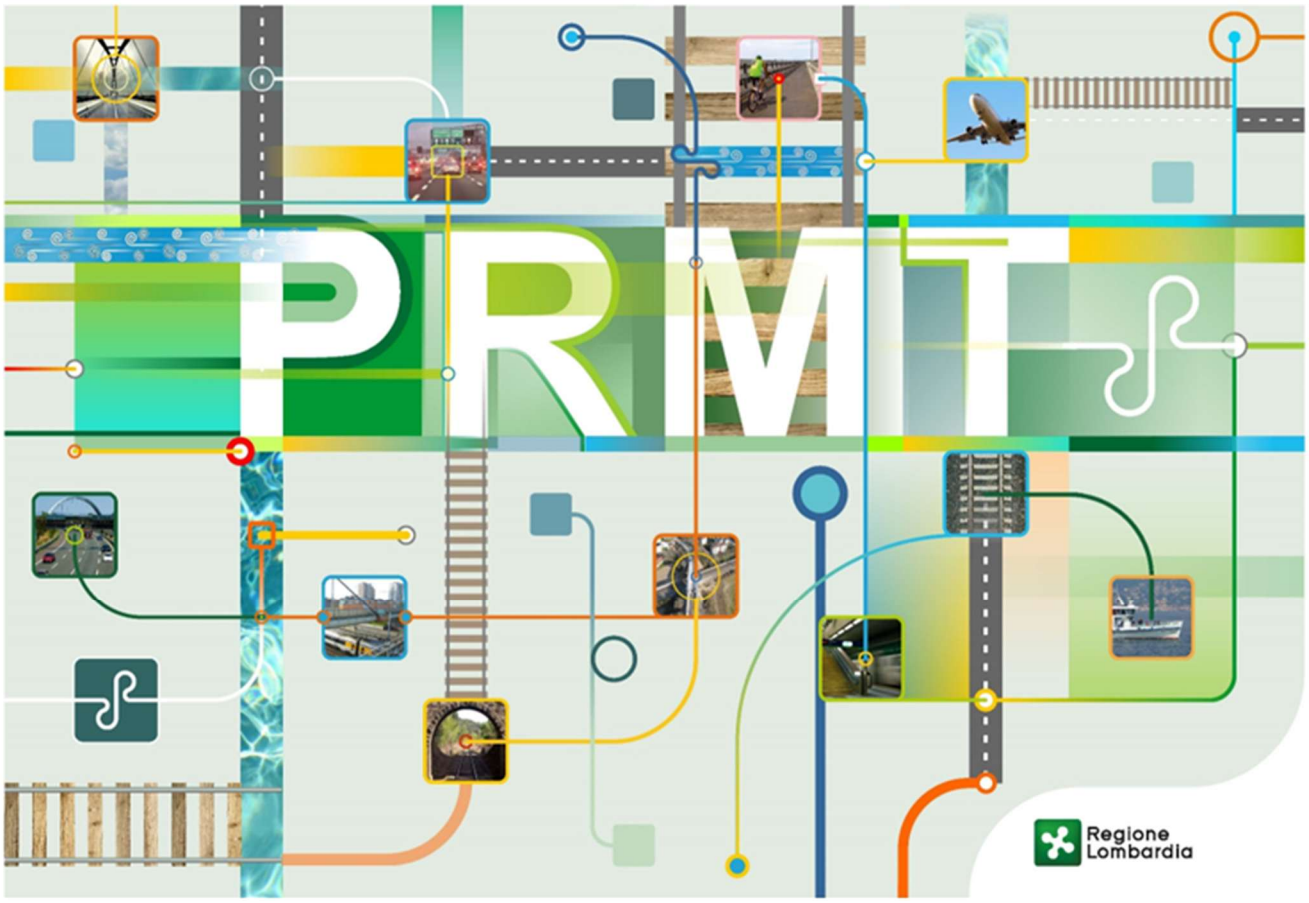
ALLEGATO F



Aggiornamento del
Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)

Dichiarazione di sintesi

Sommario

1 Premessa 3

2 Percorso integrato di PRMT/VAS 4

2.1 Avvio del procedimento 4

2.2 Elaborazione e pubblicazione della proposta preliminare di PRMT e del documento di scoping 4

2.3 Consultazione in fase di scoping 5

2.4 Elaborazione e messa a disposizione della proposta di PRMT e del Rapporto Ambientale 6

2.5 Consultazione sulla proposta di Programma e Rapporto preliminare 6

2.6 Espressione del parere motivato da parte dell'Autorità competente 7

2.7 Adozione dell'aggiornamento del PRMT e Dichiarazione di Sintesi 8

2.8 Approvazione del PRMT 8

2.9 Attuazione/gestione e monitoraggio ambientale del PRMT 8

3 Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali 14

4 Misure previste in merito al monitoraggio 16

5 Parere motivato e recepimento nel PRMT 35

6 Modalità di recepimento delle osservazioni sulla proposta di PRMT e Rapporto Ambientale 58

1 PREMESSA

Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), in attuazione della l.r. 6/2012 “Disciplina del settore dei trasporti”, definisce obiettivi, strategie e azioni per lo sviluppo del sistema della mobilità in Lombardia. Il programma tiene conto dell'evoluzione sia dell'offerta infrastrutturale sia della domanda di mobilità, individuando la configurazione delle reti infrastrutturali e dei servizi prioritari, in modo da favorire il riequilibrio e l'integrazione modale.

Il Programma si articola su due livelli:

- il primo livello comprende gli **obiettivi** e le **strategie**;
- il secondo livello riguarda le **azioni** che sono la parte operativa del programma e rendono concreta la parte strategica.

La parte di azioni si raccorda con gli strumenti attuativi regionali specifici dei singoli modi di trasporto e ne individua le sinergie in un quadro di riferimento complessivo del sistema della mobilità.

Il presente aggiornamento del PRMT 2016 adotta un orizzonte temporale di riferimento di medio periodo (2027) con un orizzonte di analisi di prospettiva di lungo periodo (2032). Inoltre, include studi e approfondimenti su ipotesi di sviluppo infrastrutturale e di servizi che potrebbero collocarsi oltre l’orizzonte di programma del 2032, ponendo le basi per il futuro aggiornamento.

È previsto un sistema di monitoraggio per valutare l’attuazione delle azioni e a rilevare, attraverso una serie di indicatori trasportistici e ambientali, gli effetti prodotti sul sistema della mobilità e sull’ambiente. Tali strumenti consentiranno di verificare la coerenza dei risultati con gli obiettivi prefissati e, se necessario, di valutare eventuali misure correttive delle azioni previste.

Ai sensi della normativa vigente, la presente Dichiarazione di Sintesi informa circa gli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che ha accompagnato la definizione dell’aggiornamento del PRMT.

In coerenza con quanto richiesto dalla normativa, il documento:

- presenta lo schema metodologico, procedurale e organizzativo del percorso integrato di PRMT/VAS, illustra il percorso di consultazione e dei soggetti istituzionali coinvolti e di partecipazione del pubblico e indica come si è tenuto conto dei relativi risultati (capitolo 2);
- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali nel PRMT e delle ragioni della scelta del programma, alla luce delle alternative individuate (capitolo 3);
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio (capitolo 4);
- illustra come si è tenuto conto del Parere motivato (capitolo 5).

Il documento inoltre dettaglia le modalità di recepimento delle osservazioni sulla proposta di PRMT e Rapporto Ambientale, con riferimento alle singole osservazioni pervenute (capitolo 6).

2 PERCORSO INTEGRATO DI PRMT/VAS

Il PRMT è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in quanto rientra tra i casi previsti dall'art.6, c.2 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale). Si tratta infatti di un programma settoriale in ambito trasporti che definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di progetti da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) o verifica di assoggettabilità a VIA.

In coerenza con la normativa e con gli indirizzi regionali, la d.g.r. XII/739 dell'24 luglio 2023 ha definito lo schema del percorso integrato di PRMT/VAS riportato in Tabella 3. Nel seguito del documento sono descritte in dettaglio le modalità di svolgimento delle diverse fasi previste dal processo.

2.1 AVVIO DEL PROCEDIMENTO

La d.g.r. XII/739 dell'24 luglio 2023, che ha avviato l'iter di aggiornamento del PRMT e della relativa VAS, integrato con la procedura di Valutazione di Incidenza (VINCA), ha individuato:

- quale **autorità procedente** la Direzione Generale (DG) Infrastrutture e Opere Pubbliche - U.O. Infrastrutture Viarie e ciclabili;
- quale **autorità competente per la VAS** la DG Territorio e Sistemi Verdi - U.O. Urbanistica e VAS;
- quale **autorità competente per la Valutazione di Incidenza** (VIC) la DG Territorio e Sistemi Verdi - U.O. Parchi, Natura, Biodiversità e Sistema delle Conoscenze – Struttura Natura e Biodiversità.

Alla citata d.g.r. XII/739 è inoltre allegato il Modello metodologico procedurale e organizzativo della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) – Allegato A.

La d.g.r. XII/739 è stata pubblicata sul sito SIVAS e ne è stato pubblicato l'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Con Decreto del Dirigente di Unità Organizzativa Infrastrutture viarie e ciclabili n. 13887 del 19 settembre 2023, sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati e confinanti, anche transfrontalieri, chiamati a partecipare alla Conferenza di valutazione della proposta di programma (Tabella 4) nonché i soggetti e i settori del pubblico interessati all'iter decisionale da convocare al Forum pubblico, definendo le modalità di informazione e comunicazione.

2.2 ELABORAZIONE E PUBBLICAZIONE DELLA PROPOSTA PRELIMINARE DI PRMT E DEL DOCUMENTO DI SCOPING

La normativa prevede che l'autorità procedente entri in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione del piano/programma, con l'autorità competente per la VAS e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale. Tale consultazione avviene sulla base di un rapporto preliminare (chiamato documento di scoping negli indirizzi regionali) sui possibili impatti ambientali significativi correlati all'attuazione del piano/programma.

Il 12 giugno 2024 l'Autorità procedente ha pubblicato sul sito web SIVAS il Rapporto preliminare, insieme alla Proposta preliminare di aggiornamento del PRMT.

2.3 CONSULTAZIONE IN FASE DI SCOPING

Il 26 giugno 2024 si sono svolti contestualmente la prima seduta della Conferenza di valutazione, che coinvolge i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, e il Forum pubblico di apertura, che coinvolge i settori del pubblico (di cui è stato predisposto apposito verbale, messo a disposizione sul sito web SIVAS).

A valle della sessione di presentazioni introduttive, alcuni degli intervenuti hanno formulato prime osservazioni e proposte per il proseguo dei lavori di PRMT/VAS.

La consultazione preliminare si è conclusa entro 30 giorni dalla messa a disposizione della documentazione.

Durante la fase di consultazione preliminare sono pervenuti contributi dai seguenti soggetti:

Tabella 1 Contributi pervenuti durante la fase di consultazione preliminare

N°	Soggetto	Prot. regionale	Data arrivo
1	Ministero della Cultura – Segretariato Generale Lombardia	S1.2024.0008466	12.07.24
2	Regione Emilia-Romagna	S1.2024.0008149	04.07.24
3	Regione Piemonte	S1.2024.0008393	11.07.24
4	Parco Agricolo Sud Milano	S1.2024.008287	09.07.24
5	Parco lombardo della valle del Ticino	S1.2024.0008356	11.07.24
6	ARPA Lombardia	S1.2024.0008336	10.07.24
7	DG Ambiente e Clima	S1.2024.0008314	10.07.24
8	ATS Insubria	S1.2024.008165	04.07.24
9	ATS Milano	S1.2024.0008378	11.07.24
10	ATS Montagna	S1.2024.0008319	10.07.24
11	ATS Brianza	S1.2024.0008394	12.07.24
12	Provincia di Lodi	S1.2024.0008851	26.07.24
13	Provincia Monza Brianza	S1.2024.0008371	11.07.24
14	Comune di Albairate	S1.2024.0008166	05.07.24
15	Comune di Brescia	S1.2024.0008368	11.07.24
16	Comune di Bergamo	S1.2024.0008380	11.07.24
17	Comune di Borgarello	S1.2024.0008366	11.07.24
18	Comune di Marcallo con Casone	S1.2024.0008297	10.07.24
19	Comune di Orio Litta	S1.2024.0008381	11.07.24
20	Comune Ornago	S1.2024.0008386	12.07.24
21	Comune di Segrate	S1.2024.0008316 S1.2024.0008317	10.07.24
22	Consorzio Di Bonifica Est Villoresi	S1.2024.0008375	11.07.24
23	Consorzio di Bonifica Dugali - Naviglio - Adda Serio	S1.2024.0008330	10.07.24
24	ASPO Italia	S1.2024.0008392	11.07.24
25	RFI	S1.2024.0008464	15.07.24
26	Università degli studi Milano Bicocca	S1.2024.0008388	11.07.24
27	Comitato parcheggio sbagliato	S1.2024.0008387	11.07.24
28	Comitato NO STADIO a San Donato Milanese	S1.2024.0008391	11.07.24

I contenuti dei contributi pervenuti, sono stati riportati in sintesi nell'Allegato B del Rapporto ambientale, con indicazione di come se ne è tenuto conto per l'elaborazione del PRMT e del suo Rapporto ambientale.

2.4 Elaborazione e messa a disposizione della proposta di PRMT e del Rapporto Ambientale

L'elaborazione della proposta di PRMT ha tenuto conto dei contributi pervenuti in fase di scoping.

Sono stati inoltre acquisiti contributi su temi specifici da parte del Gruppo di Lavoro regionale interdirezionale costituito con decreto n. 14711 del 02.10.2023 e delle strutture della DG Infrastrutture e Opere Pubbliche, con cui è stata svolta una costante interlocuzione.

Ai sensi dell'art. 10 comma 3 della l.r. 6/2012, l'Autorità procedente ha illustrato i contenuti dell'aggiornamento del PRMT alla Conferenza regionale del Trasporto Pubblico Locale svolta il 30 ottobre 2024, da cui sono pervenuti ulteriori contributi.

Il Rapporto Ambientale, documento chiave del processo di VAS, relativo ai possibili impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del Programma, è stato elaborato in stretto coordinamento con la redazione della proposta di PRMT, anche tenendo conto dei contributi pervenuti.

È stato inoltre elaborato lo Studio di Incidenza ambientale, che ha il ruolo di individuare e valutare i principali effetti che il PRMT può avere sui siti Natura 2000, segnalando punti di attenzione per le successive fasi di progettazione e valutazione e fornendo indicazioni sulle mitigazioni e compensazioni da adottare.

La proposta di PRMT, Rapporto Ambientale, Studio di Incidenza e relativa sintesi non tecnica sono stati messi a disposizione il giorno 5 dicembre 2025 sul sito SIVAS, da parte dell'Autorità procedente.

L'autorità procedente, inoltre, ha trasmesso lo Studio di Incidenza all'autorità competente in materia di SIC e ZPS per l'acquisizione del parere obbligatorio e vincolante con nota S1.2024.0012234 del 5 dicembre 2024.

2.5 Consultazione sulla proposta di Programma e Rapporto preliminare

A seguito della messa a disposizione sul sito web SIVAS degli elaborati costituenti la proposta di PRMT e relativo Rapporto Ambientale, comprensivo dello Studio di Incidenza e della Sintesi non tecnica, il giorno 18 dicembre 2024 si sono svolte la seconda seduta della conferenza di valutazione e il forum pubblico di chiusura.

Il termine per la presentazione delle osservazioni è stato fissato al 18 gennaio 2025.

Nel periodo di messa a disposizione della proposta di PRMT e relativo Rapporto Ambientale, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

Tabella 2 Contributi pervenuti durante la fase di consultazione

N°	Soggetto	Prot. regionale	Data arrivo
1	AIPO	S1.2025.0000255	14.01.2025
2	LEGAMBIENTE BERGAMO	S1.2025.0000315 S1.2025.0000494	16.01.2025 21.01.2025
3	PROVINCIA DI BERGAMO	S1.2025.0000320	16.01.2025
4	CONSORZIO DI BONIFICA EST VILLORESI	S1.2025.0000340	16.01.2025
5	CONFAGRICOLTURA BERGAMO	S1.2025.0000380	17.01.2025
6	COMUNE DI ALBAIRATE	S1.2025.0000370	16.01.2025
7	ARPA LOMBARDIA	S1.2025.0000381	17.01.2025
8	REGIONE PIEMONTE	S1.2025.0000383	17.01.2025
9	COMUNITÀ MONTANA PARCO ALTO GARDA BRESCIANO	S1.2025.0000384	17.01.2025
10	PROVINCIA DI MANTOVA	S1.2025.0000391	17.01.2025
11	COMITATO TUTELA AMBIENTE TREVIGLIO	S1.2025.0000399	17.01.2025
12	PROVINCIA DI BRESCIA	S1.2025.0000392	17.01.2025

13	DG TRASPORTI E MOBILITÀ SOSTENIBILE	S1.2025.0000396	16.01.2025
N°	Soggetto	Prot. regionale	Data arrivo
14	PROVINCIA MONZA E BRIANZA	S1.2025.0000398	17.01.2025
15	COMUNE DI ZIBIDO SAN GIACOMO	S1.2025.0000401	17.01.2025
16	MINISTERO DELLA CULTURA	S1.2025.0000416	17.01.2025
17	LEGAMBIENTE LOMBARDIA	S1.2025.0000421	18.01.2025
18	CONSULTA REGIONALE ORDINI INGEGNERI LOMBARDIA	S1.2025.0000418 S1.2025.0000419	17.01.2025 18.01.2025
19	CONFINDUSTRIA LOMBARDIA	S1.2025.0000422	17.01.2025
20	ATS BRIANZA	S1.2025.0000431	17.01.2025
21	UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA	S1.2025.0000438	18.01.2025
22	ATS MILANO CITTÀ METROPOLITANA	S1.2025.0000441	17.01.2025
23	COMUNE DI SEGRATE	S1.2025.0000442	17.01.2025
24	ATS BERGAMO	S1.2025.0000443	17.01.2025
25	COMUNE OSIO SOTTO	S1.2025.0000444	17.01.2025
26	PARCO AGRICOLO SUD MILANO	S1.2025.0000446	17.01.2025
27	COMUNE DI MILANO	S1.2025.0000480	21.01.2025
28	ATS BRESCIA	S1.2025.0000499	21.01.2025
29	PARCO GRUBRIA	S1.2025.0000708	23.01.2025
30	PROVINCIA DI COMO	S1.2025.0000712 S1.2025.0000726	27.01.2025 27.01.2025
31	COMUNE MANTOVA	S1.2025.0000730	27.01.2025
32	PROVINCIA DI VARESE	S1.2025.0000835 S1.2025.0000865	30.01.2025
33	PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO	S1.2025.0000929	31.01.2025

A seguito della fase di consultazione pubblica, con nota prot. S1.2025.0000772 del 28 gennaio 2025, l'Autorità procedente ha trasmesso all'Autorità competente per la VAS l'elenco delle osservazioni ricevute, facendo presente che quelle trasmesse oltre il 18 gennaio 2025 sono pervenute fuori termine.

