



Autostrada del Brennero S.p.A.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

(ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)

Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti

in Località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800



Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 175561



FILE:\\Sezionell-QProgramm.docx

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

INDICE

INTRODUZIONE	3
II.1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	4
II.2. IL PROGETTO IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA, NAZIONALE, REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE	6
II.2.1 Il Progetto in relazione alla Programmazione Comunitaria e Nazionale	6
II.2.1.1 Sviluppo sostenibile: Strategia Europa 2020.....	6
II.2.1.2 Libro Bianco dei trasporti 2011.....	7
II.2.1.3 Piano Generale dei trasporti e della logistica	8
II.2.1.4 Programma Infrastrutture Strategiche (2001) e Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze	10
II.2.1.5 Piano Nazionale di Sicurezza Stradale- Orizzonte 2020	11
II.2.1.6 Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)	12
II.2.1.7 Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020.....	13
II.2.2 Il progetto in relazione alla programmazione regionale	16
II.2.2.1 Programma Regionale della Mobilità e dei trasporti (PRMT)	16
II.2.2.2 Piano Territoriale Regionale (PTR)	18
II.2.2.3 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	19
II.2.2.4 Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po	29
II.2.2.5 Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA).....	31
II.2.2.6 Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume Po.....	34
II.2.2.7 Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)	35
II.2.2.8 Rete Natura 2000.....	36
II.2.2.9 Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)	39
II.2.2.10 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio.....	42
II.2.3 Il progetto in relazione alla programmazione locale (provinciale e comunale).....	45
II.2.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	46
II.2.3.2 Piano di Governo del Territorio (PGT).....	49
II.2.3.3 Piano di Classificazione Acustica di Mantova.....	54

INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la Sezione II- Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio Preliminare Ambientale del progetto *“Realizzazione di un'area di sosta per veicoli pesanti in località Valdaro (MN) in carreggiata sud, alla progressiva km 259+800”*.

Il Quadro Programmatico fornisce gli elementi conoscitivi necessari all'individuazione delle possibili relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale, al fine di valutarne lo stato di compatibilità rispetto ai principali indirizzi/obiettivi stabiliti dai piani stessi.

Gli strumenti di pianificazione consultati e confrontati con il Progetto si riferiscono ai livelli di programmazione comunitaria europea, nazionale, regionale e locale (provinciale e comunale).

L'analisi degli strumenti di pianificazione è stata preceduta dall'identificazione della normativa di riferimento per il progetto in esame.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 175561

II.1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Nelle tabelle seguenti sono riportati i principali riferimenti normativi in ambito ambientale applicabili in relazione al progetto in esame.

PROCEDURA AUTORIZZATIVA	RIFERIMENTO NORMATIVO
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	Parte II – D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
	Legge Regionale 2 febbraio 2010 n.5 Norme in materia di valutazione di impatto ambientale
AMBIENTE IDRICO	Parte III – D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
	Legge Regionale 12 dicembre 2003 n. 26
	Normativa regionale acque prima pioggia: Regolamento Regionale 24 marzo 2006 , N. 4 - Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26
	Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 “Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica”.
	Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 17 gennaio 2018 Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»
	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po, adottato con Delibera del Comitato Istituzionale 26 aprile 2001 n. 18 e approvato con DPCM 25 maggio 2001
RUMORE	Legge 447/1995 “Legge quadro sull'inquinamento acustico” e s.m.i.
	D.P.C.M. 01/03/1991 “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno”
	D.P.C.M. 14/11/1997 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore”
	Legge regionale del 10 agosto 2001 n. 13 “Norme in materia di inquinamento acustico”
	DGR dell'8 marzo 2002 n. 8313 “Modalità e criteri di redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e di valutazione previsionale del clima acustico e s.m.i.
	DM 16/03/1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico”
RIFIUTI	Parte IV - D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e norme correlate.
SUOLO E SOTTOSUOLO	Parte IV DLgs 152/2006 e s.m.i.
	DPR 13 giugno 2017 n. 120 “Riordino e semplificazione della disciplina sulla gestione delle terre e rocce da scavo”
FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	Legge 394 del 6 dicembre 1991 “legge quadro sulle aree protette”
	Direttiva 79/409/CEE del 02/04/1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici
	Direttiva 92/43/CEE del 21/05/1992, "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche"
	D.P.R. n. 357/1997, “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” come modificato dal DPR 120/2003.
	D.G.R. n. 7/14106 del 08/08/2003 “Elenco dei proposti siti di importanza comunitaria ai sensi della direttiva 92/43/CEE per la Lombardia, individuazione dei soggetti gestori e modalità procedurali per

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

PROCEDURA AUTORIZZATIVA	RIFERIMENTO NORMATIVO
	l'applicazione della valutazione d'incidenza
PAESAGGIO e BENI CULTURALI	D.Lgs. 42/2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della L. 06/07/2002, n. 137 e s.m.i. ¹ "
	D.P.R. n. 31 del 13/02/2017" Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata"
	DPCM 12 Dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42"
	L.R. 11 marzo 2005 n. 12 " Legge per il governo del territorio " e s.m.i.
	DGR n. VII/11045 dell' 8.11.2002 Approvazione "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti"
	Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 - Codice dei contratti pubblici

Tabella II.1

¹ Testo normativo modificato e integrato dal D.Lgs. n. 156/2006 e dal D.Lgs n. 157/2006 e dai D.Lgs 62/2008 e D.Lgs. 63/2008.

II.2. IL PROGETTO IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA, NAZIONALE, REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE

II.2.1 Il Progetto in relazione alla Programmazione Comunitaria e Nazionale

II.2.1.1 Sviluppo sostenibile: Strategia Europa 2020

La strategia Europa 2020 è stata elaborata dalla Comunità Europea per promuovere crescita sostenibile e rilancio dell'occupazione mediante l'attuazione di interventi concreti sia a livello comunitario che nazionale.

La strategia Europa 2020 presenta le tre seguenti priorità:

- crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- crescita inclusiva: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale.

La Commissione propone i seguenti obiettivi per l'UE da raggiungere entro il 2020:

- occupazione per il 75% della popolazione di età compresa tra i 20 e i 64 anni
- investimento del 3% del PIL dell'UE in ricerca e sviluppo
- cosiddetti traguardi "20/20/20": ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990, portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile nel consumo finale di energia e migliorare del 20% l'efficienza energetica
- tasso di abbandono scolastico inferiore al 10% e almeno il 40% dei giovani deve essere laureato
- 20 milioni di persone in meno devono essere a rischio di povertà (su un totale di 500 milioni ca.)

Nonostante la politica dei trasporti non rientri nello specifico nella strategia, essa contribuisce ai suoi obiettivi di crescita e di sostenibilità energetica.

In relazione agli obiettivi e finalità della Strategia, per il progetto in esame si evince quanto segue:

- non risulta specificamente contemplato dalla Strategia stessa, che opera, evidentemente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di totale coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale.

II.2.1.2 Libro Bianco dei trasporti 2011

Il 28 marzo 2011 la Commissione Europea ha adottato il nuovo Libro Bianco sui trasporti, intitolato “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”. Il Libro Bianco, che arriva dieci anni dopo l’analogo del 2001, fissa una serie di iniziative strategiche intese a rivoluzionare il sistema europeo dei trasporti, incrementandone la competitività, accrescendo la mobilità e riducendo le emissioni di anidride carbonica.

Nel settore della sicurezza stradale, la Commissione Europea indica come obiettivo prioritario “la riduzione della mortalità fino a zero vittime con un orizzonte temporale al 2050, ed include tappe intermedie al 2020 ed al 2030”.

Nel luglio 2010, la Commissione ha pubblicato il documento che fornisce il quadro generale per l’avvio di azioni concrete a livello europeo, nazionale e locale per migliorare la sicurezza stradale nel decennio 2011-2020. La strategia proposta identifica sette obiettivi prioritari con le rispettive azioni che la Commissione intende perseguire insieme agli Stati Membri:

- Obiettivo 1: migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada;
- Obiettivo 2: rafforzare l'applicazione delle regole della strada;
- Obiettivo 3: migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;
- Obiettivo 4: migliorare i controlli tecnici dei veicoli e promuovere l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza (cinture, indumenti protettivi);
- Obiettivo 5: armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale, quali sistemi di assistenza alla guida, imitatori (intelligenti) di velocità, dispositivi che invitano ad allacciare le cinture di sicurezza, servizio e-Call, sistemi veicolo-infrastruttura;
- Obiettivo 6: elaborare una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza, nonché definizioni comuni e una classificazione standardizzata delle lesioni e dei decessi causati da incidenti stradali al fine di fissare obiettivi di riduzione degli stessi;
- Obiettivo 7: tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili quali pedoni, ciclisti e motociclisti, anche grazie a infrastrutture più sicure e adeguate tecnologie dei veicoli.

In relazione alla strategia delineata dal Libro Bianco 2011 per il progetto in esame si evince quanto segue:

- non risulta specificamente contemplato dal Libro stesso, che opera, evidentemente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di totale coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti del Libro in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza, di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale, e a consentire un effettivo miglioramento dell'applicazione delle regole del codice della strada.

II.2.1.3 Piano Generale dei trasporti e della logistica

Il Piano generale dei trasporti e della logistica è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001.

Nell'ambito del PGT si propongono azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, in termini di qualità, di affidabilità, di sicurezza, di riduzione dei costi.

Nella diagnosi del campo dei trasporti in Italia viene messa in luce una sostanziale inadeguata qualità del servizio offerto, resa evidente dall'individuazione di diversi elementi di criticità all'interno di questo settore, quali tra i più importanti, in relazione all'area ed al tipo di intervento si hanno: aumento del trasporto su strada sia per traffico passeggeri che merci, congestione di alcune direttrici (nelle aree settentrionali del paese, frenano le prospettive di sviluppo), origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità.

Una politica dei trasporti efficace deve muoversi secondo una linea che porti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo.

Gli obiettivi principali del Piano sono:

- Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile;
- Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
- Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura dei servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto;
- Considerare il sistema dei trasporti un fattore importante per attenuare e, ove possibile colmare, i differenziali tra le diverse aree del Paese;
- Favorire l'integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa.
- Creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno;
- Crescita di professionalità.

Per le infrastrutture, si propone, in una logica di sistema a rete, di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. Gli investimenti infrastrutturali dovranno essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale. Integrazione fra reti locali e SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti - ossia l'insieme

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di mobilità di interesse nazionale ed internazionale), sarà uno degli elementi guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti.

È infatti opportuno agire sull'integrazione funzionale fra reti principali e locali sviluppando politiche che, a parità di costo per l'utente, orientino la domanda verso modalità ambientalmente meno aggressive.

L'estensione della rete dello SNIT è di circa 23.800 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini.

All'interno di tale rete è stata individuata una sottorete, denominata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese la cui estensione è di circa 11.500 km. L'ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da tre assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione nord-sud, e da un asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la pianura padana. La rete è completata da un insieme di infrastrutture stradali e autostradali che collegano gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, garantendo l'interconnessione anche con i porti e gli aeroporti di interesse nazionale.

Uno dei 3 assi longitudinali, quello "centrale", segue la dorsale della Penisola ed è formato dalla A1 da Roma a Firenze, Bologna e Modena. Qui si divide in due itinerari: uno costituito dalla A22 fino al confine austriaco del Brennero, e l'altro che segue la A1 fino a Milano e quindi le A8 e A9 fino al confine svizzero di Chiasso.

L'intervento di progetto ricade nell'asse longitudinale centrale Roma-Modena-Brennero/Chiasso.

La complementarietà fra PGT e contesti territoriali locali potrà avvenire anche attraverso una proficua interazione tra progetti di settore e progettualità locale, sia mediante Piani Operativi Regionali (POR) e Piano Regionale dei Trasporti (PRT), sia con politiche, piani e progetti locali rilevanti, che necessitino del supporto di adeguate politiche di trasporto. Gli enti territoriali interessati (principalmente Regioni e Province) possono proporre sia interventi complementari, sia misure di accompagnamento e di eventuale mitigazione in grado di meglio integrare l'infrastruttura stessa con i contesti locali e di valorizzarne gli effetti territoriali in relazione a specifici programmi di sviluppo.

A tutto ciò si aggiunga che la pianificazione dell'UE che ha caratterizzato l'ultimo decennio, è legata alla "Trans European Network" che ha individuato i corridoi e gli hub portanti dell'intero sistema trasportistico comunitario ed extracomunitario, da considerare come invarianti per le scelte strategiche del Piano.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato. L'individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.

In relazione al Piano Generale dei trasporti e della logistica, il progetto in esame:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- non risulta specificamente contemplato dalla Piano stesso, che opera, ovviamente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di totale coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Piano in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale, l'asse longitudinale centrale Roma-Modena-Brennero/Chiasso appartenente alla rete di 1° livello e dunque intervento atto a favorire l'integrazione infrastrutturale con l'Europa.

II.2.1.4 Programma Infrastrutture Strategiche (2001) e Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze

Il CIPE ha approvato, con delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), che prevede un'articolata serie di interventi infrastrutturali attraverso i quali sostenere lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e considerati a tal fine di interesse prioritario.

Il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) viene aggiornato ogni anno con la presentazione dell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanze (DEF).

L'Allegato al DEF per l'anno 2017 è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri l'11 aprile 2017.

Tale documento si pone l'obiettivo di individuare insieme di interventi prioritari, sulla base dell'analisi delle caratteristiche dimensionali, settoriali e territoriali delle principali infrastrutture presenti nel territorio italiano.

Relativamente al comparto "Strade e autostrade", vengono individuate le seguenti criticità, raggruppate per macro-categorie:

- problematiche di sicurezza;
- fenomeni di congestione del traffico;
- inadeguata accessibilità da e per i principali nodi del sistema Paese (distretti industriali e di logistica, porti, aeroporti), le aree di valenza turistica e culturale, le aree da recuperare e da rilanciare, le aree metropolitane;
- inadeguato stato di conservazione dell'infrastruttura;
- insufficiente ricorso all'uso delle nuove tecnologie e alla digitalizzazione.

Per quanto attiene, nello specifico, la sicurezza, i dati ufficiali sugli incidenti stradali riportati nel documento (dati al 2015) mostrano, rispetto all'anno precedente, una diminuzione complessiva degli incidenti ma un aumento delle vittime e in particolar modo su autostrade e su strade extraurbane.

