



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 Città di Lombardia n.1
20124 Milano

Tel 02 6765.1

www.regione.lombardia.it
territorio@pec.regione.lombardia.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi
informativi e statistici Direzione Generale per
lo sviluppo del territorio, la programmazione
e i progetti internazionali Email:
dg.prog@pec.mit.gov.it

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 Email:
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambi
ente.it

**Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica relativa all'Allegato Infrastrutture al Documento di
Economia e Finanza del 13 novembre 2015, ai sensi degli artt.13 comma 5 e 14 del D.Lgs.
152/06 e s.m.i. – Parere di Regione Lombardia**

Facendo seguito alla nota trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot.
0010832 del 22/12/2015 (ns. prot. Z1.2015.0012462 del 23/12/2015), con la presente si
trasmette copia della Deliberazione di Giunta Regionale n.X/4845 del 22/02/2016, di
approvazione del "Parere regionale in merito all'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di
Economia e Finanza del 13 Novembre 2015 e del relativo rapporto ambientale".

Distinti saluti

IL DIRIGENTE
LUCIA SONIA PAOLINI

Allegati:

File DGR_X-4845_22-02-2016_Parere_Regione_Lombardia_VAS_Allegato_Infrastrutture_2015.pdf

Referenti per l'istruttoria della pratica: Piero Garbelli Tel. 02/6765.4677
Alberto Giudici Tel. 02/6765.6313



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° X / 4845

Seduta del 22/02/2016

Presidente **ROBERTO MARONI**

Assessori regionali FABRIZIO SALA *Vice Presidente*
VALENTINA APREA
VIVIANA BECCALOSSI
SIMONA BORDONALI
FRANCESCA BRIANZA
CRISTINA CAPPELLINI
LUCA DEL GOBBO

GIOVANNI FAVA
GIULIO GALLERA
MASSIMO GARAVAGLIA
MAURO PAROLINI
ANTONIO ROSSI
ALESSANDRO SORTE
CLAUDIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Fabrizio De Vecchi

Su proposta dell'Assessore Viviana Beccalossi

Oggetto

PARERE REGIONALE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL'ALLEGATO
INFRASTRUTTURE 2015 AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA DEL 13 NOVEMBRE 2015 NELL'AMBITO
DELLA PROCEDURA VAS STATALE

Si esprime parere di regolarità amministrativa ai sensi dell'art.4, comma 1, l.r. n.17/2014:

Il Dirigente Alberto Biancardi

Il Direttore Generale Paolo Ildo Baccolo

L'atto si compone di 35 pagine

di cui 30 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

VISTO:

- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante norme in materia ambientale e ss.mm.ii.;

DATO ATTO che:

- con legge regionale 11 marzo 2005 n. 12 , “Legge per il governo del territorio”, la Regione Lombardia ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente;
- il Consiglio regionale nella seduta del 13 marzo 2007, atto n. VIII/351, ha approvato gli Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi in attuazione del comma 1 dell’articolo 4 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12;
- a seguito dell’approvazione da parte del Consiglio regionale degli Indirizzi sopra citati la Giunta regionale con proprio atto ha proceduto alla definizione degli ulteriori adempimenti previsti dal comma 1 dell’articolo 4 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12;

CONSIDERATO che:

- la Giunta regionale con provvedimento del 10 novembre 2010, n. 9/761 “determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, con modifica ed integrazione delle dd.g.r. 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971” ha confermato l’allegato 5 della d.g.r. 10971/2009 - “Indirizzi applicativi ed organizzativi in materia di valutazione ambientale – VAS, nazionale e interregionale” che al punto 3.2.1 disciplina le modalità operative per la partecipazione della Regione a procedimenti di competenza statale, precisando che:
 - la Regione, consultata nell’ambito dei procedimenti di competenza statale, si esprime mediante atto della Giunta regionale, sia in qualità di Regione interessata, sia in qualità di soggetto con specifiche competenze ambientali;
 - per l’espletamento dell’attività istruttoria relativa al piano o al programma oggetto di consultazione, la Giunta regionale si avvale del Nucleo tecnico regionale di valutazione ambientale – VAS, costituito presso la Direzione Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo, che provvede al coordinamento



Regione Lombardia

LA GIUNTA

istruttorio mediante l'acquisizione delle osservazioni fornite dalle Direzioni regionali competenti e dai soggetti competenti in materia ambientale di volta in volta individuati;

PRESO ATTO che:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in qualità di proponente, ha dato avvio alla consultazione pubblica ai sensi degli artt. 13, comma 5 e 14 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i nell'ambito della procedura di VAS dell'"Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015", ns. prot. Z1.2015.0012462 del 23/12/2015, con nota inviata ai soggetti competenti in materia ambientale ed avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Parte Seconda n.150 del 31/12/2015, fissando il termine per l'invio delle osservazioni entro il 29/02/2016;
- la Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS della Direzione Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo con nota prot. Z1.2016.0000146 del 11/01/2016 ha comunicato l'avvio della consultazione alle Direzioni Generali competenti e ai soggetti competenti in materia ambientale interessati di Regione Lombardia;

DATO ATTO che sono pervenuti i seguenti contributi e pareri da parte dei soggetti competenti consultati:

- Agenzia di Tutela della Salute (ATS) Brianza (Z1.2016.0000719 del 25/01/2016);
- Parco Regionale Oglio Sud (Z1.2016.0000863 del 28/01/2016);
- Comunità Montana della Valchiavenna (Z1.2016.0000992 del 02/02/2016);
- Città metropolitana di Milano – Settore Parco Agricolo Sud Milano (Z1.2016.0001295 del 08/02/2016; Z1.2016.0001466 del 11/02/2016);
- ATS Città Metropolitana di Milano (Z1.2016.0001376 del 09/02/2016);
- Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate (Z1.2016.0001491 del 12/02/2016);
- ATS Bergamo (Z1.2016.0001492 del 12/02/2016);
- ATS Insubria (Z1.2016.0001540 del 15/02/2016);
- ATS Brescia (Z1.2016.0001542 del 15/02/2016);
- Parco Lombardo della Valle del Ticino (Z1.2016.0001544 del 15/02/2016);



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DATO ATTO che sono pervenuti i seguenti contributi dai componenti del Nucleo Tecnico Regionale VAS:

- ARPA Lombardia (Z1.2016.0001195 del 04/02/2016);
- D.G. Infrastrutture e Mobilità (Z1.2016.0001521 del 12/02/2016);
- D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile (Z1.2016.0001574 del 15/02/2016);
- D.G. Agricoltura (Z1.2016.0001601 del 16/02/2016);

DATO ATTO che la Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS della Direzione Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo, sulla base di tutti i contributi pervenuti, ha predisposto il documento “Parere regionale in merito alla Valutazione Ambientale Strategica dell’Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015 e del relativo rapporto ambientale”, quale atto conclusivo dell’istruttoria per l’espressione del parere regionale, contenente considerazioni relative alle azioni di Piano, al Rapporto Ambientale e ai fattori ambientali su cui questo interferisce e allo Studio di Incidenza;

CONSIDERATO che il documento “Parere regionale in merito alla Valutazione Ambientale Strategica dell’Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015 e del relativo rapporto ambientale”, parte integrante e sostanziale della presente delibera (Allegato A), propone modifiche/integrazioni finalizzate ad una migliore tutela ambientale nonché al raccordo e sinergia con la programmazione/pianificazione regionale e locale;

VISTO il Programma Regionale di Sviluppo della X legislatura approvato con DCR. n° 78 del 9 luglio 2013 e la declinazione nell’Area Territoriale, Missione 8, Programma 1 - Urbanistica ed Assetto del Territorio;

CONSIDERATO che con lettera del 15 luglio 2015 a firma dell’Assessore alle Infrastrutture e mobilità, Alessandro Sorte, è stato trasmesso al Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Graziano Delrio, il Dossier contenente le opere ritenute prioritarie per soddisfare il fabbisogno infrastrutturale della Lombardia;

CONSIDERATO che con lettera del 25 settembre 2015 a firma congiunta del Presidente Roberto Maroni e dell’Assessore alle Infrastrutture e mobilità Alessandro Sorte, è stato individuato il quadro delle infrastrutture strategiche che Regione



Regione Lombardia

LA GIUNTA

Lombardia ritiene essenziale inserire nella nuova Intesa Generale Quadro su specifica richiesta formulata dal Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti al fine di aggiornare il Programma nazionale delle Infrastrutture Strategiche;

DATO ATTO che, al fine di rendere coerenti le richieste formulate con le due lettere sopra citate, il documento “Parere regionale in merito alla Valutazione Ambientale Strategica dell’Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015 e del relativo rapporto ambientale” contiene specifiche indicazioni, prescrizioni e osservazioni;

Ad unanimità di voti, espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., il documento “Parere regionale in merito alla Valutazione Ambientale Strategica dell’Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015 e del relativo rapporto ambientale” che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, di cui all’allegato A;
2. di trasmettere copia del presente parere al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL SEGRETARIO
FABRIZIO DE VECCHI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge

PARERE REGIONALE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE 2015 AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA DEL 13 NOVEMBRE 2015**Premessa**

La Regione Lombardia, in qualità di soggetto competente in materia ambientale, ha ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la comunicazione ns. prot. n. Z1.2015.0012462 del 23/12/2015, relativa all'avvio della consultazione ai sensi degli artt. 13, comma 5 e 14 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015.

Tale comunicazione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 31/12/2015 fissando pertanto il termine per la presentazione delle osservazioni entro il 29 febbraio 2016.

L'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 novembre 2015

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 al Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), contenuto nel cosiddetto "Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza" (DEF). Il PIS costituisce un adempimento della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (c.d. Legge Obiettivo).

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 hanno delineato l'esistenza di un unico o prevalente atto di pianificazione di livello nazionale in materia di trasporti che riassume in sé, sia l'attività di definizione delle strategie di livello nazionale, sia di programmazione di medio periodo da sottoporre a periodico aggiornamento.

Su questo percorso di evoluzione della normativa nazionale si è innestata la fase di definizione del nuovo periodo di programmazione comunitaria 2014-2020, giunta a una sua definitiva formalizzazione con l'approvazione del Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 che stabilisce le disposizioni comuni per l'utilizzo dei Fondi strutturali e di investimento europei (SIE). Tra le innovazioni regolamentari più significative, vi è stata l'introduzione "**condizionalità ex ante**", ovvero un insieme di condizioni minime di carattere normativo, amministrativo e organizzativo volte a garantire un efficace ed efficiente impiego dei Fondi.

Per quanto concerne il **settore dei trasporti**, che nella nuova architettura regolamentare comunitaria afferisce all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", **la condizionalità principale è rappresentata dall'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti** conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T. **Tale quadro generale deve inoltre soddisfare i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica.**

La necessità di provvedere a tale adempimento, unitamente al percorso di evoluzione normativa precedentemente richiamato, ha condotto – attraverso un'attività di condivisione partenariale tra Stato Membro e Commissione Europea – a individuare nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, opportunamente integrato, lo strumento di programmazione delle linee strategiche nazionali per i trasporti atto a soddisfare la condizionalità ex ante in materia.

Tale decisione è stata sancita all'interno dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 dove viene inoltre specificato il piano di azione finalizzato al raggiungimento di tale obiettivo, ovvero l'approvazione di un aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture conforme ai criteri stabiliti dalla condizionalità ex ante, mentre a livello nazionale l'atto normativo più rilevante in tal senso è rappresentato dalla **Delibera CIPE n. 26/2014**

dove viene stabilito che l'Allegato Infrastrutture costituisce il quadro di riferimento nazionale in relazione al ciclo di programmazione 2014-2020.

Tali contenuti risultano esposti nel cap. II (Le Linee Strategiche), dell'Allegato Infrastrutture 2015, inserito nella Prima Parte ("Quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto"), così come appositamente aggiornata, rispetto alla versione dell'aprile 2015, e approvata dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015.

La **Prima Parte dell'Allegato Infrastrutture** conserva la doppia natura di:

- *Quadro Generale per gli investimenti in materia di trasporti*, in adeguamento alle indicazioni relative alla Condizionalità Ex Ante dell'Obiettivo Tematico 7 "Trasporti e Infrastrutture" contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020.
- *Presupposto la successiva programmazione a diverso titolo condotta*, costituente la cornice strategica nell'ambito della quale i contenuti programmatici e operativi degli investimenti in materia di trasporti dovranno essere compiutamente sviluppati.

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015, nella sua versione approvata in Consiglio dei Ministri il 10 Aprile 2015, è stato utilizzato quale documento di riferimento per la fase di Scoping ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

In data 13 novembre 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'adeguamento della Prima Parte dell'Allegato Infrastrutture 2015 (Quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto) alle indicazioni relative alla Condizionalità Ex Ante dell'Obiettivo Tematico 7 "Trasporti e Infrastrutture" contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020.

La prima parte dell'AI del novembre 2015 ricalca integralmente quella dell'AI dell'aprile 2015. Rispetto alle sue precedenti edizioni annuali, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 si caratterizza per una radicale revisione nella struttura e nei contenuti. In coerenza con il percorso di riforma delineato precedentemente esso si propone, infatti, come risposta a un **triplice ordine di esigenze**:

- 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, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione di un maggiore rigore nella condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere prioritarie¹.

Nella Prima Parte con il Capitolo "Il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto" l'Allegato, in discontinuità con i precedenti, introduce un capitolo dedicato alle analisi di contesto – articolate in analisi della domanda di trasporto di merci e passeggeri, dotazione infrastrutturale, quadro evolutivo della normativa e degli strumenti di programmazione di livello comunitario e nazionale – che si conclude con una sintesi di carattere diagnostico sviluppata attraverso un'**analisi SWOT**.

