



ARPA - FVG

Prot . 0006927 / P / GEN/ PRA

Data : 29/02/2016 12:35:03

Classifica :

S.O.C. Pressioni sull'Ambiente  
S.O.S. Pareri e supporto per le valutazioni ambientali  
Responsabile del procedimento:  
ing. Massimo Telesca  
tel.0432/1918087 – fax 0432/1918120  
e-mail [massimo.telesca@arpa.fvg.it](mailto:massimo.telesca@arpa.fvg.it)  
Responsabile dell'istruttoria:  
dott.ssa Paola Giacomich  
tel.0432/1918047 – fax 0432/1918120  
e-mail [paola.giacomich@arpa.fvg.it](mailto:paola.giacomich@arpa.fvg.it)

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

PEC: [dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.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 ed i Progetti Internazionali

PEC: [dg.prog@pec.mit.gov.it](mailto:dg.prog@pec.mit.gov.it)

Oggetto: “Valutazione Ambientale Strategica relativa all’**Allegato infrastrutture 2015** al Documento di Economia e Finanza del 13 novembre 2015”  
Vs. Prot. n. 10832 del 22/12/2015 al prot. ARPA FVG n. 43593 del 23/12/2015

**PREMESSA**

Con riferimento alla richiesta in oggetto, ai sensi dell’articolo 13, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., si precisa che l’Agenzia Regionale per la Protezione dell’Ambiente risponde, in qualità di soggetto competente in materia ambientale ex articolo 5, comma 1, lettera s) del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., fornendo osservazioni tecnico-scientifiche a supporto del Proponente e/o dell’Autorità Procedente. Si ricorda che, ai sensi dell’articolo 3-quater, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., “*L’attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell’ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati, connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell’ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione*”.

**ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA**

La documentazione, pervenuta in formato digitale, è costituita da:

- Allegato Infrastrutture (novembre 2015);
- Rapporto Ambientale;
  - Allegato 1 – Quadro di riferimento normativo e programmatico;
  - Allegato 2 – Dossier di valutazione;
  - Allegato 3 – Relazione per la Valutazione di Incidenza;
  - Matrice di valutazione;
  - Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.
- Copia del testo di avviso, sulla Gazzetta Ufficiale, della VAS dell’AI.



L'Allegato Infrastrutture (AI) al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015 contiene il "Programma delle Infrastrutture Strategiche" (PIS) al quale è affidata l'azione d'indirizzo in merito agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di preminente interesse nazionale. L'AI si propone come risposta a un triplice ordine di esigenze che, in sintesi, sono:

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

Le linee strategiche proposte dell'AI, delineate in obiettivi specifici e questi in Aree Funzionali di intervento, riguardano, in sintesi:

1. il potenziamento della modalità ferroviaria ed il miglioramento del servizio passeggeri;
2. la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane;
3. il miglioramento della competitività del sistema portuale ed interportuale;
4. il miglioramento e completamento della rete stradale centrale, il rafforzamento delle connessioni dei nodi alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici;
5. l'ottimizzazione del traffico aereo;
6. l'attrazione di capitali privati.

## OSSERVAZIONI

### CONTENUTI DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Il Rapporto Ambientale (RA) identifica i seguenti specifici Obiettivi Ambientali Sintetici che sintetizzano gli indirizzi per la protezione ambientale fatti propri dalla VAS dell'AI:

- 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.

Si ritiene tuttavia che, il **contenimento e l'abbattimento del rumore generati dalle infrastrutture di trasporto**, ai fini di una migliore tutela della salute della popolazione, dovrebbero rientrare tra gli Obiettivi specifici dell'Allegato Infrastrutture, alla stregua del miglioramento delle condizioni di sicurezza (Obiettivo specifico 4.B) e del risanamento idrogeologico (Obiettivo specifico 4.C). Specialmente in considerazione del fatto che, sebbene l'impatto negativo dell'inquinamento acustico, inevitabilmente correlato alle infrastrutture di trasporto, sia *"generalmente mitigabile applicando la normativa vigente in materia"* (pag. 14 dei Dossier), nel 2014, i valori relativi alla popolazione esposta al rumore permangono comunque ancora elevati (tabella 5.13 RA). Si veda anche quanto sotto riportato in merito alla macro-componente 6.