L'Autorità competente per la VIncA ha trasmesso all'Autorità competente per la VAS il decreto dirigenziale n. 1322 del 4 febbraio 2025 relativo alla Valutazione d'Incidenza del PRMT.

L'Autorità competente per la VAS, in collaborazione con l'Autorità procedente, ha analizzato la documentazione del Programma e le osservazioni pervenute. Con il supporto tecnico e istruttorio del Nucleo tecnico regionale VAS, sono stati valutati gli impatti ambientali del Programma ed elaborate alcune condizioni per il suo miglioramento in fase di revisione, prima dell'approvazione, affinché possa contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio lombardo.

2.6 ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO DA PARTE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

Con decreto 5748 del 22 aprile 2025 l'autorità competente per la VAS ha formulato parere positivo circa la compatibilità ambientale della proposta di aggiornamento del PRMT, a condizione che siano recepite le prescrizioni in esso contenute. Si chiarisce che il parere motivato non è un giudizio in merito alla compatibilità ambientale del Programma e non contiene prescrizioni, se non quelle date dalla VIncA. Il parere motivato, viceversa, fornisce raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti per contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio oggetto delle azioni del Programma.

Il parere motivato, oltre alle prescrizioni, contiene raccomandazioni relative a tematiche su cui porre particolare attenzione, indicazioni per la revisione del PRMT e per il monitoraggio integrato, suggerimenti per la fase attuativa del programma e per la progettazione.

Per l'espressione del Parere Motivato sono stati analizzato:

- il Programma messo in pubblicazione, le osservazioni pervenute durante la consultazione pubblica e i contributi forniti durante la conferenza di valutazione;
- il decreto 1322 del 4 febbraio 2025 con cui l'autorità competente per la valutazione di incidenza ha espresso valutazione di incidenza positiva fatto salvo il recepimento delle prescrizioni ivi contenute;
- i contributi forniti nell'ambito del Nucleo Tecnico Regionale VAS.

Al Parere Motivato e alle modalità con cui l'autorità procedente recepisce le prescrizioni, raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti in esso contenute, è dedicato il capitolo 5 della presente Dichiarazione di Sintesi. In particolare, è specificato il modo in cui le revisioni del PRMT si relazionano e discendono dalle osservazioni e condizioni del Parere Motivato.

2.7 Adozione dell'aggiornamento del PRMT e Dichiarazione di Sintesi

La Giunta Regionale adotta l'aggiornamento del PRMT, comprensivo del monitoraggio integrato PRMT/VAS, completo di Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica, Parere Motivato, e della presente Dichiarazione di Sintesi.

2.8 Approvazione del PRMT

La Giunta Regionale trasmette la documentazione al Consiglio Regionale, soggetto competente per l'approvazione del PRMT.

Il provvedimento di approvazione definitiva del PRMT motiva le scelte effettuate in relazione agli esiti della VAS e contiene la Dichiarazione di Sintesi.

L'autorità procedente provvede a dare informazione circa la decisione, tramite pubblicazione su BURL e sul sito SIVAS. Una copia cartacea della documentazione viene depositata presso gli uffici regionali competenti.

2.9 Attuazione/gestione e monitoraggio ambientale del PRMT

Il percorso valutativo proseguirà durante la fase di attuazione/gestione del PRMT: tramite il monitoraggio verranno verificati in particolare gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PRMT e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli eventuali impatti negativi imprevisti ed adottare le opportune misure correttive.

Tabella 3 Schema procedurale (D.g.r. 739 del 24/07/2023 – Allegato A)

FASE	PROCESSO DI PROGRAMMAZIONE	PROCESSO DI VAS/VINCA
Fase 0 **Preparazione**	P0.1 DGR Avvio del procedimento per l'approvazione dell'aggiornamento del Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT) e la relativa Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e pubblicazione sul BURL	A0.1 Pubblicazione avviso sul BURL (avvio del procedimento per la redazione dell'aggiornamento del PRMT e della VAS) con l'individuazione dell'Autorità procedente, dell'Autorità competente per la VAS e dell'Autorità competente per la VINCA e pubblicazione sul sito web SIVAS (https://www.sivas.servizirl.it) A0.2 Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli Enti territorialmente interessati e del pubblico interessato
Fase 1 **Orientamento**	Redazione della proposta preliminare di aggiornamento del PRMT P1.1 Definizione dello schema operativo per lo svolgimento del processo di programmazione P1.2 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'Ente su ambiente e territorio	Redazione del Rapporto Preliminare (Documento di Scoping) A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nell'aggiornamento del PRMT A1.2 Definizione dello schema operativo per lo svolgimento del processo di VAS A1.3 Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000 (SIC/ZPS) A.1.4. Definizione dell'ambito di influenza (SCOPING) e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale
Fase 2 **Consultazione preliminare**	**Consultazione per 30 giorni** sul sito web SIVAS del Rapporto Preliminare (Documento di Scoping) e della proposta preliminare di aggiornamento del PRMT e contestuale comunicazione di avvio della consultazione ai soggetti interessati Raccolta da parte dell'Autorità procedente dei contributi/osservazioni finalizzati a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale. Al termine della consultazione preliminare, l'Autorità procedente rende noto all'Autorità competente per la VAS gli esiti della consultazione, mediante nota formale recante l'elenco dei contributi/osservazioni pervenuti e allegando copia degli stessi.	
Conferenza di valutazione e Forum pubblico	Avvio del confronto – 1° Conferenza VAS e Forum pubblico	
Fase 3 **Elaborazione e redazione**	Redazione della Proposta di aggiornamento del PRMT P2.1 Costruzione degli scenari di riferimento e di aggiornamento del PRMT	Redazione del Rapporto ambientale A2.1 Analisi del contesto ambientale e costruzione dello scenario di riferimento

	P.2.2. Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni per attuarli	A2.2 Analisi di coerenza esterna (confronto con gli obiettivi superiori - normativa UE e nazionale in materia di mobilità e trasporti e con gli obiettivi e le azioni dei pertinenti Piani e Programmi regionali) A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2.4 Valutazione degli scenari alternativi e scelta di quello più sostenibile (soluzione che massimizza il raggiungimento degli obiettivi di Programma nel rispetto delle componenti ambientali) A2.5 Analisi di coerenza interna (verifica della congruenza tra obiettivi e azioni) A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2.7 Stima degli effetti diretti/indiretti sugli habitat e sulle specie di cui alla Direttiva 92/43 CEE e 79/409CEE (Redazione Studio di Incidenza delle scelte del PRMT sui siti di Rete Natura 2000).
	P2.3 Proposta di aggiornamento del PRMT	A2.8 Proposta di Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica
Fase 4 **Consultazione**	3.1. **Consultazione per 45 giorni** sul sito web SIVAS della proposta di aggiornamento del PRMT, del Rapporto Ambientale, dello Sintesi non tecnica e dello Studio di incidenza e contestuale comunicazione di avvio della consultazione ai soggetti interessati ed invio Studio di incidenza all'Autorità competente per la VINCA 3.2 Raccolta di osservazioni in merito al Programma ed al Rapporto ambientale Al termine della consultazione, l'Autorità procedente rende noto all'Autorità competente per la VAS gli esiti della consultazione, mediante nota formale recante l'elenco delle osservazioni pervenute e allegando copia degli stessi.	
2° Conferenza di valutazione e Forum pubblico	Valutazione della proposta di Programma e del Rapporto ambientale Espressione della Valutazione di incidenza (parere obbligatorio e vincolante – entro 60 giorni dalla ricezione dello Studio, salvo richiesta di integrazioni) da parte dell'Autorità competente per la VINCA e trasmissione del decreto di VINCA all'Autorità competente per la VAS	
Valutazione	**PARERE MOTIVATO VAS** espresso dall'Autorità competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità procedente (entro 45 gg dal termine della fase di consultazione, ovvero dalla data di ricevimento della nota formale dell'Autorità procedente di termine della consultazione di cui al precedente punto 3.2)	
Fase 5 **Adozione e Approvazione**	3.1 Adozione da parte della Giunta Regionale e trasmissione al Consiglio Regionale per l'approvazione (DGR) di: - aggiornamento del PRMT - rapporto ambientale e Sintesi non tecnica	

	- programma di monitoraggio - parere motivato dell'Autorità competente per la VAS - dichiarazione di sintesi (volta a illustrare il processo decisionale seguito; esplicitare il modo in cui le considerazioni ambientali sono state integrate nell'aggiornamento del PRMT e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle risultanze di tutte le consultazioni; in particolare illustrare quali sono gli obiettivi ambientali, gli effetti attesi, le ragioni della scelta dell'alternativa di aggiornamento del PRMT e il sistema di monitoraggio; descrivere le modalità di integrazione del parere ambientale motivato nell'aggiornamento del PRMT) 3.2 Approvazione dell'aggiornamento del PRMT da parte del Consiglio Regionale 3.3 Informazione circa la decisione: pubblicazione su BURL e siti WEB SIVAS e dell'Autorità procedente	
Fase 6 **Attuazione e Gestione**	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione degli obiettivi/azioni del Programma P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi.	A4.1 Monitoraggio degli effetti ambientali del Programma

Tabella 4 - Soggetti individuati nel d.d.s 13887 del 19/09/2023

a. Soggetti competenti in materia ambientale ed enti territorialmente interessati
- Agenzia interregionale del Fiume Po (AIPO) - ARPA Lombardia - ATS dipartimenti provinciali - Regione Lombardia - Autorità competente in materia di VIA (DG ambiente e clima) - Regione Lombardia - Autorità competente per la valutazione di incidenza (DG territorio e sistemi verdi) - Autorità di bacino del Fiume PO - Comuni lombardi - Comunità Montane Lombarde - Consorzi di bonifica e irrigui lombardi - Consorzi di gestione fiumi e laghi lombardi - Regione Lombardia - tutte le Direzioni Generali - Enti gestori siti natura 2000 - Enti gestori dei parchi regionali - Enti gestori dei parchi naturali - Enti gestori dei parchi nazionali - Enti gestori delle riserve e dei monumenti naturali - Enti gestori parchi locali e di interesse sovracomunale (PLIS) - Ersaf - Fondazione Lombardia per l'ambiente - Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) - Ministero del turismo - Ministero della cultura - Ministero dell'agricoltura, sovranità alimentare e foreste - Ministero dell'ambiente e sicurezza energetica - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Nazioni confinanti: Svizzera (cantone Grigioni e Canton Ticino) - Enti gestori parchi e aree protette confinanti - Province lombarde e Città metropolitana di Milano: - Regioni e province autonome confinanti: Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte, PA Trento, PA Bolzano - Ministero della Cultura - Segretariato regionale per la Lombardia - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio Città metropolitana di Milano - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio province Bergamo, Brescia - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio province Como, Lecco, Monza Brianza, Pavia, Sondrio, Varese - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio province Cremona, Lodi, Mantova - UTR Regione Lombardia
b. Soggetti e settori del pubblico interessati all'iter decisionale
- Associazioni rappresentative degli enti locali: ANCI Lombardia, UNCEM, UPL Lombardia - Associazioni e enti per la tutela dell'ambiente, del territorio e del paesaggio: Associazione Ingegneri per l'ambiente e il territorio, Comitato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, ASviS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, Amici della terra Lombardia, ASPO - Associazione per lo studio del picco del petrolio, FAI – Fondo per l'Ambiente Italiano, Fondazione Cariplo, Fridays for future Italia, Greenpeace, Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente Lombardia, Touring Club Italiano, Transport & Environment Italia, WWF Lombardia - Associazioni per la tutela dei cittadini e dei consumatori: ACU – Associazione Consumatori Utenti – Lombardia, Adiconsum Lombardia, Altroconsumo, Associazione per la Difesa e l'Orientamento dei Consumatori, Assoutenti

Lombardia, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva della Lombardia, Codacons Lombardia, CODICI – Centro per i Diritti del Cittadino, Confconsumatori, Federconsumatori Lombardia, Lega consumatori, Movimento consumatori Lombardia, Movimento di Difesa del Cittadino, U.Di.Con. – Unione per la Difesa del Consumatore, Unione Nazionale Consumatori, UTP - Utenti trasporto pubblico

- Associazioni di categoria - rappresentative del sistema delle imprese: Associazione nazionale filiera industria automobilistica, AGCI – Associazione Generale Cooperative Italiane Federazione Lombarda, Agens, AIRI Associazione Italiana per la Ricerca industriale, AISCAT, ANAV Lombardia, ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, ANITA – Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici, API Lombardia – Associazione Piccole Imprese Lombardia, Assologistica, Assolombarda, Assomobilità, Assosharing, AssoTir, Assoturismo, ASSTRA Lombardia, CIA – Confederazione Italiana Agricoltori Lombardia, CLAAI – Confederazione Libere Associazioni Artigiane Italiane, CNA LOMBARDIA, Coldiretti Lombardia, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confcooperative, Confesercenti, Confindustria, Confservizi, Conftrasporto, Copagri Lombardia, FAI - Federazione Autotrasportatori Italiani, Federdistribuzione, Federnoleggio, Federturismo Confindustria, FEDESPEDI, FEDIT, Fercargo, FIAP - federazione italiana autotrasportatori professionali, Legacoop Lombardia, UNCI - Unione Nazionale Cooperative Italiane, UNIONCAMERE LOMBARDIA, Utilitalia
- Associazioni rappresentative delle parti sociali: CGIL Lombardia, CISAL, FAISA-CISAL, FAST CONFSAL Lombardia, FILT/CGIL, FIT/CISL, ORSA ferrovie Lombardia, UGL trasporti Lombardia, UIL Milano Lombardia, UIL trasporti
- Associazioni promozione turismo
- Ordini e collegi professionali: Associazione Italiana Scienze Ambientali, Associazione Nazionale Naturalisti, Collegio dei geometri, Collegio dei periti, Ordine degli Architetti, Ordine degli Ingegneri, Ordine dei Biologi, Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali, Ordine dei Geologi
- Università e enti di ricerca: ENEA, CNR – Consiglio Nazionale delle Ricerche, FEEM - Fondazione Eni Enrico Mattei, Fondazione Cariplo, Fondazione Sviluppo Sostenibile, INU - Istituto Nazionale di Urbanistica – Lombardia, Joint Research Center (JRC), Politecnico di Milano, Università Bocconi
- Università Carlo Cattaneo LIUC, Università Cattolica del Sacro Cuore, Università degli studi dell'Insubria Varese – Como, Università degli Studi di Milano, Università degli Studi di Milano-Bicocca, Università degli Studi di Pavia, Università di Bergamo, Università di Brescia, Università di Lingue e Comunicazione – IULM, Università Vita Salute S. Raffaele
- Forze dell'ordine: Comando Carabinieri per la Tutela Forestale e parchi, Comando Carabinieri per la Tutela dell'Ambiente, Vigili del Fuoco - direzione regionale lombarda, Polizia Stradale, Polizia Locale, Polizia Provinciale
- Enti gestori dei siti UNESCO
- Altri enti e società regionali: ARIA, Polis Lombardia
- Altri soggetti pubblici e privati specifici per il settore della mobilità e dei trasporti: ACI Lombardia, Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., Agenzie del Trasporto pubblico locale, AIIT – Associazione Italiana per l'ingegneria del traffico e dei trasporti, ANAS, ANEF - associazione esercenti funiviari, ATM S.p.A., Autorità di bacino del Lario e laghi minori, Autorità di bacino lacuale del lago di Iseo, Endine e Moro, Autorità di bacino lacuale lago Garda e Idro, Autorità di bacino lacuale lago maggiore, Comabbio, Monate e Varese, CAL spa, CIFI - collegio ingegneri ferroviari italiani, ENAC, ENAV, Euromobility, Federazione ciclistica italiana, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta – FIAB Ciclobby, FER - Ferrovie Emilia Romagna, Ferrovienord, Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore di Garda e di Como, Malpensa Logistica Europa, Motus-E, Navigazione Lago d'Iseo, RFI, SACBO, SEA, Società Navigazione del Lago di Lugano, Trenitalia, Trenord, Pendolari del Meratese, Pendolari Milano-Lecco, associazione MI.MO.AL, Pendolari Gallarate-Milano, Comitato pendolari bergamaschi

3 MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI

Si mettono sinteticamente in evidenza le principali considerazioni ambientali sviluppate, anche con il contributo del percorso di VAS, all'interno del PRMT, con riferimento all'attualizzazione di obiettivi, strategie e azioni e ai loro potenziali effetti, nonché al ruolo del sistema di monitoraggio.

Il sistema degli Obiettivi generali e Obiettivi specifici è stato riportato a un unico livello di MACRO-OBIETTIVI e attualizzato, avendo presente la legge costituzionale n. 1/2022 che ha modificato gli artt. 9 e 41 della costituzione italiana aggiungendo all'art. 9 la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi anche nell'interesse delle future generazioni e modificando l'art. 41 che regola l'iniziativa economica privata sottolineando che non può svolgersi in modo da recare danno all'ambiente.