Le **principali lacune** da superare vengono principalmente individuate in relazione a:

- reti di trasporto ferroviario che non soddisfano le aspettative rispetto agli altri Paesi UE, in particolare ai valichi e nelle Regioni del Sud, con la conseguenza di una scarsa propensione all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto nel campo del trasporto delle merci;
- molte sezioni della rete TEN-T stradale che non soddisfano ancora gli standard di sicurezza anche nei valichi;
- settore del trasporto marittimo e intermodale in cui le sfide di sviluppo del settore sono condizionate da una gestione ancora frammentata e inefficiente dei nodi portuali, da carenti interconnessioni con le principali reti di trasporto e da una concorrenza limitata, con impatti negativi in termini di competitività;
- congestione delle grandi aree urbane metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale;
- difficoltà nell'attivazione dei capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture con potenziale ritorno economico.

¹ Cfr. AI, par.II.1, pag. 61.

A fronte di tali debolezze, il Secondo Capitolo “Le linee strategiche” propone orientamenti strategici di indirizzo nazionale alla luce dei quali operare, nella consapevolezza dei limiti imposti dalla scarsità di risorse disponibili, la scelta sugli investimenti in infrastrutture per il trasporto e la logistica da realizzare nel periodo 2015-2020, tralasciando l’orizzonte temporale più ampio del 2030 coerente con gli obiettivi europei in materia di politiche dei trasporti.

Le **linee strategiche** individuate sono volte a promuovere:

1. il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi;
2. la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi;
3. il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali;
4. il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l’innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici;
5. l’ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani;
6. l’attrazione di capitali privati attraverso adeguate politiche di rafforzamento amministrativo delle stazioni appaltanti, la diffusione di modelli di analisi dei piani economico finanziari per i proponenti privati, la maggiore esplicitazione dei benefici derivanti dalla realizzazione di opere strumentali allo sviluppo dei distretti produttivi e un utilizzo efficace e sinergico delle differenti fonti di finanziamento comunitarie (Fondo europeo per gli investimenti strategici – FEIS, FESR) e nazionali.

L’implementazione di tali indirizzi strategici è demandata a una serie di **strumenti attuativi e finanziari** di cui l’Allegato, in coerenza con la già citata Delibera CIPE n. 26/2014 che ha sollecitato il rafforzamento del loro coordinamento strategico, delinea una messa a sistema, rappresentando al tempo stesso la più ampia cornice programmatica di riferimento. Gli strumenti sono richiamati e brevemente illustrati all’interno della Parte Seconda, sezione II.2 dell’Allegato, essi sono:

- il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS);
- lo Schema di Contratto di Programma ANAS 2015 parte investimenti;
- il Contratto di Programma RFI parte investimenti;
- il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;
- il Piano aeroporti;
- il meccanismo Connecting Europe Facility (CEF) e Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS);
- i Fondi Strutturali e di Investimento Europei, fra i quali il Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014 – 2020 e il Programma Operativo PON METRO 2014-2020;
- il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014 – 2020.

Il PIS individua 25 opere prioritarie delle quali il 60% del costo totale è relativo a opere in realizzazione, mentre per il restante 40% si tratta di opere in progettazione.

Consultazione regionale

La Regione Lombardia, ai sensi della DGR VIII/10971 del 30/12/2009 (Allegato 5), consultata nell'ambito dei procedimenti VAS di competenza statale, si esprime mediante atto della Giunta regionale, sia in qualità di Regione interessata, sia in qualità di soggetto con specifiche competenze ambientali, 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 al coordinamento istruttorio mediante l'acquisizione delle osservazioni fornite dalle Direzioni regionali competenti e dai soggetti competenti in materia ambientale interessati, ai quali è stata inviata opportuna comunicazione (prot. Z1.2016.0000146 del 11/01/2016).

Rispetto alle aree a qualsiasi titolo protette per scopi di tutela ambientale, in virtù di leggi nazionali, regionali o in attuazione di atti e convenzioni internazionali, l'Allegato Infrastrutture **ricade all'interno di aree naturali protette afferenti alla rete Natura 2000.**

In relazione a quanto sopra indicato, ai sensi dell'art.10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. la **procedura di VAS comprende la procedura di valutazione d'incidenza** di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997 e s.m.i., pertanto il rapporto ambientale trasmesso contiene gli elementi di cui all'allegato G del D.P.R. 357/1997 e l'avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana contiene specifica evidenza dell'integrazione procedurale.

Sono pervenuti i seguenti **contributi da parte dei soggetti competenti consultati:**

- Agenzia di Tutela della Salute (ATS) Brianza (Z1.2016.0000719 del 25/01/2016);
- Parco Regionale Oglio Sud (Z1.2016.0000863 del 28/01/2016);
- Comunità Montana della Valchiavenna (Z1.2016.0000992 del 02/02/2016);
- Città metropolitana di Milano – Settore Parco Agricolo Sud Milano (Z1.2016.0001295 del 08/02/2016; Z1.2016.0001466 del 11/02/2016);
- ATS Città Metropolitana di Milano (Z1.2016.0001376 del 09/02/2016);
- Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate (Z1.2016.0001491 del 12/02/2016);
- ATS Bergamo (Z1.2016.0001492 del 12/02/2016);
- ATS Insubria (Z1.2016.0001540 del 15/02/2016);
- ATS Brescia (Z1.2016.0001542 del 15/02/2016);
- Parco Lombardo della Valle del Ticino (Z1.2016.0001544 del 15/02/2016);

Sono inoltre pervenuti i seguenti **contributi dai componenti del Nucleo Tecnico Regionale VAS:**

- ARPA Lombardia (Z1.2016.0001195 del 04/02/2016);
- D.G. Infrastrutture e Mobilità (Z1.2016.0001521 del 12/02/2016);
- D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile (Z1.2016.0001574 del 15/02/2016);
- D.G. Agricoltura (Z1.2016.0001601 del 16/02/2016);

Sulla base dei contributi dei soggetti consultati si trasmettono le seguenti osservazioni all'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 novembre 2015 e del relativo Rapporto Ambientale.

A. CONSIDERAZIONI SUL PIANO

L'Allegato Infrastrutture, comprensivo del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), si propone di integrare la dimensione più propriamente strategica con quella riguardante la programmazione e

realizzazione delle singole opere. Il PIS individua 25 opere prioritarie di cui le seguenti interessano il territorio lombardo²:

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

In particolare per quanto attiene le **opere prioritarie** (ferrovie, strade e metropolitane – Allegato 3), gli interventi previsti sul territorio regionale risultano in avanzato stadio di progettazione ovvero realizzazione o esercizio.

Si rimanda pertanto agli esiti degli specifici momenti valutativi – incluse le Valutazioni di Incidenza - cui gli interventi sono stati assoggettati nell’ambito di procedimenti amministrativi di livello nazionale ovvero regionale, nonché agli esiti delle attività di monitoraggio o degli specifici osservatori, laddove previsti.

Dall’esame istruttorio della documentazione pubblicata la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità³ rileva quanto segue.

Quadro programmatico europeo-nazionale e finanziamenti

Come evidenziato nell’Allegato Infrastrutture a partire dal ciclo di programmazione 2007-2013 la distanza tra la pianificazione nazionale e quella che deriva dall’applicazione di direttive europee si è via via ridotta fino ad arrivare a una piena sovrapposizione, in cui il quadro complessivo degli interventi e delle strategie viene ricompreso negli atti di indirizzo strategico dell’Amministrazione, in primo luogo quindi lo stesso Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015, che sarà assunto come base per l’aggiornamento della programmazione dei corridoi infrastrutturali delle reti TEN-T, come anche altri atti quali il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), il Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), lo Schema del Piano Nazionale degli Aeroporti, il Contratto di Programma MIT-RFI, il Contratto di Programma MIT-ANAS e il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Ai fini della possibile partecipazione a bandi per l’ottenimento di finanziamenti europei, con particolare riferimento alle prossime call del programma Connecting Europe Facility di cui ai Regolamenti UE n.1315/2013 e n.1316/2013, è richiesta una procedura di validazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Lo stesso Ministero ha in diverse occasioni chiarito che tale validazione è basata sulla verifica non soltanto della completezza, correttezza e chiarezza della proposta stessa, ma soprattutto sulla compatibilità e coerenza degli obiettivi dell’intervento proposto con le priorità politiche nel settore dei trasporti contenute negli atti di indirizzo strategico e di programmazione adottati dall’Amministrazione ed attualmente in vigore.

Dal momento che, come sottolineato in più occasioni dallo stesso Ministero, la coerenza con tali atti è stato e sarà elemento imprescindibile per il conseguimento della validazione di competenza dello Stato Membro, al fine di perfezionare l’allineamento dell’Allegato Infrastrutture con la pianificazione europea delle Reti TEN-T, si chiede di integrare la lista delle opere prioritarie di cui alla Tabella “Allegato 3” con i seguenti interventi, che riguardano tratte e/o collegamenti a nodi della rete core:

- Quarta corsia dell’autostrada A1 Milano-Lodi;
- Quarta corsia dinamica dell’autostrada A4;

² Fonte: Allegato 3 dell’AI

³ Rif. parere D.G. Infrastrutture e Mobilità (Z1.2016.0001521 del 12/02/2016);

- Cassanese Bis (completamento della Viabilità Speciale di Segrate; tratto in fregio all'ex Dogana; collegamento tra l'area ex Dogana e la nuova Cassanese realizzata da Brebemi) e potenziamento SP Rivoltana;
- Potenziamento Rho-Gallarate;
- Adeguamento della linea Chiasso – Como – Seregno – Monza – Milano;
- Realizzazione collegamento Malpensa da Sud e da Nord (estensione tracciato ferroviario dal Terminal 1 al Terminal 2, accessibilità da nord a Malpensa, collegamento Novara-Malpensa – tratta Turbigo-Novara e variante di Galliate);
- Potenziamento nodo ferroviario di Bergamo con connessioni all'aeroporto di Orio al Serio.

Si chiede altresì di integrare la lista delle opere prioritarie di cui alla Tabella "Allegato 3" con i seguenti interventi, ricadenti parzialmente su tratte e/o nodi della rete core e della rete comprensive, che sono prioritari per risolvere specifiche criticità della rete core:

- Autostrada regionale Cremona-Mantova, per perfezionare l'accessibilità e l'intermodalità dei due nodi di Mantova e Cremona, nodi della rete core;
- Terza Corsia della Milano/Meda, per la migliore distribuzione dei flussi di traffico provenienti e diretti verso la A4, separando i flussi locali relativi all'area urbana di Milano da quelli di lunga percorrenza;
- Bretella A21 – Castelvetro Piacentino e terzo ponte sul Po, per il collegamento diretto fra la A21, in corrispondenza di Castelvetro Piacentino, e il Porto Interno di Cremona, al fine di migliorarne la viabilità al servizio dell'area intermodale e allontanare il traffico pesante dall'attuale ponte sul fiume Po;
- Raccordo Autostradale Tirreno Brennero (Ti.Bre.), per la gestione dei flussi merci, poiché consente una più diretta e rapida connessione con il porto di La Spezia, che ha una notevole importanza nella rete Core e il cui traffico merci ha come destinazione finale prevalente il bacino nord-est;
- Adeguamento della linea Luino – Sesto Calende – Gallarate, allineata parzialmente sulla rete core ma fondamentale per lo sviluppo del traffico merci e per il miglioramento della sicurezza;
- Nodo di Seregno – bretella di interconnessione tra linea FN proveniente da Saronno e linea RFI diretta a Como-Chiasso, fondamentale per connettere tra la rete ferroviaria regionale e la rete RFI, e permettere così un migliore sfruttamento per il traffico merci ferroviario del principale asse di alimentazione dell'itinerario di attraversamento alpino Alptransit- Gottardo, con benefici non solo per il terminal intermodale di Sacconago FN, ma anche per gli importanti generatori di traffico ferroviario merci costituiti dagli impianti di interscambio di Busto/Gallarate Hupac e di Novara Cim;
- Porto di Tencara lungo il canale navigabile Milano-Cremona-Po, estremo punto di approdo in direzione Milano offerto dal sistema idroviario padano veneto (Po e idrovie collegate) e importante, vista la connessione alla linea ferroviaria, come possibile snodo intermodale in considerazione del previsto prolungamento del canale fino all'area milanese.

Quadro programmatico nazionale

Con riferimento al quadro programmatico nazionale si rileva che il reale fabbisogno infrastrutturale delle Lombardia è stato declinato puntualmente negli Allegati Infrastrutture approvati negli scorsi anni, e alle ulteriori formali osservazioni fatte nell'ambito delle interlocuzioni delle attività della Conferenza Unificata. Tale quadro costituisce il riferimento consolidato della programmazione negoziale tra Regione e Stato.

Rispetto al quadro complessivo sono inoltre state individuate, 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).

Interventi per il rafforzamento e la sicurezza della rete stradale

La Linea strategica 4 - che prevede il miglioramento della rete stradale centrale attraverso il completamento della rete, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN T e l'innalzamento del livello di sicurezza - è previsto sia applicata esclusivamente alla rete stradale centrale.

Si ritiene che detti interventi debbano riguardare anche le reti di livello regionale, in particolare laddove interconnesse con la rete centrale e necessarie per garantire la continuità e la permeabilità degli itinerari strategici. In particolare il richiamo è agli interventi dell'asse funzionale 4.B.1, che prevede interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale con specifico riguardo a tratte con traffico sostenuto, rilevante incidentalità, congestionamento in prossimità dei nodi urbani, completamento di interventi di adeguamento e messa in sicurezza.