Nell'Allegato al DEF 2017 viene quindi indicata la necessità di adottare misure urgenti a sostegno delle politiche per il miglioramento della sicurezza stradale, da attuarsi attraverso interventi di tipo fisico sulle

infrastrutture (manutenzione, adeguamento della geometria, incremento della visibilità), che di tipo tecnologico (es. info-mobilità, comunicazione veicolo-infrastruttura, videosorveglianza).

In relazione all'analisi effettuata risulta pertanto evidente che il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Programma stesso, che opera, ovviamente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di totale coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Programma in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza e alla riduzione dei fenomeni di congestione, di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale.

II.2.1.5 Piano Nazionale di Sicurezza Stradale- Orizzonte 2020

Il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale- Orizzonte 2020 propone due livelli di obiettivi:

- *obiettivi generali*, riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale e rappresentanti l'obiettivo principale di dimezzare il numero di decessi su strade entro il 2020 e di ridurre il numero e la gravità dei feriti;
- *obiettivi specifici*, definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di riduzione del numero di morti per ciascuna categoria. Le categorie di rischio individuate nel PNSS Orizzonte 2020 sono: bambini, 2 ruote a motore, ciclisti, pedoni, utenti coinvolti in incidenti in itinere.

Oltre agli obiettivi specifici per tali categorie a rischio, nel Piano sono individuate le seguenti linee strategiche generali:

- Miglioramento dell'educazione e dell'informazione degli utenti della strada, mediante attività di educazione stradale e formazione per le categorie maggiormente a rischio (anziani e neopatentati) su tematiche riguardanti l'alcool, la sovrastima delle capacità di guida, la mancata percezione dei rischi ecc. nonché campagne informative mirate alla promozione dell'uso degli equipaggiamenti di sicurezza;
- Rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada, mediante l'aumento dei controlli e la gestione e controllo delle velocità (contrastare comportamenti di eccesso velocità e mancato rispetto dei limiti);
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali, attraverso il miglioramento delle caratteristiche di sicurezza delle strade extraurbane e la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli, attraverso campagne di sensibilizzazione dell'utenza all'acquisto di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale, mediante lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) per il veicolo e l'infrastruttura;
- Migliorare la gestione dell'emergenza e il servizio di soccorso;
- Rafforzamento della governance della sicurezza stradale, attraverso l'incremento della capacità di gestione del sistema sicurezza stradale e lo sviluppo di ricerca/normativa volte a migliorare l'efficacia ed efficienza del sistema di gestione della sicurezza stradale.

In relazione all'analisi effettuata risulta pertanto evidente che il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Piano stesso, che opera, ovviamente, ad un livello molto superiore di programmazione;
- presenta elementi di totale coerenza con le linee strategiche generali di Piano in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale e a consentire un rafforzamento dell'applicazione delle regole della strada.

II.2.1.6 Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)

Con Decreto ministeriale 12 febbraio 2014, n. 44, è stato adottato il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in attuazione della Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010.

La suddetta Direttiva individua quattro settori prioritari per gli ITS:

- l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto;
- il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

Gli stessi settori vengono ripresi dal Piano di Azione Nazionale sui sistemi ITS che individua le seguenti azioni prioritarie:

Settore prioritario	Azioni prioritarie
1- Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità	1. Banche dati relative alle informazioni sul traffico e la mobilità
	2. Istituzione dell'Indice Pubblico delle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico (IPIT)
	3. Pubblicazione e diffusione delle informazioni certificate: nuovi servizi
2- Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci	1. Favorire la creazione presso i nodi logistici di piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet
	2. Favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte ed interoperabili

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 175561

Settore prioritario	Azioni prioritarie
	<ol style="list-style-type: none"> 3. Favorire l'uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale (considerando, cioè TPL, mezzi privati, mezzi di trasporto alternativi), secondo piattaforme aperte e interoperabili 4. Garantire la continuità dei servizi sulla rete nazionale e lungo i confini 5. Favorire l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL 6. Favorire l'utilizzo degli ITS nel trasporto pubblico locale 7. Condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle aree urbane ed extraurbane
3- Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sviluppo del sistema di eCall nazionale 2. Realizzazione dell'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi 3. Diffusione dei sistemi ITS per la gestione ed il monitoraggio delle merci pericolose 4. Utilizzo dei dispositivi di bordo che registrano l'attività dei veicoli (black box) per l'estensione dei servizi ITS 5. Favorire la diffusione dei sistemi di enforcement 6. Sviluppo dei sistemi di security nel Trasporto Pubblico Locale e nei nodi di trasporto 7. Promozione dei sistemi di bordo avanzati
4- Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Monitoraggio dello stato dell'infrastruttura e delle aree di parcheggio sicure per il trasporto merci 2. Controllo del rispetto dei requisiti di sicurezza nel settore dell'autotrasporto e della velocità dei veicoli 3. Specifiche tecniche e standardizzazione per il collegamento tra i veicoli (V2V) e tra veicoli ed infrastruttura (V2I) per la guida cooperativa 4. Monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale in condizioni atmosferiche avverse ed ai fini della manutenzione

Tabella II.2

In relazione all'analisi effettuata risulta pertanto evidente che il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Piano stesso, che opera, ovviamente, ad un livello superiore di programmazione;
- presenta elementi di compatibilità con le azioni prioritarie di Piano in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale.

II.2.1.7 Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020, approvato il 29 luglio 2015, persegue le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci e finalizzato a garantire uno sviluppo

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale.

Il PON si articola in tre Assi prioritari e interviene nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia e persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza
- Il miglioramento della competitività del sistema portuale e del sistema interportuale
- Il miglioramento della mobilità regionale, dell'integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali
- L'ottimizzazione del traffico aereo

Il PON Infrastrutture e Reti prevede risultati tangibili, da realizzare entro la fine del decennio, in coerenza con ciascuno dei tre obiettivi di crescita previsti dalla Strategia Europa 2020:

- Crescita sostenibile, in quanto persegue l'obiettivo di ridurre sensibilmente le emissioni di gas a effetto serra, limitando il cofinanziamento delle modalità di trasporto più inquinanti;
- Crescita intelligente, attraverso investimenti innovativi volti a ridurre i tempi di sdoganamento delle merci e a implementare sistemi e piattaforme telematiche, promuovendo così l'ottimizzazione della filiera procedurale e l'interoperabilità;
- Crescita inclusiva, in quanto, il PON potenzia il traffico delle merci, incrementa la generale qualità dei servizi di trasporto, crea benefici indiretti a tutti i cittadini e ai fruitori delle infrastrutture.

La strategia del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 persegue l'obiettivo generale di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete.

Le risorse destinate alla realizzazione degli interventi previsti dal PON Infrastrutture e Reti rispondono alle seguenti finalità:

- realizzazione e/o completamento di interventi che insistono sui Corridoi TEN-T destinati allo sviluppo delle Teti Trans-Europee
- realizzazione e/o completamento di interventi per lo sviluppo di cinque Aree Logistiche Integrate, intese come punti nevralgici per il governo dei flussi e delle merci, in virtù della posizione strategica dei territori.
- aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, all'integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del Cielo Unico Europeo
- concentrazione di risorse su interventi per la mobilità sostenibile di persone e merci.

In relazione al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, il progetto in esame:

- non risulta specificamente contemplato dalla Programma stesso, che disciplina interventi nel Mezzogiorno;
- presenta elementi di totale coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi generali previsti dal Programma stesso in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale.

II.2.2 Il progetto in relazione alla programmazione regionale

II.2.2.1 Programma Regionale della Mobilità e dei trasporti (PRMT)

Con Deliberazione n°1245 del 20.09.2016, il Consiglio Regionale della Lombardia ha approvato il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), uno strumento di programmazione integrata che “configura il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei relativi dati di domanda e offerta, confrontandolo con l’assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le connesse esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto” (Legge Regionale 6/2012).

Il PRMT individua gli obiettivi, le strategie, le azioni per la mobilità ed i trasporti in Lombardia, indicando, in particolare, l’assetto fondamentale delle reti infrastrutturali e dei servizi. Ha come orizzonte temporale di riferimento il breve-medio periodo (indicativamente 5 anni) con un orizzonte di analisi e di prospettiva di medio-lungo termine.

In questo senso si prevede un aggiornamento del PRMT con cadenza almeno quinquennale, fatta salva l’opportunità di considerare modifiche/integrazioni annuali in una logica dinamica del tipo piano-processo, valorizzando in particolare l’attività di monitoraggio. L’ambito geografico di riferimento è la Lombardia, considerata all’interno del complesso sistema del contesto territoriale allargato in cui è inserita.

Con questo documento, la Regione Lombardia ha posto le basi per ridisegnare l’assetto delle infrastrutture esistenti e individuare gli interventi prioritari sulle reti e sul sistema dei servizi di trasporto, in coerenza con gli obiettivi di programmazione socio-economica e di governo del territorio.

In particolare il programma:

- definisce, in ottica integrata, le linee di indirizzo e le azioni strategiche da impostare a supporto del riequilibrio e dell’integrazione modale e tariffaria;
- indica l’assetto fondamentale delle reti e servizi prioritari e il sistema degli interventi da attuare;
- evidenzia le priorità di intervento per ogni modalità di trasporto, in relazione alla domanda/offerta di mobilità.

Gli obiettivi generali del PRMT sono:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l’accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Oltre agli obiettivi generali, il Piano individua i seguenti obiettivi specifici:

- migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria;
- migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
- realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;
- migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
- sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
- migliorare la sicurezza nei trasporti.

Il Programma definisce 99 azioni (61 delle quali specificatamente orientate alla mobilità sostenibile), raggruppate in paragrafi distinti tipologia di trasporto. Le azioni corrispondono non solo a interventi infrastrutturali, ma anche a iniziative inerenti i servizi o di carattere regolamentativo/gestionale.

Nella logica dell'integrazione tra infrastrutture e servizi, a tutti gli interventi infrastrutturali sulle ferrovie è correlato il sistema dei servizi che possono essere attivati con la loro realizzazione.

In particolare sono definiti 20 interventi, quali elementi cardine per lo sviluppo delle politiche regionali su mobilità e trasporti. Si tratta di azioni per il potenziamento del trasporto ferroviario (10), per il rafforzamento dei servizi di trasporto collettivo (4) e per il miglioramento dell'accessibilità stradale (6), che devono essere oggetto di specifica attenzione nell'attuazione e nella fase di monitoraggio.

Tra essi, quelli fondamentali relativi alla viabilità, orientati a ridurre la congestione e migliorare i collegamenti sulla rete extraurbana, sono:

- il completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo
- la realizzazione del raccordo A4/A51 e il collegamento a est della A35
- il completamento della Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza
- la riqualificazione della SP ex SS 415 "Paullese" e gli interventi per l'accessibilità stradale a Malpensa e alla Valtellina.

Tra gli interventi individuati dal Piano vi è il potenziamento delle autostrade esistenti, inclusa la A22, (mediante realizzazione della terza corsia Verona-Modena), nonché il completamento del Porto di Valdaro, area trimodale di rilevanza strategica sul piano regionale, dove coesistono tre modalità di trasporto (su acqua, su ferro e su strada).

In relazione all'analisi effettuata, per il progetto in esame si evidenzia quanto segue:

- pur non essendo espressamente indicato tra gli interventi previsti da Programma, risulta in totale coerenza con gli obiettivi generale del Programma stesso, in quanto intervento mirato alla promozione della sostenibilità e della sicurezza di una delle principali infrastrutture presenti nel territorio nazionale;
- esso contribuisce, in maniera indiretta, al raggiungimento di due interventi specifici previsti dal Programma, costituiti, rispettivamente, dal potenziamento della A22 e dal consolidamento del

Porto logistico di Valdaro. Rispetto a quest'ultimo, l'area di sosta potrà infatti costituire elemento alternativo per lo stazionamento dei mezzi pesanti, che potranno così, liberare il comparto P.I.P., con conseguente riduzione dell'inquinamento nell'area e contrazione della locale domanda di servizi.

II.2.2.2 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia. Esso si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale; ne analizza i punti di forza e di debolezza, evidenzia potenzialità ed opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

Il PTR è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, ovvero con il Documento Strategico Annuale. L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato, dell'Unione Europea (art. 22, l.r. n.12 del 2005). L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con D.C.R. n. 1676 del 28 novembre 2017 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 16 dicembre 2017).

Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP); questi ultimi devono, infatti, concorrere, in maniera sinergica, a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale, definendo alle diverse scale la disciplina di governo del territorio.

Il Piano si compone, tra i vari elementi, di:

- Documento di Piano, che definisce gli obiettivi e le strategie di sviluppo per la Lombardia, corredato di 4 elaborati cartografici;
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR), che contiene la disciplina regionale in materia paesaggistica.

Il Documento di Piano è la componente del PTR che contiene gli obiettivi e le strategie, articolate per temi e sistemi territoriali, per lo sviluppo della Lombardia; esso costituisce l'elemento di raccordo tra le diverse sezioni del PTR.

In linea con la politica di sostenibilità della Comunità Europea, il PTR definisce tre macro obiettivi che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

- Rafforzare la competitività dei territori della Lombardia;
- Riequilibrare il territorio lombardo;
- Proteggere e valorizzare le risorse della Regione.

Dai tre macro obiettivi scaturiscono i 24 obiettivi fissati dal PPTR; tra questi, ve ne sono alcuni legati alle infrastrutture per la mobilità, tra le quali:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche);
- Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive
- Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti;

Più precisamente, in materia di infrastrutture e mobilità, il PTR fa proprio quanto già previsto nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), in relazione al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale;
- potenziare i collegamenti su scala regionale;
- sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
- realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;
- migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
- sviluppare iniziative ulteriori (rispetto allo sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità delle merci) per la promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
- promuovere la mobilità elettrica
- intervenire per migliorare la sicurezza dei trasporti.

Per la valutazione della relazione del progetto in esame con gli obiettivi di PTR in materia di mobilità e trasporti, si rimanda pertanto a quanto già valutato al paragrafo relativo all'analisi del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).

Per quanto concerne invece la disciplina del PTR in materia di tutela paesaggistica, si rimanda al successivo paragrafo PTPR.