Il sistema di mobilità e dei trasporti ideale dovrà perseguire i **MACRO-OBIETTIVI**:

- garantire l'accessibilità alle funzioni sul territorio
- connettere la Lombardia nel contesto nazionale e internazionale
- essere caratterizzato dalla sostenibilità sociale e ambientale

Il PRMT afferma inoltre che intende realizzare i macro-obiettivi seguendo la logica del **paradigma ASI**, così declinato:

0) AVOID - Governo della domanda di mobilità

In considerazione dell'influenza dell'organizzazione del territorio e degli orari e modalità di lavoro sulla domanda di mobilità, il governo della domanda sarà da realizzare in collaborazione con il Piano Territoriale Regionale (PTR) per la parte territoriale e con le Direzioni Generali che attuano politiche sui tempi e sulla digitalizzazione. In particolare, il PRMT propone che territorio e mobilità siano sviluppati in modo coordinato, secondo modelli tipo Transit Oriented Developement (TOD) con la finalità di ridurre la domanda.

per la parte di domanda residua rispetto all'obiettivo 0) sono indicati come ***obiettivi specifici PRMT*** -:

1) **SHIFT** – Riequilibrio modale verso modi di trasporto più sostenibili
2) **IMPROVE** – Ottimizzazione del sistema della mobilità tramite l'integrazione tra modi di trasporto, il miglioramento della rete infrastrutturale, la garanzia di elevati livelli di qualità e sicurezza

Il tema dello shift modale è previsto anche in applicazione della LR. 6/2012 "disciplina del settore dei trasporti" che all'art. 10, comma 1 punto b) prevede che il Programma regionale della mobilità e dei trasporti provvede a *"individuare obiettivi, politiche ed azioni* ***per favorire il riequilibrio e l'integrazione modale*** *e tariffaria"*

Il quadro delle **STRATEGIE** individuate per raggiungere gli obiettivi prima descritti, è stato predisposto sulla base delle analisi effettuate per la mobilità delle persone e delle merci, riassunte nei capitoli 4.4. "indirizzi per l'aggiornamento delle strategie per la mobilità delle persone" e 5.4 "indirizzi per l'aggiornamento delle strategie per la domanda merci".

Le singole strategie proprie del PRMT sono raggruppate secondo le **categorie**:

- servizi di trasporto collettivo
- raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo
- Infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile (mobilità attiva) quotidiana

- Infrastrutture a supporto del sistema di trasporto collettivo
- Infrastrutture e innovazione per la mobilità privata/ambiti non servizi dal trasporto collettivo
- sistema delle merci e della logistica
- informazione e comunicazione

Le prime 5 categorie propongono il punto di vista di una persona che deve effettuare uno spostamento e che considera, nell'ordine, l'opzione del trasporto collettivo e la relativa raggiungibilità, la mobilità attiva e l'opzione di mobilità privata nei casi in cui non ci siano alternative più sostenibili.

Le singole **strategie** sono state **associate ai macro-obiettivi** a seconda del contributo al loro raggiungimento indicando l'obiettivo principale della strategia e gli obiettivi a cui la strategia contribuisce in parte.

Parallelamente sono stati indicati i **contributi delle singole strategie all'applicazione del paradigma ASI**.

Per le strategie relative alla mobilità ciclistica è specificata la sinergia con le strategie indicate anche nella "**dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377**" G.U.E 04-04-2024.

Il **SISTEMA DELLE AZIONI** che costituisce la parte programmatica del documento, è suddiviso in due parti:

- azioni sul sistema della mobilità delle persone
- azioni sul sistema dei trasporti per le merci

Nel PRMT sono individuate **3 tipologie di azioni** in relazione al diverso livello di maturazione:

- **inerziali**: servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli; comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che **non sono più oggetto del processo di pianificazione**
- **confermate dalla precedente programmazione regionale:** servizi e infrastrutture programmate e la cui attivazione/realizzazione non è avviata, comprendono anche infrastrutture per cui Regione Lombardia è impegnata con obbligazioni giuridicamente vincolanti con soggetti privati; i servizi e le infrastrutture si riferiscono al quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate rispetto alle mutate condizioni territoriali-infrastrutturali, ai livelli di priorità, agli obiettivi e alle strategie aggiornate del PRMT e **rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali**
- **fabbisogni individuati**: nuove azioni individuate partendo dal confronto tra gli scenari di domanda e dell'offerta inerziale, in considerazione delle caratteristiche territoriali e delle sinergie di sistema e che rispondono a:
    - esigenze di mobilità non soddisfatte dall'insieme dall'offerta inerziale e da eventuali aggiornamenti progettuali
    - opportunità di trasferire relazioni su modi più sostenibili

Rispetto ai fabbisogni individuati sarà data priorità ad interventi "leggeri", quali ad esempio interventi di tipo organizzativo, interventi puntuali, aspetti di informazione e comunicazione. In sintesi, tutti gli interventi che, pur richiedendo tempistiche e risorse limitate, risultano efficaci rispetto agli obiettivi.

Sono inoltre indicate ulteriori **ipotesi di azioni** che saranno oggetto di studi e approfondimenti.

Trattandosi di un aggiornamento del PRMT 2016, in considerazione delle tempistiche medie di attivazione di servizi realizzazione di opere il sistema delle azioni è prevalentemente confermativo di azioni già avviate.

I **principali argomenti** che sono stati inseriti o maggiormente sviluppati nell'aggiornamento del PRMT riguardano:

- le relazioni trasversali della pianificazione dei trasporti con l'insieme degli strumenti di pianificazione regionale, in particolare con gli strumenti di pianificazione territoriale e ambientale sul tema della riduzione della domanda
- l'approfondimento della componente di mobilità delle merci e del sistema della logistica, in rapida evoluzione
- l'inserimento della ciclabilità come ulteriore possibilità modale per gli spostamenti quotidiani
- la raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo tramite ciclabilità/pedonalità e uso della sharing mobility, e lo sviluppo di hub dove è possibile fruire di una gamma di soluzioni integrate per la mobilità

L'azione regionale rispetto alle infrastrutture, nell'orizzonte del presente aggiornamento del PRMT, è concentrata principalmente ad assicurare il mantenimento delle caratteristiche delle reti (resilenza infrastrutturale).

il PRMT assume le indicazioni formulate nel RA per la fase attuativa, in particolare per quanto riguarda i criteri per la minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti delle infrastrutture.

4 MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO

Il PRMT è proiettato su un orizzonte di 8 anni e richiede un sistema di monitoraggio per la verifica dell'attuazione delle azioni e della loro efficacia nel quadro delle strategie e del raggiungimento degli obiettivi.

Il monitoraggio è sviluppato in un'ottica di integrazione con la procedura di VAS e pertanto considera opportunamente i temi paesistico-ambientali interessati dal Programma.

In coerenza con quanto previsto dal d.lgs. 152/2006, il monitoraggio integrato permetterà di misurare il contributo del PRMT agli obiettivi di sostenibilità e all'attuazione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile della Lombardia - SRSvS e di verificare gli effetti ambientali delle azioni del Programma, anche aggiornandone, ove possibile, le previsioni prima che si verifichino, al fine di intercettare tempestivamente eventuali criticità e di poter introdurre azioni correttive.

Sono stati privilegiati indicatori già disponibili, selezionando dal sistema di monitoraggio della SRSvS quelli pertinenti agli obiettivi strategici rilevanti per la VAS del PRMT e integrandoli con ulteriori indicatori utili a monitorare i fenomeni di interesse, anche in raccordo con i sistemi di monitoraggio ambientale già definiti da altri strumenti di pianificazione/programmazione regionale vigenti interessati dal settore dei trasporti (es. PRIA, PEAR).

Il monitoraggio del Programma si articola in: **Monitoraggio dell'attuazione del PRMT** e **Monitoraggio dei risultati e degli effetti del PRMT**.

Il Monitoraggio dell'attuazione del PRMT, effettuato con cadenza annuale, distinguerà:

- azioni non di competenza regionale, specificando il ruolo di Regione Lombardia nell'attuazione (ad esempio: espressione di parere, partecipazione a tavoli/gruppi di lavoro tecnici, altro…)
- azioni di competenza regionale

Per ogni sezione del capitolo 7 del PRMT si verificherà lo stato di avanzamento di ogni azione, in relazione ai seguenti parametri:

- stato delle procedure di valutazione di impatto ambientale VAS e valutazione di incidenza, ove previste
- azione realizzata come previsto
- azione oggetto di revisione progettuale
- rimodulazione tempistiche
- in caso di VAS, applicazione dei criteri ambientali proposti per la massimizzazione degli effetti positivi e per la minimizzazione, mitigazione e compensazione degli effetti negativi

Per la gestione del monitoraggio sarà costituita una base dati in cui saranno inserite progressivamente le informazioni relative all'attuazione delle azioni e i dati degli indicatori. La base dati sarà gestita tramite un applicativo dedicato che consentirà anche l'estrazione di informazioni in formato sintetico e grafico.
In aggiunta alla base dati alfanumerica, particolare attenzione sarà data alla definizione delle basi dati geografiche di riferimento, alla definizione dei criteri per i loro aggiornamenti e all'organizzazione periodica degli aggiornamenti allo scopo di disporre di informazioni storiche confrontabili tra loro.
Le basi dati geografiche saranno finalizzate a fornire informazioni sulla distribuzione territoriale e sugli ambiti interessati dalle azioni del programma.

Il **Monitoraggio dei risultati e degli effetti del PRMT** verrà effettuato a metà e al termine del periodo di riferimento del PRMT valutando un set di indicatori articolati nei seguenti temi, relativi sia agli obiettivi del Programma sia alle componenti ambientali interessate:

- Mobilità e trasporti
    - Servizi di trasporto collettivo e sharing
    - Raggiungibilità dei servizi
    - Rete ciclabile nazionale-regionale
    - Rete ciclabile
    - Reti tram, metro e bus extraurbani su sede propria (BRT)
    - Reti stradali e ferroviarie
    - Parco veicolare
    - Domanda di trasporto merci
    - Offerta della logistica
- Sicurezza dei trasporti
- Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici
- Qualità dell'aria
- Consumo di suolo
- Aree protette, biodiversità
- Paesaggio e patrimonio culturale
- Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici
- Acque

Il set di indicatori viene presentato nelle tabelle seguenti, dove per ogni indicatore vengono riportati:

- fonte dei dati
- riferimento alla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (se l'indicatore fa parte di quelli per il monitoraggio della SRSvS, viene indicato: l'obiettivo strategico di riferimento, se si tratta di un indicatore di livello 1 o 2 della SRSvS, in grassetto se è dotato di target nella SRSvS)
- se si tratta di indicatore di Contesto (C), di Realizzazione (R), di effetto (E)
- il target che si intende raggiungere nell'orizzonte di piano
- per gli indicatori su Mobilità e trasporti il contributo alla strategia ASI (Avoid/Reduce, Shift, Improve)
- dove utile, note in merito alle modalità di elaborazione dell'indicatore

Il set di integratori potrà essere integrato in fase attuativa con gli ulteriori elementi indicati nel BOX 20 del Rapporto Ambientale “proposte di integrazione al sistema di monitoraggio del PRMT” in relazione alla disponibilità dei dati per popolarli e con eventuali ulteriori elementi significativi che dovessero rendersi disponibili.

In fase di attuazione e monitoraggio del PRMT, inoltre, la valutazione cumulata degli effetti verrà aggiornata in corrispondenza di step di avanzamento delle azioni confermate o da rivedere e nel momento in cui le ipotesi da approfondire diano luogo a proposte definite.

Mobilità e trasporti

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
Servizi di trasporto collettivo e sharing						
SS.1 Offerta SFR (treni-km, posti-km) per tipo di servizio e per anno	RL				aumento	S
SS.2 Offerta TPL (veicoli-km, posti-km) per tipo di servizio e per anno	RL				aumento	S
SS.3 Numero di linee R-LINK avviate	RL				aumento	S
SS.4 Efficienza SFR: puntualità, soppressioni (indici)	RL				Aumento puntualità Diminuzione soppressioni	S
SS.5 Qualità: indice di soddisfazione dei clienti SFR e TPL (per modo e tipo di servizio) per anno	RL				Aumento	S I
SS.6 Qualità: indici pulizia treni SFR per anno (indici)	RL				Aumento	S I
SS.7 Qualità: indici efficienza materiale rotabile per anno (indici)	RL				Aumento	I
SS.8 Comuni capoluogo di provincia/città metropolitane con servizi di car sharing	ISTAT, Osservatorio SM	3.4.2 (2)			Aumento	
SS.9 Comuni capoluogo di provincia/città metropolitane con servizi di bike sharing e scooter sharing	ISTAT, Osservatorio SM	3.4.2 (2)			Aumento	S
SS.10 Passeggeri SFR trasportati per anno	RL				aumento	S
SS.11 Viaggiatori SFR in partenza per ora	RL				aumento	S
SS.12 Variazione di introduzione nuovi sistemi integrati di bacino STIBM	RL PRIA				aumento	S I
SS.13 Numero di incentivi e agevolazioni garantiti	RL PRIA				aumento	S

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
SS.14 (Passeggeri abbonati Servizio Ferroviario Regionale) / ((Passeggeri Servizio Ferroviario Regionale+Trasporto Pubblico Locale)	RL	3.4.3 (2)			aumento	S
SS.15 Posti-km offerti dal TPL nei comuni capoluoghi di provincia (migliaia per abitante)	ISTAT	**3.4.3 (1)**	C		aumento (target SRSvS 2050: 20)	S
SS.16 Famiglie che dichiarano difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiedono	ISTAT	**3.4.3 (2)**	C		diminuzione (target SRSvS 2050: 10)	S
SS.17 Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	ISTAT	**3.4.3 (1)**	C		aumento (target SRSvS 2050: 15)	
Raggiungibilità dei servizi						
RS.1 n° stazioni ferroviarie riqualificate per tipo di intervento e per anno: • ammodernamento fabbricato viaggiatori creazione sottopasso • riqualificazione sottopasso • interventi su Informazioni al pubblico	FNM, RFI				aumento	S I
RS.2 n° velostazioni presso le stazioni ferroviarie per anno	FNM, RFI				aumento	S
RS.3 n° hub di interscambio ferro gomma per tipo e per anno, stazioni ferroviarie integrate con: • bus station • stalli TPL/spazi fermate • percorsi dedicati all'interscambio ferro-gomma	FNM, RFI				aumento	S

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
• Informazione al Pubblico integrate ferro gomma						
RS.4 variazione di posti auto in parcheggi di interscambio stazioni ferroviarie	RL					
RS.5 n° stazioni con spazi di kiss and ride per anno	FNM, RFI				aumento	S
RS.6 n° stazioni ferroviarie collegate con percorsi ciclabili in sede propria o zone 30	RL			da valutare su un raggio indicativo di 3 km	aumento	S
RS.7 accessibilità per utenti con disabilità o mobilità ridotta a stazioni e fermate del trasporto pubblico locale per tipologia di dotazioni: • percorsi ipovedenti • n banchine ferroviarie raggiungibili con rampe/ascensori • marciapiedi banchine rialzati • rampe e spazi nelle fermate di tpl	RL, Agenzie TPL				aumento	S I
Rete ciclabile nazionale-regionale						
IN.1 N° km rete ciclabile per tipologia di infrastruttura (sede in promiscuo/sede fisicamente separata)	RL		C	Rilevati periodicamente sulla base geografica di ricognizione degli itinerari	aumento km sede separata	S
IN.2 Continuità dei percorsi	RL		C	Rilevata periodicamente su base geografica, facendo riferimento a una identificazione preventiva dei punti/tratti di discontinuità	riduzione dei punti/tratti di discontinuità degli itinerari	S
IN.3 Collocazione e distribuzione dei percorsi: scuole e servizi collegati, stazioni collegate	RL		C	Rilevata periodicamente su base geografica, facendo riferimento alla	aumento n poli collegati, con percorsi non in promiscuo	S

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
				situazione iniziale identificata preventivamente		
Rete ciclabile						
IN.4 Km di percorsi ciclabili finanziati da Regione Lombardia	RL	3.4.1 (2)	R	Percorsi finanziati con contributi delle DG Infra e DG trasporti, sono esclusi percorsi mountain bike	aumento	S
IN. 5 Km di piste ciclabili nei comuni capoluogo	ISTAT	3.4.1 (2)	C		aumento	S
IN. 6 N° comuni con PUMS	Osservatorio PUMS				aumento	S
Reti tram, metro e bus extraurbani su sede propria (BRT)						
IN.7 Estensione delle reti per tipo e anno (tranvie, metro, bus extraurbani sede propria BRT)	RL		C	Rilevate periodicamente sulle basi geografiche dei tracciati	aumento dei km per tipologie	S
Reti stradali e ferroviarie						
IN.8 N° km rete ferroviaria per tipologia e caratteristiche: • km AV/AC • km rete non AV totali • km rete non AV TE/diesel • km rete non AV semplice bin/doppio	RL, RFI, FNM		C		aumento km rete per tipo Diminuzione diesel/aumento TE Diminuzione semplice binario	S I
IN.9 N° km rete stradale per tipologia e caratteristiche: autostrade, SR, SS, SP	RL		C	Da grafo reti stradali (applicativo SINFRANET)		
IN.10 n° interventi di riqualificazione effettuati su ponti e viadotti per anno e tipologia di strada	RL - PRSS		R		Baseline PRSS (2022): 9 Target PRSS dicembre 2027: +100	I

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
IN.11 n° interventi di riqualificazione effettuati su ponti e viadotti con limitazioni ai TE (peso), per anno	RL				aumento	I
IN.12 n. passaggi a livello soppressi	RL, FNM, RFI		R		Target: aumento PL soppressi	I
IN.13 **interventi** sulle reti ferroviarie (upgrade sistemi tecnologici, sedi di incrocio)	RL, FNM, RFI		R		aumento	I
IN.14 Km di rete stradale e autostradale nuova/potenziata/riqualificata	RL - PRSS		R		Baseline PRSS (2022): 47,4 Target PRSS dicembre 2027: +80	I
Parco veicolare						
PV.1 Composizione parco veicolare privato circolante per anno e categorie	ACI		C			
PV.2 Nuove immatricolazioni parco veicolare privato per anno e categorie	ACI		C			
PV.3 Tasso di motorizzazione disaggregato per province (per categorie di veicoli) e per anno	ACI		C		diminuzione	
PV.4 Veicoli ecologici per classe emissiva per anno e per categorie	ACI		C		aumento	I
PV.5 Numero di autovetture elettriche immatricolate in Lombardia per provincia e per anno	ACI		C		aumento	I
PV.6 Numero di colonnine certificate e di punti di ricarica (connettori) installati in Lombardia e integrati e mappati su ECOMOBS tramite API E015 per province e anno, distinte in pubbliche e private	RL, PRSS		C		Baseline PRSS: 2027 Target PRSS dicembre 2027: +1373	I