Itinerari ciclabili

Il tema degli itinerari ciclabili non viene affrontato nell'Allegato Infrastrutture. Tuttavia si segnala che l'art. 1 comma 640 dalla Legge di Stabilità 2016 (n. 208/2015) prevede la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie del Po/progetto VENTO), il GRAB a Roma e la ciclovie dell'acquedotto pugliese.

Si propone di inserire tali itinerari ciclabili nell'Allegato Infrastrutture affinché anche questa tipologia di opere sia identificata e riconosciuta come infrastruttura strategica di livello nazionale.

La D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile evidenzia come sia, infatti, determinante aumentare l'attenzione alla mobilità ciclabile sia quale elemento di attrattività e sviluppo turistico con i grandi itinerari nazionali e regionali sia quale necessario strumento per affrontare la congestione nei centri urbani e promuovere sistemi di mobilità che contribuiscano significativamente a ridurre le emissioni.

Osservazioni sul Rapporto preliminare ambientale

Nella fase di consultazione attivata sul Rapporto preliminare ambientale la D.G. Infrastrutture e Mobilità rileva che sono state avanzate osservazioni, non accolte e, peraltro non totalmente riportate nel *Rapporto Ambientale, paragrafo 2.2 "I contributi forniti dei soggetti con competenze ambientali (SCA) in fase di consultazione preliminare"*, che si ritiene, per alcuni aspetti, di ribadire.

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, 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 impegno 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, fa 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", 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 che penalizzano il settore intermodale indicate dall'obiettivo di ordine generale.

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 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 rilevano in particolare come strategici:

- il completamento dell'accessibilità ferroviaria dell'Aeroporto di Malpensa, per rendere l'aeroporto passante a nord con i valichi transfrontalieri del Sempione e del Gottardo ed interconnesso a sud con la linea AV/AC Milano-Torino attraverso il collegamento Novara-Malpensa;
- la realizzazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Orio al Serio attraverso la città di Bergamo.

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 pertanto se ne chiede l'inserimento nell'Allegato Infrastrutture.

5. Con riferimento alle lacune già in precedenza richiamate relativamente al tema degli standard di sicurezza della rete stradale TEN-T e alla congestione delle grandi aree urbane e metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale, 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 Delrio);
- 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". E' 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.

Con riferimento all'Allegato Infrastrutture messo a disposizione, la D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo formula i seguenti ulteriori contributi.

Scenario 2030

Riguardo le analisi sulla domanda attuale e potenziale, dall'esame del Cap. 1 dell'Allegato Infrastrutture emerge la previsione che *"la quantità di spostamenti aumenterà dai dati attuali a oltre 1000 miliardi di*

passaggeri al km nel 2030. L'incremento di mobilità sarà esclusivamente da attribuire agli spostamenti per ragioni di lavoro con il permanere di una quota modale di circa il 75%, anche se in leggera diminuzione, del mezzo privato" (pag. 10).

Rispetto allo scenario 2030 delineato nell'Allegato Infrastrutture, si auspica che nell'Allegato Infrastrutture, eventualmente nelle successive fasi di aggiornamento, nelle more dell'adozione/approvazione di un Piano nazionale per la riduzione della CO2 nel settore dei trasporti, si consideri lo **scenario di massimo potenziale tecnico** derivante dall'adozione ed implementazione della cosiddetta **Strategia "Avoid-Shift-Improve" (ASI)**, così come emerge dalle analisi e valutazioni contenute nel Rapporto di Sintesi "La riduzione della CO2 nel settore trasporti - Le linee di azione Avoid - Shift - Improve. Potenzialità, fatti, numeri" (Fondazione per lo sviluppo sostenibile, 2012)⁴.

Dall'esame del Capitolo II.2 (Gli strumenti attuativi e finanziari) emerge l'elevata complessità del quadro programmatico e pianificatorio di riferimento, articolato in molteplici strumenti attuativi (II.2.1) e finanziari (II.2.2). Preso atto di tali strumenti, sarebbe utile l'elaborazione di un **quadro sintetico/riequilibrativo dello stato delle valutazioni ambientali** relativamente ai piani/programmi (VAS/VINCA) descritti al Cap. II.2 e rispetto agli interventi/opere infrastrutturali (VIA/VINCA) previsti.

In considerazione del fatto che alcune opere inserite nell'Allegato sono già state sottoposte a VIA in tempi non recenti, ARPA Lombardia auspica che in fase di realizzazione possa essere prevista una ulteriore verifica finalizzata a confermare l'attualità dei progetti e, nel caso di progetti datati, ad un loro riesame.

L'Agenzia di Tutela della Salute (ATS) della Città metropolitana di Milano concorda sul **potenziamento del trasporto ferroviario**. Ritiene comunque che dovrebbero essere enfatizzati alcuni aspetti:

- **incremento e riqualificazione delle linee già esistenti**, sviluppando il trasporto ferroviario locale, sia merci che passeggeri, al fine di ridurre il traffico su ruota nell'hinterland delle città metropolitane;
- **privilegiare i collegamenti ferroviari con gli aeroporti rispetto al potenziamento delle reti stradali**, anche al fine di compensare i gas climalteranti prodotti dal trasporto aereo;
- **elettrificazione delle linee** ancora con treni con motrice a gasolio.

Quanto sopra concorrerebbe al miglioramento della qualità dell'aria e ridurrebbe la necessità di nuove infrastrutture stradali, limitando così anche il consumo di suolo.

Infine sarebbe opportuno evidenziare che i lavori di riqualificazione dovrebbero rispettare i tempi di realizzazione previsti: questo al fine di ridurre i tempi di cantierizzazione e, di conseguenza, il dissesto del territorio e il disagio delle popolazioni interessate legato tra l'altro all'inquinamento sia acustico che atmosferico che si produce durante questo tipo di interventi.

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino evidenzia i seguenti punti relativi alle tematiche di maggiore attinenza con il territorio del Parco del Ticino, ovvero:

- **trasporto aereo**: il dato per il 2014 del traffico cargo degli aeroporti italiani è estremamente positivo e conferma l'elevata concentrazione in capo ai tre scali principali (Malpensa, Fiumicino e Bergamo). Nell'ambito di previsioni ampiamente positive sul lungo periodo alla scala globale, a condizione di un recupero in termini di gap infrastrutturale (mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi per un'efficiente catena logistica, bassa connessione con altre reti) l'Italia può innalzare la sua quota di mercato;
- **sistema aeroportuale**: un dato sicuramente critico è invece quello relativo al livello di intermodalità: solo 6 scali (Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona) risultano collegati alla rete ferroviaria sia essa di scala locale o regionale. In linea generale quello dell'accessibilità agli aeroporti rappresenta - allo stato

⁴ La Fondazione per lo sviluppo sostenibile, nel quadro di un accordo di partenariato con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha redatto una ricerca dal titolo "Riduzione delle emissioni di CO2 del settore trasporti: il valore del modal shift su ferrovia". Nel quadro di questa ricerca sono state compiute stime sulle potenzialità del pillar Shift (anche per altri mezzi di trasporto oltre alla ferrovia) e dei due pillar Avoid e Improve. Il Rapporto di sintesi - Novembre 2012 condensa i dati e le cifre di riferimento emerse nella stesura della ricerca. La pubblicazione è consultabile all'indirizzo www.fondazionevilupposostenibile.org.

attuale - un fattore di criticità anche per gli scali posizionati nelle vicinanze dei centri abitati. Tra questi aeroporti, tre vengono individuati come “aeroporti che rivestono il ruolo di gate intercontinentali”: Roma Fiumicino, quale “primario hub internazionale”; Milano Malpensa; Venezia.

In merito all’Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015 si segnala che:

- Il Parco Lombardo della Valle del Ticino, posto che si rimanda qualsiasi determinazione relativa agli specifici interventi previsti ad una fase successiva, ossia quando saranno meglio definiti eventuali progetti di dettaglio, ritiene di esprimere le valutazioni sotto riportate:
 - nell’ambito delle valutazioni espresse dal RA in merito alle aree funzionali 5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI, 5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI e 5.C.2 IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE non trovano riscontro all’interno delle analisi condotte le valenze naturalistiche dell’area di Malpensa; per questo motivo sebbene appaia chiaro che il giudizio espresso rispetto “moderati effetti negativi” sia determinato da una valutazione complessiva, si ritiene non opportuno generalizzare, in quanto queste ricadute nell’area di Malpensa, potrebbero essere ben più negative di quanto indicato nelle schede specifiche dei dossier;
 - allo stesso modo non si ritiene condivisibile l’affermazione e valutazione riportata nell’OAS5 (Tutelare il paesaggio e i beni culturali) dell’area funzionale 5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI del Dossier dove si afferma che *“trattandosi di interventi di potenziamento di complessi aeroportuali già esistenti, tali impatti interesseranno un paesaggio già in qualche modo compromesso”*. Come già sottolineato tale affermazione non trova riscontro nell’intorno dell’aeroporto di Malpensa, proprio in virtù delle valenze ecologiche dell’area;
 - il potenziamento dell’area Cargo city di Malpensa, così come l’incremento delle infrastrutture stradali previste a servizio (es. SS. 11-494 "Padana Superiore e Vigevanese" 1° stralcio da Magenta a Vigevano), si ritiene che vadano nella direzione opposta a quella citata dall’obiettivo OAS 1: Incrementare la qualità dell’aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti indirizzando la quota di gas climalteranti rilasciati in atmosfera verso un incremento e non una diminuzione del sistema. Si ritiene quindi opportuno, in linea con quanto dichiarato dal RA stesso, dare priorità ai collegamenti ferroviari, anche attraverso la valorizzazione delle infrastrutture recentemente realizzate (es. T1-T2) e potenziando l’intermodalità;
 - si presti particolare attenzione, nella fase progettuale della realizzazione di nuove tratte stradali e ferroviarie, a prevedere misure atte a minimizzare i potenziali effetti di frammentazione degli habitat naturali causati dalle infrastrutture lineari, attuando quanto indicato dal RA in merito all’obiettivo Aree naturali e biodiversità (OAS3);
 - in linea generale si chiede che a conclusione del processo di Vas, le indicazioni riportate nel Rapporto ambientale siano essere recepite all’interno dell’Allegato Infrastrutture, in modo tale che i principi enunciati dal RA trovino concreta applicazione; si chiede inoltre che tali indicazioni siano riferite non solo rispetto alle opere collegate all’Allegato, ma anche a quelle inserite all’interno di contratti di programma ANAS, RFI e con i gestori degli scali aeroportuali;
 - si evidenzia come nella sezione del RA relativa alla macro componente Biodiversità non siano riportate indicazioni circa le aree prioritarie per la biodiversità in Pianura Padana.
- il Parco regionale Agricolo Sud Milano osserva che gli interventi connessi all’inserimento della **Tangenziale Est Esterna di Milano** e della **linea metropolitana M4**, realizzata la prima ed in fase di realizzazione la seconda, sono in parte ricompresi nei territori tutelati del Parco regionale Agricolo Sud Milano e, rispetto agli stessi, l’Ente gestore del Parco ha già reso i propri pareri di competenza nell’ambito degli iter approvativi delle opere. In particolare il Parco Agricolo Sud Milano, nell’ambito dell’approvazione dei progetti definitivi degli interventi ha espresso le proprie valutazioni con deliberazione del Consiglio Direttivo del Parco n. 14 dell’11 aprile 2011 (Tangenziale EST Milano) e con deliberazione n. 34 del 24/07/2013 (Linea M4). Nell’ambito del procedimento per la valutazione

d'incidenza relativa all'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 novembre 2015, il Parco precisa che tra gli interventi individuati nel citato documento, l'intervento connesso all'inserimento della Tangenziale Est Esterna di Milano, è quello che interessa la valutazione d'incidenza in relazione al Sito di Importanza Comunitaria SIC IT20150009 "Sorgenti della Muzzetta, opera ricompresa nei territori tutelati del Parco regionale Agricolo Sud Milano e che è stata realizzata. L'Ente gestore del Parco ha reso, a suo tempo, i propri pareri di competenza nell'ambito degli iter approvativi dell'opera, in particolare, in sede di approvazione del progetto definitivo dell'intervento il Parco Agricolo Sud Milano, con Disposizione Dirigenziale R.G. n. 3344/2011 del 12/04/2011, ha espresso le proprie valutazioni nell'ambito del procedimento per la valutazione d'incidenza dell'intervento in relazione al sito della Rete Natura 2000 SIC IT2050009 "Sorgenti della Muzzetta" che qui si richiamano;

- Il Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate, osserva che l'area del Parco, per quanto è stato possibile valutare, non è interessata da progetti compresi nella documentazione trasmessa, fatta salva la "**Pedemontana Lombarda**" che comunque non interessa direttamente il territorio incluso nel Parco ma transita a poca distanza da esso e che il tratto in questione è già stato realizzato. Il Parco esprime parere favorevole per quanto di competenza atteso che il Parco, per quanto è stato possibile rilevare dalla documentazione trasmessa, non risulta direttamente interessato dagli interventi e concordando sulla necessità di progettazioni specifiche finalizzate alla verifica dell'eventuale incidenza indiretta sul SIC "Pineta Pedemontana di Appiano Gentile" - IT 2020007.

In generale il Parco auspica che gli interventi non interessino direttamente le aree protette e che le interazioni indirette siano adeguatamente mitigate e compensate.

B. CONSIDERAZIONI SUL RAPPORTO AMBIENTALE E I FATTORI AMBIENTALI

Quadro conoscitivo e programmatico

Il Rapporto Ambientale, al Cap. 5, conduce un'analisi dello **stato attuale dell'ambiente** con l'obiettivo di selezionare, tra i tanti possibili temi di analisi ambientale e territoriale, quelli sui quali l'Al può avere una incidenza particolarmente significativa. Tale analisi è organizzata per Macro-componenti avvalendosi dei dati riportati nell'Annuario dei dati ambientali ISPRA ed. 2014-2015.