II.2.2.3 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Il primo Piano Territoriale Paesistico Regionale della Lombardia (nel seguito: PTPR), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n°VII/197 del 6.III.2001, disciplina e indirizza la tutela e la valorizzazione paesaggistica dell'intero territorio lombardo, perseguendo obiettivi di:

- conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- diffusione della consapevolezza dei valori paesaggistici e loro fruizione da parte dei cittadini.

Attualmente, come già specificato al precedente paragrafo, il Piano Territoriale Regionale (nel seguito: PTR), in applicazione alla L.R.12/2005 (art.19), ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale; in tal senso assume, consolida e aggiorna il PTPR vigente e ne integra la sezione normativa.

Il PTPR costituisce pertanto una sezione specifica del PTR, recante la disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

Il PTR contiene inoltre una serie di elaborati che vanno ad integrare ed aggiornare il PTPR approvato nel 2001, assumendo gli aggiornamenti apportati allo stesso dalla Giunta Regionale nel corso del 2008 con la Delibera della Giunta Regionale (DGR) VIII/6447.

Le indicazioni del PTPR vengono poi dettagliate a livello locale dai diversi strumenti di pianificazione territoriale e di governo del territorio.

Il Piano risulta costituito dai seguenti elaborati:

- la Relazione Generale, che esplicita contenuti, obiettivi e processo di adeguamento del Piano
- il Quadro di Riferimento Paesaggistico che introduce nuovi significativi elaborati e aggiorna i Repertori esistenti
- la Cartografia di Piano, che aggiorna quella pre-vigente e introduce nuove tavole
- i contenuti Dispositivi e di indirizzo, che comprendono da una parte la nuova Normativa e dall'altra l'integrazione e l'aggiornamento dei documenti di indirizzo.

Dall'esame dei principali elaborati cartografici di Piano risulta che l'area oggetto di intervento non è direttamente interessata dalla presenza di vincoli soggetti alla Disciplina di Piano di cui al Titolo III- Disposizioni di "PPTR immediatamente operative" delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) di Piano.

Essa infatti risulta completamente esterna a:

- Ambiti di elevata naturalità (Tavola D di Piano)- art. 17 NTA;
- Ambito di valore storico-ambientale del Barco Certosa- art. 18 NTA;
- Laghi lombardi- art. 19 NTA;
- Rete idrografica naturale- art. 20 NTA;
- Infrastruttura idrografica artificiale della pianura: principali Navigli storico, canali di bonifica e rete irrigua- art. 21 NTA;
- Geositi- art. 22 NTA;
- Siti UNESCO- art. 23 NTA;
- Viabilità storica e di interesse paesaggistico- art. 26 NTA;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Belvedere, visuali sensibili e punti di osservazione del paesaggio lombardo- art. 27 NTA;

In figura seguente si riporta una mappa con l'identificazione dei suddetti vincoli più prossimi all'area di intervento.

L'area di intervento non risulta inoltre interessata dalla presenza di beni paesaggistici e aree tutelate per legge derivanti dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Come visibile dalla mappa sotto riportata, l'area è infatti completamente esterna a:

- Beni, immobili e aree di notevole interesse pubblico- ex art. 136 comma 1 lett. a), b), c), d) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.
- Territori contermini ai laghi- ex art. 142 comma 1 lett. b) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde- ex art. Art. 142, comma 1 lettera c) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Montagne sopra i 1600 m per le Alpi e sopra 1200 m per gli Appennini – ex art. Art. 142, comma 1 lettera d) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Ghiacciai- ex art. Art. 142, comma 1 lettera e) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Parchi e Riserve nazionali e regionali- ex art. Art. 142, comma 1 lettera f) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Aree boscate- ex art. Art. 142, comma 1 lettera g) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.;
- Zone umide- ex art. 142 comma 1 lett. i) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I



Figura II.1- Mappa con ubicazione dei principali vincoli da PTPR
 (Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo “Piano paesaggistico regionale”)



Figura II.2- Mappa con ubicazione dei principali vincoli da PTPR
(Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo “Vincoli paesaggistici”)

Con riferimento all’art. 35 delle NTA di Piano Paesaggistico Regionale (PPR) anche per gli ambiti di paesaggio ove non sono presenti vincoli ex D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. il Piano Paesistico Regionale introduce

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

l'obbligo di un esame paesistico per i progetti che incidono sull'esteriore aspetto dei luoghi e degli edifici. Le modalità di sviluppo dell'esame paesistico sono specificate dall'art. 38, il quale rimanda alle linee guida di cui alla D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002.

Per il progetto in esame è stata predisposta specifica Relazione Paesaggistica, predisposta in accordo alle indicazioni della D.G.R. 7/11045 del 08/11/2002, riportata in Allegato IV.3 del Quadro di riferimento Ambientale del presente SPA, dalla quale risulta che l'impatto sulla qualità percettiva del paesaggio è da ritenersi non significativo in quanto l'intervento in progetto, grazie all'adozione delle specifiche misure di prevenzione e mitigazione dell'impatto visivo previste, risulta tale da non alterare in maniera apprezzabile il contesto paesaggistico di riferimento.

In relazione all'analisi effettuata per il progetto in esame si evidenzia quanto segue:

- l'area di intervento non risulta interessata né dalla presenza di vincoli soggetti alla Disciplina di Piano di cui al Titolo III- Disposizioni di "PPTR immediatamente operative" delle NTA di Piano né dalla presenza di beni paesaggistici e aree tutelate per legge derivanti dal D.Lgs. 42/2004 e sm.i.;
- in accordo alla Disciplina di Piano (artt. dal 35 al 39 delle NTA) è stata predisposta una specifica Relazione Paesaggistica per effettuare "l'esame paesistico" del progetto stesso, dalla quale è emerso che l'impatto paesistico, ottenuto come combinazione della sensibilità del sito e dell'incidenza del progetto stesso, risulta non significativo.

In definitiva, il progetto in esame non presenta elementi in contrasto con la disciplina di PPR vigente.

A completamento dell'analisi effettuata, di seguito si riporta la valutazione della compatibilità del progetto alla Variante di PPR, per la quale risulta in corso la procedura di VAS.

Variante al PPR

Attualmente risulta in corso il procedimento di approvazione, avviato a partire dall'anno 2013, della Variante finalizzata alla revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR) comprensivo del Piano Paesaggistico Regionale (PPR); nello specifico, con Deliberazione della Giunta Regionale n. X/6995 del 31/07/2017, la Regione ha preso atto della Proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e Studio di Incidenza nell'ambito del procedimento di VAS del Piano stesso.

Rispetto alla versione vigente del Piano i principali elementi di modifica/novità introdotti dalla Variante sono:

- Distinzione chiara degli elaborati cartografici progettuali (a carattere prescrittivo), da quelli di quadro conoscitivo;
- Suddivisione del territorio regionale in 57 ambiti paesaggistici omogenei- gli Ambiti Geografici di Paesaggio per ciascuno dei quali è stata predisposta una scheda orientativa a supporto della pianificazione locale;
- Introduzione della disciplina legata alla "Rete Verde Regionale" (RVR) solo enunciata nel Piano vigente.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

La Cartografia progettuale è costituita dai seguenti elaborati cartografici:

- Tav. PR1- “Paesaggi di Lombardia”, dalla quale si evince che l’area di intervento risulta ricompresa tra i “paesaggi della pianura- paesaggi della bassa pianura irrigua a orientamento cerealicolo”;
- Tav. PR2 “Quadro dei beni tutelati per legge” -Tavola PR 2F (in scala 1:100.000) dalla quale risulta che l’area non è direttamente interessata dalla presenza di aree di interesse paesaggistico tutelate per legge (ex. Art. 142 comma 1 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i), né da immobili ed aree di valore paesaggistico di notevole interesse pubblico (ex. Art. 136 comma 1 del D.Lgs. 42/04), né da altri ambiti ed elementi di tutela del paesaggio regionale (quali Siti UNESCO, Monumenti Naturali, Rete Ecologica Regionale, aree Rete Natura 2000, ecc). Il sito di intervento risulta ubicato nelle vicinanze (circa 500 m) di un’area classificata come “Parchi e riserve nazionali o regionali”(costituita, nello specifico dal Parco del Mincio) e nell’area industriale a nord del sito è indicata la presenza di aree archeologiche (dato in fase di aggiornamento/completamento da parte del MIBACT)
- Tav. PR3 “Elementi qualificanti il paesaggio lombardo”- Tavola PR3F (in scala 1:100.000) dalla quale risulta che l’area di intervento risulta completamente esterna ai seguenti elementi di tutela del Piano: “Sistema geomorfologico e naturalistico”, “Sistema agrosilvopastorale”, “Sistema dei valori storico-culturali”.
- Tav. PR4 “Rete Verde Regionale”- Tavola PR4.2F (in scala 1:100.000), dalla quale risulta che l’area di intervento risulta completamente esterna agli ambiti di ricomposizione della Rete Verde e alle aree interessate da azioni di progetto e valorizzazione paesaggistica della Rete Verde. Il sito di intervento risulta ubicato nelle immediate vicinanze (circa 500 m) di un’area classificata come “Sistema delle aree protette(parchi nazionali e regionali, ZPS e SIC)”, costituita nello specifico dal Parco del Mincio, in riferimento al quale la disciplina di Variante di Piano prevede azioni per la continuità dei paesaggi naturali;
- Tav. PR5 “Contesto di paesaggio da riqualificare e progettare”, dalla quale si evince l’ambito territoriale di riferimento (17.1 “Pianura mantovana”) non risulta sottoposto a condizione di pressione e a situazioni potenziali di degrado, da riqualificare e progettare.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

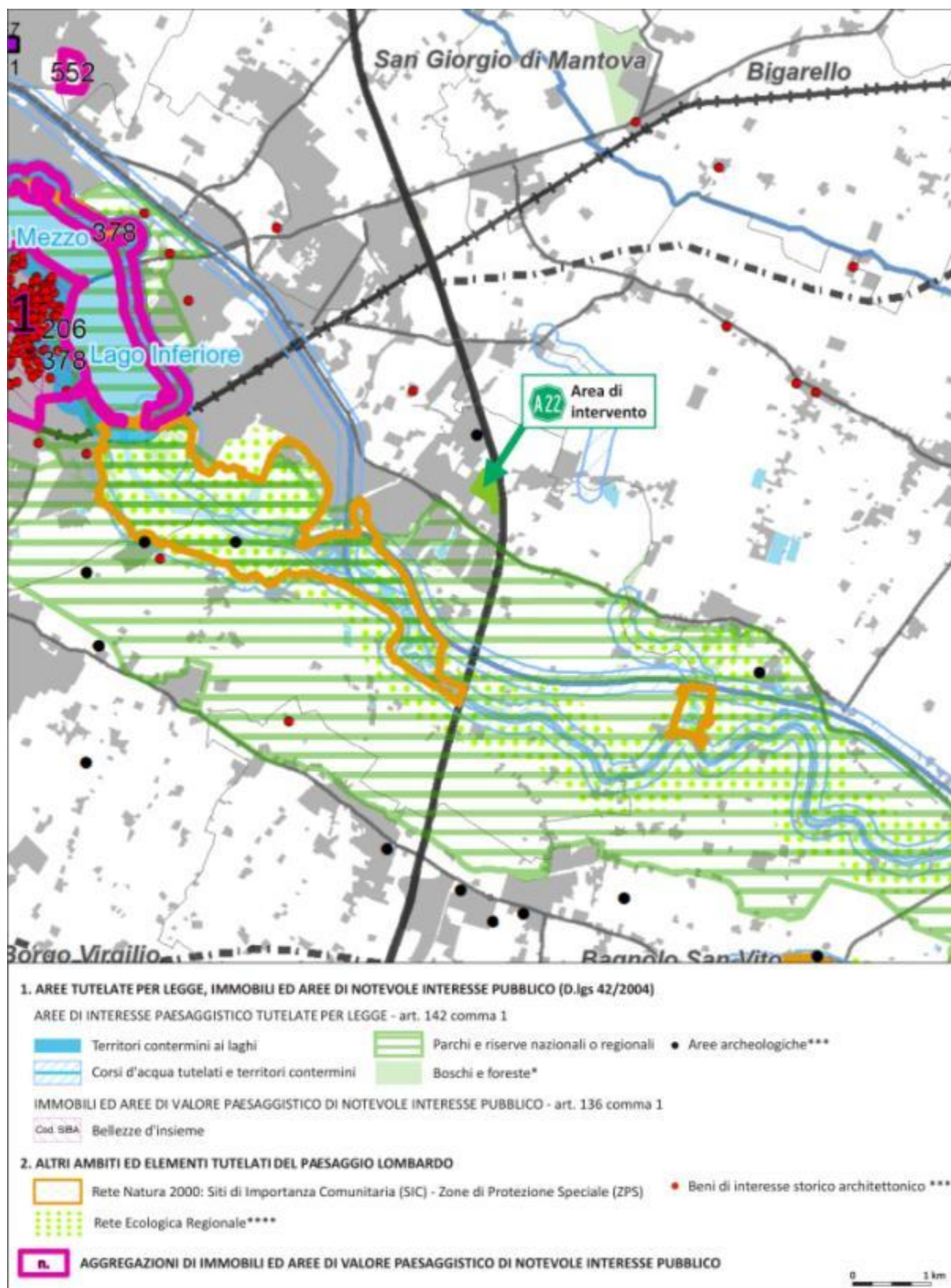


Figura II.3- Stralcio tavola PR 2F “Quadro dei beni tutelati per legge” di Variante di PPR

