

Quale valutazione ambientale per una nuova pianificazione dei trasporti?

Maria Rosa Vittadini

Il nuovo Codice degli appalti sembra porre le premesse per un effettivo rinnovamento del modo di decidere e realizzare le infrastrutture di trasporto nel nostro paese. Un problema non da poco. In primo luogo per l'assoluta necessità di arrivare a quella visione condivisa (e per questo strategica) ad oggi così platealmente mancante, nonostante l'abuso del termine "strategico" attribuito ad ogni sorta di infrastrutture.

Occorre riprendere a programmare per cercar di risolvere i gravi problemi che la deriva originata dalla Legge Obiettivo ha reso ormai intollerabili. Non solo la complessiva inefficienza del sistema, ma la conflittualità endemica delle istituzioni tra di loro, la così evidente debolezza dei governi, cui è affidata la rappresentanza della domanda, di fronte alla forza degli interessi dell'offerta, il malessere così palpabile nel rapporto tra collettività e istituzioni, la crescente vulnerabilità dei territori. Dunque una questione squisitamente politica, di responsabilità nell'uso delle risorse (non solo finanziarie) e anche, se si vuole, di etica dell'amministrazione della cosa pubblica.

E' un tema ovviamente troppo difficile e anche forse improprio in un seminario che si occupa delle innovazioni tecniche e procedurali introdotte dal nuovo Codice. Ma è senza dubbio proprio il tema che si legge nella trama dei provvedimenti.

1. Trasporti e ambiente

Queste note trattano di un aspetto che fa sicuramente parte del malessere e che tuttavia mi pare del tutto sottovalutato sia nel nuovo Codice che negli atti del Ministero delle infrastrutture che iniziano a definirne l'attuazione. Mi riferisco al problema degli effetti ambientali della realizzazione e gestione delle infrastrutture, al peso crescente che tale problema ha assunto nel decennio passato non solo nella percezione dei cittadini ma anche nelle norme e nei regolamenti comunitari. A mio parere il successo della annunciata stagione di programmazione si gioca in misura non marginale su una nuova capacità di integrare pienamente la questione ambientale nelle decisioni. Non solo nella realizzazione di nuove opere, come riduttivamente sembrano credere talune interpretazioni, ma nella programmazione e gestione dell'intero "sistema delle infrastrutture e dei trasporti", che nel suo complesso deve essere orientato verso la sostenibilità nelle tre dimensioni economica, sociale ed ambientale.

Il ritardo accumulato a livello nazionale su questo tema negli ultimi quindici anni è davvero assai ampio. E risalta con grande evidenza se solo si confrontano le politiche nazionali con le molte pregevoli iniziative di mobilità sostenibile sviluppate a livello locale. Occorre ricordare che nessun esplicito orientamento alla sostenibilità ambientale del sistema nazionale dei trasporti è stato ad oggi preso considerazione e nessuna Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata condotta al riguardo. Infatti:

- il PGTL del 2001 aveva introdotto sperimentalmente il tema della VAS che a quel tempo non era ancora stata trasposta nelle norme italiane. Tuttavia fu un tentativo molto parziale e soprattutto privo delle fondamentali componenti di consultazione e partecipazione. La piena applicazione della VAS era rimandata agli strumenti attuativi e nella delibera CIPE relativa alla approvazione del PGTL era esplicitamente stabilito che tutti i documenti programmatici ad esso conseguenti avrebbero dovuto essere sottoposti a VAS;
- non sono stati sottoposti a VAS gli elenchi di opere di cui alla Legge Obiettivo (L. 433/2001). La loro natura di "Varianti" al PGTL, stabilita dalla norma stessa, avrebbe imposto quantomeno una "verifica di assoggettabilità", ovvero una verifica della necessità di procedere ad una Valutazione ambientale dell'insieme;
- è stata sistematicamente elusa la VAS sugli Allegati infrastrutturali ai DEF con i quali, in tempi più recenti, i Governi in carica hanno tentato di dare una parvenza di ordine al coacervo di infrastrutture nel frattempo iscritte nelle Legge Obiettivo,
- fa eccezione l'Allegato infrastrutture 2015 sottoposto ad una "urgente" procedura di VAS all'evidente scopo di far fronte alla "condizionalità ex ante" imposta dal regolamento comunitario sui fondi strutturali. Una regola che subordina l'assegnazione di fondi comunitari agli Stati membri alla presenza di un Piano dei trasporti approvato e regolarmente sottoposto

a VAS. Ma si tratta di un ben insufficiente Piano e di una ben insufficiente VAS, se è vero che metà delle opere citate sono considerate imm modificabili e quindi non valutate e l'altra metà è considerata così "immatura" da non essere valutabile. Desta quindi non poca preoccupazione l'art. 216 comma 2 del nuovo Codice che recita

"2. Fino all'approvazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) si applica il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal Consiglio dei ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a valutazione ambientale e strategica."

- E' ben vero che l'approvazione da parte del CIPE delle singole opere, qualora comprese tra quelle da sottoporre a VIA, è stata accompagnata da una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dei progetti. E' tuttavia evidente che una procedura di Valutazione opera per opera non è in grado per sua natura di render conto degli effetti ambientali dell'insieme; tanto meno la procedura "speciale" (ovvero rapida, semplificata e tendenzialmente ristretta al progetto preliminare) riservata alle opere iscritte nelle Legge Obiettivo. Si tornerà più innanzi su questo tema.

Dunque è urgente por mano al nuovo PGTL e alla sua attuazione, ed è urgente occuparsi del ruolo e della collocazione della valutazione ambientale nel processo decisionale per fare in modo che le questioni ambientali siano effettivamente integrate nelle decisioni, contribuiscano al buon funzionamento del sistema dei trasporti e, insieme, collaborino al recupero del ritardo accumulato rispetto a talune strategie comunitarie di base in materia di sostenibilità. Come ad esempio la tutela della biodiversità, il funzionamento dei servizi ecosistemici e, non da ultimo, il coinvolgimento delle collettività nelle decisioni che le riguardano

Queste note intendono:

- svolgere una sintetica analisi di alcune criticità relative al ruolo della valutazione ambientale nel processo decisionale di pianificazione – programmazione – attuazione del sistema infrastrutturale.
- proporre talune modifiche procedurali e di contenuto che potrebbero aiutare a superare l'evidente *impasse* della situazione attuale, anche sulla scorta delle innovazioni introdotte dal nuovo Codice. Innovazioni da sperimentare nella redazione del nuovo PGTL e, più in generale, nella formulazione del nuovo processo decisionale che il Codice degli appalti sembra prefigurare.

