazione previste.

In tema di valutazione dei possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dell'Allegato infrastrutture (cap. 5 del Rapporto Preliminare), si segnala che, sul tema dei cambiamenti climatici (OAS2), il Rapporto ambientale preliminare inverte la prospettiva della valutazione, considerando solo gli impatti che i cambiamenti climatici hanno "sulle" infrastrutture.

Inoltre, non si concorda con quanto affermato nel Rapporto ambientale preliminare secondo cui *"la valutazione in merito agli impatti dell'Allegato infrastrutture sul tema della resilienza ai cambiamenti climatici, così come del rischio idrogeologico, sono quasi tutti valutabili necessariamente alla scala del progetto, e quindi a un livello dettagliato proprio della VIA"*, infatti è necessario che tali valutazioni siano effettuate ai vari livelli di scala, sia a livello di piani e programmi con la VAS, sia a livello di progetto con la VIA.

Il livello di Valutazione ambientale (VAS) dell'Allegato delle infrastrutture **valuterà gli effetti ambientali che la pianificazione** delle infrastrutture potrà verosimilmente avere sui cambiamenti climatici, o sul rischio idrogeologico avendo a riferimento l'area vasta. Tali valutazioni dovrebbero incidere sulle scelte delle alternative di piano/programma. Ad esempio l'incidenza sul clima può essere significativamente diversa tra un piano/programma che prevede la realizzazione prioritaria di nuove infrastrutture stradali, rispetto ad un piano/programma che prevede come priorità:

- il potenziamento della modalità ferroviaria e livello nazionale;
- la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano;
- il miglioramento della competitività del sistema portuale.

Mentre la VIA dei progetti delle infrastrutture, previste dall'Allegato Infrastrutture, affronterà la valutazione degli effetti sui cambiamenti climatici, o sul rischio idrogeologico a scala locale, anche utilizzando come base di riferimento la valutazione della sostenibilità ambientale dell'Allegato delle infrastrutture.

A tal proposito, sarebbe opportuno distinguere la valutazione degli impatti per le opere "in realizzazione/in esercizio" di cui è previsto il completamento, dalle nuove opere "in progettazione" selezionate e finanziate (in particolare su temi come il consumo di suolo).

Tali considerazioni valgono anche per la Valutazione d'incidenza dell'Allegato Infrastrutture, nel senso che non si condivide che la Valutazione d'incidenza possa essere fatta solo con l'esatta localizzazione dell'opera. Si ritiene che **la Valutazione d'incidenza dell'Allegato possa orientare le scelte del piano/programma** stesso contribuendo ad una maggior consapevolezza delle "criticità" e "vulnerabilità" dei territori interessati dai corridoi infrastrutturali, in particolare nelle scelte tra opzioni alternative. Infatti, nella maggior parte

dei casi, le "criticità" e "vulnerabilità" ambientali si traducono in maggiori difficoltà e maggiori oneri nella realizzazione delle opere. Una corretta Valutazione d'incidenza, infine, va redatta anche al fine della individuazione delle adeguate misure di compensazione del Piano/Programma.

Cordiali saluti

Arch. Alessandro Di Stefano  
firmato digitalmente

## DG Salvaguardia

---

**Da:** vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it  
**Inviato:** martedì 17 novembre 2015 10:34  
**A:** ctva@pec.minambiente.it; DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it;  
dg.prog@pec.mit.gov.it  
**Oggetto:** Invio documentazione registrata in uscita con id. PG/2015/831387 del 17/11/2015  
alle ore 10:32  
**Allegati:** segnatatura.xml; PARERE\_SCOPING\_ALLEGATO\_DEF\_INFRASTRUTTURE.pdf.p7m

L'Amministrazione REGIONE EMILIA-ROMAGNA [r\_emirol], Area Organizzativa Omogenea Giunta [AOO\_EMR] Vi invia tramite Casella Istituzionale la documentazione di cui siete destinatari e che è stata registrata in uscita con id. PG/2015/831387 del 17/11/2015 alle ore 10:32.

La verifica della firma digitale e la successiva estrazione degli oggetti firmati può essere effettuata con qualsiasi software in grado di elaborare file firmati in modo conforme alla Deliberazione CNIPA 21 maggio 2009, n. 45.

Un elenco di produttori si trova a questa pagina del sito dell'Agenzia per l'Italia digitale:

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

Cordiali saluti