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
PV.7 Parco veicolare bus TPL per agenzie di TPL e tipo di alimentazione, per anno	RL		C		Aumento, aumento alimentazione elettrica	S I
Dotazione autobus di TPL con alimentazione alternativa rispetto alla dotazione autobus di TPL totale (%)	RL	3.4.2 (2)			Aumento	I
PV.8 Anzianità del parco veicolare (veicoli TPL) età media per tipo, per anno	RL		C		diminuzione	I
PV.9 Consistenza materiale rotabile del SFR - Servizio Ferroviario Regionale per tipologia e per anno	RL		C		aumento	S I
PV.10 Anzianità materiale rotabile del SFR, età media per tipo di treno, per anno	RL		C		diminuzione	I
PV.11 Accessibilità per utenti con disabilità o mobilità ridotta: n° veicoli con pianali ribassati e pedane, in assoluto e %, per anno	RL		C		aumento	S I
PV.12 Veicoli in sharing per provincia e anno e per tipologia di veicoli (autoveicoli/quadricicli/scooter/biciclette/ monopattini/altro)	ISTAT, Osservatorio SM		C		aumento	S
Domanda di trasporto merci						
TM.1 Movimentazione dei terminal intermodali lombardi - (UTI, mln/anno)	RL					
TM.2 Ton e ton-km per modo (Strada Ferrovia, Fluviale)	CNT, ISTAT				Diminuzione strada Aumento ferro e fluviale	S
TM.3 Ton e ton-km per modo e distanza (internazionali, nazionali, locali)	CNT, ISTAT				Diminuzione strada Aumento ferro e fluviale	S

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
TM.4 Volumi di merce gestita dagli aeroporti lombardi	ENAC					
TM.5 Volumi di merci gestiti dai porti fluviali	porti MN e CR				aumento	S
Offerta della logistica						
OL.1 n° di PULS - Piano Urbano della Logistica Sostenibile approvati lungo reti TEN-T	RL				aumento	S
OL.2 adeguamento merci della rete ferroviaria Ten-T ○ Km di rete adeguati secondo le specifiche minime di sagoma ○ Km di rete adeguati secondo le specifiche minime di peso assiale ○ Km di rete adeguati secondo le specifiche minime di modulo	RL				aumento	S I
OL.3 interventi per potenziamento terminal ○ Km di nuovi binari di collegamento tra i terminal e la rete nazionale ○ n° di nuovi impianti di movimentazione attivati/realizzati ecc.)	RL					I

Sicurezza dei trasporti

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	Target
IS.1 Per anno, per provincia e per tipologia di utenti della strada: n° incidenti n° morti n° feriti	CMR e PoliS-Lombardia		C		riduzione
IS.2 Per anno e per provincia: n° e tipologia di incidenti, n° e tipologia punti neri n° e tipologia tratte critiche	CMR e PoliS-Lombardia		C		
IS.3 Tasso di mortalità per incidente stradale (Per 100.000 abitanti)	ISTAT	**1.3.2 (1)**	C		riduzione Valori di riferimento riportati nella SRSVS: • -50% al 2030 rispetto al 2019 • 0 al 2050 (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente)
IS.4 Tasso di lesività grave in incidente stradale (Per 100.000 abitanti)	ISTAT	**1.3.2 (2)**	C		riduzione

Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Emissioni climalteranti da Protocollo Compact of States and Regions (settori non EU-ETS + emissioni ombra)	RL - ARIA	**4.1.1 (1)**	C		Target SRSvS 2030: -43,8% rispetto al 2005
▪ Consumi finali di energia (totale)	RL - ARIA	**4.1.1 (1)**	C		Target SRSvS 2030: -35,2% rispetto al 2005
▪ Emissioni climalteranti del settore trasporti	ARPA, ARIA	4.2.3 (1)	C	Questi indicatori permettono di monitorare l'andamento dei consumi e	Target 2030 derivato dalle previsioni PREAC: riduzione di almeno il 27,7% dei consumi rispetto al 2019

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Consumi finali di energia del settore trasporti	ARIA - SIRENA20	4.2.3 (2)	C	delle emissioni di CO2 del settore trasporti, che dipenderà da diversi fattori, tra cui avrà un ruolo significativo l'attuazione delle azioni del PRMT. Mettendoli in relazione con il monitoraggio dell'attuazione del Programma, sarà possibile effettuare delle considerazioni in merito agli effetti ottenuti. L'inventario INEMAR viene aggiornato ogni 2 anni circa (l'ultima versione è stata pubblicata nel 2024 con riferimento alle emissioni 2021). I dati sono disaggregati fino al livello comunale; l'indicatore potrà essere elaborato a livello regionale e di aree omogenee PREAC o altra zonizzazione.	Target 2030 derivato dalle previsioni PREAC: riduzione di almeno il 14% delle emissioni rispetto al 2019
▪ Emissioni di CO2eq settore trasporti	INEMAR		C		

Qualità dell'aria

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Concentrazione di PM10 (tutte le stazioni regionali) espressa come media mobile sul quadriennio precedente (µg/m3) ▪ Concentrazione di PM2.5 (tutte le stazioni regionali) espressa come media mobile sul quadriennio precedente (µg/m3) ▪ Concentrazione di NO2 (solo stazioni da traffico) espressa come media annuale (µg/m3)	Elaborazione RL su dati ARPA	**5.2.1 (1)**	C		Target SRSvS: Progressiva diminuzione I target sono oggetto di approfondimento nell'ambito dell'elaborazione della nuova pianificazione regionale per il miglioramento della qualità dell'aria
▪ Emissioni di NOx ▪ Emissioni di PM2,5 ▪ Emissioni di PM10	INEMAR	**5.2.1 (1)**	C		Target riportati nella SRSVS: ▪ 2025: -38% rispetto al 2015 ▪ 2025: -48% rispetto al 2015 ▪ 2025: -44% rispetto al 2015
▪ Emissioni di NOx settore trasporti ▪ Emissioni di PM2,5 settore trasporti ▪ Emissioni di PM10 settore trasporti	INEMAR		C	Questi indicatori permettono di monitorare l'andamento delle emissioni inquinanti del settore trasporti, che	

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
				dipenderà da diversi fattori, tra cui potrà avere un ruolo significativo l'attuazione delle azioni del PRMT. Messi in relazione con il monitoraggio dell'attuazione e di altre informazioni relative al contesto, permetteranno di effettuare delle considerazioni in merito agli effetti prodotti dal Programma. L'inventario INEMAR viene aggiornato ogni 2 anni circa (l'ultima versione è stata pubblicata nel 2024 con riferimento alle emissioni 2021). I dati sono disaggregati fino al livello comunale; l'indicatore potrà essere elaborato a livello regionale e di zone per la qualità dell'aria.	

Consumo di suolo

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Consumo di suolo annuale netto	Report SNPA	**3.3.1 (1)**	C	Misura la variazione annuale di copertura artificiale del suolo. Può essere calcolato a livello regionale aggregato per ATO.	Valore di riferimento riportato nella SRSVS: zero al 2050
▪ Impermeabilizzazione del suolo da copertura artificiale	ISPRA	3.3.1 (1)	C	Misura la % di suolo impermeabilizzato sul totale della superficie territoriale. Può essere calcolato a livello regionale aggregato per ATO.	
▪ Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 (%) - AT residenziali	RL	**3.3.1 (1)**	C		Target riportati nella SRSVS: (media regionale) 2025: -25% 2030: -45%
▪ Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 (%) - AT altre funzioni urbane	RL	**3.3.1 (1)**	C		2025: -20%

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Superficie classificata come suolo consumato da infrastrutture di trasporto	ISPRA (Consumo di suolo)		C	Classi di consumo di suolo con codice: 112 (strade pavimentate), 113 (sede ferroviaria), 114 (aeroporti) e 115 (porti) della legenda ISPRA. L'indicatore permette di monitorare l'andamento del suolo consumato da infrastrutture di trasporto, che può rappresentare un proxy dell'effetto del PRMT in quanto dipenderà in modo significativo dall'attuazione delle sue azioni, oltre che da altri interventi non ricadenti nel Programma (quali infrastrutture locali). L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR. Potrà inoltre essere calcolati con riferimento all'occupazione di suolo all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000.	
▪ Occupazione di suolo degli interventi infrastrutturali del PRMT realizzati e da realizzare	RL, ISPRA (Copertura del suolo)		E	Questo indicatore stima l'effetto specifico degli interventi infrastrutturali del PRMT, aggiornando le previsioni contenute nel RA. Verranno utilizzati strati informativi aggiornati, in quanto gli interventi potranno aver subito delle evoluzioni rispetto a quanto previsto nel PRMT approvato, e l'indicatore verrà calcolato distintamente per gli interventi già realizzati al momento in cui si effettua il monitoraggio e quelli che risulteranno ancora da realizzare.	Sommando l'occupazione di suolo degli interventi realizzati e quella degli interventi da realizzare, al netto di eventuali de-impermeabilizzazioni, si potrebbe ottenere un aggiornamento dell'occupazione netta di suolo derivante dalla piena attuazione degli interventi del PRMT e verificare che tale valore non superi quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi già ad oggi programmati e non già in realizzazione (obiettivo che si può perseguire tramite interventi di compensazione o,

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
				Per l'elaborazione dell'indicatore si auspica la disponibilità di file geografici di elementi poligonali relativi agli interventi. In alternativa, si potrà ripercorrere lo stesso procedimento applicato nel RA (costruzione del sedime dell'infrastruttura applicando ai file dei tracciati lineari larghezze standard in base al numero di corsie). Sovrapponendo gli strati poligonali con la Carta di copertura del suolo ISPRA andrà calcolato il suolo occupato ricadente nelle diverse categorie di copertura del suolo. In mancanza di file di elementio poligonali, per quanto riguarda gli interventi realizzati si potrà valutare di analizzare anche solo l'indicatore proxy di cui al punto precedente. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR. Potrà inoltre essere calcolati con riferimento all'occupazione di suolo all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000.	dove possibile, tramite revisione delle esigenze di infrastrutturazione).
Possibili aspetti da approfondire in fase attuativa					
Come approfondimento per la fase attuativa, si potrà valutare di integrare l'analisi sulla tipologia di suolo occupato integrata considerando anche la carta DUSAF.					

Aree protette, biodiversità

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Aree Protette e Parchi Regionali (categorie EUAP, Natura 2000 e parchi regionali)	RL	**5.5.1 (1)**	C		
▪ Habitat di interesse comunitario con stato di conservazione almeno soddisfacente	RL	**5.5.1 (1)**	C		Target 2030 riportati nella SRSVS: Almeno il 30 % degli habitat in stato di conservazione non soddisfacente (inadeguato e cattivo) diventi soddisfacente o mostri una netta tendenza positiva; nessun peggioramento per le altre classi
▪ Specie con stato di conservazione almeno soddisfacente (Direttiva Habitat e Direttiva Uccelli)	RL e ISPRA	**5.5.1 (1)**	C		Target 2030 riportati nella SRSVS: Almeno il 30 % delle specie in stato di conservazione non soddisfacente (stabilità e decremento) diventi soddisfacente o mostri una netta tendenza positiva; nessun peggioramento per le altre classi
▪ Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata delle città	ISTAT	**5.7.1 (1)**	C		Target SRSvS 2050: 20%
▪ Superficie classificata come suolo consumato da infrastrutture di trasporto all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000	ISPRA (Consumo di suolo)		C	Vedi Consumo di suolo	
▪ Occupazione di suolo degli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000	RL, ISPRA (Copertura del suolo)		E	Vedi Consumo di suolo	
▪ Frammentazione del territorio naturale e agricolo (Seff) elevata e molto elevata	ISPRA	5.5.2 (2)	C	L'indicatore permette di monitorare l'andamento della frammentazione causata dall'insieme di fenomeni di urbanizzazione e infrastrutturazione.	
▪ Indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture	RL		C	L'indicatore permette di monitorare specificamente l'andamento della frammentazione dovuta alle infrastrutture di trasporto lineari.	Limitare il più possibile gli incrementi dell'indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture, anche tramite misure di mitigazione e compensazione, con particolare attenzione ai casi di

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
				Può rappresentare un proxy dell'effetto del PRMT in quanto dipenderà in modo significativo dall'attuazione delle sue azioni, oltre che da altri interventi non ricadenti nel Programma (quali infrastrutture locali). Viene calcolato applicando alla rete stradale e ferroviaria aggiornate al momento del monitoraggio il metodo adottato nel RA. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR. Oltre che per l'Area di Intervento della SRSvS 5.5 Biodiversità e aree protette, è un indicatore significativo per le AI 5.8 Cura e valorizzazione del paesaggio e 5.9 Agricoltura sostenibile.	superamento del valore di 0,6 km/km2, soglia indicata in letteratura oltre la quale si verifica la diminuzione significativa di molte specie con andamenti non proporzionali alla riduzione di habitat
▪ Incremento dell'indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture causato dagli interventi infrastrutturali del PRMT realizzati e da realizzare	RL		E	Questo indicatore, da calcolarsi ugualmente con il metodo adottato nel RA, stima la variazione dell'indice di frammentazione imputabile specificamente agli interventi infrastrutturali del PRMT, distinguendo gli interventi già realizzati al momento in cui si effettua il monitoraggio e quelli che risulteranno ancora da realizzare.	
▪ Km di strade e ferrovie che attraversano Aree Protette e siti della Rete Natura 2000	RL		C	L'indicatore viene calcolato intersecando gli strati informativi aggiornati relativi a strade, ferrovie, Aree protette e rete Natura 2000.	
▪ Incremento dei km di strade e ferrovie che attraversano Aree Protette e siti della Rete Natura	RL		E	Anche in questo caso sarà possibile stimare anche variazione dell'indicatore	

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
2000 causato dagli interventi infrastrutturali del PRMT realizzati e dagli interventi infrastrutturali del PRMT da realizzare				di cui sopra imputabile specificamente agli interventi infrastrutturali del PRMT, distinguendo gli interventi già realizzati al momento in cui si effettua il monitoraggio e quelli che risulteranno ancora da realizzare.	
▪ n. varchi della RER intercettati / occlusi da parte degli interventi infrastrutturali del PRMT realizzati	RL		E	Il popolamento di questi indicatori richiede la raccolta e l'aggregazione di informazioni relative ai singoli progetti, che possono essere reperite in prima battuta in sede di VIA e di valutazione di incidenza, e poi verificate in fase di realizzazione.	
▪ Superficie di habitat interferita e persa (e tipo di habitat) a causa degli interventi infrastrutturali del PRMT realizzati	RL		E		

Paesaggio e patrimonio culturale

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note
▪ Percentuali aree assoggettate a tutela paesaggistica (D. lgs. 42/2004)	RL	5.8.1 (2)	C	
▪ Dotazione di risorse del patrimonio culturale	ISTAT	3.5.1 (2)	C	
▪ Insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita	ISTAT	5.8.1 (1)	C	
▪ Percentuale di suolo classificato come infrastruttura di trasporto (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	ISPRA		C	Questi indicatori, calcolati anche per il tema Consumo di suolo e Biodiversità, possono essere analizzati anche per fasce e ambiti di paesaggio
▪ Indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	RL		C	
▪ Superficie di suolo occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e previsti (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	RL, ISPRA		E	
▪ Superficie di aree assoggettate a tutela paesaggistica occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare	RL, SIBA		E	L'indicatore prevede la sovrapposizione del sedime degli interventi infrastrutturali (si veda l'indicatore Occupazione di suolo) con i "vincoli paesaggistici" e tutti gli articoli del PPR (dal 17 al 27) del database SIBA.
▪ Incremento dell'indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture causato dagli interventi infrastrutturali del PRMT realizzati e da	RL		E	

realizzare (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)				
▪ Interferenza degli interventi infrastrutturali realizzati con i beni immobili di interesse culturale (architettonici, archeologici, parchi e giardini, centri e nuclei storici)	RL, SIRBeC Web		E	L'indicatore prevede il conteggio, l'identificazione e la rappresentazione su mappa dei beni presenti ad una distanza non superiore a 1 km dall'interventi infrastrutturali.

Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note
▪ Popolazione esposta al rischio alluvioni	ISPRA	5.1.2 (1)	C	
▪ Popolazione esposta al rischio frane	ISPRA	5.1.2 (1)	C	
Possibili aspetti da approfondire in fase attuativa				
Le modalità con cui il monitoraggio del PRMT possa trattare il tema si studieranno in coordinamento con la nuova Strategia regionale di adattamento ai cambiamenti climatici in via di approvazione.				

Acque

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
▪ Fiumi / laghi con stato ecologico almeno buono	ARPA	**5.4.1 (1)**	C		I target sono indicati dall'Atto di indirizzi del nuovo PTA (d.c.r. 2569/2022), che fa propri gli obiettivi di qualità per ciascun corpo idrico definiti nel PdG Po 2021
▪ Fiumi / laghi con stato chimico buono	ARPA	**5.4.1 (1)**	C		
▪ Corpi idrici sotterranei con stato chimico buono	ARPA	**5.4.1 (1)**	C		

Sigle
ACI – Automobile Club d'Italia
RL – Regione Lombardia
CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza stradale
CNT – Conto Nazionale Trasporti
SRSS – Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile della Lombardia
PREAC – Programma Regionale Energia Ambiente e Clima
PRSS – Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile

5 PARERE MOTIVATO E RECEPIMENTO NEL PRMT

Con il decreto 5748 del 22/04/2025 “VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL’AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA’ E DEI TRASPORTI (PRMT) - PARERE MOTIVATO”, l’Autorità competente per la procedura di VAS - Direzione Generale Territorio e Sistemi Verdi di Regione Lombardia Verdi, U.O. Urbanistica e VAS - ha formulato parere positivo circa la compatibilità ambientale della proposta di aggiornamento del PRMT, a condizione che siano recepite le prescrizioni di cui al Capitolo 6 dell’allegata “Relazione istruttoria”.

La “Relazione istruttoria”, parte integrante e sostanziale del Parere Motivato, è di fatto articolata nelle seguenti parti:

- il Capitolo 1 “Aspetti procedurali” ripercorre le fasi relative al procedimento di elaborazione del Programma e, contestualmente, della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che ne ha accompagnato l’intero percorso ai fini dell’approvazione;
- il Capitolo 2 “Analisi dei contenuti del Programma”, partendo dagli elaborati del Programma messi a disposizione, si evidenziano, in particolare, i principali elementi del Programma su cui si è basata la valutazione ambientale;
- il Capitolo 3 “Analisi dei contenuti del Rapporto Ambientale” esamina le informazioni contenute nell’elaborato, analizzando in particolare gli obiettivi ambientali e gli altri strumenti di pianificazione e programmazione strategici presi a riferimento, le alternative valutate per la scelta delle azioni del programma, la valutazione degli impatti significativi sull’ambiente, le misure di mitigazione e compensazione previste nonché le misure di monitoraggio individuate;
- il Capitolo 4 “Analisi delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica” esamina le osservazioni pervenute, evidenziando quelle relative agli aspetti ambientali da tener conto;
- il Capitolo 5 “Valutazione ambientale del Programma” contiene considerazioni sugli elaborati del Programma e sul suo Rapporto Ambientale nonché valutazioni dei possibili impatti significativi sull’ambiente, il paesaggio e il patrimonio culturale. Nel capitolo, oltre alle considerazioni dell’Autorità competente per la VAS, sono illustrati gli esiti delle valutazioni effettuate dall’Autorità competente per la VIncA e dal Nucleo tecnico regionale VAS;
- il Capitolo 6 “Condizioni” riporta le condizioni di cui tener conto per la revisione del Programma affinché esso contribuisca allo sviluppo sostenibile del territorio regionale. Le condizioni contengono le prescrizioni della Valutazione d’Incidenza da recepire nonché le raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti per modificare o integrare la documentazione del Programma nonché per il monitoraggio e la progettazione in fase attuativa.