1. VIA e VAS: questioni di ruoli e di finalità

Le considerazioni che seguono riguardano solo i due principali procedimenti di valutazione ambientale connessi alla pianificazione delle infrastrutture e del loro uso: la Valutazione di impatto ambientale dei progetti (VIA) e la Valutazione ambientale strategica dei piani e programmi (VAS). Altre procedure di Valutazione ambientale, pure rilevanti per il tema considerato, come ad esempio la Valutazione di Incidenza (VIncA), si considerano totalmente integrate nella VIA e nella VAS.

Ai fini della chiarezza del discorso sembra opportuno richiamare la profonda differenza tra VIA e VAS, che sono modalità di valutazione diverse nelle finalità, nei possibili strumenti, nei soggetti coinvolti, nella struttura procedimentale e negli esiti.

In sintesi la VIA è un procedimento puntuale e specifico, che si colloca a valle della redazione del progetto ed è effettuata da un soggetto "terzo" rispetto al proponente, riguarda i limiti di accettabilità, compresa l'accettabilità sociale, degli impatti generati dalla realizzazione e gestione di una specifica opera, pubblica o privata che sia. Il fine è quello di evitare impatti non compatibili con l'ambiente e l'impostazione di fondo è guidata dal principio di prevenzione: l'alternativa scelta deve aver evitato tutti gli impatti evitabili, minimizzato quelli non evitabili e compensato, in termini di valori ambientali, quelli residui.

La Valutazione Ambientale Strategica ha invece natura di processo integrato nel processo di elaborazione e attuazione del Piano al quale si riferisce. La pienezza e sistematicità di tale integrazione ne fa una componente strutturale degli strumenti programmatici dell'Amministrazione pubblica. Il fine ultimo è quello di supportare decisioni economicamente, socialmente e ambientalmente sostenibili non solo per ogni singolo Piano ma per i Piani e programmi della Amministrazione pubblica nel loro complesso. Nella VAS il principio-guida è quello di precauzione, che comporta una precisa responsabilità politica e tecnica dell'Amministrazione che pianifica nel

costruire la conoscenza circa i rapporti causa-effetto e nell'evitare interventi potenzialmente rischiosi per i quali tale conoscenza risulti insufficiente.

Dunque la VIA considera la *compatibilità ambientale* come condizione di vincolo, ovvero soglia che gli impatti non devono oltrepassare, pena la rinuncia alla realizzazione dell'opera. In un processo di Piano con VAS invece la *sostenibilità ambientale* diviene elemento di progetto e la valutazione ambientale diviene strumento sistematico di scelta tra le possibili alternative. Una scelta che comporta una chiara identificazione degli obiettivi anche ambientali a cui devono concorrere le alternative di Piano, e una loro valutazione ottenuta integrando con opportuni sistemi di supporto alle decisioni (DSS) gli esiti della valutazione ambientale con gli esiti di una pluralità di strumenti: a partire dall'analisi benefici/costi fino all'analisi dell'accettabilità sociale.

Una tale strutturazione del processo di Piano comporta l'esplicita assunzione di obiettivi ambientali e, per la VAS, il coinvolgimento attivo dell'Amministrazione responsabile, una trasparente collaborazione tra valutatore e pianificatore e una partecipazione, in chiave di democrazia deliberativa, delle collettività interessate, essenziale al fine della individuazione delle possibili alternative. Il monitoraggio della attuazione del Piano, che fa propriamente parte del processo di VAS, deve poi consentire di valutare in modo trasparente il conseguimento degli obiettivi e anche, se del caso, l'opportunità di introdurre misure aggiuntive o correttive, in modo che gli obiettivi siano effettivamente raggiunti.

La partecipazione, sia pure con finalità diverse nelle due procedure, è uno degli elementi centrali di entrambe. Vale la pena di sottolineare come il formale obbligo di fasi di consultazione e di partecipazione del pubblico sia stato (e sia tutt'ora) un importante fattore di modernizzazione del processo decisionale. Tanto più importante nell'attuale contesto di frammentazione sociale e di accentuata conflittualità. Nondimeno la partecipazione è forse uno degli aspetti più sottovalutati, perché considerato marginale, costoso in termini di tempo e di impegno e povero di risultati.

Una analisi delle concrete esperienze mostra che le critiche hanno talora fondamento, ma che i deludenti risultati attengono soprattutto a questioni di "disponibilità politica" all'ascolto e ai conseguenti modi di integrare la partecipazione nel processo di Piano. Nella gran parte dei casi risulta evidente la riluttanza ad incardinare i processi partecipativi con i tempi e con i modi necessari a dare spazio al confronto costruttivo tra le diverse posizioni, a favorire la trasparente circolazione e l'arricchimento delle conoscenze e, in ultimo, a consentire il riconoscimento, se non la condivisione, delle logiche che motivano le decisioni. Molti provvedimenti di semplificazione normativa che hanno puntato sul contingentamento dei tempi e sulla introduzione di formule di "silenzio assenso" hanno giocato di fatto contro la partecipazione. A mio avviso queste ragioni spiegano in buona misura la modestia dei risultati: è del tutto ovvio che la consapevolezza circa l'inutilità del partecipare si traduca in disaffezione. E dalla disaffezione alla conflittualità endemica il passo è davvero breve.

Forse anche sotto la spinta di questi evidenti problemi il nuovo Codice introduce una forma di Dibattito Pubblico (DP) nell'iter decisionale relativo alle "grandi opere". Si tratta di una innovazione potenzialmente molto positiva, se sarà assicurata la terzietà del gestore del dibattito rispetto al proponente l'opera e se i risultati del dibattito saranno davvero tenuti in conto. Si è in attesa del Decreto che definirà il Regolamento di attuazione del DP, ma nelle notizie fin qui disponibili è singolare l'assoluta mancanza di riflessione sul rapporto tra DP e procedura di VIA, che pure si occupa dello stesso oggetto nello stesso momento e che prevede anch'essa forme di comunicazione e partecipazione del pubblico. Considero anche questo un segnale della oggettiva marginalità attribuita alle questioni ambientali.

