

Deliberazione della Giunta Regionale 29 febbraio 2016, n. 27-2979

Valutazione ambientale strategica di competenza statale inerente: "Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza". Espressione del parere regionale nell'ambito della fase di consultazione ex artt. 13, comma 5 e 14 del d.lgs. 152/2006.

A relazione dell'Assessore Valmaggia:

Premesso che:

- il "Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti L. 443/2001, art. 1, c. 1" costituisce il quadro generale per gli investimenti di interesse nazionale in materia di trasporti in cui vengono enunciate le linee guida e i principali contenuti strategici;
- il Programma delle infrastrutture strategiche è stato redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in collaborazione con le Regioni e le Province autonome, raccordando e integrando il collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia;
- il Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti rientra nel campo di applicazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) prevista dal d.lgs. 152/2006, così come modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante norme in materia ambientale".

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali ha avviato la consultazione pubblica per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del piano in data 29 dicembre 2015.

L'autorità competente cui compete l'adozione del parere motivato, conclusivo della fase di valutazione di VAS in sede statale, è il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare che si esprime di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività culturali e del turismo.

Ai fini dell'istruttoria tecnica, secondo quanto disposto dalla d.g.r. 12-8931 del 9 giugno 2008, è stato attivato lo specifico Organo tecnico regionale di cui all'art. 7 della l.r. 40/1998, n. 40, con il compito di condurre gli approfondimenti tecnici necessari alla predisposizione delle osservazioni di parte regionale, costituito dalle direzioni regionali Ambiente, Governo e Tutela del territorio Agricoltura, Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagne, foreste, Protezione civile, Trasporti e logistica, Promozione della cultura, del turismo e dello sport, Competitività del sistema regionale e Sanità, con il supporto tecnico scientifico dell'ARPA Piemonte.

Descrizione sintetica del Piano

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (di seguito Programma) costituisce il quadro generale per gli investimenti di interesse nazionale in materia di trasporti in cui vengono enunciate le linee guida e i principali contenuti strategici. Rispetto alle precedenti versioni, l'Allegato approvato ad aprile 2015 è stato rivisto radicalmente nella struttura e nei contenuti; esso si propone, infatti, quale strumento in cui avviene l'integrazione tra la dimensione più propriamente strategica - ovvero quella relativa alla formulazione degli indirizzi nazionali di politica dei trasporti in coerenza con il quadro strategico comunitario - e quella afferente alla programmazione e realizzazione delle singole opere. Ciò anche in risposta ad un triplice ordine di esigenze:

- adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari;
- disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche, anche alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati;

– agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione di un maggiore rigore nella condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere prioritarie.

Le linee strategiche, preliminarmente individuate, alla luce dei quali operare la scelta sugli investimenti di interesse nazionale in infrastrutture per il trasporto e la logistica sono volte a promuovere:

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

Osservazioni di carattere generale

In linea generale si evidenzia che il Rapporto Ambientale (di seguito RA), pur sviluppando in maniera approfondita i vari aspetti puramente valutativi del processo di VAS non ne valorizza la componente integrativa per l'inserimento di ulteriori obiettivi di sostenibilità ambientale nel programma. Si evidenzia, al proposito, che la finalità principale delle procedure di valutazione ambientale strategica dovrebbe essere quella di migliorare la performance ambientale dei piani e programmi attraverso l'introduzione di azioni integrative a specifica finalità ambientale. L'aver sviluppato la procedura di VAS in un momento successivo all'approvazione del Programma non ha contribuito a garantire un corretto approfondimento di tali aspetti integrativi e si auspica, pertanto, che nei futuri cicli di programmazione la procedura di VAS (e in particolare la fase di specificazione) venga attivata con il maggior anticipo possibile rispetto alla definizione delle azioni di programma.

