

**Oggetto: Procedura di VAS del Piano della Regione Piemonte “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog). Le Azioni al 2030” – Osservazioni della Regione Lombardia per la fase di valutazione (art.14 del D.lgs. 152/2006)**

## **Premessa**

Ai fini dell’elaborazione delle presenti osservazioni, la Struttura Giuridico per il Territorio e VAS della Direzione Generale Territorio e Protezione Civile, in qualità di Autorità competente per la VAS della Regione Lombardia, in data 21 marzo 2023 ha informato il Nucleo Tecnico Regionale VAS in merito alla consultazione avviata dalla Regione Piemonte ai sensi dell’art.14 del Dlgs 152/06 per la VAS del “Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog)”.

Pertanto, le osservazioni alla documentazione di Piano messa a disposizione, comprensiva del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, tengono conto dei contributi forniti dai seguenti componenti del Nucleo Tecnico Regionale VAS:

1. Direzione Generale Territorio e Protezione Civile - UO Programmazione Territoriale e paesistica;
2. Direzione Generale Ambiente e Clima - Struttura Natura e biodiversità;
3. Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile - Unità Organizzativa Infrastrutture viarie e opere pubbliche - Struttura Interventi stradali e opere pubbliche;
4. Direzione Agricoltura, Alimentazione e Sistemi Verdi;
5. ARPA Lombardia.

## **Analisi del contenuto dei Piani**

Il Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale della logistica (PrLog) si configurano come Piani di settore che declinano il Piano regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT), previsto dalla l.r. n. 1/2000 e approvato dal Consiglio regionale con D.C.R. n. 256-2458 del 16/01/2018; essi operano in modo sinergico, tra loro e con le altre politiche regionali, e a scale diverse in una logica di pianificazione gerarchica e integrata. I due Piani affrontano le proprie specificità tenendo conto del comune assetto infrastrutturale e degli sviluppi dell’innovazione tecnologica, delle politiche per la mobilità sostenibile e per la sicurezza stradale. A partire dalle indicazioni strategiche del Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT) e dagli esiti del processo di partecipazione interno ed esterno all’Amministrazione, il PrMoP e il PrLog definiscono l’evoluzione desiderata (visione) per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in Piemonte al 2030 ed il quadro strutturato di linee strategiche, macroazioni e azioni necessarie per supportarla. La visione del PrMoP e il PrLog si concretizza in un quadro strutturato di Linee strategiche, che in coerenza con il PRMT indirizzano l’attuazione di 30 Macroazioni, che individuano gli obiettivi e da cui discendono 83 Azioni, che contribuiscono a conseguire l’assetto desiderato al 2030 per la mobilità e i trasporti.

I temi centrali approfonditi per definire lo sviluppo al 2030 riguardano:

- la mobilità attiva (a piedi e in bici), il trasporto pubblico locale (e i sistemi complementari) e la mobilità privata motorizzata, per quanto attiene la mobilità delle persone;

- il trasporto delle merci, le imprese e il lavoro, per quanto attiene la logistica.

### **Coerenza con la pianificazione della Regione Lombardia**

Con riferimento alla pianificazione territoriale regionale lombarda di area vasta, si ricorda che in Regione Lombardia è attualmente vigente il Piano Territoriale Regionale (PTR) comprensivo del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) approvato con DCR n. 751/2010 che, sulla base di quanto disposto dalla l.r. 12/2005, costituisce *“atto di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei Comuni e delle Province”*.