2. Questioni di obiettivi ambientali

Secondo le norme e le strategie comunitarie e italiane, il compito di contribuire al conseguimento degli obiettivi ambientali alle diverse scale non è affidato a "Piani ambientali" ma ad ogni Piano o programma, qualunque sia il suo contenuto tematico. Basti ricordare a questo proposito il VII programma di Azione ambientale¹ laddove afferma:

¹ Cfr Commissione Europea, VII Programma d'azione ambientale, *Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta*, novembre 2013

La nostra visione per il 2050 vuole ispirare le azioni che saranno realizzate entro e oltre il 2020. Secondo questa visione *nel 2050 vivremo bene e nel rispetto dei limiti ecologici del nostro pianeta. Prosperità e ambiente sano saranno basati su un'economia innovativa e circolare, in cui non si spreca nulla e in cui le risorse naturali sono gestite in modo tale da rafforzare la resilienza della società. La crescita sarà caratterizzata da emissioni ridotte di carbonio e sarà da tempo dissociata dall'uso delle risorse, scandendo così il ritmo di un'economia globale sostenibile.*

11. Questa trasformazione richiede una piena integrazione degli aspetti ambientali in altre politiche, come l'energia, i trasporti, l'agricoltura, la pesca, l'economia e l'industria, la ricerca e l'innovazione, l'occupazione e la politica sociale, in modo tale da dare vita a un approccio coerente e comune. Le azioni realizzate all'interno dell'UE dovrebbero essere inoltre affiancate da azioni rafforzate sul piano internazionale e da una cooperazione con i paesi vicini volta ad affrontare le sfide comuni.

Dunque anche per il nuovo PGTL e per i Documenti Pluriennali di Programmazione (DPP) che lo seguiranno si pone la questione di stabilire gli obiettivi ambientali generali e specifici da conseguire. Si intendono per "obiettivi generali" quelli che fissano la direzione delle trasformazioni sul lungo periodo e per "obiettivi specifici" quelli quantificati, definiti nello spazio, nel tempo, nelle risorse e nei soggetti attuatori, così che il loro conseguimento possa essere monitorato.

Il PGTL oltre a porsi obiettivi "classici" di riduzione entro soglie definite degli impatti diretti generati dal settore dei trasporti, come le emissioni inquinanti, il rumore o le emissioni di gas climalteranti dovrebbe assumere decisioni condizionate anche da altri obiettivi ambientali rilevanti, come l'arresto del consumo di suolo entro il 2050, l'aumento della resilienza agli eventi estremi dovuti al cambiamenti climatico, la tutela della biodiversità e il buon funzionamento dei servizi ecosistemici. Tutti fattori ambientali sui quali il sistema delle infrastrutture e dei trasporti esercita una rilevantissima pressione.

Certo si pongono a questo proposito questioni di scala: alcuni tipi di impatto, come il rumore o l'interferenza con aree di particolare pregio naturalistico o paesaggistico, possono essere compiutamente valutate a livelli di dettaglio propri di piani attuativi o addirittura di progetti, ma altre componenti come le emissioni inquinanti, quelle climalteranti, il consumo di suolo o ancora la questione della biodiversità e dei servizi eco sistemici devono essere considerati propriamente a tutte le scale, compreso il livello nazionale. In ogni caso, anche per gli impatti effettivamente valutabili a scale di maggior dettaglio il Piano dovrebbe porre le regole per "evitare, minimizzare e compensare", ovvero per conseguire gli obiettivi ambientali che la valutazione ha il compito di garantire.

A livello europeo l'insieme di obiettivi per i trasporti connessi alla *Roadmap* verso un efficiente uso delle risorse al 2050 è sicuramente molto impegnativo. La tabella riportata all'allegato A, tratta dal rapporto *EEA TERM 2015*, ne fornisce una utile sintesi. I modelli utilizzati per identificare le strategie con il miglior rapporto costi-efficacia necessarie a ridurre al 2050 le emissioni complessive di gas climalteranti dell'80-95% assegnano alla responsabilità del settore dei trasporti una riduzione di emissioni del 60% rispetto al 1990. I settori di intervento e i target indicati nella tabella riprendono i contenuti strategici del Libro bianco del 2011, le soglie fissate dalle Direttive in materia di energia rinnovabile e i regolamenti circa il progressivo inasprimento delle norme per la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli.

Ulteriori tappe intermedie di riferimento verranno dal "Pacchetto clima energia al 2030", che ridefinisce a livello comunitario il funzionamento e le soglie dell'Emissions Trading System. Il nuovo sistema fissa soglie di riduzione delle emissioni di gas serra anche per i settori fino a quel momento esclusi, compresi i trasporti. L'*Effort sharing*, ovvero il Regolamento che ripartisce tra i Paesi Membri la quota di riduzione complessiva del 30% al 2030, ancora in via di negoziazione, assegna all'Italia per i settori non ETS una riduzione del 33%. All'interno di questa quota dovrà essere stabilito il contributo di riduzione da ottenere nel settore dei trasporti.

Al di là dello specifico significato dei numeri, è evidente che gli obiettivi comunitari quantificati e la loro ripartizione tra gli Stati Membri costituiscono per il nuovo PGTL e per i successivi DPP solidi riferimenti a cui agganciare le strategie, la valutazione delle alternative e il monitoraggio dei risultati. Una negoziazione del tutto analoga a quella comunitaria dovrebbe definire, a livello nazionale, la ripartizione dell'impegno tra le diverse aree del paese, in modo da responsabilizzare tutti i livelli di governo nel raggiungimento degli obiettivi. In questo nuovo quadro strategico, la fase iniziale del

nuovo PGTL e della sua VAS potrebbe/dovrebbe essere il momento della presa in carico degli obiettivi sovraordinati e, insieme, della costruzione della “Visione condivisa” da cui far discendere un articolato set di obiettivi specifici capaci di motivare il *burden sharing* tra le diverse componenti territoriali e sociali. Una visione condivisa da costruire con la partecipazione attiva delle Regioni, degli enti locali e delle componenti sociali attraverso adeguati processi di coinvolgimento nelle scelte. La costruzione della visione condivisa nell’ambito del Piano è essenziale non solo per affrontare problemi come l’equità o il riequilibrio territoriale, ma anche per l’evidente necessità di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali in un settore, come quello dei trasporti, dove oltre tre quarti dei traffici si svolge a livello locale e quasi il 70% della popolazione vive negli ambiti urbani e metropolitani. Senza strategie coerenti ai diversi livelli, senza ricerca di sinergie e senza leale collaborazione nessun obiettivo di sostenibilità, e forse neppure di efficienza, appare ragionevolmente raggiungibile.