Si evidenzia inoltre che, il sistema di obiettivi definito nel RA non tiene conto di alcuni aspetti caratterizzanti *“la realtà del Paese”* ove le problematiche di impatto e/o di sviluppo hanno localizzazioni territoriali differenti che generano priorità di intervento diverse. Ci si riferisce, a titolo esemplificativo, ai noti problemi della qualità dell'aria della pianura padana o alle problematiche di incidentalità, o ancora alle problematiche di accessibilità delle aree più marginali che hanno declinazioni e livelli di criticità diversi nelle diverse parti del nostro territorio.

Si osserva altresì (con specifico riferimento al tema del completamento della rete centrale europea) che la valutazione dei possibili effetti ambientali dello strumento non tiene conto dello sviluppo

temporale degli interventi (grandi opere) che vi fanno capo, anche in relazione alla certa disponibilità delle risorse finanziarie necessarie.

Coerenza con la pianificazione sovraordinata

In linea generale si evidenzia l'opportunità che, in attesa che l'aggiornamento del piano generale dei "trasporti" (da evolvere verso il più ampio concetto di "mobilità") porti a sintesi il citato processo di riforma del quadro pianificatorio nazionale in materia, nelle procedure di VAS da avviare per i prossimi anni, vengano considerati, nell'analisi di coerenza esterna, gli strumenti attuativi riferiti alle altre politiche di mobilità.

A livello regionale, rispetto al tema Paesaggio, il quadro pianificatorio principale da tenere in considerazione riguarda i seguenti strumenti vigenti o in regime di salvaguardia.

- Nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato con DCR 122 – 29783 del 21 luglio 2011; con l'entrata in vigore del nuovo Piano viene sostituito il PTR approvato nel 1997 ad eccezione delle norme di attuazione relative ai caratteri territoriali e paesistici (articoli 7, 8, 9, 10, 11, 18bis e 18ter) che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano Paesaggistico Regionale.
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR), riadottato con DGR 20-1442 del 18 maggio 2015; dalla data di adozione del PPR, non sono consentiti sugli immobili e nelle aree tutelate ai sensi dell'articolo 134 del Codice dei beni culturali e del paesaggio interventi in contrasto con le prescrizioni di cui agli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle Norme di Attuazione del Piano e con quelle specifiche dettate per i beni di cui agli articoli 136 e 157 del Codice, dettagliate nelle schede del Catalogo dei beni paesaggistici, sottoposte alle misure di salvaguardia di cui all'articolo 143, comma 9 del Codice stesso.

Tutela della biodiversità

Il tema della sostenibilità ambientale della pianificazione della mobilità e dei trasporti è posto correttamente nell'ambito del RA; fra gli obiettivi ambientali sintetici è compreso quello relativo alla tutela delle aree naturali e della biodiversità, individuato con la sigla OAS3.

Nell'ambito della tabella 5RA "Matrici di valutazione", allegata al RA, è indicato il bilancio di compatibilità determinato dall'attuazione degli interventi per le diverse aree funzionali (AF).

Il bilancio di compatibilità complessivo relativo all'obiettivo ambientale OAS3, sopra indicato, risulta negativo; in particolare, risultano più significativi i potenziali impatti determinati dagli interventi a rete: potenziamento della rete ferroviaria e della logistica in ambito extra urbano, implementazione della rete stradale e potenziamento del sistema aeroportuale con i relativi collegamenti viari e ferroviari.

La Relazione d'Incidenza, in considerazione della mancanza di elementi informativi di dettaglio riguardo ai fattori causali e alle caratteristiche localizzative, carenza comune ai programmi di analogo livello, è stata formulata a livello di screening e riprende gli obiettivi specifici e le aree funzionali di intervento sopra richiamati, confrontandoli con i seguenti fattori:

- tipologia prevalente di azioni associabili all'area funzionale,
- fattori morfologico-dimensionali delle azioni associabili all'area funzionale,
- regioni biogeografiche presumibilmente maggiormente coinvolte.

Nella tabella allegata alla Relazione d'Incidenza sono sintetizzati i risultati delle valutazioni effettuate, del tutto analoghi a quelli indicati nel RA.