Nel presente capitolo si illustrano le modalità di recepimento delle raccomandazioni-indicazioni e delle prescrizioni contenute nel Capitolo 6.

Prescrizione VIncA	Modalità di recepimento
• gli interventi previsti dal Programma già sottoposti positivamente a Valutazione di Incidenza dovranno essere comunque realizzati nel rispetto delle prescrizioni espresse dall'Autorità competente alla Valutazione	Presa d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.
• gli interventi previsti dal Programma, laddove non già sottoposti positivamente alle dovute Valutazioni ambientali, dovranno essere sottoposti a Valutazione di Incidenza in accordo a quanto disposto dalla DGR 5523/2021; si evidenzia la necessità di valutare attentamente anche le incidenze indirette delle opere previste;	Presa d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.
• la progettazione degli interventi, nonché la valutazione degli stessi, dovrà tenere conto delle Reti ecologiche declinate ai diversi livelli (regionale, provinciale, locale); nella realizzazione delle infrastrutture dovranno essere evitati in particolar modo fenomeni di frammentazione di habitat naturali e semi-naturali (es. aree agricole) e dovrà essere evitata assolutamente la chiusura dei varchi individuati dalle Reti ecologiche; dovrà essere inoltre dato conto del rapporto costi-benefici anche in termini di conservazione degli ecosistemi e tutela della biodiversità;	Presa d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.
• in relazione ai criteri di sostenibilità e mitigazione relativi alla cantierizzazione si preveda la modifica dei seguenti punti: a) "recintare le aree di cantiere così da evitare interazioni accidentali con la fauna terrestre" dovrà essere sostituito con "valutare la necessità di recintare le aree di cantiere così da evitare interazioni accidentali con la fauna terrestre, considerando in particolare la localizzazione delle aree, l'ampiezza del cantiere e la presenza di vie di transito della fauna"; b) l'indicazione "rimuovere le specie arboree e arbustive alloctone invasive, in particolare, Ailanthus altissima e Robinia pseudoacacia), comprese radici e ceppaie. Per l'individuazione delle specie alloctone si potrà fare riferimento alla "Watch-list della flora alloctona d'Italia" (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Carlo Blasi, Francesca Pretto & Laura Celesti-Grapow)" dovrà essere sostituita con "Qualora si dovesse rilevare nell'area di cantiere, in fase di cantierizzazione o successivamente	Le modifiche sono state apportate nello Studio di incidenza.

all'attuazione degli interventi, una colonizzazione dell'area oggetto degli interventi da parte di specie alloctone invasive, dovrà essere previsto l'obbligo di rimuovere/contenere le medesime facendo riferimento alla Strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (https://naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/), aggiornata e approvata con DGR 7387 del 21/11/2022. Per interventi localizzati in prossimità dei confini regionali si dovrà fare riferimento anche a quanto definito in tema dalle altre Autorità regionali/provinciali; c) all'indicazione "le aree utilizzate per il cantiere devono essere ripristinate a fine lavori alle condizioni ante operam" si chiede di aggiungere "In relazione alla destinazione di uso del suolo il ripristino dovrà prevedere il raggiungimento delle migliori condizioni possibili e non solo il ripristino delle condizioni pre-esistenti";	
• in relazione ai criteri di sostenibilità e mitigazione relativi alle infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile si preveda la modifica dei seguenti punti: a) modificare il punto "in prossimità di aree sensibili è inoltre opportuno prevedere specifici accorgimenti atti al contenimento dei fattori di inquinamento e disturbo della fauna indotti dalle presenze umane" in "in prossimità di aree sensibili è inoltre opportuno prevedere specifici accorgimenti atti al contenimento dei fattori di inquinamento e disturbo della fauna e di alterazione degli habitat indotti dalle presenze umane"; b) integrare il punto "al fine di ridurre l'impatto sulla fauna con abitudini notturne, adottare impianti di illuminazione non disperdenti luce verso l'alto e a basso grado di intensità luminosa" aggiungendo "Negli ambienti naturali e seminaturali dovrà essere valutata l'opportunità di utilizzare sensori di passaggio che azionino l'illuminazione solo quando necessario o comunque di prevedere che l'illuminazione sia attiva solo per un periodo limitato di tempo"; c) modificare il punto "per favorire la sensibilizzazione degli utenti, qualora in	Le modifiche sono state apportate nello Studio di incidenza.

prossimità di aree sensibili, di posizionare apposita segnaletica turistica e didattico-divulgativa (Rete Natura 2000, peculiarità naturalistiche e modalità di fruizione sostenibile)" in "per favorire la sensibilizzazione degli utenti, qualora in prossimità di aree sensibili, valutare il posizionamento di apposita segnaletica turistica e didattico-divulgativa (Rete Natura 2000, peculiarità naturalistiche e modalità di fruizione sostenibile), da concordare con l'Ente gestore";	
• in relazione ai criteri di sostenibilità e mitigazione relativi alle infrastrutture per il trasporto pubblico si preveda la modifica dei seguenti punti: a) integrare il punto "prevedere il posizionamento di barriere antirumore di tipo vegetale" aggiungendo "Qualora non si potessero realizzare barriere di tipo vegetale, la progettazione dovrà prevedere accorgimenti atti a minimizzare la possibilità di impatto dell'avifauna sulla struttura antirumore";	Le modifiche sono state apportate nello Studio di incidenza.
• in relazione ai criteri di sostenibilità e mitigazione relativi alle infrastrutture per la mobilità privata/ambiti non serviti dal TPL si preveda la modifica dei seguenti punti: a) il punto "in aree umide prevedere i passaggi per gli anfibi" dovrà essere modificato in "in aree umide, o comunque dove sia noto un consistente fenomeno migratorio di anfibi, prevedere i passaggi per gli anfibi"; b) integrare il punto "per l'avifauna, prevedere soluzioni che obblighino gli uccelli ad alzare la traiettoria di volo mediante la creazione di schermi vegetali di densità sufficiente e altezza superiore a 4 metri. Anche le barriere antirumore possono svolgere tale funzione, ma nel caso in cui siano costituite da pannelli trasparenti devono essere rese visibili applicandovi sagome o strisce adesive; queste ultime si sono rivelate molto più efficaci delle prime" modificando l'ultimo inciso in "queste ultime si sono rivelate molto più efficaci delle prime e pertanto dovranno venire privilegiate già in sede di progettazione";	Le modifiche sono state apportate nello Studio di incidenza.
• i criteri di sostenibilità riportati dallo Studio di Incidenza, modificati e integrati come indicato nei punti 4, 5, 6 e 7 dovranno essere	Presa d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.

debitamente tenuti in considerazione e approfonditi nella progettazione e nella valutazione delle opere non ancora assoggettate a valutazione ambientale;	
• gli interventi e le opere realizzate in accordo ai criteri di sostenibilità e mitigazione dovranno prevedere opportuni monitoraggi al fine di verificarne l'efficacia.	Presa d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.

Raccomandazioni VAS - Programma	**Modalità di recepimento**
1. Riguardo ai servizi, le opere e le infrastrutture già programmate ma non ancora avviate, definite nel PRMT come "opere inerziali", si forniscano motivazioni in merito alla loro effettiva necessità, considerando soprattutto la loro utilità, la sostenibilità economica e l'interferenza con la Rete Ecologica Regionale.	Le azioni "inerziali" comprendono principalmente interventi in fase di realizzazione a cui si aggiungono alcuni progetti a livello avanzato nei procedimenti di approvazione. In concreto si tratta di tutte le azioni già avviate che hanno raggiunto un livello di avanzamento tale da poter ragionevolmente considerare che saranno fruibili nel 2027 e 2032. La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza in: "servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione". Si è inoltre provveduto a distinguerle da quelle "confermate da precedente programmazione regionale", che sono state valutate nel quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate e rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali. Parallelamente le azioni relative alle infrastrutture per la mobilità privata sono state suddivise in macrocategorie corrispondenti alla loro funzione: - Mantenimento e miglioramento dell'esistente (resilienza) - Riorganizzazione intersezioni (sicurezza) - Creazione itinerari alternativi ai centri abitati (presupposto per la regolazione del traffico nei centri) - Nuovi collegamenti stradali. Per questa macrocategoria sono stati forniti elementi descrittivi dele azioni e dell'iter procedurale.

	È da tenere presente che il meccanismo di monitoraggio del PRMT ha anche la funzione di raccogliere elementi per verificare l'efficacia delle azioni rispetto al raggiungimento degli obiettivi indicati nel cap. 6.1 secondo la declinazione del paradigma ASI. In prospettiva gli esiti del monitoraggio potrebbero riorientare le azioni meno "mature" e incidere sull'inserimento nel PRMT delle azioni "oggetto di studio e approfondimento".
2. Riportare nel Programma le risorse finanziarie allocate e stimate per la realizzazione delle opere facendo anche riferimento ai dati contenuti nel Report di Monitoraggio del PRMT (gennaio 2024).	Si è ritenuto di non inserire l'informazione dando al PRMT una valenza strategica sullo sviluppo del sistema della mobilità focalizzata sugli effetti trasportistici e ambientali delle azioni.
3. Inserire tra le azioni del Programma un rimando a quelle per la mitigazione e compensazione ambientale indicate nel § 4.2.3 Orientamenti per la sostenibilità ambientale: criteri, mitigazioni, compensazioni del Rapporto Ambientale.	Riferimento inserito
4. Riguardo alle "ipotesi da approfondire" per lo scenario oltre il 2032, procedere con una attenta analisi delle effettive esigenze urbanistico-territoriali delle località interessate, al fine di ottimizzare la pianificazione e valutare l'effettiva necessità.	L'analisi farà parte degli studi e approfondimenti indicati nel PRMT. L'orientamento del PRMT è che lo sviluppo urbanistico-territoriale e trasportistico debbano essere considerati nel loro insieme secondo una logica TOD (transit oriented development) finalizzata a tradursi in una riduzione della domanda di mobilità (Avoid). La riduzione della domanda è ritenuta strategica rispetto agli aspetti ambientali e alla qualità generale della vita delle persone.
5. Tra le opere ipotetiche dello scenario oltre il 2032, porre massima attenzione alle infrastrutture che interesserebbero ambiti tutelati sotto il profilo ambientale e paesistico (ad es. interferenze con il sistema idrico principale e parchi regionali), come il collegamento autostradale Brennero-La Spezia; il raccordo autostradale interregionale Mortara/Stroppiana/A26; l'autostrada regionale Varese-Como-Lecco; la TESM - Tangenziale Esterna del Sud Milanese; la Tangenziale di Somma Lombardo; il Peduncolo di Vedano-Malnate.	Le opere indicate saranno analizzate rispetto ai profili della funzionalità trasportistica e dell'apporto al sistema della mobilità al fine della conferma nel quadro della programmazione. Gli aspetti ambientali saranno esaminati in sede di VIA.

Raccomandazioni VAS – Fase attuativa e progettuale	**Modalità di recepimento**
6. Mettere a punto, in raccordo con il percorso del nuovo Piano Regionale Interventi per la qualità	Il dialogo su questo tema è già in corso e si intende proseguire.

dell'Aria, strumenti che permettano di stimare gli effetti attesi sui flussi veicolari e quindi di verificare la raggiungibilità dei traguardi ambientali sulle emissioni.	Nel monitoraggio del PRMT sono stati inseriti indicatori utili anche rispetto al tema della qualità dell'aria, scelti in base all'effettiva popolabilità.
7. Recepire in fase progettuale, per la realizzazione di opere e interventi di nuova costruzione, quanto riportato all'articolo 96, comma 1, lettera f) del R.D. 523/1904, relativamente alle distanze dai corsi d'acqua pubblici ed effettuare la verifica preventiva dell'interesse archeologico.	L'indicazione sarà recepita in fase progettuale.
8. Inserire indicazioni nel Programma che specifichino che ogni progetto da realizzare dovrà riportare le indicazioni in merito alle interferenze con il reticolo irriguo o con il reticolo privato; inoltre, dovrà essere individuato il Consorzio di bonifica di riferimento, il quale dovrà essere informato e invitato a partecipazione alle fasi di sviluppo del progetto per la salvaguardia e la tutela sia della funzionalità irrigua dei corsi d'acqua che della loro valenza ambientale e paesaggistica, evitando interventi che possano intaccare la funzionalità idraulica e il valore ecosistemico.	Si tratta di una prassi consolidata nei procedimenti di approvazione dei progetti.
9. Prevedere sempre un coordinamento con gli strumenti del Piano di Protezione Civile, nell'ottica di integrazione tra politiche regionali, nonché con i Piani di Protezione Civile locale.	L'indicazione è stata inserita nel PRMT. La necessità di coordinamento con il Piano di Protezione Civile è stata inserita anche nel Rapporto ambientale (RA), in riferimento all'obiettivo 1.3.2.

Raccomandazioni VAS – Modifiche future al Programma	**Modalità di recepimento**
10. Le modifiche o integrazioni al sistema delle azioni definito dal PRMT, comprese quelle previste dall'art.10, comma 4 della L.R. 6/2012, devono essere sottoposte a VAS secondo le disposizioni del Dlgs152/06. La valutazione ambientale sarà limitata alle sole modifiche introdotte.	L'indicazione sarà seguita quando saranno individuate le modifiche e le integrazioni.
11. Garantire che l'aggiornamento del PRMT sia coordinato temporalmente con l'aggiornamento annuale del PTR, in modo da assicurare che eventuali modifiche al PRMT che hanno effetti anche sul PTR possano essere recepite tempestivamente.	Gli eventuali aggiornamenti del sistema delle azioni del PRMT sono previsti con cadenza non inferiore a biennale in considerazione dei tempi di studio e approfondimento degli interventi. Saranno coordinati con il PTR.

Raccomandazioni VAS – Rapporto ambientale	Modalità di recepimento
12. Il documento deve configurarsi come parte integrante della documentazione del Programma ai sensi dell'art. 13, comma 3 del D.Lgs. 152/06.	Nel PRMT sono stati rafforzati i rimandi al RA e il RA è stato revisionato nell'ottica di configurarne le indicazioni come impegni del Programma.
13. Inserire un capitolo dedicato all'analisi delle ragionevoli "alternative", illustrando se sono state valutate azioni programmatorie alternative e quali sono stati i motivi sostanziali della scelta della soluzione programmatoria proposta. Di conseguenza, aggiornare lo schema a pag.10 "Figura 1. Schema logico per l'aggiornamento del PRMT" nel punto "Ipotesi di azioni oggetto di studi ed approfondimenti" aggiungendo "Analisi delle alternative".	La soluzione programmatoria proposta nell'aggiornamento del PRMT si configura come una conferma delle azioni già definite nel PRMT 2016 e in altri strumenti di programmazione, integrata con orientamenti per definire nuove azioni in futuro. L'Autorità procedente ritiene che in questa fase non si sia posta la necessità di scegliere tra alternative; pertanto, lo schema non viene modificato e non viene inserito un capitolo dedicato. Il PRMT prevede che nell'ambito degli studi e approfondimenti delle azioni indicate come "ipotesi oggetto di studi e approfondimenti" siano esaminati i possibili sviluppi alternativi delle ipotesi e i loro effetti sul sistema della mobilità nel suo complesso, anche valutando l'implementazione di modelli per il confronto di diversi scenari. Il Rapporto ambientale non contiene l'analisi delle alternative di PRMT in quanto lo stesso non le definisce. Il Rapporto tuttavia (cap.6.1) richiede che in fase attuativa si proceda con approfondimenti dedicati a verificare il ruolo di singoli interventi o gruppi di interventi, anche considerando e valutando possibili alternative.
Indicazioni VAS – Programma	**Modalità di recepimento**
1. Per quanto riguarda i carburanti alternativi, rivedere gli esiti dello studio effettuato dal Politecnico di Milano alla luce del PREAC vigente e tenendo conto della Strategia Nazionale per la Diffusione del Vettore Idrogeno pubblicata a novembre 2024.	L'Accordo di collaborazione tra Regione Lombardia e il Politecnico di Milano, approvato con D.G.R. n. XI/7047 del 26.09.2022 (promosso dalla D.G. Trasporti e Mobilità sostenibile di concerto con la D.G. Ambiente e Clima e la D.G. Agricoltura), ha avuto l'obiettivo di svolgere attività finalizzate all'individuazione della vocazione dei territori lombardi alla produzione, distribuzione e utilizzo dei carburanti alternativi al fine di acquisire conoscenze e condividere una visione necessaria per attuare scelte orientate a perseguire gli obiettivi comunitari, nazionali e regionali di decarbonizzazione, con particolare riferimento al settore dei trasporti. I risultati, analizzati nel contesto delle ipotesi fatte, devono pertanto considerarsi quali utili indicazioni a supporto di scelte strategiche. Si fa presente che lo studio si è concluso nel maggio 2024 e che i dati di partenza considerati sono stati i

	medesimi utilizzati per l'elaborazione del PREAC, approvato con DGR n. XI/7553 del 15.12.2022. La metodologia applicata per la stima del fabbisogno energetico futuro di ogni vettore energetico tiene in considerazione la convenienza economica di tale vettore e lo sviluppo in atto/previsto di tale tecnologia.
2. Inserire nel Programma un riferimento all'utilizzo dell'intelligenza artificiale nel settore dei trasporti e della mobilità;	Il tema dell'utilizzo dell'intelligenza artificiale nel settore dei trasporti è di estrema attualità, tuttavia, le applicazioni sono ancora in fase iniziale. Si ritengono interessanti da seguire, in una prospettiva che probabilmente andrà oltre l'orizzonte del piano, le applicazioni alla guida autonoma con riferimento alla mobilità merci e collettiva e alla possibile futura diffusione dell'uso di veicoli non di proprietà che cambierebbe completamente l'uso degli spazi urbani attualmente destinati a parcheggio che risultano utilizzati per periodi molto più bassi rispetto ai periodi in cui sono fermi.
3. Nel §2.2.3, laddove si analizza la coerenza con la pianificazione della Regione Piemonte, garantire la coerenza anche con altri importanti strumenti strategici come il Piano d'area del Parco del Ticino, il PPR e il PTR in formazione. In particolare, dimostrare che, in analogia con il Piano Paesaggistico Regionale piemontese, il PRMT è orientato ad evitare la frammentazione degli ambienti naturali, a favorire l'uso di aree già compromesse, a sviluppare modi di accesso sostenibili ad aree naturali, storiche e culturali, a pianificare infrastrutture integrate con il territorio.	Il PRMT è impostato in coerenza con la pianificazione regionale, in particolare con la pianificazione territoriale vigente e in formazione e con i Piani territoriali d'area e non contrasta con la pianificazione delle regioni confinanti. Il PRMT si impegna, tramite il monitoraggio, a verificare che questi criteri vengano applicati in fase di progettazione delle opere. La fruizione di aree naturali, storiche e culturali è sviluppata principalmente nel Piano regionale della mobilità ciclistica in fase di aggiornamento parallelamente al PRMT.
4. Tra i criteri di valutazione dei servizi in appalto e subappalto, sarebbe opportuno prevedere criteri premiali per le imprese a minor impatto ambientale, energetico ed emissivo per tipologia di mezzi utilizzati o per la limitata distanza dalla sede di svolgimento dell'attività.	L'indicazione è attinente alla fase realizzativa di servizi e infrastrutture
5. Nella Tabella "Infrastrutture per il trasporto pubblico, interventi sulla rete ferroviaria, azioni inerziali scenari 2027-2032" a pag.395 e nella Figura 210 Interventi di futura realizzazione sulla rete ferroviaria negli scenari 2027 e 2032 a pag.399, inserire la riqualificazione delle stazioni ferroviarie Milano Certosa e Milano Romolo.	Sono state inserite nella tabella e nella relativa tavola