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

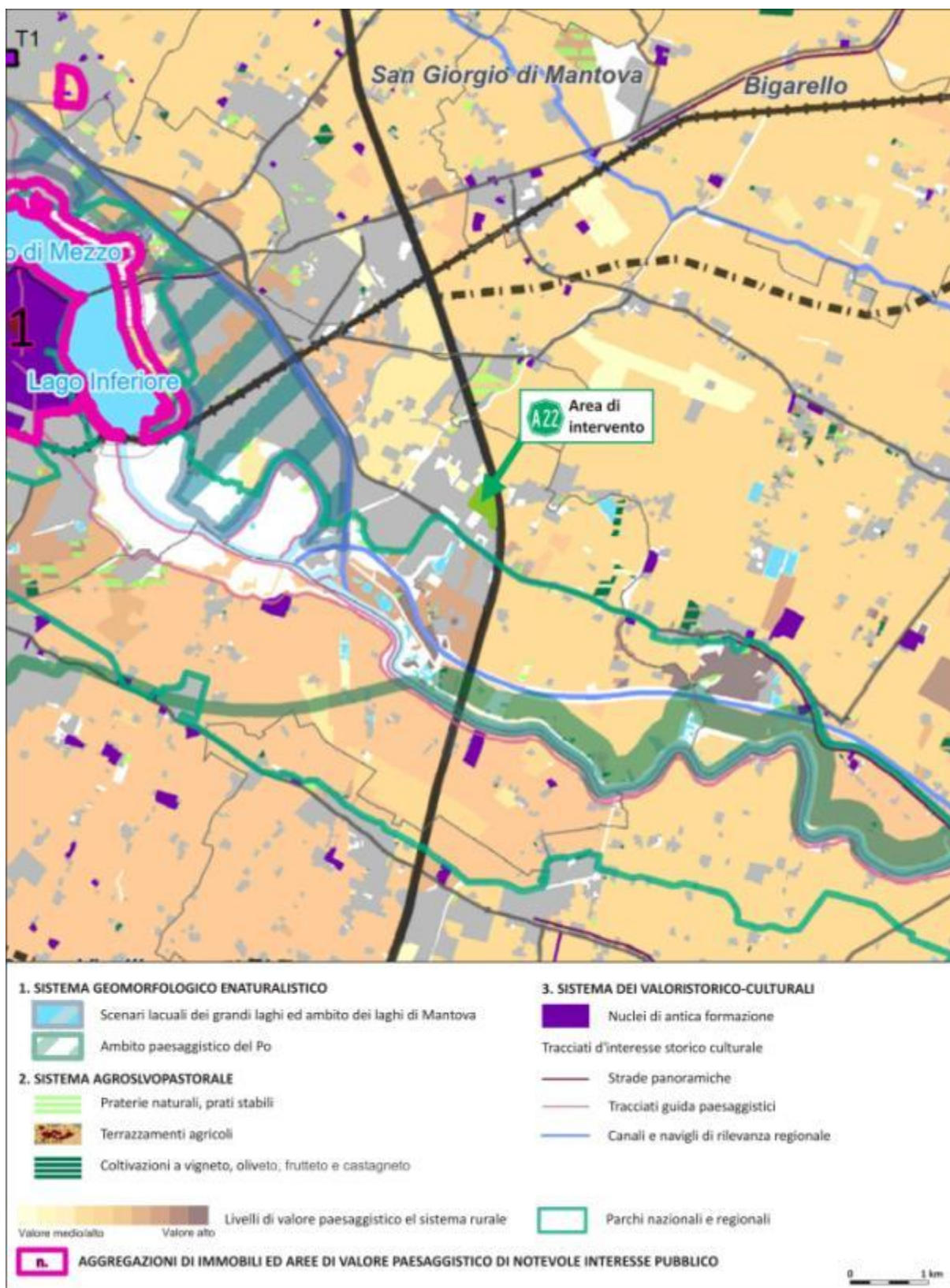


Figura II.4- Stralcio tavola PR 3F “Elementi qualificanti il paesaggio lombardo” di Variante di PPR

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 175561

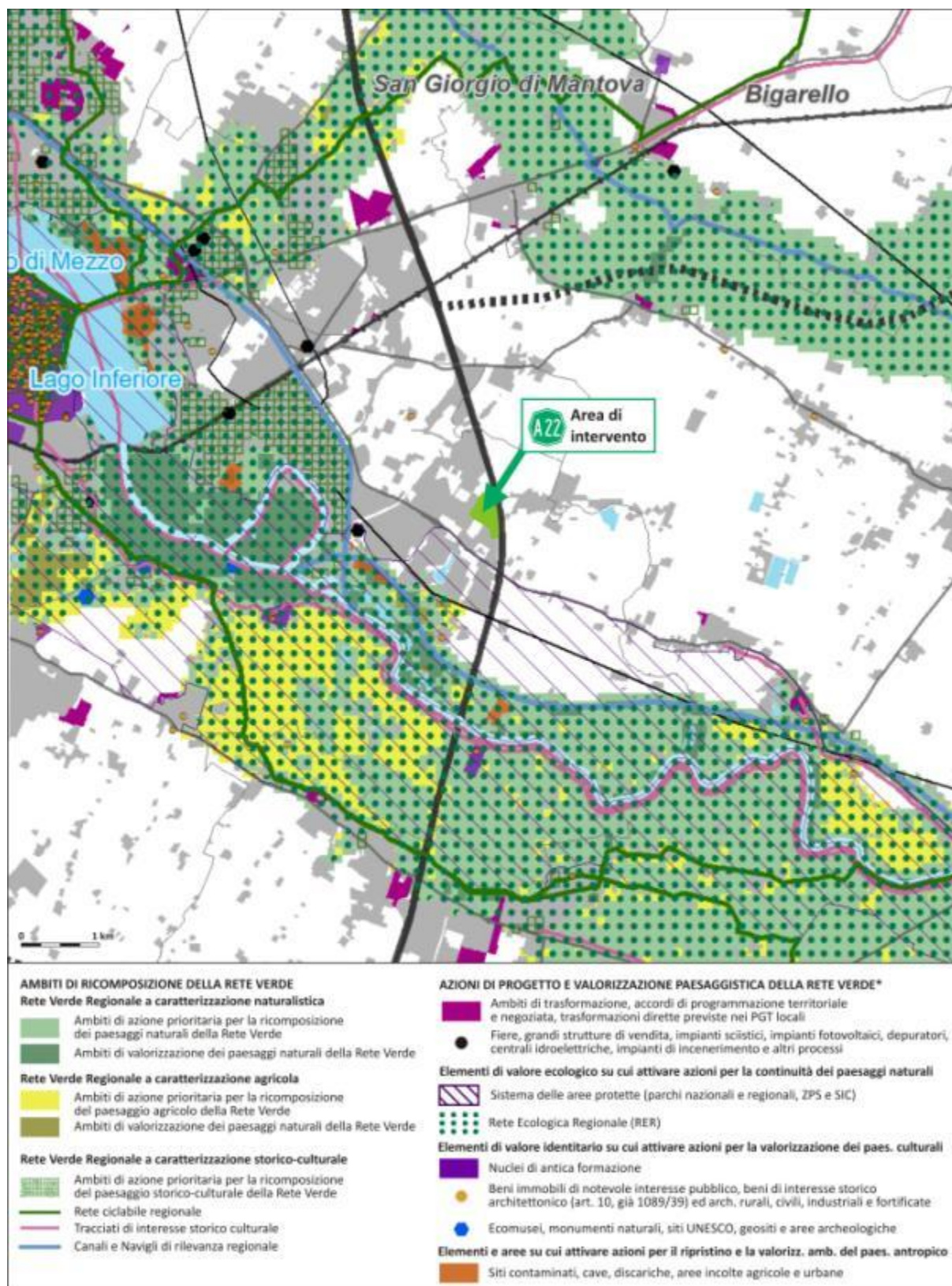


Figura II.5- Stralcio tavola PR 4.2F "Rete Verde Regionale" di Variante di PPR

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

In riferimento alla vicinanza del sito di intervento con il Parco del Mincio e con un'area caratterizzata dalla presenza di elementi archeologici, si precisa quanto segue:

- per il progetto in esame è stata predisposta, in maniera precauzionale uno specifico Studio di Incidenza Ambientale, dal quale è emerso che l'intervento in progetto è tale da non generare interferenze significative con i siti SIC/ZPS più prossimi, e, più in generale, con i principali sistemi ecologici presenti nell'area di inserimento (v. Allegato IV.4 al Quadro di Riferimento Ambientale del presente SPA)
- per quanto concerne invece gli aspetti archeologici, è stata predisposta una specifica Relazione di Verifica Archeologica Preventiva (VIARCh), riportata in dettaglio in Allegato IV.5 al presente SPA.

In accordo a quanto previsto dalla disciplina di Piano vigente, anche le Norme Tecniche di Attuazione della Variante di PPR prevedono, all'articolo 43, "l'esame paesistico" dei progetti, in relazione al quale, come già specificato in precedenza, è stata predisposta per il progetto in esame specifica Relazione Paesaggistica, riportata in Allegato IV. 3 al presente SPA.

In definitiva, l'analisi effettuata per il progetto in esame conferma che non sussistono elementi di contrasto anche con la disciplina di Variante di PPR, per la quale risulta attualmente in corso il procedimento di VAS presso la Regione Lombardia.

II.2.2.4 Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po, adottato con Delibera del Comitato Istituzionale 26 aprile 2001 n. 18 e approvato con DPCM 25 maggio 2001, ha la finalità di ridurre il rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti.

Il PAI contiene:

- la delimitazione delle fasce fluviali (Fascia A, Fascia B, Fascia B di progetto e Fascia C) dell'asta del Po e dei suoi principali affluenti ;
- la delimitazione e classificazione, in base alla pericolosità, delle aree in dissesto per frana, valanga, esondazione torrentizia e conoide che caratterizzano la parte montana del territorio regionale;
- la perimetrazione e la zonazione delle aree a rischio idrogeologico molto elevato in ambiente collinare e montano (zona 1 e zona 2) e sul reticolo idrografico principale e secondario nelle aree di pianura (zona I e zona BPr);
- le norme alle quali le sopraccitate aree sono assoggettate

Uno stralcio della cartografia PAI contenente tali elementi in relazione all'area di inserimento del progetto in esame viene riportata in figura seguente.



Figura II.6- Stralcio cartografia PAI (Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo "PAI Originario")

Come visibile, l'area di intervento risulta completamente esterna alle fasce fluviali, aree sottoposte a disciplina di PAI sia in materia di rischio idraulico che in materia di rischio geomorfologico.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

In definitiva, in relazione alla tipologia di intervento previsto e in funzione dell'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificatamente considerato nel PAI, che persegue la difesa dal rischio idraulico e geomorfologico del territorio;
- non risulta in contrasto con la disciplina in materia di rischio idraulico e geomorfologico di PAI in quanto l'intervento risulta completamente esterno alla perimetrazione delle aree di Cartografia di Piano.

Le norme tecniche di attuazione del PAI sono state recentemente oggetto di revisione al fine di integrarne i contenuti con il Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA), per la cui analisi di dettaglio si rimanda al paragrafo successivo.

II.2.2.5 Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA)

Il Piano di Gestione dei rischi di alluvione (PGRA), approvato con DPCM del 27 ottobre 2016 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2017) è stato predisposto in attuazione della Direttiva 2007/60/CE (cosiddetta "Direttiva Alluvioni") e del d.lgs. n. 49 del 2010 di recepimento.

Il Piano ha come finalità quella di ridurre le conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni culturali, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche.

A tal fine nel Piano vengono individuate le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni, stimato il grado di rischio al quale sono esposti gli elementi che ricadono entro le aree allagabili, individuate le aree a maggior rischio (ARS) e impostate misure per ridurre il rischio medesimo suddivise in misure di prevenzione, protezione, preparazione, ritorno alla normalità ed analisi, da attuarsi in maniera integrata.

Il Piano comprende gli elaborati cartografici rappresentati dalle Mappe della pericolosità e dalle Mappe del rischio alluvione indicanti la tipologia ed il grado di rischio degli elementi esposti.

In particolare, le Mappe della pericolosità vengono definite in funzione dei seguenti livelli di pericolosità:

Pericolosità da Alluvioni	Tempo di Ritorno	Scenario
P1 - Bassa	>500 anni o massimo storico registrato (raro)	Scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi
P2 - Media	100-200 anni (poco frequente)	Media probabilità di alluvioni
P3 - Elevata	20-50 anni (frequente)	Elevata probabilità di alluvioni

Tabella II.3

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

mentre il livello di rischio al quale sono esposti gli elementi ricadenti nelle aree allagabili viene distinto nelle seguenti quattro classi:

Livello di Rischio	Tipologia
R1	Rischio moderato o nullo
R2	Rischio medio
R3	Rischio elevato
R4	Rischio molto elevato

Tabella II.4

In figura seguente viene riportata uno stralcio della cartografia di Piano relativa all'area di inserimento del progetto in esame.

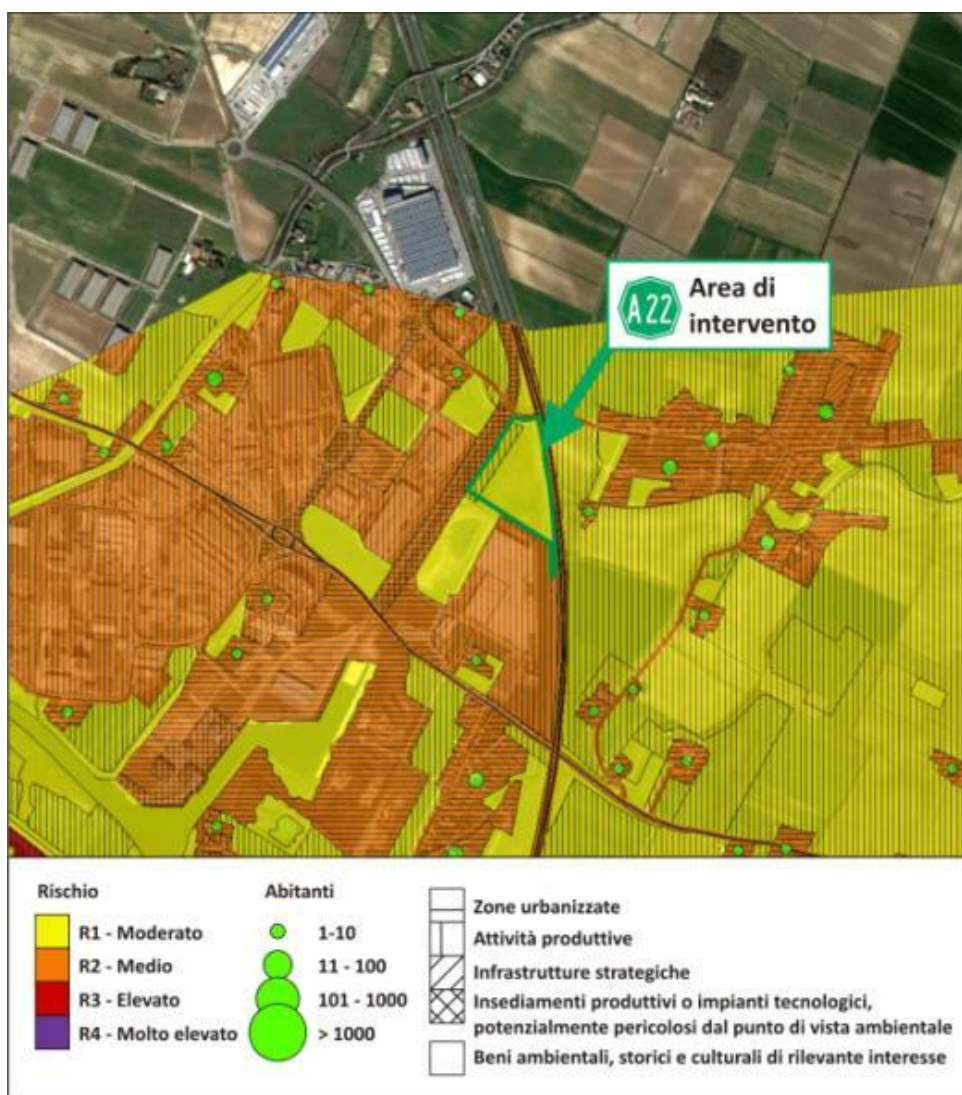


Figura II.7- Stralcio cartografia PGRA- Carta del rischio alluvioni

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

(Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo “Direttiva alluvioni 2007/60/CE - Revisione 2015 - WMS”)

Come visibile dalla mappa sopra riportata, l'area di intervento ricade in area a “Rischio moderato R1”



Figura II.8- Stralcio cartografia PGRA- Carta del rischio alluvioni (Fonte: geoportale Regione Lombardia, tematismo “Direttiva alluvioni 2007/60/CE - Revisione 2015 - WMS”)

Come visibile dalla mappa soprariportata, il sito di intervento ricade all'interno dell'Area a Rischio Significativo (ARS) e, più precisamente, all'interno di un'area “a pericolosità RP scenario raro-L”, ossia in un'area del reticolo principale di pianura e di fondovalle (RP) interessata da alluvioni rare (pericolosità P1).