Dal medesimo processo di costruzione della visione condivisa dovrebbero derivare il sistema degli obiettivi e la divisione dei compiti rispetto all’altra grande emergenza ambientale di livello strategico, i cui costi e benefici si riflettono a livello locale, nazionale e globale: ovvero la perdita di biodiversità e il progressivo deterioramento dei servizi eco sistemici ad essa connessi.

E’ appena il caso di ricordare che i servizi ecosistemici stanno alla base della vita umana e di tutte le altre specie e che il loro deterioramento già oggi colpisce duramente le popolazioni più povere, alimentando drammatiche ingiustizie e ulteriori spinte ai grandi fenomeni migratori del nostro tempo. L’urgenza di intervenire è ampiamente dimostrata dai numerosi studi ormai disponibili relativi alla dimensione e alla velocità delle perdite di quello che è stata definito il “Capitale naturale”

Tuttavia, nonostante la crescente consapevolezza, l’obiettivo strategico europeo di “Arrestare significativamente la perdita di biodiversità entro il 2010” è stato clamorosamente fallito e la difficoltà di integrare pienamente la considerazione del capitale naturale nelle politiche settoriali, come quella dei trasporti, è emersa in tutta la sua evidenza. Su tale deludente risultato hanno giocato molti fattori; dalla insufficienza delle informazioni, alla oggettiva difficoltà di valutazione dei valori coinvolti e anche alla riluttanza ad investire in vista di risultati di lungo o lunghissimo periodo, perciò stesso incerti.

L’insuccesso del 2010 ha motivato una serie di iniziative di grande interesse. In primo luogo una più coraggiosa Strategia di rilancio della tematica a livello internazionale, comunitario e nazionale e un forte impulso a nuovi metodi di analisi e di stima, soprattutto in materia di valutazione economica della biodiversità e dei servizi eco sistemici². Ai fini della integrazione del tema nella futura pianificazione dei trasporti occorre fare riferimento alla Strategia Nazionale sulla biodiversità (2010 e successivi aggiornamenti) e agli interessanti lavori dell’Osservatorio nazionale e del Comitato Paritetico per la biodiversità che da quella Strategia hanno preso le mosse. Più in generale sembra utile richiamare tre ambiti di approfondimento:

- l’iniziativa comunitaria TEEB “*The Economics of Ecosystems and Biodiversity*” finalizzata mettere a punto metodi per integrare il valore della biodiversità e dei servizi ecosistemici all’interno dei processi decisionali a tutti i livelli. Lo strumento proposto per raggiungere tale obiettivo è un approccio strutturato alla valutazione in grado di aiutare i decisori a riconoscere l’ampia gamma di benefici generati dagli ecosistemi e dalla biodiversità, di stimare il loro valore, per quanto possibile in termini economici e di integrare tale valore nelle decisioni. L’iniziativa ha ormai prodotto non solo pregevoli rapporti metodologici e Linee Guida³, ma ha anche sviluppato l’analisi di casi-studio internazionali di applicazione di metodi diversi di valutazione.
- l’iniziativa MAES (*Mapping and Assessment of Ecosystems and their Services*) risponde all’Azione 5 prevista dalla Strategia europea per la biodiversità che chiede agli Stati membri di mappare e valutare con criteri omogenei e confrontabili lo stato degli ecosistemi e dei loro servizi sul territorio nazionale, con l’assistenza della Commissione Europea⁴. Per il nostro paese il IV rapporto MAES, pubblicato nel 2016, ha messo a disposizione a livello nazionale

² Per una interessante rassegna cfr ISPRA, Il valore economico della biodiversità e degli ecosistemi, Manuali e Linee guida 64/2010

³ Manuali e Rapporti disponibili nel sito <http://www.teebweb.org/>

⁴ Cfr EEA Technical report n. 6/2015, European ecosystem assessment — concept, data, and implementation

e regionale la mappatura e valutazione dello stato di conservazione degli ecosistemi sull'intero territorio nazionale.

- Lo sviluppo, nel 2013, di un primo *Set di indicatori per il monitoraggio della Strategia nazionale per la biodiversità*⁵. Il lavoro confronta obiettivi generali e specifici per il monitoraggio della strategia italiana con quelli adottati per la Strategia europea e per altre rilevanti iniziative al fine di valutarne la congruenza. Il monitoraggio proposto riguarda anche l'attuazione di specifiche attività di protezione e tutela connesse ad attività economiche che esercitano significative pressioni sulle strutture ecosistemiche. Nella tabella Allegato 2 si riporta la preliminare selezione degli indicatori di tutela dei servizi ecosistemici sviluppati per lo specifico tema delle infrastrutture e dei trasporti.

I metodi di valutazione e le nuove informazioni oggi disponibili formano senza dubbio una buona base di partenza per l'effettiva integrazione nel PGTL degli obiettivi comunitari fatti propri dalla Strategia Nazionale per la biodiversità. Con una particolare attenzione, anche in questo campo, al raggiungimento degli obiettivi quantificati stabiliti a livello europeo dalla Strategia al 2020:

Obiettivo 1

Arrestare il deterioramento dello stato di tutte le specie e gli habitat contemplati nella legislazione dell'UE in materia ambientale e conseguire un miglioramento significativo e quantificabile del loro stato in modo che, entro il 2020, rispetto alle valutazioni odierne:

i) lo stato di conservazione risulti migliorato nel doppio degli habitat e nel 50% in più delle specie oggetto delle valutazioni condotte a titolo della direttiva habitat; e ii) lo stato di conservazione risulti preservato o migliorato nel 50% in più delle specie oggetto delle valutazioni condotte a titolo della direttiva Uccelli.

Obiettivo 2

Entro il 2020 preservare e valorizzare gli ecosistemi e i relativi servizi mediante l'infrastruttura verde e il ripristino di almeno il 15% degli ecosistemi degradati.

3. Questioni di procedure

La logica della collocazione delle procedure di VAS e di VIA nel processo decisionale assume che tale processo si snodi razionalmente: dalla pianificazione alla programmazione e alla realizzazione degli interventi. Nell'ipotesi di ideale linearità, la "filiera" decisionale dovrebbe iniziare con l'elaborazione del PGTL e della sua VAS cui dovrebbe far seguito lo sviluppo di un programma attuativo (DPP) che dovrebbe avere una propria VAS solo per gli aspetti non valutati nel PGTL e infine la realizzazione di concreti interventi, di cui taluni sottoposti a VIA. Questa sequenza logica dovrebbe riflettersi nel monitoraggio, nel senso che il raggiungimento degli obiettivi strategici del PGTL dovrebbe essere misurabile anche attraverso il monitoraggio dei DPP e poi degli effetti ambientali delle opere sottoposte a VIA.