Si evidenzia che il **quadro programmatico** (allegato 1 al Rapporto Ambientale) dovrebbe - eventualmente in occasione dei successivi aggiornamenti ovvero nell'ambito delle attività di monitoraggio - essere utilmente integrato con sezioni riferite agli atti di programmazione e pianificazione regionale, che in particolare attengono alle materie ambientali e al paesaggio. Per quanto riguarda Regione Lombardia, negli ultimi anni, è stato innovato il quadro programmatico di riferimento, individuando gli specifici obiettivi di riferimento per il territorio lombardo.

Piano/Programma	Atto approvativo
Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria - PRIA	d.G.r. n. 593 del 6 settembre 2013
Programma Energetico Ambientale Regionale - PEAR	d.G.r. n. 3706 del 12 giugno 2015
Piano Paesaggistico Regionale - PPR (in corso di revisione)	D.C.R. n.951 del 19/1/2010
Programma Regionale Gestione Rifiuti comprensivo del Piano Regionale Bonifiche PRGR e PRB	d.G.r. 20 giugno 2014, n. X/1990
Pianificazione attività estrattive l.r. 14/98 (Titolo II "Piani delle cave") e criteri per la	La situazione dei piani cave vigenti è disponibile al sito www.ambiente.regione.lombardia.it

Piano/Programma	Atto approvativo
predisposizione dei Piani (d.g.r. n. 11347 del 10 febbraio 2010 e d.g.r. n. 2752 del 22 dicembre 2011)	
Piani territoriali di coordinamento dei Parchi regionali e naturali l.r. 86/83	La situazione dei piani cave vigenti è disponibile al sito www.ambiente.regione.lombardia.it
Misure di Conservazione per i Siti lombardi di Rete Natura 2000	Documentazione disponibile al sito www.ambiente.regione.lombardia.it

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino riporta per Macrocomponenti gli elementi valutati di maggiore interesse nell'ambito del Parco:

QUALITÀ DELL'ARIA, RISPARMIO ENERGETICO, E GAS CLIMALTERANTI

Obiettivo: trasferire quote crescenti di passeggeri e merci dalla modalità stradale a modalità di trasporto meno inquinanti, come ferrovie e "autostrade del mare".

Analizzando tuttavia la situazione per modalità di trasporto, l'Annuario ISPRA rileva che, nel periodo 1990-2013, il trasporto merci per ferrovia si è ridotto. Il trasporto merci per via aerea invece presenta un incremento consistente (+62% nel periodo considerato), sebbene la relativa quota sul totale si mantenga su valori non rilevanti (0,47%).

Come conseguenza della crescita dei volumi di trasporto e della quota modale spettante al trasporto stradale, nel periodo 1990-2014 i **consumi energetici totali** del settore trasporti **sono cresciuti** –dal 1990 al 2014 del 6,0 (picco nel 2005 ora in riduzione).

Per quanto riguarda le **emissioni di gas serra**, i trasporti risultano essere, dopo le industrie di produzione e trasformazione dell'energia, il settore maggiormente responsabile delle emissioni (25,5% nel 2014).

All'interno del settore dei trasporti, il trasporto aereo è una delle fonti di gas serra con la crescita più rapida, in particolare il trasporto aereo su tratte internazionali, cui spetta la maggior parte di queste emissioni.

Tuttavia, in merito alle emissioni di CO₂, il trasporto stradale si configura come il maggiore responsabile, con il 93,1% del totale al 2014. Nel 2013 le emissioni di gas serra del settore trasporti sono praticamente tornate ai livelli del 1990, mentre i dati provvisori del 2014 mostrano un leggero aumento (1%) rispetto al 2013. Infine, va rilevato come il 62,6% delle emissioni di anidride carbonica del settore si produca nell'ambito del trasporto passeggeri, mentre la quota dovuta al trasporto stradale di merci è pari al 39,9%.

Rispetto agli altri inquinanti atmosferici, l'Annuario ISPRA rileva come la fonte principale di emissioni sia la mobilità di merci e passeggeri per il trasporto su strada, peraltro cresciuto, tra il 1990 ed il 2013, del 31,6%, in termini di percorrenze complessive (veicoli per km) per merci e passeggeri.

RESILIENZA AI CAMBIAMENTI E ALLE ALTRE CALAMITÀ, RISCHIO IDROGEOLOGICO

I temi della **resilienza ai cambiamenti climatici** e alle altre calamità naturali sono strettamente connessi a quelli della **riduzione del rischio idrogeologico** che incombe sulle infrastrutture esistenti o di progetto, così come dei rischi che esse stesse, con la loro presenza fisica, possono causare, come ad esempio l'aumento rischio di esondazione in aree popolate. Altri temi di interesse per questa Macro-componente ambientale trattati nell'Annuario ISPRA tra le pericolosità di origine naturale sono: Rischio di incendi, Dinamica litoranea, Comuni interessati da subsidenza, Invasi artificiali, Precipitazioni, Siccità idrologica, Aree soggette ai sinkholes (voragini).

BIODIVERSITÀ, ANCHE MARINA

A livello nazionale attualmente sono istituite, con provvedimento formale da parte dello Stato e delle Regioni, 871 Aree Protette con una superficie complessiva di 3.163.590 ha a terra, e un'incidenza del 10,5% sul territorio nazionale.

CONSUMO DI SUOLO, PRELIEVO DI RISORSE E PRODUZIONE DI RIFIUTI

I dati dell'Annuario ISPRA (tema geosfera) mostrano la continua e preoccupante crescita del **suolo consumato** in Italia. Attualmente, risultano urbanizzate il 9,3% delle aree di pianura (0-300 mt).

Il tema del consumo di suolo per le infrastrutture di trasporto in Lombardia, dalla lettura della Tab. 5.6, appare quello in % più alta rispetto alle altre regioni italiane (il 12,19%) in termini di % della rete di comunicazione stradale e ferroviaria rispetto alle aree urbanizzate e alle infrastrutture non viarie (Fonte: Annuario ambientale ISPRA su dati ISTAT e MIT-2002 (strade e ferrovie) e CLC 2000 (urbanizzato))

PAESAGGIO, BENI CULTURALI, GEOSITI

Il principale riferimento per la **tutela del paesaggio e dei beni culturali** è il D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i., che attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBACT) il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale nazionale.

L'elenco, l'illustrazione e la perimetrazione di tali beni è reperibile sul sito del MIBACT ("Vincoli in rete").

POPOLAZIONE, SALUTE UMANA, QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

Tratta degli effetti indotti dalle infrastrutture di trasporto sulla matrice antropica.

Rispetto alla concentrazione media annua di PM_{2,5} la situazione presenta notevoli criticità se valutata in rapporto al valore soglia per la protezione della salute di 10 µg/m³, suggerito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (61 stazioni su 63), in particolare nelle grandi città della Pianura Padana (Veneto, Lombardia e del Piemonte).

Valutazione degli effetti

Il Rapporto ambientale dell'Allegato Infrastrutture assume, quale **riferimento metodologico** per la valutazione ambientale, il **Modello di "Valutazione dell'Efficienza Complessiva delle Strategie Ambientali e Territoriali" (VECSAT)⁵** che conduce all'elaborazione dei seguenti strumenti valutativi:

- una Matrice di valutazione degli impatti articolata in due sezioni di obiettivi di riferimento (OBIETTIVI AMBIENTALI SINTETICI (OAS) e OBIETTIVI ECONOMICO-SOCIALI (OES));
- Dossier valutativi specifici per ogni Area Funzionale da valutare.

Nell'Analisi di coerenza esterna intrinseca alla matrice di valutazione degli impatti sono presi in esame sei **Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)**:

- 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.

Tra questi, nell'OAS 3 (Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine) gli obiettivi specifici individuati dalla Strategia Nazionale per la Biodiversità in relazione al settore "infrastrutture e trasporti" sono:

1. privilegiare l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove grandi opere;
2. effettuare una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità e ai valori/servizi ecosistemici del territorio interessato dagli interventi, contenendo e limitando la frammentazione ambientale;

⁵ Cfr. Cap. 4 del Rapporto Ambientale. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al 5° Quaderno del PON Reti e Mobilità 2007-2013.

3. evitare l'ulteriore dello *sprawl* urbano e della città-corridoio, adottando per le parti urbanizzate e per le reti stradali regole, criteri qualitativi e limiti quantitativi che tengano conto del rango, della distribuzione e della funzionalità dei sistemi di risorse naturali;
4. limitare il consumo di suolo non antropizzato prediligendo il recupero e/o l'ampliamento, laddove possibile, di infrastrutture esistenti;
5. integrare nella pianificazione territoriale le politiche per la mobilità, le infrastrutture e i trasporti, per una ponderazione sincronica degli effetti sulle componenti ambientali e della biodiversità;
6. salvaguardare le aree naturali e gli habitat;
7. verificare l'efficacia dell'applicazione: della VAS per l'integrazione delle tematiche ambientali nella formazione di piani e programmi sostenibili, con particolare riferimento anche alla gestione della mobilità e dei trasporti, consentendo così di definire sulla base di indicatori e obiettivi quali-quantitativi espliciti (contenimento del consumo del suolo, delle risorse naturali, delle emissioni), un orientamento verso la sostenibilità dei piani di settore; della VIA al fine di valutare i potenziali effetti che la realizzazione di un'opera, lineare o puntuale, può produrre sugli habitat e le specie animali e vegetali presenti in area vasta; della VINCA con il fine di individuare e valutare i possibili effetti che un progetto può generare sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario e sui siti Natura 2000.
8. individuare soluzioni di mitigazione degli impatti dati dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture;
9. individuare misure di compensazione ambientale laddove vengano generati impatti residui non mitigabili;
10. applicare le procedure della relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12/12/2005 per l'individuazione delle migliori soluzioni di integrazione delle infrastrutture con il contesto paesaggistico e naturale;
11. mitigare l'inquinamento acustico, luminoso, atmosferico attraverso opportune soluzioni di mitigazione che prevedano aree verdi e il mantenimento/creazione di corridoi ecologici e habitat naturali.

Gli **Obiettivi Economico-Sociali (OES)** di riferimento per la valutazione sono:

- OES 1. Garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione;
- OES 2. Garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità;
- OES 3. Realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare transfrontaliere;
- OES 4. Promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;
- OES 5. Migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, nonché della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;
- OES 6. Realizzare/installare applicazioni telematiche e promuovere uno sviluppo tecnologico innovativo;
- OES 7. Rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità della rete transeuropea di trasporti e alla concorrenza.
- OES 8. Migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali (coincide con OAS 2)
- OES 9. Garantire la sicurezza dei combustibili grazie a una maggiore efficienza energetica e promuovere l'utilizzo di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio (incluso in OAS 1)
- OES 10. Mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito (incluso in OAS 6).

La Valutazione degli effetti dell'AI sul perseguimento degli obiettivi ambientali (Bilancio di compatibilità ambientale) evidenzia come due Obiettivi Ambientali Sintetici – l'OAS 3 "Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine", e l'OAS 5 "Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi" – denotano impatti molto negativi, rispettivamente con – 17 e – 15 Punti.

Valutazione degli effetti dell'AI sul perseguimento degli obiettivi economico-sociali e trasportistici (Bilancio di compatibilità economico-sociale): gli impatti attesi dall'implementazione delle 27 aree funzionali dell'AI sul sistema dei sette Obiettivi Economico-Sociali e trasportistici di riferimento per la valutazione (OES) sono **sempre di segno positivo**.

Bilancio degli effetti significativi dell'AI sul Sistema degli obiettivi di riferimento per la valutazione (analisi di Strategicità complessiva) identifica le Aree Funzionali di intervento che, a causa di un **punteggio di Strategicità ambientale negativo** e indipendentemente dall'entità degli impatti positivi accumulati, sono segnalate nella colonna finale dedicata al Bilancio di Strategicità (S) con **necessitanti di un particolare controllo degli impatti** (simbolo: "I"), eventualmente servendosi, nelle future fasi di implementazione dell'AF, delle indicazioni progettuali specifiche per i singoli impatti rilevati superiori a -1 contenute nell'Agenda Ambientale dei Dossier valutativi.

In particolare le aree funzionali:

Modalità ferroviaria

- 1.A.2 Interventi per elevare le prestazioni del network;
- 1.A.3 Interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "Core" per favorire l'intermodalità aria-ferro;
- 1.B.1 Adeguamento prestazionale, per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors";

Modalità stradale

- 4.B.1 Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale

Modalità aerea

- 5.B.1 Interventi di collegamento viario e ferroviario dei tre gate intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia)
- 5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici
- 5.B.3 Ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini per le regioni nelle quali non sussistono infrastrutture aeroportuali
- 5.C.1 Interventi di adeguamento e potenziamento degli scali esistenti in corso e già pianificati

In merito agli obiettivi e peculiarità del monitoraggio ambientale dell'Allegato Infrastrutture si cita che questi altro non può essere che il collettore degli esiti di altri monitoraggi correlati che vede alla base del processo la misurazione o la stima degli effetti ambientali della attuazione di specifici interventi.

Tra questi è citato il Piano di Monitoraggio Ambientale previsto nell'ambito della VAS del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Il Parco Lombardo Valle del Ticino, analizzato nel dettaglio il dossier valutativo e selezionate le aree funzionali attinenti con il territorio del Parco, in particolare:

- 5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI;
 - 5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI
 - 5.C.2 IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE
- esprime le seguenti considerazioni ed osservazioni.