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

Nell'ambito della redazione del PGRA è stata condotta una specifica attività volta a verificare le esigenze di aggiornamento degli strumenti di pianificazione di bacino vigenti (Piano per l'Assetto Idrogeologico – PAI e PAI Delta) allo scopo di armonizzarli con il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni – PGRA.

In particolare, a partire dall'anno 2015 sono state avviate le attività di variante delle Norme di PAI, allo scopo di integrarne i contenuti in funzione dei nuovi quadri conoscitivi del PGRA.

La variante alle norme PAI è stata adottata con Deliberazione n. 5 del Comitato Istituzionale dell'autorità di Bacino del fiume Po.

Le aree RP a pericolosità idraulica P1 sono disciplinate dall'art. 58 delle NTA di PAI modificate dalla suddetta variante; in accordo all'art. 58 le aree interessate da alluvioni rare (aree P1) sono soggette alle disposizioni di cui all'art. 31 *“Area di inondazione per piena catastrofica (Fascia C)* delle NTA di PAI, che prevede, nello specifico, quanto segue:

“[...] Compete agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, regolamentare le attività consentite, i limiti e i divieti [...]

In altre parole, la normativa di PAI, come modificata in accordo PGRA, rimanda alla disciplina di dettaglio degli strumenti territoriali urbanistici di riferimento a livello locale (provinciale, comunale), per la cui analisi di dettaglio si rimanda al successivo paragrafo II.2.3 del presente documento.

II.2.2.6 Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume Po

Il Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po, approvato con Deliberazione n.7/2015 del Comitato Istituzionale AdB Po, è lo strumento operativo previsto dalla Direttiva 2000/60/CE per attuare una politica coerente e sostenibile della tutela delle acque comunitarie, attraverso un approccio integrato dei diversi aspetti gestionali ed ecologici alla scala di distretto idrografico che garantisca il conseguimento dei seguenti obiettivi generali:

- a. *“impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico”;*
- b. *“agevolare un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili”;*
- c. *“mirare alla protezione rafforzata e al miglioramento dell'ambiente acquatico, anche attraverso misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze prioritarie e l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze pericolose prioritarie”;*
- d. *“assicurare la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee e impedirne l'aumento”*
- e. *“contribuire a mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità”.*

La disciplina di tale Piano viene recepita integralmente nell'ambito dello strumento di riferimento, su scala regionale, per la pianificazione della tutela della risorsa idrica, costituita, nello specifico, dal PTUA della Regione Lombardia, per la cui analisi di dettaglio, si rimanda al successivo paragrafo.

II.2.2.7 Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) è lo strumento regionale di riferimento per la pianificazione della tutela qualitativa e quantitativa delle acque. Esso viene redatto in coerenza con il Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume Po (PdGPO) ed è costituito dall'Atto di Indirizzi e dal Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA).

Con Delibera della Giunta della Regione Lombardia n. 6990 del 31 luglio 2017 è stato approvato il PTUA 2016 che costituisce la revisione del precedente PTUA 2006 approvato con Deliberazione n. 2244 del 29 marzo 2006.

Il PTUA persegue i seguenti obiettivi strategici:

- a) promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- b) assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;
- c) recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;
- d) promuovere l'aumento della fruibilità degli ambienti acquatici nonché l'attuazione di progetti e buone pratiche gestionali rivolte al ripristino o al mantenimento dei servizi eco sistemici dei corpi idrici;
- e) ripristinare e salvaguardare un buono stato idromorfologico dei corpi idrici, temperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici.

A questi si aggiungono i seguenti obiettivi generali di qualità ambientale:

- il mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici superficiali e sotterranei dello stato "buono" di qualità ambientale;
- il mantenimento, ove già esistente, dello stato di qualità ambientale elevato

nonché ulteriori obiettivi inerenti aspetti specifici (aree sensibili, laghi lombardi, aree vulnerabili, ecc.).

Il PTUA, in coerenza con il PdGPO, individua le aree per le quali sono necessarie specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, costituite nello specifico da:

- aree designate per l'estrazione di acque destinate al consumo umano;
- aree designate come acque di balneazione;
- acque dolci idonee alla vita dei pesci;
- aree sensibili (lacustri, fluviali);

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- zone vulnerabili da nitrati di origine agricola.

Dall'esame della cartografia delle tavole 11A, 11B e 11C di Piano, risulta che l'area di intervento è al di fuori di tutte le aree sopra riportate, ad eccezione delle "Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola", all'interno della quale ricade.

Ai sensi dell'art. 16 delle NTA di Piano, nelle zone vulnerabili si persegue la riduzione dell'inquinamento dei corpi idrici, causato direttamente o indirettamente dai nitrati di origine agricola o civile; risulta evidente che, tenuto conto della tipologia di progetto in esame, questo non risulta in contrasto con tale finalità.

In definitiva, in relazione alla tipologia di intervento previsto e in funzione dell'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificatamente considerato nel PTUA, che persegue la tutela, l'uso razionale e sostenibile della risorsa idrica nonché specifici obiettivi di qualità ambientale;
- non risulta in contrasto con la disciplina di Piano e, in particolare, con le misure di prevenzione dell'inquinamento o di risanamento per specifiche aree (aree di estrazione acque destinate al consumo umano, aree sensibili, ecc.ecc.);
- comporterà unicamente la generazione di reflui idrici civili e di acque meteoriche che saranno in gestite in accordo alla specifica disciplina prevista dalla normativa vigente.

II.2.2.8 Rete Natura 2000

Rete Natura 2000 è un sistema di aree presenti nel territorio dell'Unione Europea, destinate alla salvaguardia della diversità biologica mediante la conservazione degli habitat naturali, seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche indicati negli allegati delle Direttive 92/43/CEE del 21 maggio 1992 "Direttiva Habitat" e 79/409/CEE del 2 aprile 1979 "Direttiva Uccelli".

Rete Natura 2000 è composta da due tipi di aree: i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), previste dalla Direttiva "Uccelli".

Tali zone possono avere tra loro diverse relazioni spaziali, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione.

Alle suddette aree si applicano le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle specie animali e vegetali.

In regione Lombardia sono presenti 242 siti Natura 2000, per un'estensione totale di 373.529 ha.

Analizzando i diversi tipi di sito si osserva la seguente distribuzione:

- 67 Zone di Protezione Speciale per l'Avifauna (ZPS) per un totale di 297.432ha

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- 8 Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e 185 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) per un totale di 225.575 ha.

ZPS e SIC-ZSC coprono rispettivamente il 12,3% ed il 9,5% della superficie regionale. Nel complesso, al netto delle sovrapposizioni tra SIC-ZSC e ZPS, in Lombardia, la Rete Natura 2000 interessa circa 373.500 ettari, pari al 15,6% della superficie territoriale regionale.

Per quanto concerne il sito di intervento, questo non risulta direttamente interessato dalla presenza di siti appartenenti a Rete Natura 2000, come visibile dalla figura riportata a seguire.

I siti più prossimi sono costituiti da:

SITO	Distanza minima dall'area di intervento
ZPS IT20B0010 "Vallazza"	c.a. 1500 m in direzione SO
ZPS IT20B009 "Valli del Mincio"	c.a. 4000 m in direzione NO
ZSC IT20B0010 "Vallazza"	c.a. 1500 m in direzione SO
ZSC IT20B0014 "Chiavica del Moro"	c.a. 3500 m in direzione SE

Tabella II.5

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

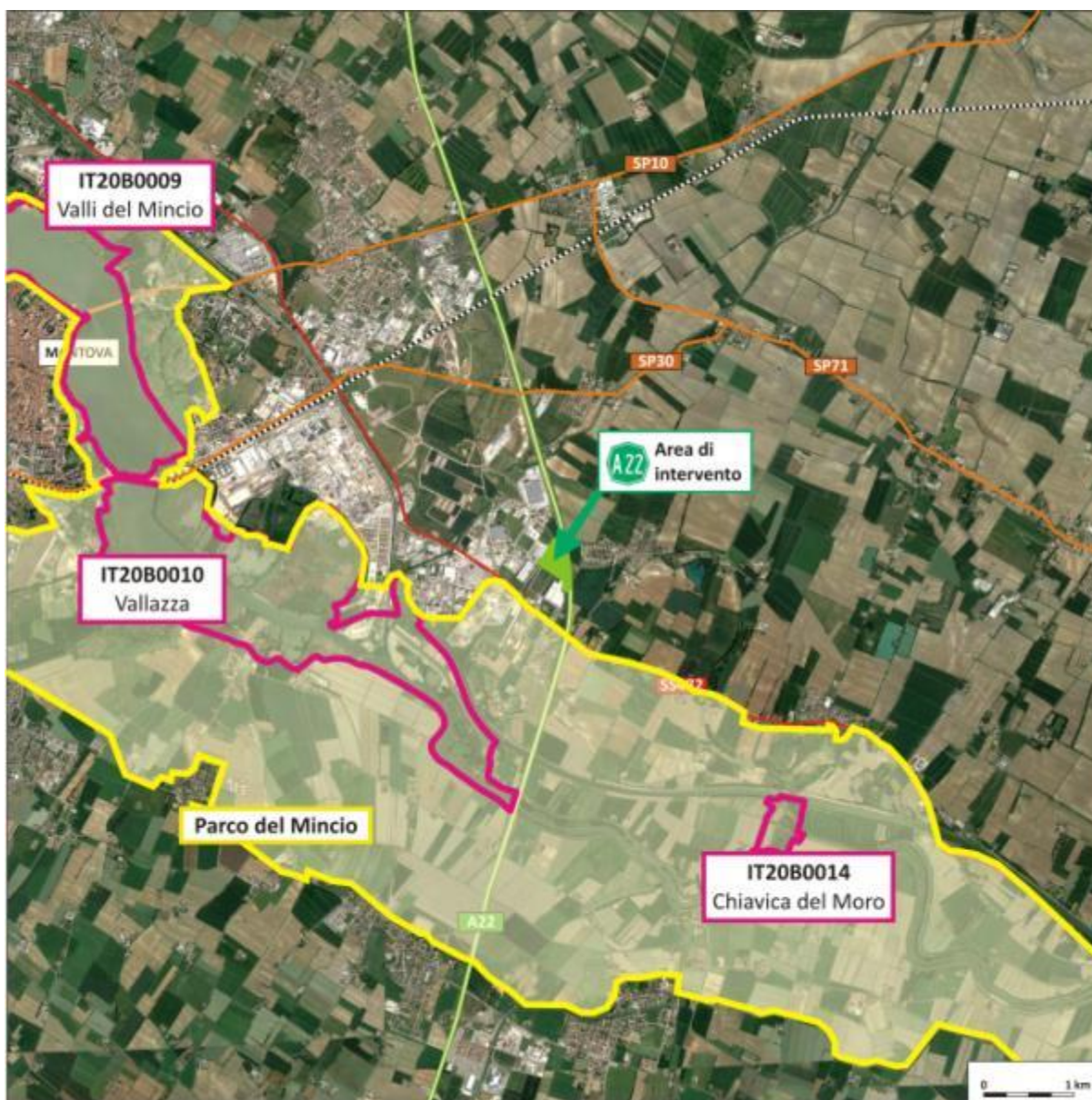


Figura II.9- Mappa con ubicazione delle aree Rete Natura 2000

Pur non essendo l'area di progetto direttamente interessata dalla presenza di siti Rete Natura 2000, è stato predisposto, in via precauzionale, uno Studio di Incidenza Ambientale ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i. e della D.G.R. n. 7/14106 del 08/08/2003 (riportato in Allegato IV.4 al presente SPA) dal quale è emersa l'assenza di incidenza negativa derivante dalle interazioni del progetto in esame sui siti sopra indicati.

In definitiva, il progetto in esame non presenta elementi in contrasto con gli ambiti di tutela e conservazione dei siti Rete Natura 2000 ubicati nell'area di inserimento dello stesso.

II.2.2.9 Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)

Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA), approvato con Delibera di Giunta Regionale 593 del 6 settembre 2013, costituisce il nuovo strumento di pianificazione e di programmazione per Regione Lombardia in materia di qualità dell'aria, redatto ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente:

- il D.Lgs 155/2010 e s.m.i., che ne delinea struttura e contenuti;
- la L.R. 24/2006 "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" e la DCR n. 891 del 6.10.2009, "Indirizzi per la programmazione regionale di risanamento della qualità dell'aria", che ne individuano gli ambiti specifici di applicazione.