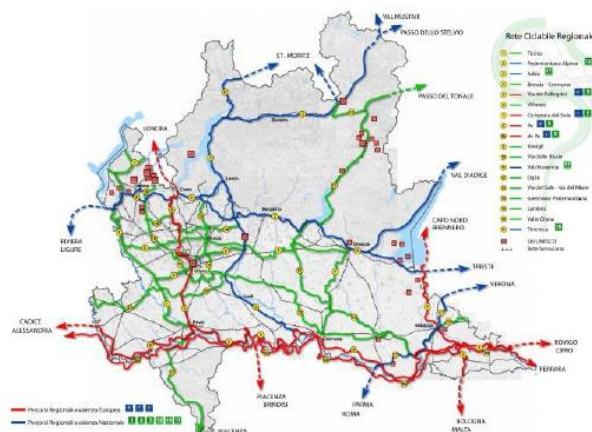
In particolare, si richiamano, a titolo collaborativo, i contenuti del Documento di Piano, che al capitolo 1.5.2 *“Policentrismo in Lombardia”* individua l’asse Novara-Lomellina tra le *“polarità emergenti”*: la riqualificazione della linea Alessandria-Mortara-Novara, nell’ambito del progetto di Corridoio Reno-Alpi delle reti transeuropee TEN, può garantire una maggiore accessibilità alle aree attraversate, grazie a una più ampia offerta di servizi ferroviari di collegamento regionale; a livello territoriale, l’intervento può portare all’ulteriore sviluppo del nodo di Novara quale polarità complementare a Milano per il mercato del lavoro e dei servizi. Novara potrebbe accentuare il ruolo di attrazione per i centri situati nella parte nord della Lomellina, storicamente collegati alla città piemontese dalla ferrovia e dal sistema delle strade statali. La Lomellina, investita da una nuova accessibilità a Milano, potrebbe essere definitivamente attratta nell’area gravitazionale di Milano, offrendo un nuovo sfogo residenziale. Anche in questo caso **è necessario porre grande attenzione allo sviluppo dell’area in modo da evitare urbanizzazioni indiscriminate sul territorio agricolo**. Risulta inoltre di primario rilievo la completa ripresa dei servizi ferroviari sulle linee Pavia–Codogno, Pavia–Alessandria e Pavia–Vercelli, che costituiscono l’ossatura portante di una rete di secondo livello di fondamentale importanza per i territori attraversati. Accanto all’area milanese e ai comuni capoluogo, completano il sistema policentrico lombardo anche alcune città esterne ai confini regionali (quali Novara, Piacenza e Verbania) che tradizionalmente hanno intessuto relazioni forti con il territorio lombardo e alcuni centri urbani *“minori”* divenuti punti di riferimento per distretti specializzati o dotati di peculiarità e potenzialità specifiche e di eccellenza.

Inoltre, al cap. 1.5.6 *“Infrastrutture prioritarie per la Lombardia”*, del Documento di Piano si annovera *“il sistema ciclabile di scala regionale”*, tra le infrastrutture strategiche il PTR ha infatti individuato per il conseguimento degli obiettivi di Piano; pertanto, la rete ciclabile di interesse regionale ha valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali dei trasporti ed è da ritenersi parte del sistema della mobilità così come intesa nella L.R. 12/2005.

Nel paragrafo *“Infrastrutture per la mobilità”*<sup>1</sup>, vengono trattati temi relativi al sistema aeroportuale di Malpensa, per il quale valgono gli Accordi di Programma Quadro per l’accessibilità a Malpensa (1999), il sistema merci, attraverso la *“Cabina di regia”* sui temi delle infrastrutture per la logistica e del trasporto merci e il tema della navigazione fluviale in cui particolare attenzione è data agli aspetti manutentivi della rete idroviaria, curati da AIPo (in Lombardia ed Emilia-Romagna) e da Infrastrutture Venete (in Veneto) sotto la regia dell’Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, organismo di coordinamento che vede rappresentate le quattro Regioni interessate dal sistema (oltre alle tre citate vi partecipa anche il Piemonte).

---

<sup>1</sup> si segnala che le strategie regionali per la mobilità si trovano declinate puntualmente nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato con d.c.r. n. X/1245 del 20 settembre 2016, tali strategie si sviluppano in relazione al perseguimento di alcuni importanti obiettivi specifici e azioni.



*Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale*  
(fonte: Piano Regionale della Mobilità Ciclistica)

È, inoltre, importante segnalare che è attualmente in corso la revisione del PTR/PPR vigente, con il fine di aggiornare ed attualizzare i contenuti del Piano, sulla base di un approccio intersettoriale ed integrato tra le diverse politiche settoriali, dettato dall'esigenza di far fronte anche alle emergenze ambientali degli ultimi anni. In tale ottica il Piano propone un approccio alla pianificazione urbanistico-territoriale fondato sul governo integrato delle risorse ambientali, sulla riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana e territoriale, sulla salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio, per concorrere a rafforzare la capacità di resilienza dell'intero territorio regionale.