Considerato che nell'area funzionale 5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI rientrano opere finanziate con il D.L. n. 133/2014 "Sblocca Italia", alcune opere sono incluse nel CdP RFI (Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia, Accessibilità a Malpensa, progettazione del collegamento ferroviario con il nuovo terminal nord dell'aeroporto di Fiumicino) e nel CdP ANAS (vari interventi per l'accessibilità a Malpensa). L'accessibilità tramite ferrovia dell'aeroporto di Malpensa è anche oggetto di un progetto approvato (ma non finanziato) nell'ambito dell'iniziativa europea CEF. Inoltre, il PON Infrastrutture e Reti 2004-2020 considera come prioritari gli interventi che contribuiscono al potenziamento dei collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo

miglio”) e con le principali città, e al miglioramento dei servizi di collegamento, limitatamente ai nodi “Core”. Infine, interventi afferenti all’area funzionale sono inclusi negli Studi di Corridoio relativi ai Corridoi Mediterraneo, Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, di cui fanno parte gli scali in questione.

Rispetto al PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI

OAS 1: Incrementare la qualità dell’aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti

Si ritiene possibile che le azioni afferenti all’AF abbiano effetti genericamente positivi sul conseguimento dell’OAS 1, in particolare laddove si preveda di dare priorità ai collegamenti ferroviari con i gate intercontinentali. In questo caso, infatti, **interventi di miglioramento dei servizi di trasporto su ferro da e per gli aeroporti potranno avere un impatto molto positivo sulla qualità dell’aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti**. Inoltre, gli interventi di potenziamento delle reti stradali di collegamento con gli aeroporti avranno comunque il merito di ridurre i tempi di percorrenza e la congestione del traffico, causando anche in questo caso una riduzione di consumi ed emissioni. L’entità di tali effetti positivi è stata valutata come significativa, dati gli importanti volumi di traffico aereo che caratterizzano gli scali in esame. D’altra parte, va considerato che, a livello globale, il vettore aereo produce la maggior parte di gas climalteranti, quindi l’incremento del traffico aereo – in assoluto – produrrà un peggioramento dell’effetto serra.

OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine

Si ritiene possibile che le azioni afferenti all’AF abbiano impatti negativi, di entità variabile a seconda delle caratteristiche progettuali delle opere, ma da ritenersi nel complesso moderati, sul conseguimento dell’OAS 3. Infatti, nel caso in cui si preveda la **realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie e stradali**, l’attuazione dell’AF potrebbe comportare una sottrazione di aree naturali e un maggiore disturbo delle specie esistenti, più o meno significativi a seconda delle caratteristiche progettuali dei tracciati. Trattandosi di infrastrutture lineari, non si può escludere che queste possano interrompere la continuità ecologica tra gli habitat esistenti ed aumentarne la frammentazione, avviando un processo di impoverimento ecologico e di perdita di biodiversità. Tali impatti potenziali verranno affrontati e valutati caso per caso, alla necessaria scala di dettaglio, in sede di progettazione. Si evidenzia, tuttavia, che in caso di raddoppi e quadruplicamenti di tracciati esistenti, le opere insisterebbero su aree comunque già compromesse dal punto di vista naturalistico, comportando impatti aggiuntivi ragionevolmente di minore entità.

OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità

Si ritiene possibile che l’AF abbia significativi effetti positivi sul conseguimento dell’OES 2: le azioni previste sono infatti specificamente mirate all’integrazione plurimodale, puntando a costruire dei sistemi di trasporto integrati attraverso l’interconnessione tra linee ferroviarie, aeroporti e infrastrutture per il trasporto su gomma.

OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità

Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all’AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell’OES 4, laddove esse siano rivolte prioritariamente ad aumentare la capacità delle infrastrutture esistenti e solo in caso di necessità, a realizzarne di nuove. Lo scopo ultimo dell’AF è comunque quello di realizzare un sistema di trasporto il più possibile integrato e multimodale, che sia quindi, nel complesso, maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.

BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti

Per tutti gli interventi e le misure afferenti all’Area Funzionale si raccomanda, in fase di progettazione e/o attuazione, di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, e tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all’ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici.

Rilevati i seguenti temi di attenzione:

- **Aree naturali e biodiversità (OAS3):** si raccomanda, laddove si preveda la realizzazione di nuovi tratte stradali e ferroviarie, di prevedere, in fase progettuale, misure atte a minimizzare i potenziali effetti di

frammentazione degli habitat naturali causati dalle infrastrutture lineari, quali ad esempio: la definizione di tracciati che minimizzino le interferenze con gli ecosistemi; la salvaguardia/riqualificazione ambientale degli habitat naturali a margine delle infrastrutture, anche con realizzazione di fasce-filtro e di passaggi per fauna; l'adozione di tecniche di naturalizzazione e di ingegneria naturalistica per l'inserimento ambientale delle infrastrutture, sfruttando le opportunità offerte da canali di drenaggio, fasce di rispetto, bordi e scarpate stradali. Si suggerisce anche di valutare misure di compensazione quali forestazione, creazione di aree verdi fruibili (in particolare a ridosso delle aree urbane), ecc.

- **Suolo e rifiuti (OAS4):** si suggerisce, laddove si preveda la realizzazione di nuovi tratte stradali e ferroviarie, di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime; si suggerisce inoltre di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo. Si consiglia inoltre, al fine di preservare la qualità del suolo e delle acque di falda, di prestare particolare attenzione alla progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque dalle sedi stradali, anche prevedendo, ad esempio, il ricorso a tecniche di fitodepurazione nei canali di drenaggio.

Preso atto che relativamente alle diverse aree funzionali la documentazione analizza i seguenti aspetti:

INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI

L'Area Funzionale comprende quelle limitate azioni di adeguamento e potenziamento degli scali aeroportuali italiani esistenti, già programmate e/o in corso di realizzazione a carico dei soggetti gestori e volte a garantire l'adeguatezza delle infrastrutture alle previsioni di crescita del traffico aereo nel medio periodo (2030). Si tratta di interventi prevalentemente infrastrutturali (realizzazione di nuove piste o prolungamento di piste esistenti, ristrutturazioni e ampliamenti di aerostazioni ed altri edifici aeroportuali, ecc.) mirati a sviluppare le riserve di capacità infrastrutturale e commerciale degli aeroporti, nonché a cogliere eventuali opportunità di crescita di segmenti specifici di traffico.

Ambito geografico interessato: Le azioni dell'Area Funzionale riguardano potenzialmente tutti gli scali aeroportuali presenti sul territorio italiano, con particolare riguardo a quelli classificati come strategici Strumenti attuativi e finanziari di riferimento Nell'Area Funzionale rientrano opere già pianificate, finanziate e/o in corso di realizzazione a cura dei soggetti gestori degli scali (si vedano in proposito i Contratti di Programma tra ENAC e le varie società aeroportuali). In particolare, si evidenzia che interventi di ampliamento degli aeroporti "core" di Milano Malpensa e Venezia sono inseriti nello Studio di Corridoio relativo al Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T.

Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)

OAS 1 - Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti: data la natura dell'Area Funzionale, si ritiene che gli interventi ad essa afferenti possano produrre impatti negativi indiretti sul perseguimento dell'OAS 1, laddove si configuri un aumento del traffico aereo negli scali interessati, con conseguente aumento dei consumi di carburanti e delle emissioni di inquinanti e climalteranti. Nel caso in cui si realizzino nuovi edifici, potrebbe prospettarsi un aumento dei consumi (per illuminazione, condizionamento, ecc.) e delle relative emissioni di CO2, proporzionale alla dimensione e al grado di utilizzo delle opere. Allo stesso modo, eventuali azioni di ristrutturazione ed ampliamento di complessi aeroportuali dovrebbero prevedere l'utilizzo di tecnologie costruttive ispirate a principi di risparmio energetico e di utilizzo di energie rinnovabili: in tal modo, gli edifici ristrutturati potrebbero avere minori consumi energetici e produrre quantitativi minori di emissioni rispetto agli edifici preesistenti.

OAS 3 - Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine: si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 3, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture al di fuori dei sedimi aeroportuali esistenti. In tal caso, gli impatti sulla componente naturale possono anche essere rilevanti, a seconda dell'entità dell'intervento e delle sue caratteristiche progettuali. Trattandosi comunque di interventi in corso, si ritiene che tali impatti potenziali siano già stati ampiamente affrontati e valutati.

OAS 4 - Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti: Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 4, in particolare

nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture al di fuori dei sedimi aeroportuali esistenti, configurando un aumento del consumo di materie prime e di suolo più o meno rilevante a seconda dell'entità dell'intervento e delle sue caratteristiche progettuali. Trattandosi comunque di interventi in corso, si ritiene che tali impatti potenziali siano già stati ampiamente affrontati e valutati.

OAS 5 - Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi: si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture al di fuori dei sedimi aeroportuali esistenti, che possono impattare sul paesaggio in maniera variabile a seconda delle dimensioni, delle caratteristiche progettuali, della localizzazione. È evidente comunque che, trattandosi di interventi di potenziamento di complessi aeroportuali già esistenti, tali impatti interesseranno un paesaggio già in qualche modo compromesso. Trattandosi inoltre di interventi in corso, si ritiene che l'impatto sul paesaggio e sui beni culturali (inclusi eventuali beni archeologici potenzialmente interferiti in fase di cantiere) sia già stato affrontato e valutato.

OAS 6 - Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano: si ritiene possibile che le azioni afferenti all'Area Funzionale producano modesti effetti negativi, indiretti, sul perseguimento dell'OAS 6, nella misura in cui il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali esistenti comporterà un aumento del traffico aereo negli scali interessati, con conseguente produzione di rumori, vibrazioni ed inquinanti atmosferici aggiuntivi rispetto alla situazione attuale. Tali potenziali disturbi aggiuntivi saranno comunque di entità variabile in base alla valenza strategica degli scali in questione, al loro posizionamento rispetto ai centri abitati, alla popolazione interessata e alla variazione effettiva del traffico. Trattandosi comunque di interventi in corso, si ritiene che essi siano già stati valutati.

Perseguimento degli Obiettivi Economico- Sociali (OES)

OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia": si ritiene probabile che le azioni afferenti all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 3, in quanto il potenziamento infrastrutturale degli aeroporti esistenti è volto anche ad assicurarne la capacità di accogliere la domanda attuale e futura (in una prospettiva temporale al 2030) di traffico aereo internazionale, rafforzando nel suo insieme l'intera rete europea TEN-T. Tale considerazione è valida soprattutto per gli scali di valenza strategica e per gli aeroporti intercontinentali "core" come Fiumicino, Malpensa e Venezia.

OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità. Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto essi sono finalizzati a valorizzare e potenziare gli scali aeroportuali esistenti, aumentandone la capacità in vista delle previsioni di crescita del traffico aereo al 2030.

GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo

GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo

BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti

AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE

Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici.

Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti si segnalano i seguenti temi di attenzione:

- **Aree naturali e biodiversità (OAS3):** si raccomanda, laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali, la messa in opera di misure atte a mitigare o a compensare la perdita e la frammentazione degli habitat naturali, quali ad esempio: la salvaguardia/riqualificazione ambientale degli habitat naturali a margine delle infrastrutture, l'attuazione di interventi di forestazione, ecc.
- **Suolo (OAS4):** si raccomanda un'accurata progettazione delle eventuali nuove infrastrutture aeroportuali, che concili efficienza funzionale e minimizzazione del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo, prevedendo anche, ove possibile, misure di compensazione, quali forestazione, naturalizzazione, captazione delle acque meteoriche e fitodepurazione, ecc.

IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE

Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani.

OAS 3: *Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine* Data la natura e le finalità dell'Area Funzionale, si ritiene che, nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli interventi ad essa afferenti possano avere effetti positivi sul perseguimento dell'OAS 3, evitando l'artificializzazione di aree ancora allo stato naturale, generalmente al di fuori dei centri urbani, e creando di fatto condizioni favorevoli per la salvaguardia degli ecosistemi esistenti.

Tuttavia, si ritiene possibile che, a lungo termine (oltre il 2030), l'AF abbia indiretti effetti negativi nel caso in cui ipotetici ampliamenti dei sedimi aeroportuali esistenti vengano effettivamente realizzati. Tali impatti potenziali (riguardanti soprattutto la perdita di habitat ed il disturbo delle popolazioni animali indotto da rumori, illuminazione e vibrazioni aggiuntivi), variabili a seconda dell'entità dell'intervento e delle caratteristiche naturali delle aree interessate, saranno comunque affrontati e valutati caso per caso in sede di progettazione. Nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli effetti dell'AF sono comunque da ritenersi leggermente positivi.

AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE: Nonostante si rilevino interazioni negative al massimo trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici.