L'obiettivo strategico, previsto nella d.C.R. 891/09 e coerente con quanto richiesto dalla norma nazionale, è raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente.

Gli obiettivi generali della pianificazione e programmazione regionale per la qualità dell'aria sono pertanto:

- rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;
- preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

Con delibera n. 6438 del 3/4/2017 la Giunta Regionale ha dato avvio al procedimento per l'aggiornamento del PRIA, per il quale risulta attualmente in corso il procedimento di VAS.

Nell'ambito del PRIA è stata effettuata la nuova zonizzazione del territorio regionale in accordo al D.Lgs. 155/2010; come visibile dalla figura seguente, l'area di intervento ricade all'interno della "ZonaA- Pianura ad elevata urbanizzazione", "[...] caratterizzata da densità abitativa ed emissiva comunque elevata, inferiore a quella degli agglomerati, e da consistente attività industriale. L'area è caratterizzata da una situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione".

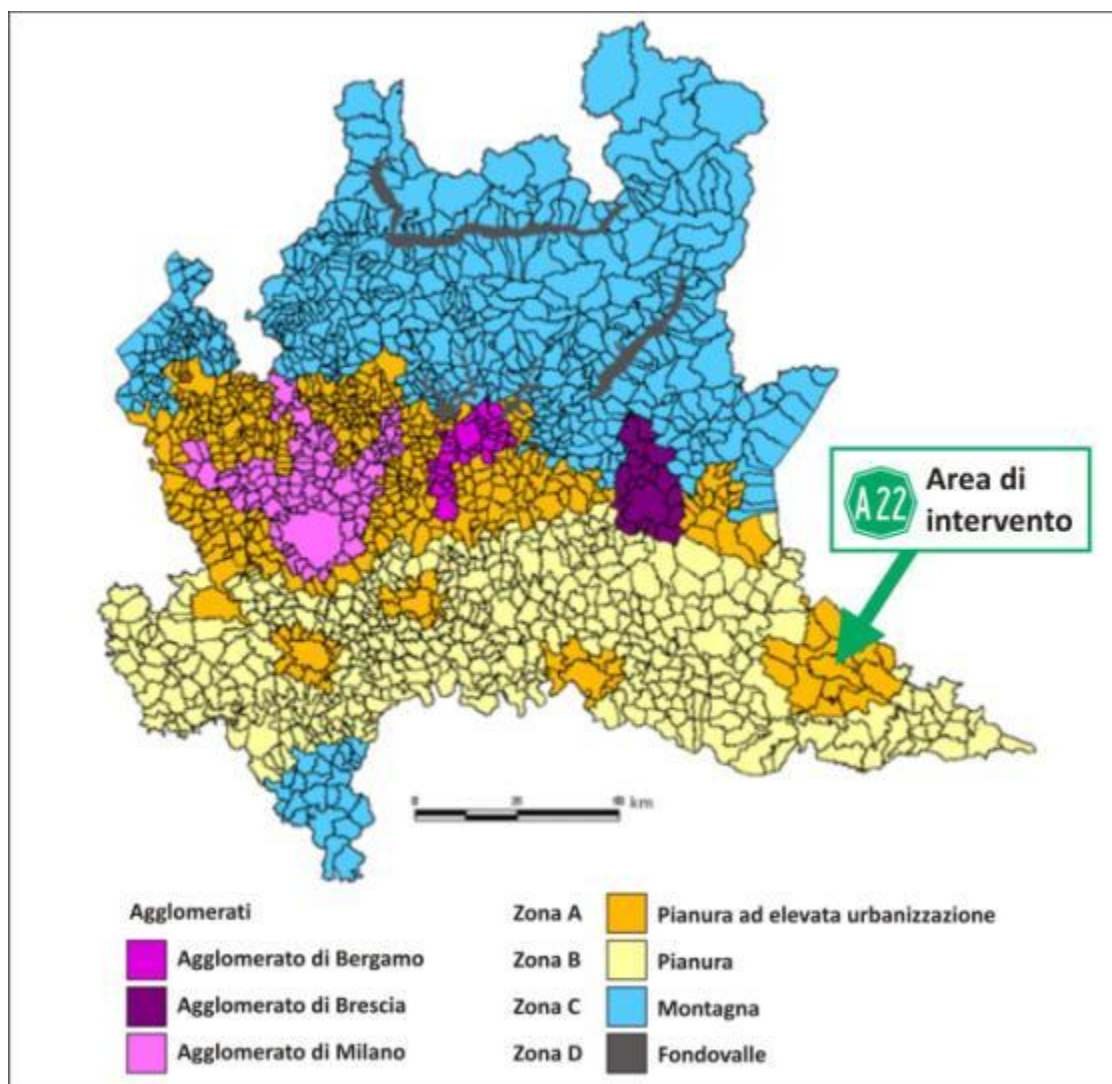


Figura II.10- Zonizzazione del territorio regionale effettuata dal PRIA

Per la valutazione dell'impatto sulla componente "atmosfera" è stato predisposto uno studio modellistico, riportato in **Allegato IV.1** al presente SPA, all'interno del quale sono stati esaminati i seguenti assetti:

- scenario emissivo attuale, riferito al traffico veicolare nel tratto mantovano dell'Autostrada A22 in assenza di area di sosta;
- scenario emissivo futuro, ottenuto considerando, in aggiunta al traffico in percorrenza dell'A22, il traffico in ingresso ed in uscita dall'area di sosta in progetto.

I risultati delle simulazioni mostrano che non vi sono indicatori di qualità ambientale (SQA) significativamente influenzati dalle variazioni alle emissioni prevedibili a seguito della realizzazione dell'area di sosta in progetto.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

In definitiva, in relazione alla tipologia di intervento previsto e in funzione dell'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificatamente considerato nel PRIA, che persegue la tutela e il risanamento della qualità dell'aria;
- non risulta in contrasto con la disciplina di Piano in quanto l'impatto sulla componente ambientale "atmosfera" che esso genera risulta non significativo, come meglio specificato nella Sezione IV-Quadro di riferimento Ambientale" del presente SPA.

Accordo di bacino padano per il miglioramento della qualità dell'aria 2017

Con Delibera di Giunta Regionale n. 6675 del 07/06/2017 è stato approvato l'accordo di bacino padano per il miglioramento della qualità dell'aria".

Tale accordo, sottoscritto nell'ambito del G7 Ambiente di Bologna del 09/06/2017, dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti e dalle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna, prevede specifiche misure congiunte rivolte prioritariamente al settore traffico, generatori di calore domestici a legna, alle combustioni all'aperto e al contenimento delle emissioni di ammoniaca dalle attività agricole e zootecniche.

In relazione al progetto in esame tale accordo non individua specifiche azioni per l'area oggetto di intervento, né risulta in contrasto con il progetto dell'area di sosta.

II.2.2.10 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio

Il Parco si estende tra il confine con la provincia di Brescia a nord ed il confine del Po a sud comprendendo l'intera valle del fiume Mincio. Il territorio è vario e spazia dalle colline moreniche alla pianura terrazzata, dalla zona meandriforme a paleoalvei al complesso dei laghi di Mantova caratterizzati dalla presenza di zone umide appartenenti alle Valli del Mincio ed ai boschi planiziali del Bosco Fontana. Notevole la presenza di un sistema di chiuse e canali storici nonché di elementi architettonici ed artistici di particolare rilievo.

Il Parco del Mincio (cod. EUAP 0197), istituito con L.R. n. 47 dell'8 settembre 1984 e con DGR 7/193 del 20 giugno 2000, ha un'estensione complessiva di 17.445 ettari ed un'altimetria variabile da un minimo di 13 metri slm ad un massimo di 129 metri slm. Il Parco è gestito da un Consorzio costituito tra la Provincia ed i Comuni di Bagnolo San Vito, Curtatone, Goito, Mantova, Marmirolo, Monzambano, Ponti sul Mincio, Porto Mantovano, Rodigo, Roncoferraro, Sustinente, Virgilio, Volta Mantovana.

Il piano territoriale di coordinamento ha effetti di piano paesistico coordinato, ai sensi dell'art. 57 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, con i contenuti paesistici del piano territoriale di coordinamento provinciale, ed è approvato con i contenuti di cui all'art. 17 della legge regionale 30 novembre 1983, n. 86 (Piano generale delle aree regionali protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale) e successive modificazioni ed integrazioni.

Il Piano territoriale assume anche i contenuti di piano territoriale paesistico ai sensi degli artt. 4 e 5 della legge regionale 27 maggio 1985, n. 57 (Esercizio delle funzioni regionali in materia di protezione delle bellezze naturali e subdelega ai comuni) e successive modificazioni ed integrazioni.

Con DGR 22 dicembre 2010 n. 9/1041 è stata approvata la Variante parziale n. 1 al PTC del Parco Regionale del Mincio.

Dall'esame degli elaborati cartografici di variante risulta che l'area di intervento è ricompresa nella tavola 1- Articolazione territoriale, Foglio n. 12 Bagnolo San Vito Nord- E7d5, di cui si riporta estratto in figura seguente.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

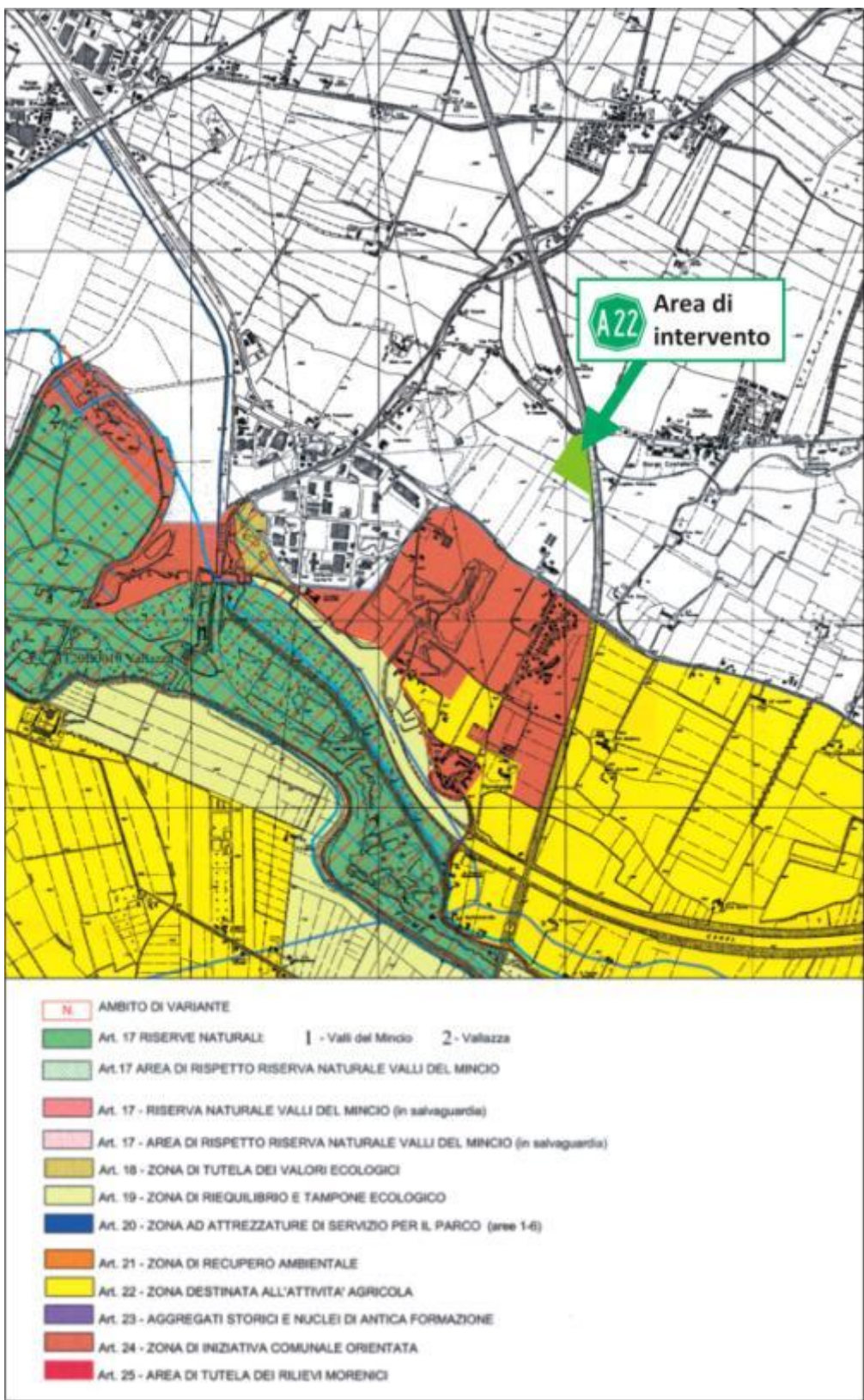


Figura II.11- Stralcio Tavola 1 Foglio n.12 del PTC Parco Regionale del Mincio

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

Come visibile, l'area di intervento risulta completamente esterna alle zone soggette alla disciplina di Piano.

Le previsioni urbanistiche del P.T.C. hanno tuttavia carattere vincolante anche per le aree limitrofe al parco stesso; in particolare, l'art. 6 delle NTA di Piano stabilisce indirizzi specifici per gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale in adeguamento al PTC del Parco.

Per l'analisi di dettaglio si rimanda pertanto al successivo paragrafo II.2.3.2, all'interno del quale è esaminata la compatibilità del progetto in esame con lo strumento urbanistico di pianificazione comunale vigente, costituito, nello specifico, da Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Mantova.

II.2.3 Il progetto in relazione alla programmazione locale (provinciale e comunale)

L'analisi degli strumenti urbanistici territoriali di livello provinciale è stata ristretta ai Piani/programmi ritenuti pertinenti con il progetto in esame.