Indicazioni VAS – Rapporto ambientale	Modalità di recepimento
6. Nell'elaborato "Quadro Programmatico", allegato al Rapporto Ambientale, modificare il testo nella tabella di pagina 15/16 "ASSETTO TERRITORIALE, CONSUMO DI SUOLO E RIGENERAZIONE URBANA" alla voce "Piano territoriale regionale": <<(…) Dando concreta attuazione agli obiettivi della l.r. 31/2014, il PTR stabilisce che la soglia di riduzione del consumo di suolo sia, per il 2025 2030, pari al 45% minimo della superficie complessiva regionale del suolo libero edificabile per la residenza, ridotta al 20-25% al 2020 2025, (…)>>;	Il testo del Quadro Programmatico è stato modificato.
7. Nel § 2.8 Paesaggio e patrimonio culturale: a) verificare e aggiornare la mappatura delle aree soggette a tutela sotto il profilo archeologico; b) modificare la perimetrazione del Sito Unesco "Arte rupestre", che interessa l'intera Valle Camonica; c) considerare anche i percorsi storici e le linee della centuriazione romana. d) a pag. 97 eliminare le note a piè pagina n° 75 e n° 76 e modificare il testo: <<Il Piano Paesaggistico Regionale ~~(PPR) 2010[75]~~ vigente, approvato con DCR n. 951/2010 (di seguito PPR vigente) individua gli **elementi identificativi del paesaggio** (…)>> e) a pag. 100 e102, correggere le note alle figure: "**Figura 2-54 Schema e tabella interpretativa del degrado ~~Localizzazione geografica delle principali cause del degrado~~. (Piano Paesaggistico Regionale vigente – Estratto tavola H ~~aggiornamento 2011~~)**" e "**Figura 2-55 Aree e ambiti di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani. (Piano Paesaggistico Regionale vigente ~~aggiornamento 2011~~)**"; f)a pag. 101, sostituire "Revisione PPR 2022" con <<**Proposta di revisione del PPR del 2022" e aggiungere la seguente nota a piè pagina: "Il percorso di revisione generale del PTR, pur avendo superato le fasi di adozione (DCR n. 2137 del 2 dicembre 2021), pubblicazione e approvazione delle controdeduzioni da parte della Giunta regionale (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022),**	a) Il RA si è attestato su un'analisi di livello regionale e ha evidenziato una significativa presenza dei beni archeologici oltreché nei capoluoghi, negli ambiti geografici di Valtellina e di Valcamonica, del bresciano e riviera gardesana, lungo il fiume Po nel tratto mantovano e lungo l'Oglio nel cremonese, nel Lario-Comasco e Varesotto. In fase di progettazione delle opere, oltre alle banche dati regionali già analizzate (SIRBeC e Geoportale), si potrà operare un'analisi di maggior dettaglio, considerando anche le mappature dei siti e aree a rischio archeologico e i dati presenti sul Sistema RAPTOR. Ciò anche al fine di promuovere un'analisi per ambito/sottoambito interessato dalle infrastrutture previste. b) Si specifica che, al livello di rappresentazione regionale, la mappa dei siti Unesco riporta una perimetrazione volutamente indicativa. c) Nel capitolo 2.8 del RA è stato inserito un passaggio sulla centuriazione romana che integra la parte dedicata ai percorsi storici. d) Il testo del RA è stato modificato. e) Il testo del RA è stato modificato. f) Il testo del RA è stato modificato. g) Il testo del RA è stato modificato.

non si è ancora definitivamente concluso con l'approvazione finale da parte del Consiglio regionale. Tuttavia, gli elaborati conoscitivi della Revisione 2022 (Revisione generale del PTR comprensivo del PPR - d.g.r. n. 7170 del 17 ottobre 2022) del PTR/PPR possono essere considerati quali elementi conoscitivi del contesto paesaggistico regionale e per questo motivo richiamati in questa sede.>> g) a pag. 103, eliminare la nota piè pagina n° 83.	
8. Per il §2.9 Consumo e tutela del suolo: a) Nella sezione TARGET DI RIFERIMENTO, precisare i riferimenti ai valori della soglia di riduzione del consumo di suolo del PTR ex l.r. 31/2014, inserendo una nota a piè pagina per la tabella dei *target* indicati dalla SRSvS e la tabella del PRSS della XII legislatura: <<***Il valore del 20% circa al 2020 è riferito alla riduzione delle previsioni di consumo di suolo degli AT dei PGT dei soli Comuni che avevano già approvato una variante al PGT nel periodo 2015-2020, ossia, circa un terzo dei Comuni della Lombardia durante primo monitoraggio effettuato. Il dato riportato come baseline nella tabella del PRSS della XII legislatura è lo stesso del primo monitoraggio ma viene rapportato alla totalità dei Comuni della Lombardia, al fine di rappresentare il progressivo adeguamento alla l.r. 31/2014 (pertanto la percentuale di riduzione delle previsioni di consumo di suolo che, riferita a circa un terzo dei comuni della Lombardia, restituiva il valore del 20%, rispetto alla totalità dei comuni risulta essere del 10%)***"<<; b) A pag. 109, modificare il testo da "L'Integrazione del Piano Territoriale Regionale PTR (…)" a "(…)2025": <<***In tale ottica l'Integrazione del Piano Territoriale Regionale PTR ai sensi della l.r. n. 31/2014 [102] ha poi individuato una soglia tendenziale regionale di riduzione del consumo di suolo pari al 25% (in media) per il 2025 e pari al 45% per il 2030***" e la nota 102 a piè di pagina: "***ultimo aggiornamento: D.c.r. n. 2064/2021***<<; ***c)*** A pag. 111, nel box, sostituire il testo con il seguente: <<***Per il monitoraggio***	a) Il testo del RA è stato modificato. b) Il testo del RA è stato modificato. c) Il testo del RA è stato modificato. d) Il testo del RA è stato modificato. e) Il testo del RA è stato modificato. f) Il testo del RA è stato modificato. g) Il testo del RA è stato modificato.

quantitativo del "consumo di suolo" regionale si richiamano le modalità indicate nell'integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/2014 (elaborato "Analisi" cap. 2. "Modalità di calcolo per la determinazione e quantificazione del consumo di suolo in Lombardia ai sensi della l.r. 31/14"; elaborato "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo") che, come disposto dalla l.r. 31/2014, fanno riferimento alle previsioni dei piani comunali (PGT) e considerano il dato sul consumo di suolo in corso e previsto ("superficie urbanizzata e superficie urbanizzabile"). ***d) Al*** livello ***nazionale sono inoltre disponibili i dati prodotti annualmente dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che restituiscono informazioni sulla "copertura artificiale del suolo" (riferita principalmente all'"impermeabilizzazione del suolo").*** ***e) Questi due metodi di monitoraggio, che per la diversa natura dei dati analizzati nonché per le differenti modalità di lettura delle trasformazioni che determinano il consumo di suolo forniscono chiaramente risultati numerici diversi, possono comunque essere considerati complementari per una comprensione esaustiva del fenomeno.***>>. f) A pag. 112, modificare il seguente periodo: **<<***Come raffronto, il consumo di suolo calcolato ~~nella Revisione generale~~* ***nell'integrazione del PTR ex l.r. 31/14 - Aggiornamento 2021*** *considerando le previsioni disponibili dei PGT e la realizzazione delle infrastrutture previste dal PRMT 2016**,** è pari al 15,85% del territorio regionale.*>>; g) A pag. 118, modificare il seguente periodo: **<<***Per quanto riguarda le previsioni in merito al consumo di suolo da infrastrutture, si richiamano di seguito le stime disponibili elaborate nel Rapporto Ambientale del PRMT 2016 e ~~nella Revisione 2022 del PTR~~* ***nell'integrazione del PTR ex l.r. 31/14 - Aggiornamento 2021****. Per una descrizione completa delle metodologie applicate si rimanda ai rispettivi documenti.*>>.	

9. Inserire nel R.A. degli orientamenti validi per stimare le emissioni in fase attuativa: sia rispetto alle modalità con cui effettuare tali stime, sia su azioni da implementare nel momento in cui gli effetti delle emissioni mostrassero valori in peggioramento rispetto al target PREAC.	Come indicato nella progettazione del sistema di monitoraggio, i dati INEMAR (per le emissioni inquinanti e climalteranti sul territorio regionale) e ARPA-ARIA (per le emissioni climalteranti) permetteranno di monitorare l'andamento delle emissioni del settore dei trasporti e, per quanto riguarda la CO2, di verificare i progressi rispetto al target PREAC. Per approfondire il contributo portato dall'attuazione del PRMT, si potrà valutare la messa a punto, anche in coordinamento con gli altri strumenti regionali interessati tra cui in particolare il PRIA, il PEAR e il PTR, di uno strumento che, pur con caratteristiche di incertezza legate a ipotesi, modellizzazione, qualità dei dati, possa stimare gli effetti delle azioni di piano sulle emissioni. Le azioni da implementare nel momento in cui gli effetti non fossero soddisfacenti dipenderanno dagli esiti della fase di diagnosi, tesa a identificare le cause del mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati.
10. Integrare i potenziali effetti sulla componente 'Acque', individuati in sintesi nella tabella 4.1, per le infrastrutture 'Ferrovie, metropolitane e metrotranvie' e 'Strade', con quelli relativi al rilascio di sostanze inquinanti che possono derivare dall'utilizzo e sversamento di sostanze pericolose durante la fase di esercizio delle infrastrutture medesime (a titolo esemplificativo, il rilascio di prodotti fitosanitari quali gli erbicidi eventualmente utilizzati lungo la rete ferroviaria).	Il testo del RA è stato modificato.
11. Nel *§4.2 Effetti degli interventi infrastrutturali sul sistema paesistico-ambientale*: a) Integrare la ricognizione delle aree assoggettate a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e delle aree a valenza paesistica riconosciute dal PPR, per inquadrare e contestualizzare le azioni e le opere previste; b) nella tabella 4.1 a pag. 168, nella sezione dedicata al paesaggio e patrimonio culturale, per la tipologia di infrastrutture costituita da "stazioni, parcheggi, poli logistici" approfondire meglio il tema, eventualmente considerando i poli logistici come tipologia insediativa a sé stante al fine di verificare il possibile impatto di	a) In fase di attuazione e monitoraggio del PRMT sarà possibile dettagliare tale ricognizione, contestualizzando le opere previste. b) Il RA è stato integrato (tabella 4.1 e box 10) al fine di tenere conto dell'osservazione. c) Il RA è stato integrato.

"separazione/ frammentazione o barriera tra parti di territorio". c) nella tabella 4.1, per le infrastrutture 'Ferrovie, metropolitane e metrotranvie' e 'Strade', integrare i potenziali effetti sulla componente 'Acque' con quelli relativi al rilascio di sostanze inquinanti che possono derivare dall'utilizzo e sversamento di sostanze pericolose durante la fase di esercizio delle infrastrutture medesime (a titolo esemplificativo, il rilascio di prodotti fitosanitari quali gli erbicidi eventualmente utilizzati lungo la rete ferroviaria).	
12. Integrare la valutazione degli effetti ambientali delle infrastrutture, considerando anche il terminal intermodale di Cortenuova, che compare tra le opere previste dal Programma, nonché la Variante di Gargnano sulla SS 45 bis e la SS 45 bis – variante Toscolano Maderno – Salò.	Il terminal intermodale di Cortenuova non era stato considerato nella valutazione del RA in quanto non presente nel sistema delle azioni nella Proposta di PRMT. A seguito delle consultazioni, nel PRMT è stata richiamata, come ipotesi da approfondire, la previsione del Regolamento TEN-T relativa a un'infrastruttura intermodale strategica in ambito bassa bergamasca (denominata Cortenuova nel Regolamento). Come le altre ipotesi da approfondire, andrà valutata nella cornice del Programma in sede di monitoraggio/revisione del Programma stesso. Per quanto riguarda la Variante di Gargnano sulla SS 45 bis, essa veniva già considerata nella valutazione degli effetti cumulati (capitolo 4.2.2 del RA); nella tabella 4.5 è stata aggiornata l'informazione relativa alla procedura di VIA nazionale in corso. Per quanto riguarda la SS 45 bis – variante Toscolano Maderno – Salò, si tratta di un'ipotesi da approfondire, riportata nella tabella 4.9 del RA. Come le altre ipotesi da approfondire, andrà valutato nella cornice del Programma in sede di monitoraggio/revisione del Programma stesso.
13. Integrare il §*4.2.2 Effetti Cumulati delle Infrastrutture Lineari*, in modo tale da: a) approfondire gli effetti delle singole infrastrutture lineari mettendo a confronto i dati quantitativi a disposizione per il livello di approfondimento raggiunto, al fine di evidenziare il progetto maggiormente impattante; b) completare il calcolo di occupazione di suolo considerando anche gli impatti indiretti delle infrastrutture, ovvero quelli legati alla realizzazione delle aree accessorie (aree di servizio, aree di sicurezza, aree di sosta ecc.) sulla base dei	a) Trattandosi di valutazione strategica e a fronte della non omogeneità dei dati disponibili, non si ritiene opportuno in questa fase analizzare gli indicatori quantitativi alla scala di singolo progetto, operazione che potrà essere effettuata in sede di monitoraggio utilizzando dati specifici, anche tratti dagli Studi di impatto ambientale delle VIA; in considerazione dell'indicazione, il RA (cap. 4.2.2) è stato integrato citando nei commenti sugli effetti cumulati alcune delle opere più impattanti. b) Le elaborazioni effettuate ricomprendono per costruzione le corsie di emergenza; per quanto

dati a disposizione per il livello di progettazione raggiunto; c) chiarire se i 1.658 ettari di suolo consumato sono in aggiunta rispetto a quanto previsto nella precedente pianificazione, in quanto nel R.A. si riporta che alcuni degli interventi infrastrutturali erano già previsti nel PRMT 2016; d) aggiungere tra gli effetti delle infrastrutture di trasporto in fase di cantiere (rif. Box 8 pag. 173 del R.A.) il riferimento alla possibile alterazione della qualità dei terreni e dei prodotti agroalimentari a seguito di sversamenti accidentali, gestione acque di cantiere, produzione di gas e polveri; e) specificare le modalità di attuazione per rivedere lo scenario ed il governo delle dinamiche insediative potenzialmente innescabili con l'introduzione di nuove infrastrutture al fine di contenere tale fenomeno, ad esempio attraverso un'azione coordinata tra i vari enti preposti al governo del territorio; f) fare riferimento, nel ridisegno e riqualificazione di situazioni critiche pregresse, anche ad aree agricole in stato di abbandono che, con l'introduzione della nuova infrastruttura, possano essere rese più fruibili ed accessibili; g) modificare lo strumento regionale di riferimento "PSR" con il Piano Strategico della PAC (PSP); h) valutare, nell'analisi dell'interferenza con le aree protette e la rete ecologica regionale, i Parchi regionali e le Aree archeologiche, non solo l'interferenza diretta ma anche quella indiretta	riguarda altre aree accessorie quali le aree di servizio, gli impatti indiretti verranno stimati in fase di monitoraggio, a fronte di informazioni di maggior dettaglio sui singoli progetti. c) La stima di 1.658 ettari ricomprende il consumo di suolo relativo alle azioni già previste dal PRMT 2016, non ancora realizzate e riproposte dalla Proposta di aggiornamento del PRMT negli orizzonti 2027-2032. d) Il testo del RA è stato modificato. e) In fase attuativa sarà opportuno attivare un tavolo di lavoro con il PTR e con la partecipazione delle altre DG regionali interessate, al fine di definire le modalità di attuazione per il governo delle dinamiche insediative, che potranno comprendere l'attivazione di piani d'area negli ambiti interessati da nuove infrastrutture; questo concetto è stato esplicitato anche nel RA (par. 4.2.3). f) Il testo del RA è stato integrato (box 13) g) Lo strumento regionale di riferimento è stato indicato come Complemento Regionale per lo Sviluppo Rurale (CSR) della Lombardia, in attuazione del Piano Strategico della PAC (PSP). h) In considerazione dell'osservazione, nel RA (box 14) è stata inserita l'indicazione di valutare, in fase di attuazione, l'interferenza anche indiretta con le aree protette e la RER, inclusi i parchi regionali e le aree archeologiche.
14.Nel *§4.2.3 Orientamenti per la Sostenibilità Ambientale: Criteri, Mitigazioni, Compensazioni*, per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione: a) È opportuno che le "proposte" di mitigazione e compensazione si tramutino in indicazioni specifiche, con condizioni indispensabili per la conservazione della biodiversità, delle Aree protette e dei Siti RN 2000, nonché per il risarcimento delle aree agricole e forestali compromesse;	a) Nel RA le proposte sono state riformulate come indicazioni; quanto alla specificità, il RA esprime considerazioni su alcune singole opere principali, fornendo per il resto indicazioni generali che dovranno essere declinate a livello di progetto e VIA. b) Il RA (box 14) indica criteri ambientali e misure di mitigazione, prevedendo che in fase attuativa verranno sviluppati ad un livello più operativo. Rilievo viene dato all'inserimento eco-paesistico