Il livello di attenzione alto riguarda in genere le aree funzionali a cui si associano importanti interventi "a rete", in relazione alla maggiore probabilità che le infrastrutture lineari intersechino siti della Rete Natura 2000.

Il livello di attenzione moderato riguarda prevalentemente aree funzionali che sono in grado di generare anche interventi a rete, ma potenzialmente meno estesi e/o interessanti aree urbane e/o di tipo areale o puntuale.

Il livello di attenzione basso riguarda le aree funzionali a cui si associano interventi a "basso impatto" per via della loro natura parzialmente o del tutto immateriale.

In relazione al livello di attenzione (alto, moderato, basso) degli interventi, è previsto che la valutazione di incidenza sito-specifica da svolgersi in fase di attuazione degli interventi, di cui all'art. 5 del DPR 357/2007, sia effettuata sempre oppure solo in determinati casi.

Si ritiene che la previsione di effettuare le valutazioni sito-specifiche in fase attuativa secondo tali criteri di gradualità sia in linea con la necessità di applicare, ai sensi dell'art. 3-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, il principio di precauzione ai fini della tutela degli ecosistemi naturali, già indicato nel Trattato sull'Unione europea; resta inteso che la decisione sull'assoggettamento alla fase di valutazione è in capo unicamente all'autorità competente in materia di gestione dei siti della rete Natura 2000, come stabilito, per il territorio piemontese, dalla l.r. 19/2009 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità".

La definizione delle misure atte a ridurre l'incidenza degli interventi sui siti della Rete Natura 2000 dovrà pertanto essere effettuata nelle successive fasi di Valutazione d'Incidenza sito-specifiche relative ai singoli progetti; in tale fase si dovrà inoltre tenere conto, nell'ambito della Regione Piemonte, delle Misure di conservazione per la tutela dei siti della Rete Natura 2000, approvate con DGR 7 aprile 2014, n. 54-7409.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si ritiene che il piano/programma in oggetto possa ritenersi compatibile, ai sensi dell'art. 44 della legge regionale n. 19/2009, con gli obiettivi di conservazione dei valori naturalistico-ambientali della Rete Natura 2000 in territorio piemontese.

In fase attuativa occorrerà comunque verificare la compatibilità degli interventi – qualora interessino direttamente il territorio delle aree naturali protette – con le finalità istitutive e le norme generali di tutela e salvaguardia stabilite agli artt. 7 e 8 della citata l.r. 19/2009; dovrà essere, altresì, verificata la compatibilità con gli strumenti di gestione delle aree protette (Piani d'Area, Piani naturalistici); si ricorda, in particolare, che tali piani sono sovraordinati rispetto alla pianificazione territoriale ed urbanistica,.

Paesaggio

L'intero processo progettuale dovrà essere indirizzato verso un approccio integrato e multidisciplinare con l'obiettivo di migliorare eventuali condizioni di criticità in essere e tutelare gli elementi di valore (dal punto di vista storico, estetico-percettivo ed ecosistemico) dei paesaggi attraversati, superando infine i concetti di mitigazione/compensazione.

In tal senso si suggerisce di prendere in considerazione la possibilità di sviluppare un sistema per le compensazioni ambientali secondo un approccio finalizzato ad orientare nel loro complesso l'insieme delle misure compensative legate ai singoli interventi infrastrutturali al fine di ottenerne il coordinamento, nonché di accrescerne la significatività e rilevanza ambientale.

Il sistema della mobilità può impattare significativamente non solamente sul sistema dei beni culturali e paesaggistici ma anche sull'insieme del patrimonio paesaggistico non necessariamente sottoposto a tutela.

In tal senso, l'impostazione degli elementi costituenti la matrice di valutazione devono essere integrati, in particolare con riferimento alla Tutela paesaggistica, con gli obiettivi connessi all'analisi della scelta localizzativa in rapporto ai valori paesaggistici del contesto territoriale, anche sulla base delle indicazioni contenute nei Piani paesaggistici regionali, sia per le aree sottoposte a tutela, ai sensi del d.lgs. 42/2004, sia per tutti gli ambiti di interesse paesaggistico.