L'Allegato Infrastrutture potrebbe certamente contribuire in tal senso con allocazione di risorse ed interventi mirati per la riduzione di questa esternalità negativa, sia sulle infrastrutture esistenti che per le eventuali nuove realizzazioni.



## STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE (PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI)

Nella descrizione dello stato attuale dell'ambiente dovrebbero venir trattati i problemi ambientali esistenti relativi alle opere già realizzate o in corso di realizzazione, per tutte le componenti analizzate. In particolare, dovrebbe essere effettuata l'analisi delle attuali interferenze/pressioni delle infrastrutture sulle aree protette (**macro-componente 3**). A tal riguardo è disponibile, nell'Annuario dei dati ambientali di ISPRA, l'indicatore “*pressione da infrastrutture di comunicazione in aree protette*” “*che fornisce un significativo contributo informativo ed è caratterizzato da importanti risvolti gestionali*”. Tale indicatori andrebbe opportunamente aggiornato.

In merito alla **macro-componente 4**, per analizzare il consumo di suolo prodotto dalle infrastrutture di trasporto vengono utilizzati i dati relativi alla Corine Land Cover 2000. Tali dati dovrebbero venire aggiornati essendo disponibile la Corine Land Cover 2012 (nonostante la sua insita sottostima per gli elementi lineari) ed il Rapporto ISPRA 218/2015 “Il consumo di suolo in Italia” dal quale risulta che “*Le infrastrutture di trasporto rappresentano circa il 41% del totale del suolo consumato*”.

Per la **macro-componente 6** in particolare per la problematica relativa all'esposizione della popolazione al rumore da traffico, considerate le scadenze per le presentazioni delle mappature acustiche, come riportate a pag. 78, sarebbe opportuno descrivere lo stato di adempimento da parte dei Gestori a tali scadenze. Inoltre, andrebbe anche descritto lo stato di attuazione e/o avanzamento dei risanamenti o abbattimenti effettuati previsti dai Piani di contenimento e abbattimento del rumore. Si ritiene importante che nella trattazione della problematiche relativa al rumore si consideri anche che “*Gran parte della popolazione italiana è esposta a livelli di rumore, diurni e notturni, considerati inaccettabili dall'Organizzazione Mondiale della Sanità*” (fonte: ISPRA Annuario dei dati ambientali, ed. 2015). Infatti l'Organizzazione Mondiale della Sanità nelle “*Linee guida sul rumore notturno in Europa*” (2009) raccomanda che l'esposizione notturna media annuale non sia superiore a 40 decibel (dB). In caso contrario possono insorgere problemi di salute, come disturbi del sonno e insonnia. Sopra una media di 55 dB a lungo termine, il rumore può innescare aumento della pressione sanguigna e portare a malattie cardiache ischemiche.

## COERENZA ESTERNA

In merito all'obiettivo ambientale OAS 4 “*Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti*” si ritiene debba essere considerata la Comunicazione COM(2011) 571 def. “*Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse*” nella quale la Commissione Europea propone che l'incremento della quota netta di occupazione di terreno tenda ad arrivare a zero entro il 2050.