Il processo è in realtà assai più complesso sia nella realtà delle cose che nel disegno stesso delineato dal nuovo Codice. Basti pensare alla cocente contraddizione che vedrà il primo DPP approvato prima del PGTL, per di più in forma semplificata, così come stabilito nelle Linee Guida approvate dal CIPE il 1 dicembre 2016. E basti pensare all'incerto esito della "revisione" delle opere già inserite in legge Obiettivo e all'obbligo di presa in carico di una serie di opere che, seppure non realizzate e spesso tutt'altro che strategiche, hanno dato luogo a "obbligazioni giuridicamente vincolanti". Opere che in quanto tali dovranno essere inserite nel PGTL e nei DPP. E' del tutto evidente che l'entità del "già deciso" condiziona pesantemente le strategie e la capacità di innovazione del nuovo PGTL. Tuttavia è altrettanto evidente che l'impatto ambientale di tali opere andrà valutato e che il peso della minimizzazione e compensazione degli impatti dovrà essere considerato nelle alternative, al fine di programmare le opere future non semplicemente come "opere aggiuntive" ma come opere in grado di ri-orientare, se necessario, il sistema al fine del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

In questo quadro l'itinerario procedurale stabilito dal nuovo Codice pone più di una preoccupazione.

⁵ Cfr MATTM-ISPRA *Strategia Nazionale per la Biodiversità (SNB) Il set preliminare d'indicatori della Strategia*, Roma, marzo 2013

In primo luogo appare incerto il significato della norma che stabilisce l'adozione del PGTL ogni tre anni (art. 201, comma 2). Cosa vuol dire "adozione", parola che nel contesto normativo italiano ha un significato del tutto differente da quello descritto dall'articolo citato? Sembra indubbio che l'orizzonte temporale di un Piano strategico dovrebbe essere almeno decennale: fino al 2030 o meglio fino a quel 2050 ormai assunto come riferimento per la gran parte delle strategie europee. "Adottato ogni tre anni" significa che ogni tre anni possono essere riviste le strategie di lungo periodo e riformulati gli obiettivi da raggiungere? Significa che ogni tre anni il monitoraggio degli esiti funzionali ed ambientali deve consentire gli opportuni adeguamenti al fine di raggiungere gli obiettivi? Un chiarimento è sicuramente necessario.

Che relazione sussiste tra l'adozione triennale del PGTL e il ritmo triennale di costruzione del DPP, peraltro rivisto annualmente? Il DPP dovrebbe essere un Piano attuativo del PGTL e secondo le norme (Dlgs 228/2011) dovrebbe partire dall'analisi ex ante dei fabbisogni, illustrare i risultati delle procedure di valutazione e l'individuazione delle priorità di intervento e concludersi con i criteri per le valutazioni degli interventi da realizzare e i risultati delle valutazioni ex post degli interventi già realizzati. Dunque il DPP è il luogo delle decisioni concrete e operative cosa che rende ancor più grave il fatto di far precedere il primo DPP alla definizione del PGTL dal quale dovrebbe trarre la motivazione delle sue previsioni.

Per altro verso occorre riconoscere che anche il disegno procedurale fissato dal nuovo Codice è tutt'altro che rassicurante. Secondo il Codice il DPP si configura come un elenco di opere, frutto del processo di selezione prima ricordato, alimentato nel tempo da nuove proposte di opere da parte di Regioni, Province autonome Città metropolitane e altri enti competenti (presumibilmente gestori di infrastrutture e di servizi di trasporto) e ricalibrato, ove necessario, attraverso i risultati del monitoraggio delle opere già realizzate. Le nuove proposte devono dimostrare la loro fattibilità e il loro significato prioritario attraverso il Progetto di fattibilità tecnico-economica. Il MIT verificherà l'attendibilità delle proposte e la funzionalità dell'opera rispetto agli obiettivi del PGTL. La conclusione positiva di tale valutazione permetterà di inserire l'opera nel DPP, che dovrà comunque essere approvato ogni tre anni sentita la Conferenza Stato-Regioni.

In sostanza emerge da questo schema una grande flessibilità e anche un grande potere del MIT, che attraverso il DPP valuta "singolarmente" le proposte delle Regioni e degli altri proponenti, al di fuori di un processo di valutazione condiviso a livello territoriale e sociale e di qualunque "contraddittorio" sulle valutazioni proposte. Ne deriva la necessità di prevedere una qualche forma di partecipazione e di contraddittorio anche a livello di Progetto di fattibilità tecnico economica. Partecipazione e contraddittorio potrebbero utilmente avere luogo nella fase di scoping della procedura VIA, resa obbligatoria, aperta alla partecipazione del pubblico e coordinata con il dibattito pubblico almeno per le opere di maggiore impatto.

L'insieme delle procedure disegnate dal Codice configura una grande una grande responsabilità per il PGTL: le strategie, gli obiettivi e criteri di valutazione stabiliti dal PGTL devono essere così solidi da poter essere efficacemente utilizzati per inserire nei DPP solo opere in grado di contribuire al disegno e alla sostenibilità complessiva del sistema. Un PGTL generico e una VAS priva di efficacia configurano l'evidente rischio di ri-edizione della Legge obiettivo, con tutto il suo carico di inefficienza della spesa pubblica, incertezza e contraddittorietà del disegno infrastrutturale, opacità delle negoziazioni e arbitrio delle decisioni. E, di conseguenza, endemica conflittualità. L'inversione dell'ordine del processo decisionale tra PGTL e DPP è un ben preoccupante segnale in questa direzione.

3.1 Una VAS troppo spesso priva di effetti sulle decisioni di Piano

Anche scontando questo infelice inizio, la "debole" prassi attuale di svolgimento del processo di VAS rende ragione delle preoccupazioni ora espresse e richiede di migliorare l'efficacia di alcuni snodi-chiave del processo.