La revisione del PTR/PPR, attualmente in corso, ha previsto nella documentazione delle Tavole di progetto, la Tavola PT1a che restituisce una lettura interregionale condivisa, all'interno del tavolo di lavoro interregionale, con le altre Regioni del nord Italia (Liguria, Piemonte, Veneto, Emilia-Romagna, Valle d'Aosta, Provincia Autonoma di Trento, Provincia autonoma di Bolzano) delle connessioni strategiche interregionali e con l'esterno, relativamente a:

- le direttrici lineari, viarie e ferroviarie, di scala europea, nazionale o interregionale, riconosciute in relazione al loro rango e alle connessioni che attivano verso l'esterno;
- i nodi strategici di connessione che strutturano la rete (aeroporti, porti, interporti, centri intermodali, ecc...) e il ruolo specifico assunto da questi rispetto a temi generali o specifici (ad esempio la retro portualità dei porti del Tirreno e dell'Adriatico o le vie d'acqua del Po);
- i sistemi delle polarità urbane (poli metropolitani e poli regionali) e i sistemi della logistica, che mostrano le dinamiche di relazione esistenti e potenziali tra i diversi territori; la Tavola PT1b, invece, restituisce gli elementi portanti dell'assetto ambientale ed ecologico di scala europea, nazionale e interregionale e delle politiche di sostenibilità prese a riferimento e realizza una lettura condivisa dei diversi progetti di rete ecologica regionale.

Le tavole PT1a e PT1b, peraltro, sono state assunte anche dalla revisione del Ptr piemontese, attualmente in fase di scoping (Tavola F2 – *La dimensione sovraregionale* del Documento programmatico).

Inoltre, a titolo collaborativo, si ricorda che, fra gli elementi di novità introdotti con la revisione del Piano territoriale regionale, vi è la declinazione, all'interno dell'elaborato "Criteri e indirizzi per la pianificazione", di criteri localizzativi e di compatibilità territoriale specifici per gli insediamenti logistici, rivolti sia alla pianificazione di area vasta che alla pianificazione comunale (par. 3.1.5 della Parte 3 – "Criteri generali per la pianificazione locale").

Sebbene l'efficacia del Piano – approvato dalla Giunta regionale con d.g.r. 17 ottobre 2022 n. XI/7170 - sia ancora vincolata all'approvazione definitiva da parte del Consiglio regionale, si ritiene che i suddetti criteri

possano già essere tenuti in considerazione nella pianificazione e nella valutazione degli interventi, al fine di migliorarne la sostenibilità complessiva.

### **Biodiversità**

Pur rilevando, come anche riportato nel Rapporto Ambientale, che *l'attuale livello di pianificazione non consente di valutare in modo appropriato gli effetti negativi che il Piano genera sulla componente biodiversità*, e che *per quanto riguarda i siti Natura 2000 interessati saranno necessarie opportune analisi che ne quantifichino gli impatti diretti o indiretti sullo specifico contesto, con la concertazione delle misure di mitigazione sito specifiche e delle eventuali compensazioni con i soggetti gestori*, si evidenzia che nelle fasi attuative sarà necessario che vengano presi in considerazione i siti Natura 2000 posti nel territorio di Regione Lombardia, che potrebbero essere potenzialmente interessati da eventuali impatti e quindi soggetti a Valutazione d'Incidenza.

Le informazioni utili per queste valutazioni sono reperibili dal Geoportale [Home - Geoportale della Lombardia \(regione.lombardia.it\)](http://www.regione.lombardia.it) e dal seguente link:

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/ambiente-ed-energia/Parchi-e-aree-protette/biodiversita-e-reti-ecologiche/formulari-standard-banca-dati-natura-2000/>

### **Consumo di suolo e agricoltura**

Nel Rapporto Ambientale del PrMoP - PrLog si legge che non si prevedono nuovi interventi ma sono presenti azioni per il completamento e l'adeguamento delle reti ferroviarie, stradali e ciclabili o per migliorare l'accessibilità agli aeroporti, interporti e ai nodi urbani.

Seppur in modo contenuto, la realizzazione di interventi di questo tipo può compromettere territori agricoli, forestali e aree irrigue, oppure frammentare terreni ad uso agricolo e corridoi ecologici. Tra l'altro, gli spazi interclusi tra le infrastrutture realizzate per la mobilità possono costituire criticità di degrado al contorno del territorio agricolo, di perdita di funzionalità delle aree che diventano a loro volta consumabili per il futuro.

Le azioni volte a regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo destinato alle infrastrutture e ad attività produttive connesse al settore dei trasporti intendono preservare il paesaggio, le foreste, i territori agricoli e la fauna, nonché contenere gli impatti irreversibili e non mitigabili che il settore genera. In particolare, si prevede di usare in modo razionale il suolo, localizzando le aree logistiche o di interscambio con attenzione ai territori agricoli, forestali e alle aree irrigue, evitando la frammentazione degli habitat naturali, dei terreni ad uso agricolo e dei corridoi ecologici nella realizzazione di reti di trasporto.