A seguito dell'esame della documentazione, tenuto conto che

- **nell'ambito territoriale del Parco Lombardo della Valle del Ticino è collocato l'aeroporto intercontinentale di Malpensa e numerose infrastrutture stradali e ferroviarie**, sia realizzate negli ultimi anni sia in previsione di realizzazione;
- l'Assemblea Consortile del Parco, con Deliberazione n. 16 del 30 settembre 2006, ha approvato integralmente i contenuti dello studio **“Valutazione Ambientale Strategica dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto nel Parco Lombardo della Valle del Ticino”**, in cui si afferma che *“se le interferenze trasversali all'asta fluviale rappresentano una circostanza in qualche modo inevitabile per un parco fluviale collocato a separare regioni metropolitane contigue, la situazione muta sensibilmente nel caso delle interferenze longitudinali, più “gratuite” sotto il profilo del servizio alla domanda di mobilità attuale, e certamente dotate di set di alternative meno invadenti per il territorio del Parco. Si tratta, in ultima analisi, di una differenza realmente “strategica”, della quale sarebbe opportuno tenere conto in sede di valutazione degli assetti infrastrutturali/territoriali derivanti dall'attuazione degli scenari in esame”*. Lo studio sottolinea inoltre che *“omissis... Il confronto fra la situazione attuale e lo scenario di riferimento evidenzia, nel territorio del Parco, un forte incremento dei volumi complessivi di traffico, a sua volta correlato alle ipotesi di proseguimento delle attuali tendenze insediative verso la dispersione urbana. Si tratta di temi complessi ed articolati, ai quali si lega però la possibilità stessa di definire scenari di sviluppo per il territorio del Parco, capaci di supportare le esigenze di mobilità della popolazione, conseguendo altresì un miglioramento della qualità ambientale. È importante osservare che, al di là delle limitazioni proprie delle metodologie qui adottate per l'identificazione degli effetti, queste tendenze possono risentire notevolmente delle modificazioni sul lato dell'offerta di trasporto. In particolare, si può ritenere che l'effetto sprawl possa essere considerevolmente accentuato dagli interventi capaci di innalzare sensibilmente l'accessibilità delle sub-zone interne al Parco. È il caso, in particolare, delle infrastrutture stradali primarie che assumono un andamento parallelo all'asta fluviale (superstrada Boffalora-Malpensa ed eventuali proseguimenti lungo l'Est Ticino) e non già ad essa ortogonale, come storicamente avvenuto. Non è un caso, peraltro che tali interventi rappresentino, insieme alla terza pista, le azioni capaci di arrecare anche i maggiori danni infrastrutturali diretti al territorio del Parco stesso”*.

- le analisi condotte sullo Studio attuale dell’ambiente in base all’annuario 2014-2015 ISPRA evidenziano una riduzione del trasporto merci per ferrovia e un incremento di quello per via aerea, nonché la crescita dei volumi di trasporto spettante al trasporto stradale che, dopo le industrie di produzione e trasformazione dell’energia, è il settore maggiormente responsabile delle emissioni di CO2.
- le tendenze in atto nel sistema delle infrastrutture vedono nel comparto aereo un bilancio positivo per il traffico cargo, ma nel contempo rilevano criticità in merito al livello di intermodalità soprattutto per quanto riguarda il collegamento con le reti ferroviarie.
- in merito alle previsioni per l’aeroporto di Malpensa esplicitate nelle recenti “Linee guida di sviluppo dell’aeroporto di Malpensa al 2030”, queste interessano tassi di crescita importanti del flusso merci, ipotizzando anche un’espansione della Cargo City con un’estensione del sedime di circa 60-90 ettari immediatamente a sud dell’attuale area cargo, finalizzata ad ospitare diversi interventi di potenziamento e miglioramento dei servizi.
- l’aeroporto di Malpensa è collocato in un’area di alta valenza naturalistica e paesaggistica e che, nella zona posta a sud dell’attuale sedime dell’aeroporto, è presente una delle ultime, oltre che la più vasta, area di brughiera a *Calluna vulgaris*, corrispondente all’habitat 4030 “LANDE SECCHIE EUROPEE” e numerose specie di interesse comunitario, anche prioritario, ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli; in virtù di questa biodiversità il Parco nel 2011 ha sottoposto a Regione Lombardia, e successivamente al Governo italiano con richiesta di intervento sostitutivo, la proposta di istituzione del SIC/ZPS “Brughiere di Malpensa e di Lonate”.

Si rappresentano di seguito i contributi forniti dalla D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo.

Si osserva la mancata considerazione dell’elemento “**territorializzazione**” ossia l’intenzione di riferire la valutazione VAS agli ambiti territoriali maggiormente interessati ed interferiti dalle azioni di Piano allo scopo di effettuare una **valutazione degli effetti cumulati** delle infrastrutture lineari che interessano il medesimo ambito territoriale al fine di poter evidenziare fenomeni di scala vasta dipendenti dall’interazione delle azioni nel loro insieme con il sistema paesistico-ambientale. Tale valutazione può essere compiuta avvalendosi di sistemi GIS e simulazione modellistica. Per approfondimenti in merito agli aspetti metodologici ed applicativi si rimanda al Cap. 9.2 e all’Allegato G del Rapporto Ambientale del Programma Regionale della Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia, adottato con D.g.r. X/4665 del 23/12/2015, in fase di approvazione definitiva.

Altro tema che riveste particolare significatività, la cui importanza è peraltro ricordata anche nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT) di Regione Lombardia, riguarda il **governo delle trasformazioni insediative indotte dalla presenza di infrastrutture stradali**. L’importanza del tema è duplice: si tratta da una parte di preservare la funzionalità della rete infrastrutturale e tutelare i nuovi assi stradali evitando, ad esempio, la realizzazione di nuovi raccordi/accessi che ne ridurrebbero il livello di servizio, dall’altra di controllare l’insacco di fenomeni di urbanizzazione diffusa (**urban sprawl**), allo scopo di prevenire possibili effetti sul sistema paesistico-ambientale interessato.

ARPA Lombardia ribadisce alcuni concetti quali ad esempio: l’importanza di includere all’interno delle **valutazioni degli impatti derivanti** dalla previsione/messa in esercizio delle diverse tipologie di infrastrutture (viarie, ferroviarie ecc. ecc.), anche quelli causati **dalle attività di cantierizzazione**. Si sottolinea che per la realizzazione delle opere sono solitamente necessari ingenti quantità di materie prime, quali acqua di falda, inerti, cemento, ferro ecc., molte delle quali necessariamente approvvigionate con attività di cava e miniera, che non mancano di produrre impatti ambientali spesso negativi quali ad esempio: incremento dell’inquinamento atmosferico derivante dal sollevamento di polveri sottili e dal conseguente aumento del traffico indotto dalle attività di cantiere, incremento di consumo e perdita di qualità del suolo, incremento di inquinamento acustico, vibrazioni e inquinamento luminoso che possono produrre effetti, anche se temporanei, sulla popolazione, nonché interferenze dirette con flora e fauna e reti ecologiche di vario livello (Regionali, provinciali e comunali). Si ricorda che tali effetti rientrano nella

definizione di “**effetti cumulativi**” e che ai sensi della normativa **devono essere considerati e valutati nel processo di VAS**. Gli effetti individuati potranno trovare soluzioni mitigative all’interno dei dossier valutativi/**misure di accompagnamento** che **dovrebbero essere di maggior dettaglio e divenire criteri cogenti a cui attenersi nelle fasi di realizzazione delle opere**.

Matrice di valutazione – Dossier

Dalla valutazione delle “Aree Funzionali di Intervento” dei Dossier e della Matrice di Valutazione la D.G. Infrastrutture e Mobilità rileva **disomogeneità nel trattamento di interventi similari**.

Ad esempio, se ci si riferisce alle Aree Funzionali 3.BV.2 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri (obiettivo 5 PSNPL) e 5.B.1 Interventi di collegamento viario e ferroviario dei tre gate intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia) - che trattano entrambe interventi infrastrutturali, stradali e ferroviari, per aumentare l’accessibilità e interventi per il miglioramento dei servizi-, pur comprendendo attività simili, sono valutate in modo differenziato: la strategicità complessiva è valutata 25 punti per i porti-AF 3.BV.2 e 7 punti per i gate intercontinentali-AF 5.B.1.

La valutazione degli obiettivi ambientali sintetici per l’accessibilità ai porti-AF 3.BV.2, non prende mai in considerazione i collegamenti infrastrutturali ottenendo un punteggio di strategicità 1. I collegamenti infrastrutturali sono invece presi in considerazione nella valutazione degli obiettivi economico-sociali ottenendo punteggio di strategicità 14.

La valutazione degli obiettivi ambientali sintetici per l’accessibilità agli aeroporti-AF 5.B.1., verte sulla realizzazione di infrastrutture. Anche quando l’attività ha risvolti positivi, per esempio sulla qualità dell’aria OAS 1 l’effetto viene annullato poiché il vettore aereo è valutato molto inquinante ottenendo punteggio di strategicità negativo -2. Nella valutazione degli obiettivi economico-sociali gli effetti sono valutati nulli, moderati, genericamente positivi ottenendo punteggio di strategicità 9.

Si ritiene pertanto necessario un riequilibrio nella formulazione delle valutazioni relative al miglioramento dei collegamenti ai gate intercontinentali rendendole più logiche e razionali, come è stato fatto per i porti.

Si ritiene poco ragionevole attribuire una così elevata connotazione negativa ai gate intercontinentali in ragione dell’elevato grado di strategicità che hanno nel complessivo sistema della mobilità del paese, come per i porti.

Processo di consultazione e partecipazione

Con riferimento alla metodologia del processo di consultazione e partecipazione la D.G. Infrastrutture e Mobilità ribadisce le carenze già segnalate. Le attività di consultazione e partecipazione, per come sono state attivate, non consentono alla Regione di avere reali momenti di confronto che possano influire sui contenuti dell’Allegato Infrastrutture. Nel Rapporto Ambientale viene evidenziato, relativamente al processo di consultazione e partecipazione, che il carattere prettamente strategico dell’Allegato Infrastrutture non ha consentito di avviare interlocuzioni diverse dai passaggi esplicitamente previsti dalla normativa VAS (contributi in fase di Scoping e osservazioni a valle della pubblicazione).

Si rinnova pertanto la richiesta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di garantire una fattiva collaborazione e un reale (e non solo formale) coinvolgimento delle Regioni riallineando le attività della procedura VAS a quelle per la definizione dell’Allegato Infrastrutture prima della definitiva approvazione dello stesso.

Misure di compensazione e di mitigazione

Per quanto attiene alle **opere di compensazione** esplicitate dal Rapporto ambientale ARPA Lombardia reputa opportuno rimarcare l’importanza che esse siano previste ed effettivamente realizzate in aree degradate, al fine di promuovere una reale riqualificazione ambientale che non sottragga ulteriore suolo fertile alla produzione agricola.

Infine si auspica che venga esplicitata, all’interno dell’allegato o in altri piani ad esso correlati, la promozione della regolare **manutenzione delle infrastrutture esistenti**, non solo in relazione alla sicurezza,

e si auspica che analoga importanza venga data anche alla manutenzione di opere esistenti o future (quali barriere antirumore, asfalti fonoassorbenti ecc.) al fine di garantire il perdurare dell'efficacia mitigativa dell'opera stessa, si sottolinea, a tal proposito, come nel caso delle infrastrutture ferroviarie, la manutenzione dell'infrastruttura (molatura delle rotaie) e del materiale rotabile (riprofilatura delle ruote) rivesta particolare importanza ai fini del **contenimento del rumore**.

Qualità dell'aria e cambiamenti climatici

Perseguimento dell'OAS 1. "Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti": stanti gli altissimi livelli di emissioni di gas climalteranti che caratterizzano il **trasporto aereo**, grandi vantaggi sono attesi dall'implementazione dei sistemi di gestione del traffico aereo (programma SESAR), in quanto stimati capaci di ridurre del 10% gli impatti ambientali del trasporto aereo in termini di emissioni climalteranti (CO₂, NO_x e CH₄), in particolare di ridurre le emissioni di CO₂ di circa 50 milioni di tonnellate all'anno.

Per la **modalità stradale**, in generale disincentivata dall'Al, a favore di modalità meno impattanti sul clima e sulla qualità dell'aria, le migliori aspettative risiedono nello sviluppo di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) stradali mentre **Impatti negativi** di una certa rilevanza sono stati registrati per gli interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale, a causa dell'inevitabile aumento delle emissioni climalteranti dovute al traffico aggiuntivo generato dal miglioramento dell'offerta di trasporto.

Fra le macro-componenti ambientali - territoriali considerate nella valutazione ambientale dell'Allegato Infrastrutture sono considerate qualità dell'aria, risparmio energetico e gas climalteranti - macro-componente 1 - e resilienza ai cambiamenti e alle altre calamità, rischio idrogeologico - che contempla anche la prevenzione delle calamità indotte dal cambiamento climatico con tecniche di adattamento nella pianificazione, macro-componente 2 .

Per quanto riguarda la macro-componente 1 (che si esplicita nell'Obiettivo Ambientale Strategico 1, incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti) viene sottolineato che l'obiettivo di riduzione delle emissioni si esplicita perseguendo l'obiettivo di trasferire quote crescenti di passeggeri e merci dalla modalità stradale a modalità di trasporto meno inquinanti, come ferrovie e "autostrade del mare".

Tale obiettivo di shift modale verso forme di trasporto meno inquinanti è anche una delle principali finalità perseguite dal Piano Regionale di Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA). E' indispensabile dunque che venga garantita a livello nazionale un'adeguata disponibilità di risorse per la realizzazione delle misure finalizzate agli interventi per la qualità dell'aria.

Come peraltro indicato nel Rapporto Ambientale, nonostante l'effetto positivo nella riduzione di inquinanti da trasporto stradale determinato dall'evoluzione tecnologica, vi sono alcune aree del paese in cui permangono situazioni di criticità, in particolare **la Pianura Padana, dove è conseguentemente imprescindibile il concorso in termini di definizione di strategie, interventi e misure incentivanti specifiche, che affrontino in una logica strutturale e non emergenziale le criticità rilevate.** La Pianura Padana peraltro è caratterizzata da condizioni meteo-climatiche e orografiche peculiari che favoriscono la concentrazione di gas climalteranti e delle emissioni, questo determina l'esigenza che si sviluppino politiche territoriali mirate, individuando strumenti efficaci risorse adeguate, in linea con gli impegni assunti nell'Ambito dell' **"Accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel bacino padano"** siglato il 19 dicembre 2013 dai Ministeri (MATM, MISE, MIT, MEF, MIPAAF) e dalle regioni e province autonome del bacino padano

Il perseguimento dell'OAS 1 si correla in modo positivo in particolare con le aree funzionali dell'Al nell'ambito dell'intermodalità urbana, (miglioramento servizi ferroviari regionali, potenziamento

metropolitane), modalità ferroviaria (velocizzazione delle linee sulla rete convenzionale), modalità portuale (efficientamento energetico e miglioramento servizi di trasporto) sistemi di gestione del traffico aereo collegati alla riduzione delle emissioni. Correlazioni di carattere negativo sono invece individuabili soprattutto nel campo della modalità stradale (a eccezione della misura per sviluppo di ITS), a causa dell'aumento di traffico prevedibile a seguito del miglioramento dell'offerta stradale.