b) Evidenziare che è necessario individuare azioni mitigative specifiche nei casi in cui le previsioni del Programma producano i seguenti impatti negativi: - frammentazione di ambiti agricoli/naturali; - interruzione di trame/tessiture verdi del paesaggio agrario; - creazione di aree agricole residuali con conseguente rischio di abbandono delle colture praticate; - compromissione delle zone agricole di pregio e delle relative attività agricole; - compromissione del paesaggio; c) In coerenza con la Strategia regionale per la Biodiversità, prevedere sempre azioni di mitigazione e compensazione del valore ecologico a fronte della realizzazione di nuove infrastrutture e delle relative aree di cantierizzazione; d) Prevedere che le misure di compensazione convergano sull'implementazione della rete ecologica e rete verde regionale, in quanto infrastrutture prioritarie previste dal PTR; e) Fornire indicazioni ai progettisti, di azioni mitigative e di compensazione ecologica lungo le direttrici di traffico stradale e ferroviario, prevedere anche di riequilibrare ed implementare il valore ecologico del territorio con azioni di "*preverdissement*", ossia la piantumazione preventiva delle aree naturali libere da edificazione all'interno o ai bordi delle città.	delle infrastrutture, volto a minimizzare gli impatti delle stesse esaminando il contesto nel quale vengono inserite, al fine di evitare, fra l'altro, la frammentazione di ambiti agricoli/naturali, con particolare attenzione alle zone agricole e di pregio, e il degrado e la compromissione del paesaggio circostante. Qualora rimanessero impatti negativi delle opere, dovranno essere adottate opportune mitigazioni. Il RA (box 15) formula, inoltre, indicazioni per le compensazioni ambientali, per gli impatti che non possano essere mitigati. c) Come detto nel punto precedente, il RA riporta criteri ambientali e misure di mitigazione per la riduzione degli impatti delle infrastrutture, nonché indicazioni per la compensazione degli impatti residui che non è possibile mitigare. d) Nel RA (box 15) si forniscono indicazioni per le compensazioni ambientali, che devono essere orientate alle priorità ambientali regionali, fra le quali il completamento della rete ecologica regionale e della rete verde regionale, definite prioritarie dal PTR. e) Il RA (box 14 e15) fornisce indicazioni generali sulle mitigazioni e compensazioni, che in fase attuativa potranno essere sviluppati ad un livello più operativo. In considerazione dell'osservazione, è stato inserito anche il preverdissement tra le possibili azioni implementabili per il riequilibrio del valore ecologico.
15. Nel *§5.2 Interazioni con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e coerenza con il quadro strategico e pianificatorio regionale*: a) Alla pag. 259, nel punto dedicato al PTR, dopo il periodo "Tra il 2020 e il 2022 … Consiglio regionale" inserire la seguente precisazione, come nota a piè pagina: <<**Sino all'eventuale futura approvazione della revisione del PTR/PPR, lo strumento di pianificazione regionale al quale fare riferimento rimane il PTR/PPR vigente approvato con DCR 951/2010. Tuttavia, gli elaborati conoscitivi della Revisione 2022 del PPR (Revisione generale del PTR comprensivo del PPR - d.g.r. n. 7170 del 17 ottobre 2022) possono essere considerati**	a) Il testo del RA è stato modificato. b) Il testo del RA è stato modificato.

quali ulteriori elementi conoscitivi del contesto paesaggistico regionale.>>. b) Integrare la tabella a pag.274, alla voce AI 5.4 "Qualità delle acque. Fiumi, laghi e acque sotterranee", come di seguito proposto: <<Come detto sopra, il trasporto su strada può comportare un incremento dei carichi inquinanti verso le acque superficiali e sotterranee, anche a causa di eventi accidentali, **e per effetto delle acque di dilavamento della sede stradale. Anche il trasporto su rotaia può avere impatti sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee per effetto del dilavamento di prodotti antiparassitari ed erbicidi utilizzati lungo le tratte ferroviarie**. **Le infrastrutture lineari (opere viarie e ferroviarie) possono interferire con il reticolo idrografico naturale o determinare impatti sullo stato idromorfologico di corpi idrici fluviali o lacustri; si segnala, inoltre, di porre particolare attenzione alla salvaguardia ed al rispetto delle aree allagabili o potenzialmente allagabili, così come individuate dai vigenti piani e strumenti, nonché - in fase di implementazione delle fasi progettuali - di prevedere un opportuno raccordo con le autorità idrauliche ai fini dell'ottemperanza degli obblighi di concessione idraulica.** **Nella realizzazione e gestione di opere viarie e ferroviarie che attraversano zone di rispetto delle acque sotterranee destinate al consumo umano è necessario porre attenzione ai potenziali impatti sulla qualità delle acque sotterranee connessi a sversamenti e spandimento di sostanze pericolose e alle acque di dilavamento.**>>	

Indicazioni VAS – Monitoraggio integrato	**Modalità di recepimento**
16. Integrare il set di indicatori riportato nella Tabella 6.1 per l'area di intervento della SRSvS "5.4 Qualità delle acque. Fiumi, laghi e acque sotterranee" con il seguente indicatore di contesto: Obiettivo strategico 5.4.1, **"n° infrastrutture lineari che possono interferire**	Nella revisione dell'impostazione del sistema di monitoraggio il tema è stato introdotto tra quelli da approfondire.

sullo stato morfologico di corsi idrici superficiali"; periodicità rilevazione: **triennale**.	
17. Per monitorare gli effetti ambientali su aria e clima si utilizzino gli indicatori relativi alle emissioni di inquinanti del settore trasporti tratti dall'inventario emissioni aria (INEMAR), così come quelli per valutare le emissioni climalteranti.	In sede di monitoraggio gli indicatori relativi alle emissioni inquinanti e climalteranti (INEMAR) e alle emissioni climalteranti (ARPA Lombardia, ARIA S.p.A.) relative al settore trasporti, compresi del sistema di monitoraggio progettato, rappresenteranno informazioni fondamentali ai fini della valutazione degli effetti del PRMT su aria e clima. In fase attuativa si approfondirà la possibilità di valutare, in modo qualitativo o quantitativo, il contributo specifico delle azioni del Programma all'andamento di tali indicatori.
18. Al §4.2.2 per il calcolo degli indicatori degli effetti cumulati prendere in considerazione anche gli interventi oltre il 2032 di cui fanno parte i seguenti progetti: - Tangenziale sud di Bergamo - 3° tratto - Paladina-Villa d'Almé (ipotesi da approfondire - stato avanzamento PD/PE); - Completamento Tangenziale di Sondrio (ipotesi da approfondire - stato avanzamento PD/PE); - Variante Tartano-Sondrio (ipotesi da approfondire - stato avanzamento PD/PE); - Variante Tresivio-Stazzona (ipotesi da approfondire - stato avanzamento PD/PE); - Completamento raccordo autostradale Valtrompia (ipotesi da approfondire – in corso di realizzazione); - Collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.) (confermate da precedente pianificazione – da rivedere per mutate esigenze – PD/PE in corso); - il Raccordo Autostradale Interregionale Mortara/Stroppiana/A26 (confermate da precedente pianificazione – PFTE in corso).	In fase di attuazione e monitoraggio del PRMT la valutazione cumulata degli effetti verrà aggiornata in corrispondenza di step di avanzamento delle azioni confermate o da rivedere e nel momento in cui le ipotesi da approfondire diano luogo a proposte definite.
19. Prevedere indicatori di monitoraggio della qualità e fertilità del suolo in corrispondenza delle aree di cantiere, per evitare la perdita di orizzonti superficiali di maggiore fertilità, e delle condizioni chimiche, fisiche e agronomiche del suolo.	L'attenzione ai temi citati è richiamata nel box 14 del RA. La definizione del piano di monitoraggio per la fase di cantiere delle opere attiene alla procedura di VIA.
20. Relativamente all'Area di intervento 5.9 "Agricoltura sostenibile", monitorare il grado di frammentazione dovuto all'introduzione della nuova infrastruttura calcolato tramite	L'indicatore IFI fa parte del sistema del monitoraggio integrato del PRMT e potrà essere utilizzato anche in relazione al tema dell'agricoltura.

l'indicatore IFI (Indice Frammentazione da Infrastrutture).	
21. Aggiungere altri indicatori per monitorare la realizzazione di infrastrutture pedonali oltre all' "accessibilità per utenti deboli a stazioni e fermate del TPL" come, per esempio, "nuove passerelle" o "sottopassi pedonali o ciclopedonali realizzati".	Gli indicatori di dettaglio sono stati inseriti nel monitoraggio

Suggerimenti VAS	**Modalità di recepimento**
1. Al § 2.12 *Qualità e uso delle acque* del Rapporto Ambientale, per quanto concerne l'analisi di contesto, si suggerisce la verifica dei dati sullo stato di qualità dei corpi idrici ivi riportati, in particolare, per quanto concerne la percentuale di laghi che hanno conseguito lo stato chimico buono sulla base del monitoraggio del sessennio 2014-2019. A tal fine si suggerisce un confronto con le informazioni riportate nel § 2.3.3 *Monitoraggio e stato delle risorse idriche* dell'Atto di Indirizzi di cui alla D.C.R. n. XI/2569 del 22.11.2022, in cui i risultati sulla classificazione dello stato di qualità delle acque sotterranee e superficiali sono rapportati al numero di corpi idrici individuati nell'ambito del PTA per il sessennio 2014-2019.	La tabella 2.27 del par 2.12 del RA, che riporta lo stato chimico dei corsi d'acqua superficiali e dei laghi nel sessennio 2014-2019, è stata modificata facendo riferimento come fonte a quanto riportato nel capitolo 2.3.3 dell'Atto di indirizzi per la politica di uso e la tutela delle acque.
2. Tra gli orientamenti per la progettazione inseriti nel §4.2.3 si consiglia di: a) dare indicazioni per la valutazione di scenari localizzativi alternativi delle infrastrutture affinché, nel confronto degli impatti ambientali, sia evidenziata l'ipotesi che comporta il minor consumo di suolo, minor frammentazione e minor perdita di valore ecologico; b) orientare gli interventi di compensazione ambientale, previsti per la perdita di valore ecologico, verso l'elaborazione di Programmi di Ricostruzione Ecologica Bilanciata (PREB), in applicazione della metodologia regionale STRAIN (STudio interdisciplinare sui RApporti tra protezione della natura ed INfrastrutture) contenuta nei "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente	a) Nel RA (par. 4.2.3) si raccomanda di programmare ulteriori infrastrutture solo se ritenute necessarie, dopo adeguata considerazione di alternative strategiche (es. ottimizzazione di infrastrutture esistenti al posto di realizzarne di nuove) o localizzative, al fine di minimizzare gli impatti sul sistema paesistico-ambientale. b) l Programmi di Ricostruzione Ecologica Bilanciata (PREB), in applicazione della metodologia regionale STRAIN, sono promossi nel RA nel box 15, dedicato alle compensazioni ambientali. c) Il tema della verifica climatica, affrontato nel par. 4.5 del RA, dovrà essere approfondito in fase di attuazione del PRMT. In considerazione dell'osservazione, nel RA è stato specificato che si farà riferimento anche alle indicazioni della nuova SRACC in via di approvazione. d) Nel RA (box 13) è promosso l'approccio della progettazione integrata infrastruttura-contesto,

naturale" (d.d.g. 7/5/2007, n. 4517), strumento S018 del PTR; c) integrare la pratica della verifica climatica considerando anche le indicazioni fornite dalla nuova Strategia regionale di adattamento ai cambiamenti climatici, in via di approvazione da parte di Regione Lombardia, non appena disponibile in forma ufficiale. d) far sì che la realizzazione di nuove infrastrutture sia un'occasione di ridisegno e riqualificazione di situazioni critiche pregresse, come le aree agricole in stato di abbandono; e) tenere in considerazione i criteri forniti dal Parco lombardo Valle del Ticino. f) sarà necessario valutare gli effetti dell'attuazione di ogni singolo intervento anche sul sistema idrico integrato, soprattutto in termini di interferenze.	in base al quale il progetto infrastrutturale va concepito nell'ambito di un progetto complessivo di ridefinizione del contesto territoriale e paesaggistico, che porti a sanare anche eventuali situazioni critiche pregresse, fra cui quelle relative ai suoli agricoli. e) Si vedano le risposte alle osservazioni del Parco. f) Il RA raccomanda di tenere in considerazione, in fase attuativa, tutti gli impatti derivanti dall'attuazione degli interventi, inclusi quelli sul sistema idrico integrato.
3. Nel § 4.3 Effetti legati ai veicoli (mobilità elettrica, carburanti alternativi, rinnovo del parco circolante, modalità d'uso), si suggerisce di rivedere le conclusioni dello studio effettuato dal Politecnico di Milano rispetto alla produzione, distribuzione ed utilizzo dei carburanti alternativi, tenendo conto degli obiettivi del PREAC e della Strategia Nazionale per la Diffusione del Vettore Idrogeno pubblicata nel novembre 2024.	L'Accordo di collaborazione tra Regione Lombardia e il Politecnico di Milano, approvato con D.G.R. n. XI/7047 del 26.09.2022 (promosso dalla D.G. Trasporti e Mobilità sostenibile di concerto con la D.G. Ambiente e Clima e la D.G. Agricoltura), ha avuto l'obiettivo di svolgere attività finalizzate all'individuazione della vocazione dei territori lombardi alla produzione, distribuzione e utilizzo dei carburanti alternativi al fine di acquisire conoscenze e condividere una visione necessaria per attuare scelte orientate a perseguire gli obiettivi comunitari, nazionali e regionali di decarbonizzazione, con particolare riferimento al settore dei trasporti. I risultati, analizzati nel contesto delle ipotesi fatte, devono pertanto considerarsi quali utili indicazioni a supporto di scelte strategiche. Si fa presente che lo studio si è concluso nel maggio 2024 e che i dati di partenza considerati sono stati i medesimi utilizzati per l'elaborazione del PREAC, approvato con DGR n. XI/7553 del 15.12.2022. La metodologia applicata per la stima del fabbisogno energetico futuro di ogni vettore energetico tiene in considerazione la convenienza economica di tale vettore e lo sviluppo in atto/previsto di tale tecnologia.
4. per i procedimenti di VIA si consiglia di fornire le seguenti indicazioni: a) in tema di adattamento ai cambiamenti climatici, di tener conto degli "Orientamenti	a) Il tema della verifica climatica, affrontato nel par. 4.5 del RA, verrà approfondito in fase di

tecnici per infrastrutture a prova di clima (2021/C 373/01)" che richiedono l'analisi della resilienza climatica. In particolare, come previsto nella sezione "4.5 Resilienza e adattamento ai cambiamenti climatici", occorre effettuare l'analisi di sensitività, utile a rilevare vulnerabilità e potenziali rischi climatici al fine di individuare le misure di adattamento più opportune a fronte di rischi climatici significativi. b) in tema di impatti sul comparto acque di tener conto dei pertinenti obiettivi, misure e norme di attuazione stabiliti nei documenti che costituiscono il PTA di Regione Lombardia (Atto di indirizzi, Programma di Tutela e Uso delle acque), nonché delle ulteriori disposizioni nazionali e regionali applicabili in materia di tutela della risorsa idrica (a titolo esemplificativo, la disciplina nazionale e regionale delle aree di salvaguardia delle acque sotterranee destinate al consumo umano) con riferimento all'intero ciclo di vita dell'opera in questione. c) con riferimento alle ricadute sulla esposizione al rumore della popolazione, di effettuare approfondimenti per i singoli interventi, con una visione più puntuale degli effetti.	attuazione del PRMT anche in termini di indicazioni per le VIA. b) c) In considerazione dell'osservazione, nel box 14 del RA è stato integrato il richiamo alla necessità di tutelare la risorsa idrica ed è stato evidenziato che in sede di VIA sarà necessario valutare e monitorare puntualmente gli impatti sulle componenti ambientali (tra le quali il rumore) e verificare l'applicazione dei criteri per minimizzarli e mitigarli.
5. In tema di misure di mitigazione e compensazione, per i prevedibili impatti acustici e di perdita di aree verdi e suolo agricolo, è preferibile individuare misure di mitigazione e compensazione specifiche da indicare ai soggetti che si occuperanno dei progetti esecutivi per: - il potenziamento dei servizi ferroviari dall'aeroporto di Malpensa per Novara, nei Comuni novaresi nell'area dell'Ovest Ticino, - la previsione della superstrada Magenta Malpensa; - le opere che attraverseranno il Parco GruBria;	Il tema sarà valutato nelle fasi di sviluppo e approvazione dei progetti.
6. A causa della nota fragilità geologica dell'area, si valuti la richiesta del Parco Alto Garda Bresciano di individuare possibili alternative alla Gardesana e di considerare i fenomeni franosi delle due arterie provinciali SP 9 a Gargnano e Valvestino e SP 38 a Tremosine, per interventi di mitigazione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza.	La richiesta è stata valutata. Si segnala che la variante SS45 bis Toscolano Maderno-salò è inserita nel PRMT tra le ipotesi da approfondire. Il tema dei fenomeni franosi che interessano le SP 9 e SP 38 rientrano nell'ambito della resilienza delle reti stradali. La SP 38 "della Forra" è già all'attenzione di Regione Lombardia che partecipa al finanziamento per la messa in sicurezza