Le direttive in merito alla verifica e alla cautela progettuale in relazione alla presenza di Aree archeologiche deve essere riferita a tutte le tipologie di infrastruttura, localizzate o meno in aree urbane.

Laddove si intervenga su infrastrutture e linee riconosciute di interesse storico culturale dai Piani paesaggistici regionali, dovrà essere garantito il rispetto della leggibilità della morfologia e delle tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, con riferimento anche alla fruibilità panoramica da e verso l'infrastruttura.

Il Piano paesaggistico regionale riconosce gli immobili, i percorsi, i tratti stradali e quelli ferroviari di interesse storico-culturale di livello regionale, comprendendo le infrastrutture e le opere d'arte a

essi connesse, distinti in: rete viaria di età romana e medioevale, rete viaria di età moderna e contemporanea e rete ferroviaria storica.

Gli interventi sul sistema della viabilità storica devono essere tesi a garantire la salvaguardia e il miglioramento della fruibilità, della riconoscibilità dei tracciati e dei manufatti a essi connessi.

Per le opere costituenti bene d'insieme si deve garantire, anche negli interventi di adeguamento dei tracciati stradali alle esigenze del traffico o della sicurezza, il rispetto della leggibilità della morfologia e delle tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, con particolare riguardo per la fruibilità panoramica.

Con particolare riferimento ai contenuti dell'Allegato 2 – Dossier si segnala quanto segue:

- per tutti gli interventi relativi alla riqualificazione o alla nuova previsione di infrastrutture viarie, ferroviarie o logistiche, deve essere preso in considerazione l'obiettivo della riqualificazione paesaggistica e riqualificazione ambientale del contesto territoriale oggetto di intervento;
- la valutazione degli impatti paesaggistico ambientali e la conseguente progettazione del corretto inserimento paesaggistico debba essere estesa anche agli interventi complementari all'infrastruttura quali ad esempio pannelli fonoassorbenti, sia in ambito esterni ai centri abitati sia all'interno degli stessi;
- nella valutazione dell'impatto sulla componente suolo si deve valutare prioritariamente, per i siti di cantiere e di deposito, l'utilizzo di aree già compromesse (ex industriali dismesse, cave da riqualificare....) presenti sul territorio quale alternativa all'occupazione di suolo libero;
- il concetto di riqualificazione va esteso ed evidenziato anche agli aspetti paesaggistici e non solo strettamente ambientali;
- per gli interventi previsti in contesti montani e vallivi, va evidenziata la necessità di maggiori approfondimenti in merito all'inserimento paesaggistico ambientale dell'opera e agli aspetti compensativi in relazione alla fragilità paesaggistico ambientale del contesto, in coerenza con le indicazioni contenute nei Piano paesaggistici regionali.

Si rileva inoltre che al punto 8.5 del RA, tra gli strumenti richiamati nel documento, andrebbe indicato anche il documento relativo alle Rete ecologica regionale di cui alcune regioni, tra le quali il Piemonte, sono dotate.

Aspetti connessi alla rete viaria

Per quanto concerne le rete viaria, risulta condivisa l'impostazione e gli indirizzi formulati nel Programma e nel RA per l'implementazione delle azioni sulla sicurezza stradale, sia mediante azioni immateriali (es. educazione stradale) che materiali (risoluzione di nodi critici, adeguamento e messa in sicurezza di tratti stradali), e l'attenzione per le problematiche relative alla manutenzione stradale sia ordinaria che straordinaria.

Si deve, però, rilevare un importante scollamento tra tali indirizzi e le opere individuate nell'Allegato 3 (capitolo 2) nel quale, invece, sono riportate prettamente nuove costruzioni. Tale considerazione trova particolare evidenza nel Contratto di Programma che richiama le sole opere finanziate (nuove costruzioni e limitatamente all'anno 2015) e non gli interventi di manutenzione straordinaria ed adeguamento normativo presenti nel Piano investimenti ANAS 2015-2018, anche non finanziati totalmente.