Relativamente all'OAS6 “*Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, ...*” per quanto riguarda la problematica del rumore, dovrebbe venir considerata la Decisione n.1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio “*Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta*” in quanto, nel rilevare che una percentuale molto elevata di popolazione è esposta a livelli elevati di rumore, specifica che **per «livelli elevati di rumore» s'intendono quelli superiori a 55 dB Lden ed a 50 dB Lnight**. Inoltre, all'interno dell'Obiettivo prioritario 8 “*Migliorare la sostenibilità delle città dell'Unione*” tale Decisione, constatando che le città devono “*affrontare un insieme di problemi ambientali di base simili, che comprendono la qualità dell'aria, i livelli di rumore alti, la congestione del traffico ...*” stabilisce che è necessario “*garantire che: a) la maggioranza delle città dell'Unione attuino politiche in materia di pianificazione e progettazione urbana sostenibile, tra cui approcci innovativi ai trasporti e alla mobilità pubblici nell'ambiente urbano, agli edifici sostenibili, all'efficienza energetica e alla conservazione della biodiversità urbana*”.

## MISURE DI MITIGAZIONE/ACCOMPAGNAMENTO E DOSSIER

Nella sezione 3 dei Dossier di valutazione, inerente all'Agenda ambientale degli interventi che implementeranno le Aree Funzionali, le raccomandazioni relative alla minimizzazione degli impatti acustici, riportate a pag. 10 per il solo rumore ferroviario, dovrebbero essere previste anche per le Aree Funzionali che trattano d'infrastrutture stradali.



Si ritiene opportuno che nelle successive fasi di valutazione, progettazione e/o attuazione degli interventi afferenti alle Aree Funzionali, sia verificata l'esecuzione delle misure di accompagnamento (riportate nel capitolo 8) e delle raccomandazioni mirate al contenimento degli impatti (riportate nella Sezione 3 dei Dossier Valutativi), alla stregua di quanto proposto per la governance degli aspetti operativi e gestionali del monitoraggio.

## MONITORAGGIO

Si suggerisce d'incrementare gli **indicatori di processo**, collegandoli alle aree funzionali d'intervento (AF). Ciò anche al fine di verificare quanto riportato nei Dossier valutativi, in merito gli impatti, positivi o negativi, che le azioni previste dalle diverse AF possano avere sul perseguimento degli obiettivi ambientali. Si veda ad esempio quanto riportato a pag. 2 dei Dossier *“Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OAS 1 [...] infatti, la velocizzazione delle linee sulla rete convenzionale può avere un impatto positivo sulla qualità dell'aria”*.

Si considerino, ad esempio, indicatori che permettano di valutare:

- l'effettivo innalzamento della velocità delle linee della rete ferroviaria;
- le quote di trasporto merci trasferite dalla modalità stradale a quella ferroviaria;
- km di barriere fonoassorbenti stradali e ferroviarie realizzate e/o altre metodologie di abbattimento del rumore messe in atto (es. asfalto fonoassorbente);
- riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, derivante dal potenziamento delle reti metropolitane;
- % d'infrastrutture stradali esistenti messa in sicurezza statica;
- ecc.

Si ricorda che il monitoraggio deve comprendere anche il controllo degli interventi di **mitigazione/compensazione intrapresi**. Si suggerisce perciò di considerare anche indicatori che permettano di quantificare, ad esempio,:

- la messa in opera d'interventi volti alla salvaguardia della connettività ecologica;
- il ripristino delle aree precedentemente occupate dai tracciati dismessi o dai cantieri;
- interventi di rinaturalizzazione, forestazione e piantumazione ecc. effettuati;
- il riuso dei materiali inerti;
- l'utilizzo di asfalti drenanti e altre pavimentazioni permeabili;
- l'efficacia delle misure per ridurre i possibili effetti negativi sull'habitat nelle aree marine prossime alle opere portuali in particolare per ciò che riguarda i sedimenti nocivi sollevati in fase di dragaggio;
- ecc.

Si consiglia inoltre di dividere l'indicatore *“Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite o rinnovate”* in due: *“Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite”* e *“Lunghezza o numero o superfici delle linee ferroviarie rinnovate”* considerato l'obiettivo condiviso di privilegiare l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove. Applicare inoltre lo stesso indicatore anche alle infrastrutture stradali.

Distinti saluti,

Il Responsabile della S.O.C.  
ing. Franco Sturzi  
*(documento informatico sottoscritto con firma  
digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005)*