La elaborazione di un Piano sottoposto a VAS, compreso il PGTL, molto schematicamente può essere ricondotta a quattro fasi principali: la definizione degli obiettivi, la scelta delle strategie e delle azioni necessarie a conseguirli, la fase di adozione e approvazione e da ultimo il monitoraggio e l'eventuale ritorno sulle decisioni qualora gli obiettivi non siano adeguatamente conseguiti. Nella

impostazione corrente la VAS segue anch'essa una definita successione di fasi, che tuttavia si svolgono in parallelo rispetto alla elaborazione del Piano e hanno ridotte possibilità di influenzarne le decisioni.

All'avvio del processo, la fase di *Scoping* ha l'importante compito di definire "l'ambito di influenza" del Piano e del suo processo di VAS. Un ambito definito in termini di territori e collettività interessate, livelli di governo e loro strumenti programmatici, obiettivi tematici definiti a livello sovraordinato (nazionali, comunitari e da accordi internazionali). La consultazione dei soggetti con competenze ambientali in questa fase dovrebbe aiutare a definire le informazioni necessarie al Piano e il loro livello di approfondimento e dovrebbe anche contribuire ad individuare le diverse categorie di soggetti da coinvolgere nelle attività di consultazione e partecipazione. Dunque una efficace fase di *scoping* potrebbe avere la valenza di fase di "progettazione" del processo di VAS adeguata allo specifico Piano a cui si riferisce, definito nei suoi contenuti, nelle strategie di comunicazione e partecipazione e nelle modalità di integrazione con l'elaborazione del Piano.

La fase di redazione del Piano, che segue e raccoglie gli orientamenti della fase di *scoping*, dovrebbe iniziare con la definizione degli obiettivi ambientali specifici da perseguire mediante "pacchetti di azioni" alternativi opportunamente valutati nelle loro dimensioni ambientali economiche e sociali. La definizione quantificata degli obiettivi specifici richiede un impegnativo lavoro di analisi e di valutazione, di rado adeguatamente sviluppato nella prassi attuale. Risulta infatti debolissimo, quando non inesistente, proprio il passaggio dagli obiettivi generali, necessariamente astratti, agli obiettivi specifici del Piano e alla loro definizione nello spazio e nel tempo, possibilmente munita di traguardi quantitativi. La definizione quantitativa degli obiettivi è fondamentale per permettere il monitoraggio nel tempo del loro raggiungimento e per valutare, se necessario, misure aggiuntive o correttive rispetto alle previsioni di Piano. Ancor più di rado, nella grande maggioranza dei Piani, la VAS contribuisce con criteri ambientali alla selezione degli scenari e delle alternative d'azione, integrando le valutazioni ambientali con gli altri strumenti di valutazione funzionale ed economica propri della fase di elaborazione.

Nella gran parte dei casi invece il Rapporto ambientale della VAS non va oltre alla stucchevole presentazione di matrici di coerenza che confrontano generiche intenzioni del piano e obiettivi ambientali sovraordinati, perciò stesso strutturalmente generici. La vaghezza dell'uno e dell'altro assicura sistematicamente la coerenza e apparentemente tutto va sempre bene.

Infine un ulteriore fattore di debolezza riguarda la fase davvero strategica di consultazione dei Soggetti con competenze ambientali e di partecipazione delle collettività interessate sulla bozza di Piano e sul Rapporto ambientale. Tale fase interviene in generale dopo l'adozione del Piano, quando le decisioni sono già state prese e al massimo è possibile proporre misure di mitigazione dell'impatto sull'ambiente di tali decisioni. Si vanifica così il significato stesso della VAS come contributo alla scelta delle alternative di Piano, si ricade impropriamente nell'impostazione procedurale della VIA senza averne né le finalità né i poteri. La incomunicabilità istituzionale (almeno apparente) tra amministrazione proponente e amministrazione valutante, nel nostro caso MIT e MAATM, non aiuta a migliorare le cose.

3.2 La VIA: una lunga storia non priva di problemi

La esperienza applicativa della VIA, in Italia e negli altri Stati membri, vanta davvero una lunga storia, segnata nel tempo da successivi affinamenti destinati a far fronte alle "smagliature" del processo di valutazione. E appena il caso di ricordare la nuova VIA (Dir 2014/52/UE) che rende più severo e più "mirate" procedure e tematiche ambientali da integrare nella valutazione, allargandone il campo agli effetti sulla salute umana. Ai fini dell'esame delle criticità italiane nella applicazione della VIA occorre riconoscere:

- che l'applicazione della procedura è stata storicamente fonte di estesa conflittualità, soprattutto in ragione del fatto che essa interviene a valle di un processo di progettazione di regola complesso. Qualora, come quasi sempre avviene, l'esito della VIA consista in un parere positivo accompagnato da prescrizioni di modifica al progetto, ne derivano per il proponente evidenti costi e tempi aggiuntivi.

- che risulta del tutto ragionevole interpretare le prescrizioni di modifica come “internalizzazione” di costi ambientali “esternalizzati” dal progetto presentato. Un problema che potrebbe essere notevolmente alleggerito se il processo di progettazione integrasse da subito i tre criteri base che motivano la VIA: garantire che siano evitati tutti gli impatti evitabili, che siano mitigati quelli non evitabili e compensati ambientalmente quelli residui. In ogni caso dalle prescrizioni dovrebbe derivare una attenta ri-valutazione dei costi dell’opera, dei suoi benefici economici e della loro distribuzione, finalizzata a confermare o meno la fattibilità del progetto. Una ri-valutazione non prevista dalle norme e accuratamente evitata nella prassi.
- che la netta separazione tra proponenti e valutatori, pure necessaria a garanzia della terzietà del giudizio, non sempre è riuscita a configurare un processo privo di incertezze.

Nello specifico caso delle infrastrutture cosiddette “di preminente interesse nazionale” occorre ricordare che la Legge Obiettivo aveva introdotto una speciale procedura di VIA, contingentata nei tempi, condotta sostanzialmente sul progetto preliminare e riconsiderata con partecipazione del pubblico in sede di progetto definitivo solo qualora quest’ultimo fosse risultato significativamente diverso dal preliminare. Nella precedente versione del Codice degli appalti (Dlgs 163/2006) a questa speciale procedura era dedicata una specifica sezione normativa (articoli 182, 183, 184, e 185) abrogata dal nuovo Codice in ragione della abrogazione della Legge Obiettivo. La VIA sulle grandi opere tornerà dunque ad essere svolta, secondo le “normali” procedure, sul progetto definitivo. Nelle 485 pagine del nuovo Codice la VIA è nominata una sola volta per dire che si svolge secondo le norme in vigore, come se si trattasse di materia del tutto estranea al tema dei lavori pubblici e della loro realizzazione.