Si osserva, infatti, l'importanza di richiamare nel Programma detti interventi in quanto risultano particolarmente efficaci al raggiungimento di obiettivi quali l'aumento della sicurezza stradale e il miglioramento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, in coerenza con gli indirizzi del Programma oggetto di valutazione.

Rapporti con la programmazione in campo agricolo

Per quanto riguarda l'analisi degli impatti sul territorio rurale e sul comparto agricolo, si evidenzia che il sistema della logistica prevede l'utilizzo e lo sviluppo di poli logistici, che devono necessariamente essere situati in aree adeguatamente servite da reti ferroviarie e stradali. Poiché tipicamente tale situazione è riscontrabile nelle aree di pianura, emergono chiaramente elementi confliggenti con le esigenze del comparto agricolo e di tutela dei suoli agricoli e naturali, soprattutto

quando questi presentano caratteristiche di elevata capacità d'uso e/o sono destinati a produzioni agricole ed agroalimentari di pregio.

Al fine di limitare il sovradimensionamento dei nodi che compongono la rete della logistica e il conseguente consumo di suolo, il RA avrebbe dovuto prevedere tra gli obiettivi ambientali quello di effettuare un coordinamento tra i poli già esistenti o di futuro sviluppo, operando così un'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse territoriali, e avrebbe dovuto fornire chiare indicazioni per lo sviluppo dei poli logistici in un'ottica di limitazione del consumo di suolo agricolo e naturale e di riutilizzo di aree già degradate, dismesse o sottoutilizzate.

Le reti viabilistica e ferroviaria non sono solo un fattore di pressione nei confronti della fauna selvatica, in quanto frammentano il territorio, la rete ecologica e i corridoi utilizzati dagli animali per i loro spostamenti (come correttamente descritto nel RA), ma costituiscono anche un'importante fonte di impatto nei confronti del territorio rurale e del comparto agricolo, in termini di sottrazione di superficie agricola produttiva, di frammentazione delle proprietà e di cesura del mosaico degli appezzamenti, di criticità legate all'accesso ai fondi, all'approvvigionamento idrico e all'esercizio dell'attività irrigua. Il territorio rurale non è infatti un supporto neutro sul quale inserire le infrastrutture, ma è un elemento fondamentale per lo svolgimento dell'attività produttiva agricola.

Al fine di limitare gli impatti generati dalle infrastrutture lineari di trasporto sul territorio rurale, sul comparto agricolo e sulla fauna selvatica, in termini di frazionamento del territorio e di consumo di suolo, è fondamentale agire in via prioritaria sulle infrastrutture esistenti migliorandole in termini di sicurezza e adeguandole alle nuove esigenze di traffico e il RA avrebbe dovuto fornire chiare indicazioni per la progettazione delle nuove infrastrutture nell'ottica di una reale ottimizzazione del tracciato nel contesto produttivo, territoriale ed ambientale in cui l'opera si inserisce, soprattutto nei territori agricoli con suoli ad elevata capacità d'uso e/o in presenza di produzioni agricole ed agroalimentari di pregio e di sistemi irrigui ben strutturati e ad elevata efficienza. In tal senso sono da privilegiare il riutilizzo di aree già degradate, dismesse o sottoutilizzate nel caso della realizzazione di nuove aree logistiche e della localizzazione delle aree di cantiere relative alle grandi opere e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti nel caso della viabilità e delle reti ferroviarie.

Sostenibilità ambientale

In un contesto caratterizzato da scenari di crisi economica e degrado ambientale gli investimenti sulla sostenibilità e sulla *Green economy* possono costituire un volano potenziale anche per la ripresa economica e l'occupazione.

Al fine di favorire il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali finalizzate all'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, non limitandosi alle necessità regolamentari che l'ambiente e la sua tutela doverosamente impongono alle attività di trasformazione del territorio, sarebbe opportuno valorizzare le occasioni di sviluppo, innovazione e modernizzazione che la *Green economy* può offrire nell'ambito delle realizzazioni di opere pubbliche o di pubblica utilità.