Data la tipologia del progetto stesso, sono stati pertanto esclusi, in quanto ritenuti non avere alcuna relazione con lo stesso, i seguenti strumenti di pianificazione provinciale:

- Piano cave provinciale
- Piano dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali
- Piano di indirizzo forestale
- Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti
- Piano ittico provinciale
- Piano faunistico-venatorio provinciale
- Piano dell'Orientamento
- Piano provinciale per il commercio
- Piano energetico provinciale
- Piano per le attività produttive
- Piano del turismo
- Piano regolatore del Porto di Mantova
- Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale
- Piano di organizzazione della rete scolastica 2018/2019
- Piano provinciale disabili
- Piano Provinciale Programmi di re-impiego
- Piani e programmi di Protezione Civile
- Programma energetico provinciale
- Programma Integrato di Sviluppo Locale Basso Mantovano
- Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico 2008-2010
- Programma triennale delle opere pubbliche
- Piano di Gestione della Zona di Protezione Speciale "Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia" (ZPS IT20B0501)
- Piano dei servizi del Sistema educativo di istruzione e formazione 2018 - 2019
- Piano delle alienazioni e valorizzazioni immobili

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Piano Provinciale Triennale di Contenimento ed Eradicazione della Nutria

L'analisi degli strumenti urbanistici territoriali di livello comunale è stata inoltre ristretta ai Piani/programmi ritenuti pertinenti con il progetto in esame.

II.2.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) costituisce il quadro di riferimento per le politiche territoriali sovralocali e si configura come strumento di:

- attuazione della programmazione regionale;
- assetto e tutela del territorio;
- valenza paesaggistico - ambientale;
- programmazione socioeconomica;
- indirizzo per la sostenibilità della pianificazione comunale.

Attraverso il Piano si valutano la compatibilità degli atti della Provincia e di quelli di altri enti come ad esempio i Piani di Governo del Territorio dei Comuni.

La Provincia di Mantova ha approvato il Ptcp nel 2003 secondo le direttive contenute nelle leggi regionali 18/1997 e 1/2000 (Ptcp 2003). Successivamente è stato pubblicato sul BURL n. 14 del 7 aprile 2010 l'avviso di approvazione definitiva della Variante al PTCP della Provincia di Mantova in adeguamento alla L.R 12/05 (approvata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 3 dell'8 febbraio 2010).

Il PTCP persegue i seguenti obiettivi strategici:

- Promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare e di relazioni;
- Garantire la qualità dell'abitare e governare il processo di diffusione;
- Promuovere una mobilità efficiente e sostenibile e garantire un sistema infrastrutturale intermodale, sicuro ed adeguato;
- Promuovere la difesa e la valorizzazione degli spazi rurali e delle attività agricole;
- Attivare politiche per un territorio più vivibile e sicuro e per il contenimento dei rischi da inquinamento ambientale;
- Perseguire la valorizzazione del paesaggio e la costruzione delle reti ecologiche;
- Valorizzare il sistema turistico e integrare i valori plurali del territorio;
- Promuovere il sistema economico, valorizzando il legame tra territori e produzioni;
- Incrementare le occasioni e le capacità di cooperazione, programmazione e progettazione tra gli enti locali e i cittadini nella attuazione delle politiche territoriali;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Garantire l'uso razionale e l'efficienza distributiva delle risorse energetiche e non rinnovabili.

Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- Indirizzi Normativi;
- Tavole degli elaborati cartografici, quali:

Tavole a scala 1:75.000 per cogliere le relazioni sovracomunali:

- Tavola 1a Sistema paesaggistico – valore fisico e naturale;
- Tavola 1b Sistema paesaggistico – valore storico e culturale;
- Tavola 2 Sistema insediativo e produttivo;
- Tavola 3 Sistema del rischio, degrado e compromissione paesaggistica;
- Tavola 4 Sistema della mobilità e dei trasporti;
- Tavola 5 Sistema agricolo e rurale.

Tavole a scala 1:25.000 per cogliere le indicazioni puntuali:

- Tavola 1 Indicazioni paesaggistiche e ambientali
 - sistema paesaggistico – valore fisico e naturale
 - sistema paesaggistico – valore storico e culturale
 - sistema del rischio, degrado e compromissione paesaggistica
- Tavola 2 Indicazioni insediative, infrastrutturali e agricole
 - sistema insediativo e produttivo
 - sistema della mobilità e dei trasporti
 - sistema agricolo e rurale

Analizzando in dettaglio la Tavola 1b Sistema paesaggistico – valore storico e culturale, si osserva che l'area di intervento si trova nelle vicinanze di un Sito di valore archeologico (D.lgs. 42/2004).

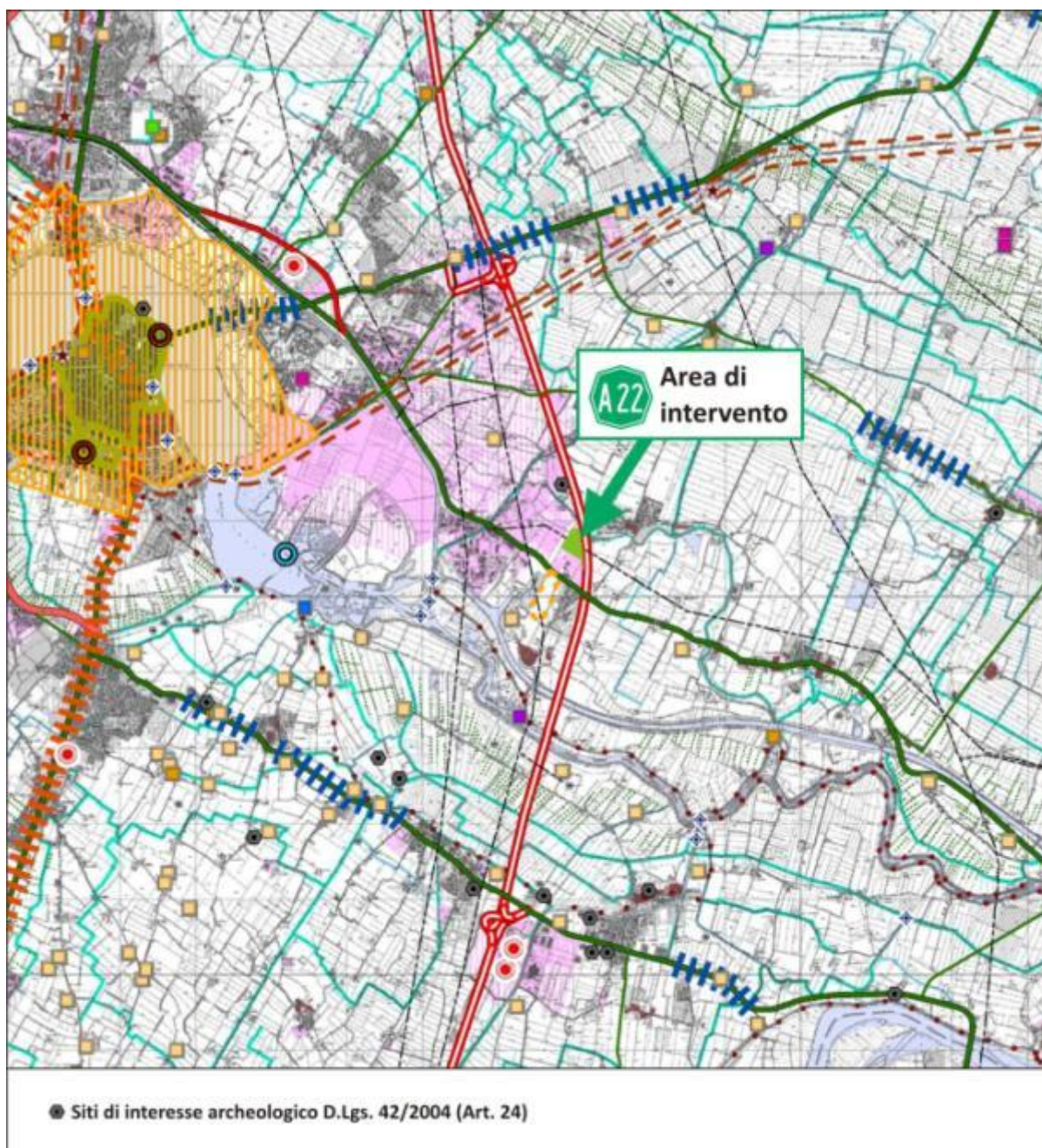


Figura II.12 – Stralcio della Tavola 1b del PTCP di Mantova

Il PTCP individua i “Siti archeologici”, ovvero gli ambiti sottoposti a specifico vincolo di cui al D.Lgs. 42/2004, e “Altri siti archeologici”, ovvero gli ambiti caratterizzati dall'accertato ritrovamento di beni di interesse archeologico.

Gli indirizzi del PTCP da assumere come riferimento per il recepimento dei “Siti archeologici” negli strumenti pianificatori provinciali e comunali sono:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- la conservazione delle tracce e della memoria di presenze storico-culturali, attualmente alterate o scomparse, che hanno strutturato in modo significativo il territorio.
- lo sviluppo di procedure di raccordo con la competente Soprintendenza Archeologica finalizzato ad acquisire i siti archeologici nelle banche dati del PTCP, definendo modalità di raccordo con quelle comunali.

Il Comune nei propri atti di pianificazione verifica, con la collaborazione della Provincia e della competente Soprintendenza Archeologica, specifica ed integra l'individuazione e la perimetrazione dei siti di valore archeologico e degli altri siti archeologici ed assume in accordo con gli stessi enti, le forme di tutela e valorizzazione più idonee.

In definitiva, in relazione alla tipologia di intervento previsto e in funzione dell'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificatamente considerato nel PTCP;
- non risulta in contrasto con la disciplina del piano in quanto fra i vincoli censiti identifica per l'area esclusivamente la vicinanza con un' area di interesse archeologico; gli aspetti archeologici sono stati oggetto di specifica verifica nella Sezione IV-Quadro di riferimento Ambientale" del presente SPA; la presenza di un potenziale archeologico risulta gestibile con opportune procedure e non preclude la possibilità di realizzare il progetto.

II.2.3.2 Piano di Governo del Territorio (PGT)

Il Comune di Mantova ha approvato il PGT con DCC 60 dell'21/11/2012.

Il Piano è composto da:

- Documento di Piano (LR 12/2005 art. 8), che definisce il quadro strategico di governo del territorio. Nel dettaglio tale quadro è composto dal sistema generale di obiettivi e azioni di cui si "nutrono" i differenti sistemi di analisi e programmazione territoriale previsti all'interno degli strumenti del PGT, dagli ambiti di trasformazione e dai relativi criteri di intervento, dai criteri di compensazione, di perequazione e di incentivazione, dalla sostenibilità ambientale e dalla coerenza paesaggistica delle previsioni di sviluppo;
- Piano dei servizi (LR 12/2005 art. 9), che verifica la funzionalità e l'adeguatezza delle strutture pubbliche o di interesse pubblico esistenti in rapporto alle esigenze della popolazione e definisce di conseguenza, compatibilmente con le risorse a disposizione dell'Amministrazione, i progetti di riqualificazione e implementazione dei servizi di cui il comune necessita;
- Piano delle Regole (LR 12/2005 art. 10), che individua gli ambiti del tessuto urbano consolidato, le aree di valore ambientale e paesaggistico, le aree agricole, le aree non soggette a trasformazione urbanistica e definisce le relative disposizioni normative: modalità e criteri d'intervento, destinazioni funzionali, parametri urbanistici ed edilizi, prescrizioni particolari per la tutela ambientale e paesaggistica;

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Studio Geologico – Tecnico (LR 12/2005 art. 8);
- Reticolo Idrico (LR 12/2005 art. 8);
- Elaborato Tecnico Rischio Incidente Rilevante (LR 12/2005 art. 8);
- Valutazione di incidenza (LR 12/2005 art. 8).

Gli obiettivi generali del piano sono così distinti e dettagliati:

Sistema naturale e rurale

- Contenere il consumo di suolo;
- Contribuire alla tutela, al consolidamento ed alla valorizzazione delle aree naturali;
- Conservare gli spazi agricoli e riconoscerne le differenti vocazioni.

Sistema insediativo

- Tutelare e valorizzare il patrimonio storico e culturale;
- Favorire gli interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio;
- Garantire l'efficienza delle trasformazioni territoriali.

Sistema dei servizi e della cultura

- Migliorare l'efficienza e l'accessibilità dei servizi;
- Garantire la qualità degli spazi pubblici esistenti e di progetto;
- Promuovere progetti di riqualificazione dei principali spazi aperti esistenti.

Sistema infrastrutturale

- Completare il sistema delle connessioni infrastrutturali su gomma, ferro e acqua;
- Migliorare l'accessibilità del centro storico armonizzando le esigenze di cittadini e di fruitori della città;
- Sviluppare la rete ciclabile sia in ambito urbano che per la fruizione del territorio agricolo e naturale.

Sistema economico

- Potenziare il polo logistico di Valdaro in accordo con la Provincia di Mantova;
- Valorizzare il sistema commerciale delle "botteghe del centro";
- Riconoscere le diverse vocazioni dei poli produttivi esistenti e garantire l'equilibrio fra gli insediamenti produttivi e la qualità ambientale.

Governance

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Proseguire nel confronto con gli altri soggetti istituzionali per la condivisione delle scelte territoriali nell'ottica della sostenibilità che per realizzarsi deve far riferimento a un'area vasta;
- Garantire attraverso un atto condiviso di pianificazione il coordinamento dei diversi aspetti della gestione della città e del territorio dei comuni del suo intorno.

Analizzando in dettaglio la Cartografia dei Vincoli Paesaggistici, si osserva come l'area di intervento si trovi in un'area a potenzialità archeologica.