L’esperienza della Legge Obiettivo, pure così largamente negativa sotto il profilo della programmazione delle opere e della responsabilità della spesa pubblica, ha tuttavia introdotto alcune innovazioni sulle quali vale la pena di riflettere. In primo luogo la questione del livello di progettazione. La procedura VIA condotta esclusivamente sul progetto preliminare dà luogo a risultati paradossali e sicuramente generatori di conflitto: quando le indagini geognostiche e ambientali condotte per l’elaborazione del progetto definitivo mettono in luce rilevanti rischi e impatti strutturalmente non considerabili nel preliminare.

Tuttavia la valutazione del progetto preliminare, carente sotto il profilo della identificazione degli impatti, può portare alla scelta di alternative tecnologiche e di tracciato più ampie di quelle possibili nel progetto definitivo.

Viceversa la VIA condotta solo sul progetto definitivo fa fronte attraverso prescrizioni “pesanti” a problemi di compatibilità ambientale dei tracciati e delle tecnologie che sarebbe stato meglio affrontare in sede di progetto preliminare. Ne derivano i problemi di conflittualità e di innalzamento dei costi di realizzazione e gestione di cui si accennava più sopra.

L’importante innovazione del nuovo Codice che ha sostituito il Progetto preliminare con il “Progetto di fattibilità tecnico economica” potrebbe aprire nuove prospettive. Infatti il livello più definito di progettazione proprio del PFTE renderebbe possibile l’articolazione della procedura in due momenti entrambi partecipati e opportunamente integrati: uno condotto sul PFTE e uno condotto sul progetto definitivo. Una innovazione che potrebbe davvero a risolvere molti problemi. Ovviamente non è compito del nuovo Codice affrontare questioni di tal genere, ma il fatto che non siano affrontate in una così importante occasione di riforma indica con chiarezza il peso della già ricordata incomunicabilità istituzionale.

4. Conclusioni: qualche modesta proposta

La rassegna di questioni di metodo e di procedura fin qui presentata fornisce, a mio parere, sufficienti motivazioni per le proposte qui di seguito sintetizzate in termini di primissima approssimazione. Ciascuna misura richiederebbe ben più ampie spiegazioni e approfondite verifiche. Non è questa la sede. Qui basti cogliere gli snodi del processo di VAS e di VIA che andrebbero opportunamente ri-progettati per assicurare l’effettiva integrazione dei valori ambientali nel processo decisionale del PGTL. La loro sperimentazione nella elaborazione del PGTL potrebbe costituire un effettivo

contribuito alla desiderata efficienza ed efficacia della nuova stagione di Pianificazione del sistema dei trasporti e, insieme, essere un potente strumento per la “ricucitura” di molte inutili separatezze tra istituzioni, competenze disciplinari, sensibilità culturali e interessi sociali.

- 1) **Prendere sul serio la VAS e avviarla contemporaneamente all’avvio del PGTL (cioè ora).**
- 2) **Usare l’iniziale fase di *scoping* per progettare l’integrazione tra processo di Piano e Processo di VAS e in particolare per mettere a punto gli obiettivi ambientali sovraordinati (stabiliti da politiche comunitarie e nazionali) e le modalità di definizione degli obiettivi specifici (definiti nella misura, articolati nello spazio e nel tempo) concordando con il valutatore i criteri di valutazione e gli indicatori relativi. Operazione da svolgere con la collaborazione (non solo consultazione) dei soggetti con competenze ambientali, comprese le Agenzie ambientali (ISPRA e Agenzie regionali) chiamandoli a collaborare alla costruzione della *baseline*.**
- 3) **Accompagnare l’elaborazione del primo DPP, che precederà il PGTL, con un adeguato e completo processo di VAS che valuti, in riferimento agli obiettivi ambientali comunitari, l’insieme degli impatti degli interventi (vecchi e nuovi) previsti e stabilisca un primo set di misure di minimizzazione e compensazione di cui verificare nel PGTL idoneità e sufficienza. Nella revisione triennale del DPP, si spera successiva alla approvazione del PGTL e della sua VAS, dovrà essere condotta una verifica di assoggettabilità che stabilisca l’opportunità o meno di procedere ad una VAS del DPP per gli aspetti non già valutati nel PGTL.**
- 4) **Nella elaborazione del PGTL considerare l’opportunità di accompagnare la fase di *scoping* con una fase di Dibattito pubblico sulle strategie di lungo periodo, sul modello del *Debat Public* francese come esteso dalla legge Grenelle II a politiche, piani e programmi di interesse nazionale. Il consolidamento di una visione di lungo periodo territorialmente articolata e condivisa consentirebbe di costruire il PGTL con metodi di Backcasting per individuare e valutare le alternative (politiche, misure, azioni) necessarie a dar corpo alle prospettive condivise, definendo le responsabilità e ottimizzando l’uso delle risorse disponibili.**
- 5) **Progettare alternative di Piano al fine di conseguire anche obiettivi e target quantificati sulle tematiche ambientali emergenti, come l’adattamento e la resilienza al cambiamento climatico, l’arresto del consumo di suolo, la tutela della biodiversità e il ripristino dei servizi ecosistemici. Laddove non esistano alternative in grado di ridurre il danno ambientale integrare nelle decisioni di Piano e nelle risorse necessarie alla loro attuazione, le misure di compensazione ambientale necessarie a conseguire un bilancio comunque positivo tra valori danneggiati e valori aggiunti.**
- 6) **Elaborare e comunicare le alternative di Piano attraverso “sistemi di supporto alle decisioni” (DSS), che utilizzino tecniche e indicatori sviluppati nell’ambito dell’analisi costi benefici, dell’analisi costi efficacia, dell’analisi a molti attributi. L’utilizzo di DSS consente di generare e far circolare l’informazione, di far comunicare e interagire i diversi soggetti per consentire loro di svolgere il proprio ruolo all’interno della procedura che porta alla decisione.**
- 7) **Stabilire nel PGTL efficaci criteri di valutazione e indicatori coerenti ai fini della verifica della funzionalità delle opere da inserire nel DPP proposte da Regioni enti locali e altri enti competenti rispetto agli obiettivi del Piano.**
- 8) **Rendere obbligatoria, almeno per le opere ritenute prioritarie sottoposte a VIA, una fase di *scoping* e di partecipazione del pubblico sul Progetto di fattibilità tecnica-economica, mirata alla definizione dei tracciati e degli aspetti paesistici e aperta al contraddittorio sulle valutazioni del proponente. Tale fase potrebbe essere coordinata con lo svolgimento del dibattito pubblico. Gli elementi conoscitivi derivanti della fase di *scoping* e di partecipazione**

dovrebbero essere esplicitamente considerati nello sviluppo del progetto definitivo sul quale si svolge la procedura VIA secondo le norme attuali.