Si ritiene opportuno promuovere e sviluppare i valori e i principi della *Circular economy*, affinché si possa rendere evidente un uso efficiente delle risorse e una migliore gestione della tutela dell'ambiente.

Sarebbe opportuno promuovere misure in coerenza con la strategia nazionale delle *Green Community* mediante un'ulteriore integrazione dei servizi di mobilità nonché un maggiore sviluppo dell'efficienza energetica e dell'integrazione intelligente degli impianti e delle reti.

In merito alla realizzazione di opere, nuove tratte stradali e ferroviarie, occorre mettere in atto una progettazione ecocompatibile, volta a promuovere la riparabilità, longevità e riciclabilità dei prodotti, oltre che l'efficienza energetica.

Si rileva, inoltre, la necessità di valutare gli effetti derivanti dall'uso di determinati materiali, in particolare sempre in tema di economia circolare, sarebbe opportuno definire una strategia per le materie plastiche, affrontando le questioni legate a riciclabilità, biodegradabilità ed eventuale presenza di sostanze pericolose.

In merito alle nuove opere ed a quelle già in corso di realizzazione, si dovranno ulteriormente definire le interferenze e le criticità inerenti la fase di cantierizzazione, pertanto si raccomanda di mettere in atto le mitigazioni ambientali necessarie per contenere gli impatti prodotti dalla fase esecutiva delle opere, con adeguate tutele per l'inquinamento atmosferico e acustico.

Misure di mitigazione

Per quanto riguarda la definizione delle misure di mitigazione e di compensazione, si osserva che le uniche compensazioni idonee in relazione alla tematica del consumo di suolo possono consistere nel recupero agli usi agricoli/forestali o a verde di aree impermeabilizzate, già compromesse dall'urbanizzazione e dismesse oppure in fase di dismissione, aventi una superficie comparabile con quella delle aree agricole delle quali invece si prevede la trasformazione.

Relativamente agli impatti sulle componenti produttive del comparto agricolo e sui caratteri paesaggistici del territorio rurale, gli interventi di mitigazione devono essere proporzionati agli impatti generati, coerenti con la tipologia di impatto e con il contesto territoriale ed ambientale interferito.

Per quanto riguarda gli impatti della viabilità sulla fauna selvatica e sulle possibili misure di mitigazione, si segnala che la Regione Piemonte, in collaborazione di Arpa Piemonte, ha pubblicato i seguenti manuali:

- “Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica” (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2005), scaricabile all'indirizzo internet:

“http://www.regione.piemonte.it/cgi-bin/agri/pubblicazioni/pub/pubblicazione.cgi?id_pubblicazione=1222&id_sezione=0”;

- “Incidenti stradali con coinvolgimento di fauna selvatica in Piemonte. Metodi di indagine e caso studio in ambiente montano” (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2008), scaricabile all'indirizzo internet:

“http://www.regione.piemonte.it/cgi-bin/agri/pubblicazioni/pub/pubblicazione.cgi?id_pubblicazione=1561&id_sezione=0”.

Al fine di migliorare l'effetto di mitigazione nei confronti dell'avifauna, un utile strumento è rappresentato dalla pubblicazione “Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli” (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008), scaricabile al seguente indirizzo internet:

“http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_it.pdf”

Aspetti connessi a specifici interventi

Si riportano di seguito alcune considerazioni e osservazioni che si riferiscono a interventi specifici:

- Intervento denominato “Interconnessione Rebaudengo-Passante Ferroviario di Torino”: l'intervento, inserito nel settore “Metropolitane” dell'allegato al DEF (Interventi prioritari), risulta coerente con le linee strategiche definite dal programma in quanto funzionale al collegamento multimodale dell'aeroporto di Torino Caselle.