Per quanto riguarda l'Obiettivo Ambientale Strategico 2 (incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico), sono attesi impatti positivi collegati in particolare a interventi di messa in sicurezza di infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché a interventi su versanti in frana e strade a rischio idraulico.

Si esprimono inoltre le seguenti osservazioni di dettaglio su alcuni argomenti specifici: come sottolineato nel Rapporto Ambientale, al trasporto ferroviario, marittimo e fluviale sono generalmente associate minori emissioni inquinanti rispetto a quello stradale, ma ciò si verifica a determinate condizioni, legate al bilanciamento delle emissioni causate dalla costruzione dell'infrastruttura. A tal proposito si sottolinea che, a livello di bilancio ambientale, è importante tenere conto delle emissioni dovute a costruzione, trasporto e produzione dei materiali necessari per le infrastrutture; di conseguenza interventi che permettano il riutilizzo, tramite manutenzione, adeguamento, potenziamento, etc., di opere esistenti potrebbero presentare questo vantaggio dal punto di vista emissivo (oltre ai prevedibili effetti positivi sul consumo di suolo), fattore che va ovviamente valutato di caso in caso in base alle condizioni specifiche.

Agli interventi di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti (5.B.1, 5.B.2) è stato attribuito un impatto leggermente positivo rispetto alla qualità dell'aria. Si ritiene necessario attivare un attento monitoraggio sugli interventi che consenta un bilancio ambientale complessivo, in quanto da un lato i collegamenti ferroviari tendono a ridurre le emissioni, ma quelli stradali possono aumentarle, inoltre, come anche ricordato nella documentazione, la modalità di trasporto aereo risulta impattante in termini di emissioni climalteranti.

Acque

ARPA Lombardia rimarca l'importanza di approfondire l'impatto derivato dalla realizzazione di infrastrutture che attraversano corsi d'acqua interferendo con gli ecosistemi fluviali, tra le possibili interferenze si ricordano le alterazioni della morfologia fluviale, l'artificializzazione del reticolo e le eventuali regimazioni (che nell'insieme aumentano la vulnerabilità idraulica ed ecosistemica dei sistemi fluviali), il degrado della vegetazione spondale e ripariale che va ad incidere sulla qualità delle acque per effetto della diminuzione della capacità di auto depurazione apportata dalla vegetazione.

Suolo

Perseguimento dell'OAS 4 "Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti" risulta perseguito dell'AI in modo **"leggermente negativo"**.

L'impatto più positivo si è registrato nel settore del trasporto aereo, limitatamente all'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza, in quanto si tratta di interventi miranti, in ultima analisi, a valorizzare al massimo le infrastrutture già esistenti, anche se riservandosi le possibilità di ampliamenti del sedime nel lungo termine.

In relazione all'impatto delle infrastrutture sul suolo, sarebbe opportuno che le valutazioni tenessero in considerazione non solo il parametro di consumo di suolo, in termini di ettari sottratti a suolo agricolo, ma anche la **qualità del suolo** che andrebbe ad essere consumato dalla realizzazione delle infrastrutture.

Altro tema che appare poco sviluppato negli elaborati messi a disposizione ma che costituisce una minaccia per la sostenibilità dello sviluppo e governo del territorio, riguarda il fenomeno dell'urban sprawl.

Premesso che per la Direzione Generale Agricoltura le politiche di riduzione del consumo di suolo agricolo sono prioritarie, si rileva positivamente sia l'adozione del modello valutativo multicriteri sia la definizione di un obiettivo strategico dedicato alla riduzione del Consumo di suolo. Relativamente alla programmazione e alle successive fasi progettuali ed esecutive di nuove infrastrutture si auspica che, a tutti i livelli, siano sempre presi in considerazione gli elementi primari del sistema rurale, anche in relazione alla definizione di specifiche azioni compensative.

Attività estrattive e gestione materiali inerti

Si coglie favorevolmente l'inserimento della verifica di coerenza esterna con la pianificazione delle attività estrattive, come richiesto anche dalla Regione Lombardia in fase di scoping. Si segnala, tuttavia, che non risulta evidente con che modalità tale verifica sia stata effettuata, né a quali risultati e conclusioni abbia portato. In relazione a questo tema, infatti nel Rapporto Ambientale non emergono dati a supporto delle scelte effettuate, ovvero dati che ne evidenzino la criticità e che inducano all'individuazione di eventuali interventi mitigativi. Appare opportuno dare evidenza delle analisi effettuate, tenendo presente che l'approvvigionamento di materie prime da siti estrattivi comporta impatti su diverse matrici ambientali, che si sommano agli impatti strettamente connessi alla realizzazione e all'esercizio degli interventi in progetto. Risulta positivo, il suggerimento espresso nel documento (rif. Allegato 2 - Dossier valutativi) in merito all'adozione di una "logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime", quale azione mitigativa rispetto al consumo di suolo e di risorse naturali connesso alle attività estrattive; si chiede di verificare la possibilità di rafforzare ulteriormente la portata di tale azione. Sul tema del riuso di materia in tutte le sue forme appare necessario fare riferimento anche alle politiche e strategie in fase di sviluppo nell'ambito del "Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare", COM (2015) 614.

Al fine di monitorare più puntualmente il raggiungimento dell'obiettivo OAS 4 "Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti" (rif. paragrafo 8.5 del Rapporto Ambientale), si propone, infine, di integrare l'indicatore relativo alle attività estrattive con i dati relativi al volume di materiale estratto e all'estensione dei siti estrattivi utilizzati per l'approvvigionamento di materiale inerte.

Impatto acustico

Si ritiene condivisibile riferirsi alla Direttiva 2002/49/CE per individuare l'approccio metodologico per valutare le ricadute in termini di impatto acustico del programma. Queste vanno effettivamente espresse in termini di esposizione al rumore della popolazione utilizzando gli indicatori e gli istogrammi per intervalli di esposizione della popolazione previsti dalla direttiva citata. L'approccio non andrebbe tuttavia limitato alla fase di monitoraggio ma esteso, con opportune stime previsionali, alla fase di valutazione delle ricadute da esperirsi in corso di procedura VAS ed a supporto dell'espressione del parere motivato.

Ulteriori elementi di valutazione delle ricadute ambientali relative alla esposizione della popolazione al rumore dovrebbero discendere dalla considerazione delle situazioni di superamento dei limiti di rumore; bisognerebbe ad esempio considerare in termini di premialità gli interventi del programma che comportino la risoluzione di situazioni di superamento dei limiti di rumore esistenti. Tali interventi, ancorché determinati da esigenze di carattere trasportistico/infrastrutturale, interferiscono positivamente con le previsioni dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al dm 29/11/2000 comportando il venire meno di esigenze di risanamento su infrastrutture esistenti, sia in quanto l'esigenza di mitigazione acustica è inglobata ed assorbita all'interno del potenziamento infrastrutturale (dalle mitigazioni acustiche

complessive del progetto) sia in quanto l'alternativa alla domanda di mobilità offerta dall'intervento del programma riduce il sovraccarico acustico di una infrastruttura esistente critica dal punto di vista del superamento dei limiti di rumore. Non andrebbero invece in nessun caso ammesse transizioni, per effetto di interventi del programma, da condizioni di conformità a condizioni non conformità ai limiti di rumore: il programma, cioè, non può essere generatore di situazioni di superamento dei limiti di rumore.

Biodiversità e Rete ecologica

Perseguimento dell'OAS 3 "Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine": risulta **perseguito dell'AI in modo "negativo"** soprattutto riferito alle opere lineari riguardanti le infrastrutture lineari ferroviarie e stradali. Tale genere di opere può indurre impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi: meno importanti per gli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, inclusi i raddoppi in affiancamento, in corrispondenza dei quali tuttavia l'effetto di interruzione della continuità ecologica dovuto al carattere lineare dell'infrastruttura risulta accentuato; impatti più consistenti, in termini di sottrazione di aree naturali e interferenze con habitat o specie sottoposte a tutela possono derivare da varianti importanti rispetto ai tracciati originali o da nuove linee che interessino aree naturali. Da questo punto di vista, impatti meno significativi sono generalmente connessi ai tracciati che si sviluppano su viadotto o in galleria. Per controllare tale genere prevedibili impatti, si raccomanda, nell'Agenda Ambientale dell'AF, la messa in opera di misure per la salvaguardia della connettività ecologica, in particolare si suggerisce di mantenere/riqualificare gli habitat naturali attigui alle infrastrutture in questione, agendo sulle fasce di rispetto, sulle eventuali scarpate e canali di drenaggio, di valutare la realizzazione di "passaggi per fauna" ai fini del mantenimento dei corridoi ecologici (cfr. RA par. 8.4).

Si osserva che la frammentazione rappresenta, secondo le linee guida regionali per la valutazione degli impatti delle grandi infrastrutture sul sistema rurale (rif. D.g.r. 20 dicembre 2006, n. 3838), una delle maggiori minacce per la continuità degli habitat naturali e la compattezza delle aree agricole. Le linee guida ricordano che le infrastrutture lineari – in particolare quelle stradali – oltre a consumare suolo e ad erodere le coperture vegetali, spezzano la continuità di ambiti ecologicamente significativi e di connessioni preesistenti, limitando la circolazione degli animali e indebolendo la connettività e la circuitazione della rete ecologica.

In sintesi, le dinamiche di frammentazione possono comportare i seguenti effetti:

- effetto "barriera", frazionamento degli habitat naturali, formazione di spazi interclusi, marginalizzazione di aree libere, separazione di unità funzionali;
- in ambito rurale, perdita delle trame e tessiture agrarie e poderali, riduzione delle superfici agricole, rischio di abbandono colturale delle aree.

Inoltre possono facilitare l'invasione e la diffusione di specie alloctone, comportare intrusione e ostruzione visiva, provocare la comparsa di nuove forme dominanti discordanti con il mosaico paesistico ambientale esistente, riducendo anche gli scambi energetici e compensativi tra elementi energivori ed elementi regolatori dell'equilibrio ecosistemico e mettendo a rischio la qualità e l'esistenza stessa degli ecosistemi.

Paesaggio

Perseguimento dell'OAS 5 "Tutelare il paesaggio e i beni culturali"

Eccetto che per la già descritta AF 5.C.1, che vincola territori liberi in prossimità degli aeroporti, gli **impatti sull'OAS 5 sono sempre negativi**.

Si tratta, come sempre, di punteggi negativi attribuiti in via precauzionale soprattutto alle opere lineari riguardanti le principali **infrastrutture lineari ferroviarie e stradali**, ma anche – in misura minore – ai collegamenti dello stesso tipo con porti e aeroporti.

I potenziali effetti negativi attengono principalmente all'impatto sul paesaggio dei vari manufatti che compongono l'infrastruttura ferroviaria o stradale. Anche in questo caso, come per l'OAS 2, l'impatto può essere considerato trascurabile nel caso degli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, ma risulta potenzialmente significativo nel caso di interventi che richiedano la realizzazione di opere quali

viadotti o rilevati particolarmente estesi e consistenti; impatti minori sul paesaggio sono invece generalmente connessi ai tracciati che si sviluppano in galleria.

Pertanto, nell'Agenda ambientale di tali AF si suggerisce la massima attenzione all'inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti, privilegiando l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e materiali capaci di integrarsi visivamente nel paesaggio e prevedendo dove possibile opere di mitigazione dell'impatto visivo tramite piantumazione di alberi o arbusti autoctoni (cfr. RA par. 8.6).

Il Programma considera compiutamente gli aspetti relativi alla tutela del paesaggio e dei beni culturali. Con riferimento alla specifica realtà lombarda, si propone di aggiungere nella parte del Rapporto Ambientale "8.6 OAS 5 Tutelare il paesaggio e i beni culturali", un riferimento esplicito ai contenuti del PTR-PPR lombardo vigente (D.C.R. n.951 del 19/1/2010), riferiti alla tutela e valorizzazione dei laghi lombardi. Laddove (pag.138) si afferma che *"Ogni singola Regione, poi, arricchisce di elaborazioni diverse questi tematismi di base"*, già si riportano a titolo di esempio alcune segnalazioni relative al Piano della Regione Toscana. In coda al paragrafo che esplicita il contributo toscano, dopo le parole *"..., la cui tutela può facilmente entrare in conflitto con la realizzazione di nuove infrastrutture."*, si propone di aggiungere il seguente periodo:

"Un altro ambito di particolare attenzione viene segnalato dalla Regione Lombardia, che nel Piano Paesaggistico Regionale (PTR_PPR approvato nel 2010) ha introdotto un approfondimento normativo (art.19 della Normativa del PPR) e cartografico (tavole D) relativo all'ambito di salvaguardia paesaggistica dei laghi e dello scenario lacuale, in relazione al quale gli eventuali interventi di adeguamento delle infrastrutture della mobilità devono perseguire un'attenta localizzazione e corretta contestualizzazione tenendo conto dell'elevato grado di percepibilità degli stessi dallo specchio lacuale e dall'intero bacino, e della necessità di preservare la continuità dei sistemi verdi e di salvaguardare continuità e riconoscibilità del sistema insediamenti-percorrenze-coltivi."