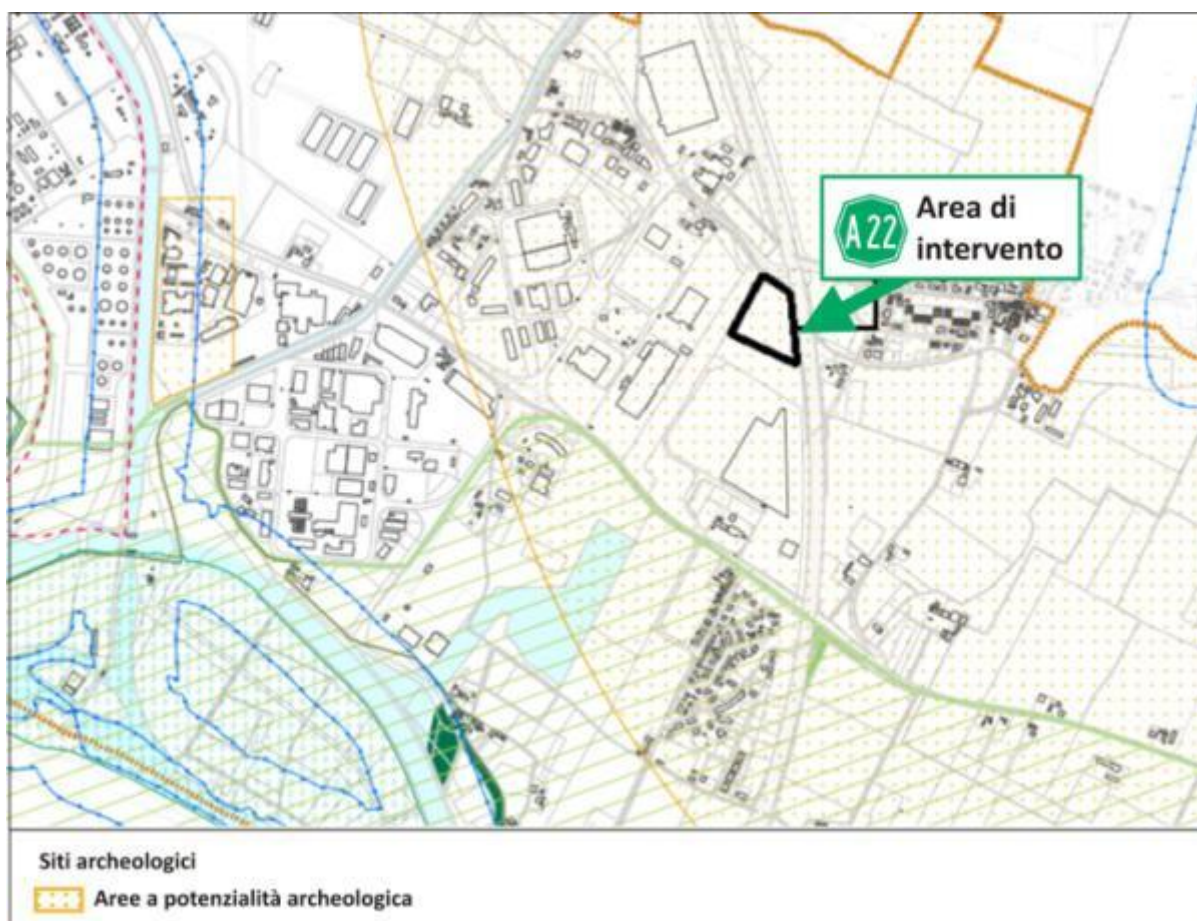


Figura II.13 – Stralcio Cartografia Vincoli Paesaggistici del PGT di Mantova

In conformità all'art. 16 bis delle N.T.A. del Piano Paesaggistico Regionale, per i beni paesaggistici di cui alle lettere c) e d) (bellezze d'insieme) del comma 1 dell'art. 136 del D. Lgs. 42/2004, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141 dello stesso decreto o da precedenti dichiarazioni di notevole interesse pubblico e rappresentati nella tavola PR 2, qualora non siano precisate nei provvedimenti suddetti le specifiche indicazioni di tutela alle quali attenersi, valgono, per quanto compatibile con gli strumenti sovraordinati e con la normativa di settore (ad es. il codice della strada), le seguenti prescrizioni riguardanti:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

- Cartellonistica e mezzi pubblicitari;
- Sentieri, percorsi rurali e tracciati di fruizione ciclo-pedonale;
- Viabilità storica, comprendente sia tracciati di rilevanza sovralocale sia percorsi locali urbani e rurali;
- Alberate, filari e macchie boschive;
- Belvedere, visuali sensibili e percorsi panoramici.

Tali prescrizioni non risultano riguardare il progetto in esame.

Le norme tecniche prevedono, inoltre, la verifica della compatibilità degli interventi urbanistici e edilizi in prossimità dei punti individuati come siti archeologici o aree di interesse archeologico. In ogni caso:

- l'esecuzione di lavori di scavo nelle aree interessate da siti archeologici è soggetta a preventiva autorizzazione della Soprintendenza competente;
- l'esecuzione di lavori di scavo, non connessi alla normale pratica agricola, nelle aree di interesse archeologico è soggetta a preventiva comunicazione alla Soprintendenza competente.

Analizzando in dettaglio la Cartografia trame, trasformazioni e progetti, si osserva come l'area di intervento faccia parte della trama: Polo produttivo di livello provinciale.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

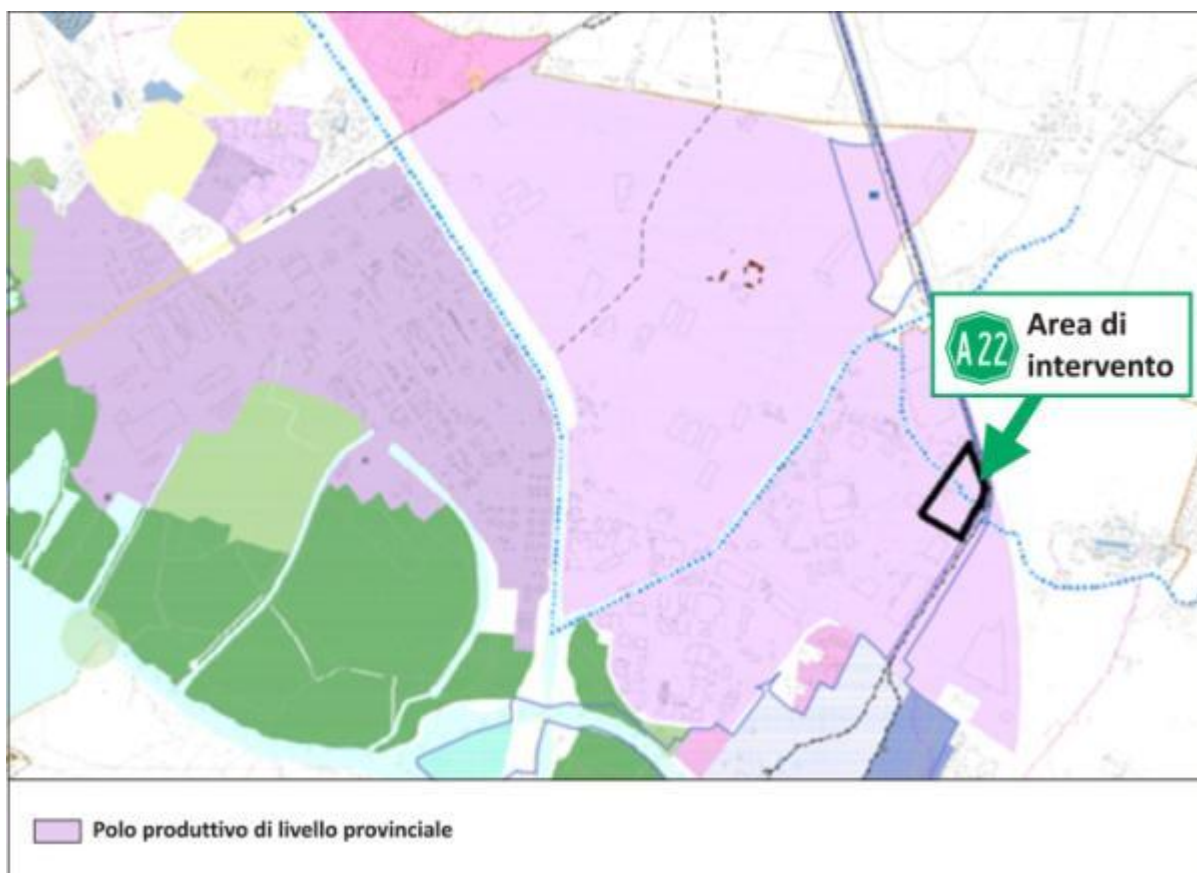


Figura II.14 – Stralcio Cartografia trame, trasformazioni e progetti del PGT di Mantova

Si evidenzia inoltre, dall'analisi della carta dei vincoli sovrainposti, come il piano di governo non classifichi l'area di intervento fra quelle a rischio idrogeologico, non definendo quindi per questa specifici indirizzi.

In definitiva, in relazione alla tipologia di intervento previsto e in funzione dell'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificatamente considerato nella zonizzazione acustica comunale che include l'area in esame all'interno dell'area industriale di Valdarò (polo produttivo di livello provinciale);
- non risulta in contrasto con la disciplina del piano che detta norme tecniche urbanistiche compatibili con la realizzazione dell'opera.

II.2.3.3 Piano di Classificazione Acustica di Mantova

Il comune di Mantova ha adottato il Piano di Zonizzazione Acustica con DCC n. 7 del 04/02/2005, poi approvato con DCC n. 58 del 22/11/2010.

Come da figura, l'area di progetto ricade all'interno della classe V, aree prevalentemente industriali.

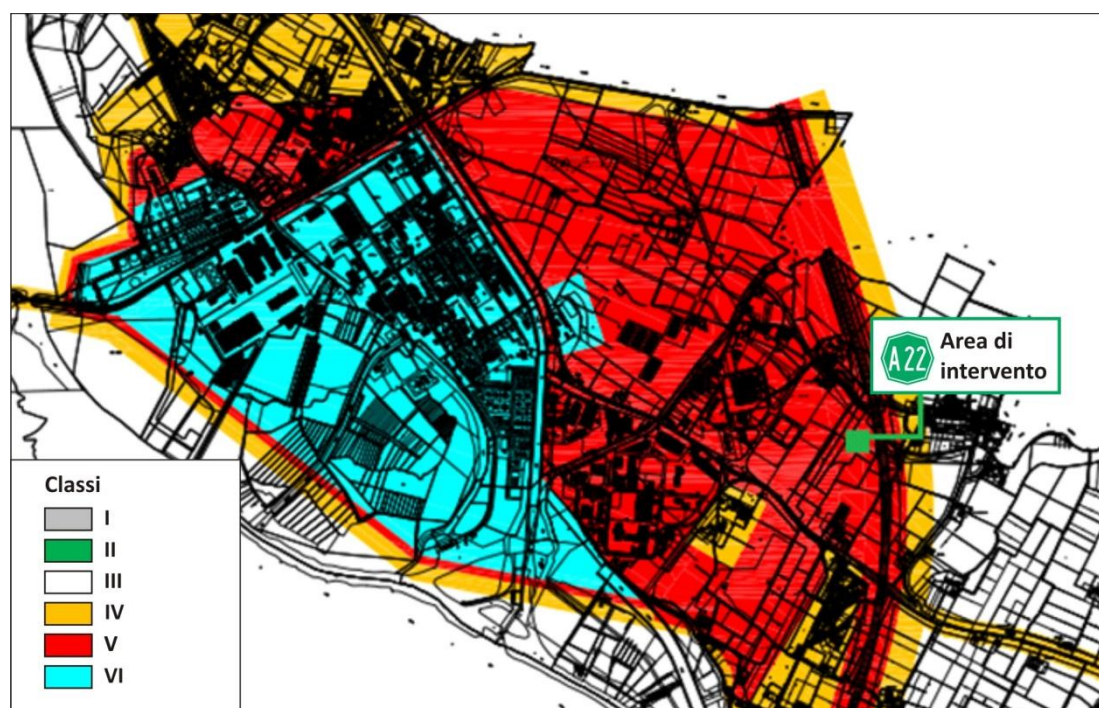


Figura II.15 – Estratto Piano di Classificazione acustica comunale

Nella tabella seguente vengono riportati i valori limite di emissione ed immissione nel periodo notturno e diurno ai sensi del D.P.C.M. del 14/11/1997 relativamente alla classe V.

Nel caso specifico delle opere industriali, ai recettori presenti, entro le fasce di pertinenza stradale, si applicano inoltre i limiti previsti DPR 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della Legge 26 ottobre 1995, n. 447".

Tipo di strada (secondo Codice della strada)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Ricettori LI	
		LIMITE DIURNO Leq [dB(A)]	LIMITE NOTTURNO Leq [dB(A)]	LIMITE DIURNO Leq [dB(A)]	LIMITE NOTTURNO Leq [dB(A)]
A - Autostrada	100 (fascia A)	50	40	70	60
	150 (fascia B)			65	55

Tabella II.6

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

In definitiva, in relazione alla tipologia di intervento previsto e in funzione dell'analisi effettuata, il progetto in esame:

- non risulta specificatamente considerato nella zonizzazione acustica comunale che per l'area in esame include l'area di intervento all'interno dell'area industriale di Valdaro;
- non risulta in contrasto con la disciplina della zonizzazione acustica in quanto, per l'infrastruttura viaria oggetto di intervento, sono stabiliti specifici limiti oggetto di verifica nella Sezione IV-Quadro di riferimento Ambientale" del presente SPA.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Sezione II – Quadro di Riferimento Programmatico

Progetto n. 17556I

II.3. COMPATIBILITA' DEL PROGETTO CON IL CONTESTO PROGRAMMATICO

In relazione agli strumenti di pianificazione esaminati nel presente paragrafo si riporta a seguire il quadro riepilogativo dell'analisi effettuata la quale ha permesso di stabilire il tipo di relazione che intercorre tra il progetto in esame e i suddetti strumenti di programmazione e pianificazione.

LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE COMUNITARIO	
Strumento di pianificazione	Tipo di relazione con il progetto
Strategia Europa 2020	COERENZA
Libro Bianco dei trasporti 2011	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE	
Piano Generale dei trasporti e della logistica	COERENZA
Programma Infrastrutture Strategiche (2001) e Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze	COERENZA
Piano Nazionale di Sicurezza Stradale- Orizzonte 2020	COERENZA
Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)	COMPATIBILITA'
Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020	COERENZA
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE	
Programma Regionale della Mobilità e dei trasporti (PRMT)	COERENZA
Piano Territoriale Regionale (PTR)	COERENZA
Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	COMPATIBILITA'
Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po	COMPATIBILITA'
Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA)	COMPATIBILITA'
Piano di Gestione del Distretto Idrografico del Fiume Po	COMPATIBILITA'
Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)	COMPATIBILITA'
Rete Natura 2000	COMPATIBILITA'
Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)	COMPATIBILITA'
Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio	COMPATIBILITA'
LIVELLO DI PROGRAMMAZIONE LOCALE (PROVINCIALE E COMUNALE)	
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	COMPATIBILITA'
Piano di Governo del Territorio	COMPATIBILITA'
Piano di Classificazione Acustica di Mantova	COMPATIBILITA'

Tabella II.7