- Intervento denominato “Messa in sicurezza della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia”: l'intervento non risulta presente nel Programma sebbene sia inserito tra le opere di cui all'art. 3, comma 2, lettera b) della L. 164/2014, e successivo Decreto attuativo del 13.11.2014, dove all'art. 2, comma 5, viene esplicitamente stabilito che il monitoraggio dell'intervento, operato dalla Struttura Tecnica di Missione sugli interventi di cui alla L. 164/2014, deve essere rendicontato periodicamente in apposita tabella in sede di redazione dell'Allegato Infrastrutture.

Piano di monitoraggio

Nel RA si fa riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del Programma Operativo Nazionale (PON) “Infrastrutture e reti”, come PMA da cui far discendere sia l'impostazione del monitoraggio che numerosi indicatori. L'analisi continua indicando come vi siano molti problemi nella raccolta dati dei piani sotto ordinati al Programma e come una strategia di ottimizzazione del processo potrebbe aiutare nel risolvere tali problemi. A tale riguardo, vengono identificate le

azioni necessarie alla *governance* del processo, dove il MIT potrebbe avere un ruolo di coordinamento per tutte le attività previste (vedi pagina 159 della relazione).

Vista la natura estremamente programmatica del Programma, ovvero la sua natura assolutamente strategica e il numero di piani e progetti da questo derivanti, si suggerisce di modificare il ruolo del monitoraggio del presente piano. Non pare, infatti, efficace l'intenzione di individuare un'ulteriore elenco di indicatori che, come anche asserito nella relazione, sarebbero difficilmente correlabili con le previsioni della programmazione.

Si ritiene, invece, particolarmente utile proporre un'azione di coordinamento e omogenizzazione della raccolta dei dati dei monitoraggi, sia delle opere che dei piani derivanti dal Programma stesso. Molto importante sotto questo aspetto, ancorché previsto dal C.A.D. (Codice dell'Amministrazione Digitale), è il richiamo all'imposizione di formati di "dati aperti" per la restituzione dei dati di PMA delle opere soggette a VIA. Questo porterebbe ad una facile condivisione nonché riutilizzo dei dati tra i vari soggetti coinvolti, a tutti i livelli di programmazione/pianificazione degli interventi. Inoltre tale conoscenza sarebbe utilissima per tutte le procedure di valutazione, sia VAS che VIA, in quanto costituirebbe un quadro ambientale aggiornato e idoneo al contesto delle valutazioni, così come previsto nella teoria della VAS.

Il monitoraggio del Programma potrebbe quindi essere costituito da un lato da una serie di azioni che porterebbero alla nascita di un portale per la raccolta e l'analisi di tutti i dati prodotti dalle procedure sotto ordinate, dall'altro da pochi indicatori che potrebbero dare atto di come questo processo, di integrazione e raccolta dati, proseguirà nel corso degli anni.

Tutto ciò premesso;

vista la direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio;

visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

vista la legge regionale 40/1998;

vista la deliberazione della Giunta Regionale 9 giugno 2008, n. 12-8931 recante primi indirizzi operativi in materia di VAS;

la Giunta Regionale, condividendo le considerazioni del relatore, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

delibera

– di esprimere parere favorevole in merito alla sostenibilità ambientale del Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, formulando all'autorità ministeriale competente, nell'ambito della consultazione di cui agli artt. 13, comma 5 e 14 del d.lgs. 152/2006, le osservazioni, dettagliatamente descritte in premessa, al fine di consentire l'identificazione, valutazione e mitigazione degli impatti che la successiva attuazione del Piano potrà determinare sulle componenti ambientali, sociali ed economiche del territorio del bacino del Po, valorizzandone, al contempo, gli aspetti positivi ed innovativi;

– di inviare al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi e per gli effetti degli artt. 13, comma 5 e 14 del d.lgs. 152/2006, la presente deliberazione per il prosieguo di competenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e ai sensi dell'art. 5 della l.r. 22/2010 e sul sito istituzionale dell'Ente alla sezione "Amministrazione trasparente" ai sensi dell'art. 40 del d.lgs. 33/2013.

(omissis)