Salute umana

L'Agenzia di Tutela della Salute (ATS) della Brianza, esaminata la documentazione reperita nel sito web www.mit.gov.it, formula il seguente parere. Riguardo la **tutela della salute della popolazione**, pur prospettandosi indubbi vantaggi per alcuni aspetti (sicurezza stradale, accesso ai servizi ed alle strutture sanitarie, servizi di trasporto pubblico, ecc.) per altri si condividono le criticità legate alla realizzazione/completamento delle infrastrutture (stradali, ferroviarie, aeree) dovuti all'aumento dei flussi di traffico ed alla velocizzazione dei transiti, quali le emissioni atmosferiche, il rumore, le vibrazioni ecc., per le quali dovranno essere messe in atto le più efficienti misure di mitigazione e/o di compensazione. In particolare, come riportato nel Rapporto Ambientale dell'Allegato Infrastrutture, si condivide la priorità (pagg. 114, 121, 122 e 131) nella difesa dagli effetti nocivi, a favore delle aree urbane, con l'adozione di utili interventi locali, quali, barriere antirumore, aree con vegetazione, ecc., anche al fine di mantenere una favorevole integrazione tra infrastrutture verdi e mobilità lenta (pag.126).

L'ATS Insubria rileva in generale, per quanto di competenza, esaustiva la portata delle informazioni. Tenuto conto che essendo l'Allegato Infrastrutture un programma di ampio respiro, e che quindi non raggiunge un livello di dettaglio che permetta un'attenta analisi delle interazioni fra fattori causali di impatto e sito specifico, considerando le ricadute, in tema di salute pubblica, che potrebbero interessare il territorio di competenza dell'ATS Insubria - Area Territoriale di Varese "gravato" dalla presenza dell'Aeroporto di Malpensa, si propone come integrazione alle "Misure di accompagnamento" o come supporto alla metodologia valutativa adottata, l'introduzione di un idoneo strumento di valutazione applicato ai progetti, quale processo sistematico che usa una serie di fonti di dati e metodi analitici per determinare gli effetti potenziali sulla salute della popolazione e come gli stessi possano essere correlati con gli aspetti sanitari. Si **auspica quindi l'introduzione di un idoneo strumento di valutazione di impatto sanitario nel processo valutativo dei singoli progetti**, anche in applicazione delle linee guida regionali, recentemente approvate

con DGR Regione Lombardia n. X/4792 del 08/02/2016, che tendono a conseguire il massimo grado di efficienza delle misure di prevenzione per la salute umana, fornendo raccomandazioni sui 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.

L'ATS Brescia dà atto che le osservazioni espresse dalla scrivente ATS, ex ASL, di Brescia con nota del 08/09/2015 prot. 0112335 sono state prese in considerazione nel parere di codesta Regione, ricevute dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il 01/10/2015 (prot. 0024570) e recepite nel Rapporto Ambientale del Dicembre 2015. Si condivide l'impostazione generale della Valutazione Ambientale Strategica sia da un punto di vista metodologico sia per quanto riguarda i contenuti.

L'ATS di Bergamo, preso atto dei contenuti del documento in oggetto, per quanto di competenza, non rileva osservazioni.

Energia

Per quanto riguarda la componente "Energia e cambiamenti climatici", si suggerisce di aggiungere all'indicatore "Consumi finali di combustibili fossili per modalità di trasporto" l'indicatore "Consumi finali di combustibili per modalità di trasporto". Essendo infatti in corso la progressiva introduzione di biocombustibili nei carburanti per autotrazione, il monitoraggio dei soli combustibili fossili non consente di valutare quale sia l'effetto dovuto ad un aumento/riduzione di efficienza, o ad una variazione dei flussi di trasporto, e quale sia invece dovuto appunto a questa progressiva sostituzione.

Monitoraggio

Per quanto attiene il sistema di monitoraggio proposto dal Rapporto Ambientale, si condivide la logica cooperativa, rilevando la necessità di ottimizzare le azioni di monitoraggio già in essere anche connesse ai piani/programmi regionali ovvero di specifici osservatori già costituiti a livello regionale nell'ambito delle procedure valutative/approvvative di interventi di carattere trasportistico-infrastrutturale.

Relativamente alla componente "Aree naturali e biodiversità", visti e considerati gli indicatori di impatto proposti a pag. 156 del Rapporto ambientale, al fine di valutare il grado di frammentazione dei territori regionali, si propone di utilizzare l'indicatore proxy "**Indice di Frammentazione da Infrastrutture**" (IFI). L'indicatore è definito come rapporto tra la somma delle lunghezze delle infrastrutture lineari (strade e ferrovie), pesate con un coefficiente di occlusione ecosistemica funzione della tipologia di infrastruttura, e l'estensione dell'area in esame. Si tratta quindi di una densità infrastrutturale (espressa in km di infrastrutture per km² di superficie su cui tali infrastrutture insistono) che tiene conto del peso delle diverse tipologie di infrastruttura in termini di interruzione fisica degli habitat e/o di potenziale disturbo sugli ecosistemi. I coefficienti di occlusione adottati sono quelli indicati in letteratura⁶.

L'indicatore IFI assume un significato particolare rispetto al sistema paesistico-ambientale se sviluppato considerando i processi infrastrutturali (già avvenuti per quanto concerne la costruzione dello stato di fatto e previsti nei diversi periodi associati alle azioni previste dal programma) che coinvolgono gli spazi aperti. L'indicatore di frammentazione infrastrutturale degli spazi aperti viene così calcolato come rapporto tra la lunghezza delle infrastrutture il cui tracciato interessa superfici non antropizzate e l'estensione di tali superfici.

L'indicatore è un proxy del fenomeno di frammentazione delle aree agricole e naturali e rappresenta la densità di infrastrutture viarie e ferroviarie che attraversano e frammentano aree che risultano non antropizzate.

⁶ Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari – Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e la mitigazione degli impatti, ISPRA, Manuali e Linee Guida 76.1 /2011

Il valore 0,6 km/kmq è indicato in letteratura⁷ come soglia oltre la quale si verifica la diminuzione significativa di molte specie con andamenti non proporzionali alla riduzione di habitat. Tale valore può essere utilizzato come soglia critica per l'individuazione delle situazioni maggiormente compromesse o comunque a maggior vulnerabilità, per le quali saranno opportuni monitoraggi e approfondimenti specifici in sede di VIA anche a scala vasta, oltre a interventi importanti e mirati di deframmentazione da includere nelle opere di mitigazione connessi alle realizzazioni delle opere.

C. CONSIDERAZIONI SULLO STUDIO DI INCIDENZA

Si prende atto che i seguenti Enti gestori hanno espresso, per quanto di competenza, parere favorevole:

- Parco Regionale Oglio Sud (Z1.2016.0000863 del 28/01/2016), ente gestore ZPS IT20B0401 "Parco Regionale Oglio Sud", del SIC IT20B0004 "Lanca di Gerra Gavazzi e Runate", S.I.C. IT20B0002 "Valli di Mosio", S.I.C. IT20A0004 "Le Bine", S.I.C. - IT20B0005 "Torbiere di Marcaria", S.I.C. IT20B0001 "Bosco Foce Oglio", S.I.C. IT20B0003 "Lanca Cascina S. Alberto";
- Comunità Montana della Valchiavenna (prot. Z1.2016.0000992 del 02/02/2016), ente gestore SIC "Piano di Chiavenna", SIC/ZPS "Val Codera", SIC "Valle dei Ratti" e ZPS "Valle dei Ratti e Cime di Gaiazzo";

La competente D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile fornisce i seguenti elementi relativi alla Valutazione di Incidenza.

Lo Studio di Incidenza dichiara che l'Allegato Infrastrutture si configura come un "programma di ampio respiro" e non presenta il dettaglio informativo e localizzativo necessario a realizzare un'analisi delle interazioni fra fattori causali di impatto e Siti Natura 2000. Lo Studio riconosce che, in casi come questo, è opportuno un approccio cautelativo finalizzato ad individuare principi di carattere precauzionale, da tenere presente nelle fasi di attuazione, cioè nel momento in cui verranno definite azioni più puntuali.

Si prospetta secondo lo Studio di Incidenza la forte probabilità che in fase di approfondimento progettuale sarà necessario eseguire delle Valutazioni di Incidenza sito-specifiche. Analogamente viene rimandata alla fase attuativa anche la definizione di misure di mitigazione, che traggono la massima efficacia se studiate in rapporto alle soluzioni progettuali e valutazioni sito-specifiche.

In riferimento alle opere puntualmente indicate nell'allegato e interessanti il territorio di Regione Lombardia, si richiama l'indicazione prescritta dalla Valutazione di Incidenza del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti di Regione Lombardia, di tenere conto nei successivi livelli di progettazione e eventuale evoluzioni di questi i principi mitigativi e compensativi illustrati e successivamente integrati nel PRMT regionale. In generale tuttavia risulta significativa e fondamentale la fase iniziale di localizzazione delle opere e di progettazione preliminare, per ridurre a priori la possibile interferenza tra infrastrutture e Rete Natura 2000, riducendo la necessità di intervenire, successivamente, con soluzioni mitigative e compensative, spesso non equivalenti, in termini di valore ecologico e biologico, a quanto distrutto e/o frammentato. La Valutazione di Incidenza cui sottoporre i singoli interventi è sicuramente pertanto opportuna già in fase di preliminare definizione della localizzazione delle opere stesse e dei relativi tracciati. Si condivide inoltre, da parte dello Studio di Incidenza, le considerazioni svolte dal Rapporto Ambientale al capitolo 8.4, relative alla tutela della biodiversità, di Rete Natura 2000 ma anche delle Reti Ecologiche, richiamando in particolare le linee guida contenute nel Manuale ISPRA del 2011 per la prevenzione e mitigazione di impatti dovuti a frammentazione ecologica del territorio.

Questa indicazione, senz'altro opportuna, è stata fornita anche in sede di Valutazione di Incidenza del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti di Regione Lombardia, unitamente alla necessità di

⁷ Tutela della connettività ecologica del territorio e infrastrutture lineari, ISPRA, Rapporti 87/2008

adeguato coinvolgimento nella definizione delle misure di mitigazione e compensazione degli enti gestori dei Siti Natura 2000 eventualmente interessati. Appare altresì fondamentale che le analisi finalizzate alla valutazione degli impatti e alla definizione di interventi mitigativi e compensativi delle opere infrastrutturali tengano in particolare considerazione la presenza di habitat e di specie in allegato della Direttiva Habitat e della Direttiva Uccelli che, seppure non compresi all'interno di siti della Rete Natura 2000, possano essere interferiti dalla realizzazione delle previsioni dell'Allegato.

La realizzazione di adeguate misure di inserimento ed eventuale compensazione ambientale dovrebbero comunque costituire una condizione vincolante preliminare, da sottoporre a manutenzione gestionale e monitoraggio di efficacia, anziché piuttosto rischiare di essere "sacrificate dalla scarsità di risorse economiche", come riferito dallo Studio di Incidenza. Le misure di mitigazione e di compensazione dovrebbero essere inserite, computate e gestite come parte integrante dei progetti ed anche eventuali opere da effettuarsi su aree non direttamente coinvolte dall'opera principale dovrebbero essere integrate in fase di progetto definitivo, estendendo a queste ultime le previsioni della legislazione in materia di opere pubbliche, compreso l'esproprio.

Si chiede che queste indicazioni siano recepite in sede di Valutazione di Incidenza dell'Allegato Infrastrutture.

Si segnala che, quali elementi conoscitivi di dettaglio, Regione Lombardia ha recentemente approvato le Misure di Conservazione per tutti i Siti di Rete Natura 2000 e le misure per la loro connessione (http://www.reti.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale_P&childpagename=DG_Reti%2FDetail&cid=1213641774755&packedargs=NoSlotForSitePlan%3Dtrue%26menu-to-render%3D1213602006207&pagename=DG_RSSWrapper).

Si condividono inoltre le considerazioni espresse nel parere di competenza di alcuni enti gestori dei Siti Natura 2000 lombardi, in merito ad alcuni passaggi del Rapporto Ambientale: *"Diventa importante tenere in debita considerazione quanto riportato nel RA a pagina 128 che "a monte della valutazione degli impatti dovrebbe essere compiuta una corretta diagnostica funzionale volta a identificare le dinamiche ecologiche specifiche da cui dipende la sopravvivenza dell'habitat delle specie a rischio considerate, la cui alterazione può dipendere pertanto da interventi anche molto lontani dal perimetro dell'eventuale SIC o ZPS, o area protetta in genere", così come a pagina 129 "Altro elemento decisivo per la compromissione degli equilibri ecologici è quello legato alla diffusione delle specie esotiche, dal momento che le infrastrutture e il sistema dei trasporti in genere sono vie preferenziali di introduzione ed espansione di specie alloctone" e "La frammentazione della continuità ambientale è un tipo di impatto molto serio, al punto che gli esperti di biologia della conservazione concordano nell'attribuire ad essa effetti negativi sulla biodiversità paragonabili – nel medio e lungo termine – alla distruzione diretta degli ambienti naturali o alla persecuzione delle singole specie...omissis...Per tale motivo, ormai già da decenni si ragiona più in termini di conservazione delle reti ecologiche di connessione tra aree protette che non di conservazione delle aree protette in sé, in quanto comunque, come "isole" non sarebbero sufficienti allo scopo...omissis...Nell'ambito di successive valutazioni, a livello di VAS, VIA e VINCA, sarebbe auspicabile mettere in campo letture complementari in grado di restituire quantomeno indicativamente l'effetto della somma delle frammentazioni e perdite di habitat atteso dall'attuazione del piano."*