Viene promosso il recupero di aree industriali dismesse presenti sul territorio e collocate in prossimità di corridoi infrastrutturali e nodi intermodali per destinarle ad attività connesse alla logistica.

Infine, il Piano promuove anche politiche da attuare a livello locale, che prevedono la riduzione del tasso di conversione e di trasformazione del territorio agricolo e naturale e il riuso delle aree già urbanizzate, e consentono di limitare l'impermeabilizzazione del suolo. La revisione degli indirizzi e dei criteri dell'urbanistica per la mobilità urbana sostenibile permetterà di raggiungere un assetto e uno sviluppo armonico del territorio volti a limitare anche il consumo di suolo.

In conclusione, non si rilevano elementi di criticità relativamente alle tematiche concernenti il consumo di suolo e l'uso agricolo.

### **Protocollo d'intesa tra Regioni**

Si sottolinea l'importanza della strategia concretizzata mediante la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra le regioni confinanti, e finalizzata a proseguire attività confronto e coordinamento tra diverse politiche

regionali. In particolare, si apprezza che tra le politiche regionali approfondite siano inseriti i settori della logistica e del trasporto delle merci con l'obiettivo di superare le criticità della rete infrastrutturale e sviluppare effetti sinergici per l'intero territorio macroregionale, conciliando lo sviluppo economico con l'attenzione all'ambiente. Si auspica che tale protocollo possa orientare gli interventi interregionali promuovendo e potenziando il trasporto merci su ferrovia, prevedendo i collegamenti ferroviari tra poli logistici attivi e governando su area vasta (macroregione) lo sviluppo di futuri poli logistici, al fine di evitare il proliferare di interventi di logistica che comportano un elevato consumo di suolo.

Si auspica altresì che la strategia comune possa includere anche una analisi puntuale e approfondita rispetto ai flussi di pendolari in atto tra Piemonte e Lombardia, sia per ragioni di lavoro, che per la presenza di Malpensa, che per turismo ecc., e che possa essere intensificato ed incentivato il più possibile il trasporto pubblico locale tra le due regioni, principalmente su ferrovia ma anche su strada con autobus di nuova generazione.

Nel Rapporto ambientale vengono richiamati sia il Piano Nazionale per la Ripresa e Resilienza (PNRR) e il Next Generation Piemonte per il PNRR, a tal proposito si richiama, a latere del PNRR, il Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari (PNC) che contiene, oltre a programmi e interventi individuati e finanziati dal PNRR, anche programmi ed interventi finanziati esclusivamente dal Piano per gli Investimenti Complementari PNC e che potrebbero essere utili per raggiungere alcuni obiettivi inclusi nel PrMoP.

A tal proposito e a titolo esemplificativo si richiamano di seguito alcuni progetti previsti dall'allegato I del PNC:

**RINNOVO DELLE FLOTTE DI BUS, TRENI E NAVI – BUS:** obiettivo di questa misura è l'acquisto di circa 1.500 veicoli ad alimentazione GNL e GNC (metano) destinati al trasporto extraurbano ed interurbano. Beneficiari delle risorse sono le Regioni. Tale misura integra quanto previsto dal PNRR (acquisto di autobus elettrici e ad idrogeno) consentendo la possibilità di acquisto di mezzi ad alimentazione a metano e contribuendo in modo determinante a favorire la transizione ecologica nell'attività di rinnovo del parco mezzi extraurbani e interurbani adibito al trasporto pubblico locale (che presenta un'età media di 10 anni e attualmente alimentato a gasolio). Il 50% delle risorse per i primi tre anni del Piano potrà essere destinato alla realizzazione di infrastrutture di supporto.

**RAFFORZAMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE REGIONALI:** obiettivo dell'intervento è potenziare le linee e le infrastrutture ferroviarie regionali non interconnesse per risolvere i problemi di collegamento ed interoperabilità di queste con la rete nazionale principale.

**RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI:** la misura si suddivide in due azioni: Sub - investimento 1: rinnovo di locomotive merci e carri obsoleti o loro ammodernamento mediante aggiornamento e potenziamento e l'elettrificazione, con eventuale installazione di impianti di controllo da remoto, dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio per ridurre i tempi di manovra e l'utilizzo di mezzi di smistamento ad alimentazione diesel e, di conseguenza, le emissioni inquinanti; Sub – investimento 2: rinnovo dei mezzi per il trasporto intermodali (locotrattori, *transtainer*, gru).

**ULTIMO/PENULTIMO MIGLIO FERROVIARIO/STRADALE** Obiettivo: obiettivo dell'investimento è realizzare una serie di collegamenti dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale previsti nel documento #Italiaveloce.

**STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE - MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ E DELLA SICUREZZA DELLE STRADE:** la proposta di investimento, complementare a quella contenuta nel PNRR, punta al miglioramento e sicurezza della mobilità e dell'accessibilità, recuperando pienamente il deficit di manutenzione nella rete stradale secondaria, e ad aumentare l'accessibilità delle Aree Interne, definite dalla Strategia Nazionale delle Aree interne (SNAI 72 aree interne – 1.077 comuni – 2 milioni di abitanti). L'obiettivo è quello di riqualificare circa 2.000 km di strade provinciali, comprendendo le opere d'arte serventi. Le risorse sono ripartite tra le

Aree Interne in base ai criteri della popolazione residente, della lunghezza delle strade principali, dei rischi in relazione all'accelerazione sismica, alle situazioni di dissesto idrogeologico ed alla disponibilità del trasporto pubblico locale.

### **Servizio ferroviario regionale**

Rispetto ai temi del servizio ferroviario regionale, i rilievi che seguono sono formulati con specifico riguardo alle azioni indicate nell'elaborato *'Annesso - Le azioni al 2030'*, seguendo l'ordine proposto nel documento medesimo:

- **AZIONE 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)**  
Si propone di inserire specifico riferimento ai seguenti temi da affrontare con Regione Lombardia:
  1. La linea Milano – Domodossola – Briga
  2. L'accessibilità a Malpensa e i Corridoi Italia-Svizzera
  3. Il terzo valico e la Milano – Mortara – Alessandria/Casale Monferrato
- **AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero**  
Si propone di inserire nei criteri e modalità di attuazione lo specifico riferimento ai seguenti temi da affrontare con Regione Lombardia:
  1. Coordinamento dei servizi Milano – Domodossola – Briga;
  2. Corridoi Italia-Svizzera comuni e condivisi tra Regione Piemonte e Regione Lombardia
- **AZIONE 1 - Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità**  
Si propone di valutare l'inserimento di un'azione specifica per il miglioramento del servizio metropolitano e suburbano che preveda l'istituzione di un tavolo permanente tra Regioni, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) finalizzato a declinare regole di circolazione trasportisticamente più efficaci ed economicamente più efficienti, supportate dalle nuove tecnologie, quali ad esempio ERTMS (*European Rail Traffic Management System*).
- **AZIONE 23 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara**  
Si propone di aggiungere, nella scheda dell'azione, due specifici interventi da prevedere in fase di attuazione:
  - breve termine: miglioramento dell'interconnessione tra le stazioni di Novara (RFI) e Novara Nord (FN), sia dal punto di vista dei collegamenti pedonali sia da quello dell'informazione all'utenza (integrazione della segnaletica e dei sistemi tecnologici di informazione al pubblico dei due gestori), al fine di migliorare l'interscambio passeggeri tra le due reti;
  - medio termine: realizzazione di una interconnessione ferroviaria diretta tra le due stazioni, finalizzata a istituire servizi interregionali dal Piemonte verso Malpensa.

### **Mobilità ciclistica**

Per quanto riguarda le *ciclovie nazionali*, si condivide e ribadisce la centralità degli itinerari che interessano le due regioni riportati nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica (D.M. 23 agosto 2022), ovvero, nello specifico, la Ciclovía 'VenTo' e la Ciclovía 'del Lago Maggiore', da attuare secondo quanto previsto dalla pianificazione nazionale.

Relativamente alla pianificazione *regionale*, e in considerazione dei tracciati che si attestano sul confine tra le due regioni, si pone l'attenzione sulla necessità di rafforzare collaborazione/coordinamento per la

prosecuzione e sviluppo dei rispettivi percorsi sovraregionali tenuto conto di quanto previsto dalla rete nazionale e dell'opportunità di sviluppare le potenzialità dei seguenti corridoi ciclabili:

- a. PCIR 2 "Pedemontana alpina" della Lombardia e, in Piemonte, itinerario 9 "Via Pedemontana", parte della ciclovia di interesse nazionale Bicalta 12;
- b. PCIR 6 "Villoresi" in Lombardia e itinerario 22 "Alda - Alta Italia da attraversare ", parte della ciclovia di interesse nazionale Bicalta n. 20;
- c. PCIR 10 "Via delle Risaie", che attraversa la bassa Lombardia da ovest a est e costituisce la prosecuzione dell'itinerario 5 "Via Francigena Valle D'Aosta", che ricalca il percorso 3v Bicalta.