Allegato 1
EEA TERM 2015 (Report 7/2015)
Transport target 2050

Target	Target date	Source	Relevant indicator	Comments
Transport GHGs (including international aviation, excluding international maritime shipping)		Transport White Paper (EC, 2011a), 2050 Roadmap (EC, 2011c)	TERM 02	The 2050 Roadmap is the broader strategy that sets the most cost-effective ways to reduce GHG emissions based on the outcome from modelling to meet the long-term target of reducing domestic emissions by 80 to 95%. The target for the transport sector was set out in the 2011 White Paper on Transport on the basis of the 2050 Roadmap.
20%↓ (versus 2008)	2030			
60%↓ (versus 1990)	2050			
EU CO ₂ emissions of maritime bunker fuels 40% ↓ (versus 2005)	2050	Transport White Paper (EC, 2011a)	TERM 02	
40% proportion of low-carbon sustainable fuels in aviation	2050	Transport White Paper (EC, 2011a)	TERM 31	Potentially monitored through EU ETS reporting.
Use of conventionally fuelled cars in urban transport		Transport White Paper (EC, 2011a)	TERM 34	The White Paper goal relates not to vehicle numbers but to their contribution to urban pkm.
50%↓	2030			
100%↓	2050			
CO ₂ -free city logistics in major urban centres	2030	Transport White Paper (EC, 2011a)		Not currently possible to monitor.
The majority of medium-distance passenger transport should go by rail	2050	Transport White Paper (EC, 2011a)	TERM 12a/b	Only indirectly monitored through modal shares.
Road freight over 300 km shift to rail/waterborne transport		Transport White Paper (EC, 2011a)	TERM 13a/b	Only indirectly monitored through modal contributions.
30% shift	2030			
50%+ shift	2050			
10% proportion of renewable energy in the transport sector's final energy consumption for each Member State	2020	Renewable Energy Directive 2009/28/EC (EC, 2009b)	TERM 31	
Fuel suppliers to reduce life cycle GHGs of road transport fuel 6-10%↓ (versus 2010 fossil fuels)	2020	Fuel Quality Directive 2009/30/EC (EC, 2009a)	TERM 31	To be monitored in future indicator updates.
Target average type approval emissions for new passenger cars		Passenger Car CO ₂ EC Regulation 443/2009 (EC, 2009a)	TERM 27 and TERM 34	Phased in between 2012 (65%) and 2015 (100%).
130 g CO ₂ /km	2012-2015			
95 g CO ₂ /km	2020			
Target average type approval emissions for new light vans		Van CO ₂ EC Regulation 510/2011 (EC, 2011a)	TERM 27 and TERM 34	First data for 2012 available.
175 g CO ₂ /km	2014-2017			
147 g CO ₂ /km	2020			
70% reduction of transport oil consumption from 2008	2050	Impact assessment, Accompanying document to the White Paper (EC, 2011b)	TERM 01	This is interpreted as a 70% drop in oil consumption in the transport sector from 2008 levels, as they are the latest data available.

Allegato 2

Strategia nazionale per la biodiversità. Set preliminare di Indicatori per la tutela della biodiversità riferito al tema “infrastrutture e trasporti”

T2 T4	T6A17		8. INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	<p>1. privilegiare l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove grandi opere</p> <p>2. effettuare una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità e ai valori/servizi ecosistemici del territorio interessato dagli interventi, contenendo e limitando la frammentazione ambientale</p> <p>3. evitare l'ulteriore espansione dello sprawl urbano e della città-corridoio, adottando per le parti urbanizzate e per le reti stradali regole, criteri qualitativi e limiti quantitativi che tengano conto del rango, della distribuzione e della funzionalità dei sistemi di risorse naturali</p> <p>4. limitare il consumo di suolo non antropizzato prediligendo il recupero e/o l'ampliamento, laddove possibile, di infrastrutture esistenti</p>	19. Ridurre gli impatti sulla biodiversità derivanti dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture e limitare il consumo di suolo	PT
				<p>7. verificare l'efficacia dell'applicazione: i. della VAS per l'integrazione delle tematiche ambientali nella formazione di piani e programmi sostenibili, con particolare riferimento anche alla gestione della mobilità e dei trasporti, consentendo così di definire sulla base di indicatori e obiettivi quali-quantitativi espliciti (contenimento del consumo del suolo, delle risorse naturali, delle emissioni), un orientamento verso la sostenibilità dei piani di settore; ii. della VIA al fine di valutare i potenziali effetti che la realizzazione di un'opera, lineare o puntuale, può produrre sugli habitat e le specie animali e vegetali presenti in area vasta; iii. della VincA con il fine di individuare e valutare i possibili effetti che un progetto può generare sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario e sui siti Natura 2000</p> <p>11. mitigare l'inquinamento acustico, luminoso, atmosferico attraverso opportune soluzioni di mitigazione che prevedano aree verdi e il mantenimento/creazione di corridoi ecologici e habitat naturali</p>		
T2 T4 T17	T2A6 T6A17			<p>5. integrare nella pianificazione territoriale le politiche per la mobilità, le infrastrutture e i trasporti, per una ponderazione sincronica degli effetti sulle componenti ambientali e della biodiversità</p> <p>6. salvaguardare le aree naturali e gli habitat</p>	20. Integrare nella pianificazione territoriale le politiche per la mobilità, le infrastrutture e i trasporti, per una ponderazione sincronica degli effetti sulle componenti ambientali e della biodiversità	PG
				<p>8. individuare soluzioni di mitigazione degli impatti dati dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture</p> <p>9. individuare misure di compensazione ambientale laddove vengano generati impatti residui non mitigabili</p> <p>10. applicare le procedure della relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12/12/2005 per l'individuazione delle migliori soluzioni di integrazione delle infrastrutture con il contesto paesaggistico e naturale</p>		