7. Utilizzare le informazioni riguardanti i siti bonificati, contaminati e potenzialmente contaminati presenti sul territorio regionale forniti dalla Provincia di Bergamo, insieme con le indicazioni da seguire in fase di cantiere.	Le informazioni fornite dalla Provincia di Bergamo dovranno essere utilizzate in fase attuativa. In considerazione dell'osservazione, il box 14 del RA è stato integrato con alcune indicazioni per la fase di cantiere.
8. Riguardo al Monitoraggio integrato: a) Per l'individuazione di ulteriori indicatori che valutino l'impatto sul sistema idrico superficiale si suggerisce di esaminare il documento "*Linee guida per l'analisi delle pressioni ai sensi della Direttiva 2000/60/CE – ISPRA – Manuali e Linee Guida 177/2018. Roma, aprile 2018*", con riferimento alla tipologia di pressione 2.4. "Pressioni diffuse – trasporti". b) Per monitorare il rumore prodotto dalle nuove infrastrutture, mediante indicatori di "popolazione esposta", si tenga conto della mappatura acustica prevista, con cadenza quinquennale, ai sensi della direttiva 2002/49/CE e del d.lgs. 194/2005. c) Per monitorare gli effetti dei cambiamenti climatici dovuti alla mobilità, in fase attuativa si tenga conto anche delle indicazioni fornite dalla nuova Strategia regionale di adattamento ai cambiamenti climatici, in via di approvazione da parte di Regione Lombardia. d) Si suggerisce di considerare gli indicatori relativi alle emissioni di inquinanti del settore trasporti (tratti da INEMAR) e gli indicatori "consumi di energia nel settore dei trasporti" e "emissioni climalteranti nel settore dei trasporti" come indicatori per valutare le prestazioni del programma. e) Verificare la popolabilità di un indicatore relativo alla diffusione dello smartworking. f) Durante la pubblicazione periodica dei rapporti di monitoraggio si potrebbe prevedere un sistema di feedback per coinvolgere i cittadini e le parti interessate (associazioni di mobilità dolce, gruppi di utenti dei servizi di trasporto). Per il coinvolgimento delle Comunità Locali si potrebbe prevedere la creazione di forum di consultazione pubblica e l'organizzazione di campagne di sensibilizzazione per promuovere la partecipazione attiva dei cittadini.	a) Il suggerimento è stato considerato nella progettazione del sistema di monitoraggio tra i possibili aspetti da approfondire in fase attuativa. b) Il suggerimento potrà essere approfondito in fase attuativa come indicato nel RA. c) Il suggerimento è stato considerato nella progettazione del sistema di monitoraggio tra i possibili aspetti da approfondire in fase attuativa. d) In sede di monitoraggio gli indicatori citati, compresi del sistema di monitoraggio progettato, rappresenteranno informazioni fondamentali ai fini della valutazione delle prestazioni del programma. In fase attuativa si approfondirà la possibilità di valutare, in modo qualitativo o quantitativo, il contributo specifico delle azioni del Programma all'andamento di tali indicatori. e) Il suggerimento è stato considerato nella progettazione del sistema di monitoraggio tra i possibili aspetti da approfondire in fase attuativa. f) Il suggerimento è stato integrato nel paragrafo Soggetti coinvolti del capitolo 6.2 del RA. g) I rapporti di monitoraggio sono di norma pubblicati sul sito web istituzionale. Potranno essere valutate azioni di informazione e comunicazione degli esiti raggiunti al termine del periodo di riferimento 2032 anche attraverso i canali social di Regione Lombardia. Potranno inoltre essere valutate ulteriori iniziative di coinvolgimento, relative a soggetti o temi specifici.

9. Prevedere la promozione dell'informazione e formazione su sicurezza stradale e benefici della mobilità attiva, supportando nonché favorendo iniziative sul territorio regionale di mobilità sostenibile per gli spostamenti sistematici casa-scuola (p.e. pedibus/piedibus e bicibus/ciclobus) e casa-lavoro (mobility management aziendale).	Si tratta di attività, coerenti con i contenuti del PRMT e del RA, che si ritengono importanti per favorire lo shift modale verso modi sostenibili e mobilità attiva. Saranno da definire in collaborazione con le direzioni regionali di competenza.

6 MODALITÀ DI RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI SULLA PROPOSTA DI PRMT E RAPPORTO AMBIENTALE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
1	**AIPO** **S1.2025.0000255** **14.01.25**	Richiama le disposizioni di legge che devono essere considerate e recepite all'interno degli strumenti urbanistici oggetto di revisione ribadisce l'obbligo di recepire in fase progettuale quanto riportato nell'articolo 96, primo comma, lettera f), del R.D. 523/1904, ovvero che per la realizzazione di opere e interventi di nuova costruzione, la distanza dal piede esterno degli argini o, in mancanza, dal ciglio dell'alveo inciso dei corsi d'acqua pubblici non può essere inferiore a 10 metri per il reticolo idrico principale, mentre per le piantagioni di alberi e siepi e la distanza dal piede esterno degli argini o, in mancanza, dal ciglio dell'alveo inciso dei corsi d'acqua pubblici non può essere inferiore a 4 metri.	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di obblighi specifici riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni
2	**LEGAMBIENTE BERGAMO** **S1.2025.0000315** **16.01.25**	Non ritiene giustificata l'esclusione dalla verifica dell'effettiva strategicità e l'esclusione dal processo di pianificazione delle azioni definite come "inerziali", con particolare riferimento alle azioni i cui lavori di realizzazione non sono ancora iniziati. IPB è incluso tra le azioni inerziali del PRMT, osserva che:	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* In concreto si tratta di tutte le azioni già avviate che hanno raggiunto un livello di avanzamento tale da poter ragionevolmente considerare che saranno fruibili nel 2027 e 2032. ACCOGLIBILE Il PFTE dell'autostrada regionale IPB è stato approvato nel 2022). il progetto definitivo predisposto dall'Aggiudicatario è in fase di

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Non può essere ritenuta in corso di realizzazione perché non ancora presentato il progetto definitivo (il PD originario del 2012 è già stato oggetto di revisioni)	procedura approvativa ai sensi della L.R. 9/2001 e di VIA ai sensi del d.lgs. 152/2006. All'intervento è stato assegnato un contributo regionale nell'ambito del Piano Lombardia. Nel 2022 è stata effettuata la gara per individuare il concessionario. La sottoscrizione della convenzione è prevista dopo l'approvazione del progetto definitivo. L'intervento è stato inserito tra le azioni "confermate dalla precedente programmazione regionale" Eventuali aggiornamenti del progetto potranno emergere in Conferenza di Servizi e nel procedimento di VIA
		- Come effetti attesi nel PRMT sono indicati "colmare connessione mancante" e "alleggerire/fluidificare il traffico sulla rete esistente". Rispetto al primo effetto osserva che la connessione con Pedemontana è venuto meno poiché l'originario tracciato di Pedemontana è stato accantonato prevedendo una tratta più corta a sud, IPB è stata suddivisa in due tratte (fase 1 e fase 2) nel presupposto che la fase 2 di IPB non venga realizzata una volta concluso l'iter di modifica di Pedemontana.	PRESA D'ATTO Eventuali modifiche/stralci di tracciato potranno essere inserite negli aggiornamenti delle azioni del PRMT
		- Rispetto al secondo effetto atteso indica che i fenomeni di congestione che si verificavano in prossimità di Verdello sono stati risolti con una tangenziale, mentre ritiene che la congestione in prossimità di BG sarà ulteriormente aggravata con il termine di IPB a Stezzano	l'opera è prevista come alternativa alla viabilità ordinaria per le relazioni tra la bassa bergamasca e il capoluogo provinciale, nel tratto tra Treviglio e Dalmine
		- La durata della concessione, prevista in 63 anni dalla data di sottoscrizione della convenzione, non consente di assicurare un effettivo incremento di valore del patrimonio pubblico, anche alla luce (ma non solo) dell'andamento demografico descritto nello stesso PRMT	L'opera rientrerà nel patrimonio regionale secondo le modalità disciplinate dalla convenzione di concessione – e indipendentemente dalla relativa durata – che verrà sottoscritta a seguito dell'approvazione del progetto definitivo. Nella fase finale del periodo concessorio, saranno seguite le procedure previste dalla normativa in materia di gare e appalti con gara ad evidenza pubblica per l'individuazione del nuovo concessionario subentrante

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- I rilievi critici espressi il 26 ottobre 2023 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sull'autostrada Brebemi inducono a dubitare sulla sostenibilità economica dell'IPB. A tale riguardo, non si comprende l'insistenza sulla scelta di un'infrastruttura di tipo autostradale, quando è chiaro che i maggiori costi che comporta, oltre al maggior impatto ambientale, non saranno agevolmente recuperati dall'introito dei pedaggi, altrimenti non si spiegherebbe la necessità di un contributo pubblico di 146 milioni di euro, la durata della concessione di 63 anni e la previsione di rivedere il contratto fra concedente e concessionario qualora le morosità derivanti dall'applicazione del pedaggio free flow superino determinate percentuali	La sostenibilità economica dell'opera potrà essere confermata all'approvazione del progetto definitivo e all'affidamento della concessione, in cui potrà anche essere attestato l'equilibrio del Piano Economico Finanziario con le condizioni poste a base di gara
		- Il tracciato attraversa 2 settori della rete ecologica regionale introducendo una nuova interruzione con l'infrastruttura lineare in territori che, per quanto ampiamente urbanizzati, possono ancora consentire una connessione fra l'area dei fontanili bergamaschi (a Sud) ed il Parco Regionale dei Colli di Bergamo (a Nord), a condizione che si mantengano i varchi esistenti e si realizzino le opere di de-frammentazione previste dalla stessa Rete ecologica, senza introdurre nuove interruzioni	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di elementi specifici riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni
		Chiede: - Di distinguere le infrastrutture con lavori già avviati, per quelle con lavori non ancora avviati inserire una valutazione ex novo che tenga conto dei cambiamenti intervenuti rispetto all'epoca della loro previsione, dell'incidenza del loro impatto ambientale alla luce delle recenti direttive e sentenze EU, della coerenza con altri	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono*

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		strumenti di pianificazione regionale (in particolare PREAC e Rete Ecologica) e del rapporto costi/benefici	*servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* Si è inoltre provveduto a distinguerle da quelle "confermate da precedente programmazione regionale", che sono state valutate nel quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate e rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali.
		- Di assumere come criterio prioritario per la valutazione di cui sopra l'obiettivo di riduzione del consumo di suolo rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi originariamente programmati	Il Rapporto Ambientale propone di adottare un obiettivo di riduzione del consumo netto di suolo rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi già programmati e non già in realizzazione. La riduzione può essere ottenuta tramite interventi di compensazione del valore ecologico perso o, dove possibile, tramite rivalutazione delle esigenze stesse di infrastrutturazione.
		- Di considerare, le alternative all'IPB basate sulla parziale riqualificazione dei tracciati esistenti e l'inserimento di specifiche bretelle come proposto in uno studio della Prov BG del 2019	NON ACCOGLIBILE
3	**PROVINCIA DI BERGAMO** **S1.2025.0000320** **16.01.25**	Dalla lettura del Rapporto Ambientale (RA), evince che la matrice Origine-Destinazione utilizzata risale al 2016 con proiezioni al 2020 e 2030	PRESA D'ATTO Nella proposta di aggiornamento del Programma, al paragrafo 4.2, vengono fornite le prime indicazioni sulla stima di domanda utilizzata, basata su una nuova matrice al 2022 degli spostamenti di persone origine-destinazione (OD) in Regione Lombardia con l'utilizzo dei dati della telefonia mobile e dei dati di mobilità acquisiti da altre fonti. La descrizione completa della metodologia con cui è stata stimata la matrice 2022 è presente nell'allegato al PRMT. Nel RA (par.2.2), vengono presentate le stime relative al 2022, che vengono accostate alle precedenti stime relative al 2016, sottolineando che sono stati utilizzati metodologie e fonti differenti.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Segnala che la mancata approvazione della revisione del PTR/PPR costituisce un livello mancante di necessaria integrazione tra i livelli di pianificazione	PRESA D'ATTO L'aggiornamento del PRMT è integrato con una parte dedicata alle relazioni trasversali con l'insieme degli strumenti di pianificazione regionale, in particolare in tema ambientale e territoriale (cap 2.2.4). Vengono descritte le relazioni con il PTR e con la revisione complessiva del PTR. Il coordinamento tra strumenti di pianificazione regionale è più volte richiamato nel PRMT (ad esempio paradigma ASI: Avoid) che viene assicurato nell'ambito dei procedimenti di aggiornamento degli strumenti stessi. L'integrazione tra i livelli di pianificazione è in ogni caso assicurata tramite le revisioni annuali del PTR
		Nello specifico segnala che i fenomeni di innesco di urbanizzazioni legate alle infrastrutture stradali e alla presenza di terminal intermodali non è governato con uno strumento di pianificazione territoriali aggiornato Occorrerebbe un'analisi a scala regionale, a partire dalla quale le Province/Città metropolitane possano compiere gli ulteriori sforzi richiesti dalla LR 15/2024 in un processo circolare di pianificazione	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Il RA suggerisce di prevedere, per infrastrutture stradali strategiche e per territori interessati da molteplici interventi significativi, l'attivazione di piani d'area volti a regolare anche le dinamiche insediative indotte e a incrementare la qualità degli ambiti di paesaggio interessati attraverso opere di mitigazione e compensazione delle infrastrutture stesse. Nell'ambito dell'Osservatorio permanente territoriale nell'arco del 2025 sarà predisposta una mappatura degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale e relazioni con i terminal intermodali e le zone logistiche semplificate, quale strumento di analisi a supporto della normativa regionale 15/2024.
		Presenta una specifica considerazione sul tema "terminal intermodale di Cortenuova", ipotesi non valutata nel RA del PRMT ma presente nella proposta di aggiornamento del Programma, seppur nel sistema delle azioni, ritenendo	ACCOGLIBILE Il terminal intermodale di Cortenuova non era stato considerato nella valutazione del RA in quanto non presente nel sistema delle azioni nella Proposta di PRMT. A seguito delle consultazioni, nel PRMT è stata richiamata, come ipotesi da approfondire, la previsione del

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		necessario che il RA prenda in considerare i possibili impatti sulle matrici ambientali determinati da tale previsione. Segnala il rilascio di un PAU riferito all'insediamento di una nuova logistica ricadente all'interno del polo intermodale ma indipendente dallo stesso Vengono quindi forniti riferimenti rispetto al tema siti bonificati, contaminati e potenzialmente contaminati presenti sul territorio regionale insieme con le indicazioni da seguire in fase di cantiere.	Regolamento TEN-T relativa a un'infrastruttura intermodale strategica in ambito bassa bergamasca (denominata Cortenuova nel Regolamento). Come le altre ipotesi da approfondire, andrà valutata nella cornice del Programma in sede di monitoraggio/revisione del Programma stesso. PRESA D'ATTO ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di elementi e informazioni utili da approfondire nella fase di realizzazione degli interventi. In considerazione dell'osservazione, il box 14 del RA è stato integrato con alcune indicazioni per la fase di cantiere.
4	**CONSORZIO DI BONIFICA EST VILLORESI** **S1.2025.0000340** **16.01.25**	Conferma i contenuti di quanto già espresso in sede di prima conferenza, ovvero: - ricorda che qualsiasi intervento previsto dal piano, qualora interferisca con il Reticolo di Bonifica (RIB), deve essere realizzato nel rispetto del quadro normativo di cui al Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica approvato con DGR n. X/6037 del 19 dicembre 2016. - evidenzia che frequentemente la progettazione, in particolare di opere infrastrutturali lineari, non sia sviluppata fin dalle prime fasi tenendo in adeguata considerazione la conservazione della funzionalità idraulica del fitto reticolo idrografico artificiale o semi naturale che interessa il territorio consortile, con possibili ricadute negative sul sistema irriguo che funziona a gravitazione e che richiede quindi il mantenimento di adeguate pendenze e della	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta valutazione che attengono alla progettazione e realizzazione di opere e interventi da applicare nella fase di attuazione delle azioni

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		conservazione dei manufatti di regolazione. Ciò comporta spesso la necessità di intervenire in fase di progettazione esecutiva con prescrizioni che possono avere impatto sul quadro economico e sul cronoprogramma dei progetti. Ribadisce che qualsiasi azione strategica, strettamente connessa al piano, previsto nel perimetro del territorio dello Consorzio e che dovesse andare ad interferire con il Reticolo di Bonifica (RIB) dovrà essere adeguatamente valutata, sempre nel rispetto del quadro normativo di cui al Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica approvato con DGR n. X/6037 del 19 dicembre 2016. richiede inoltre: - di voler inserire misure/indicazioni o linee guida che specifichino che ogni progetto dovrà riportare le indicazioni in merito alle interferenze con il reticolo irriguo RIB o con il reticolo privato, qualora compatibile con le Vs. procedure in essere; - che dovrà essere individuato il Consorzio di bonifica di riferimento, il quale dovrà essere informato e invitato a partecipazione alle fasi di sviluppo del progetto. Tale partecipazione è finalizzata a salvaguardare e tutelare sia la funzionalità irrigua dei corsi d'acqua che la loro valenza ambientale e paesaggistica, evitando interventi che possano intaccare la funzionalità idraulica e il valore ecosistemico.	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Per le interferenze con il Reticolo di Bonifica, si rimanda alle fasi attuative delle progettazioni. Parimenti, per il coinvolgimento del Consorzio di bonifica di riferimento si rimanda alle conferenze di servizi dei singoli interventi convocate dalle amministrazioni/enti competenti
5	**CONFAGRICOLTURA BERGAMO S1.2025.0000380 17.01.25**	Non ritiene giustificata l'esclusione dalla verifica dell'effettiva strategicità e l'esclusione dal processo di pianificazione delle azioni definite come "inerziali", con particolare riferimento alle azioni i cui lavori di realizzazione non sono ancora iniziati.	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è*

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
			possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione". In concreto si tratta di tutte le azioni già avviate che hanno raggiunto un livello di avanzamento tale da poter ragionevolmente considerare che saranno fruibili nel 2027 e 2032.
		IPB è incluso tra le azioni inerziali del PRMT, osserva che: - Non può essere ritenuta in corso di realizzazione perché non ancora presentato il progetto definitivo (il PD originario del 2012 è già stato oggetto di revisioni)	ACCOGLIBILE Il PFTE dell'autostrada regionale IPB è stato approvato nel 2022). il progetto definitivo predisposto dall'Aggiudicatario è in fase di procedura approvativa ai sensi della L.R. 9/2001 e di VIA ai sensi del d.lgs. 152/2006. All'intervento è stato assegnato un contributo regionale nell'ambito del Piano Lombardia. Nel 2022 è stata effettuata la gara per individuare il concessionario. La sottoscrizione della convenzione è prevista dopo l'approvazione del progetto definitivo. L'intervento è stato inserito tra le azioni "confermate dalla precedente programmazione regionale" Eventuali aggiornamenti del progetto potranno emergere in Conferenza di Servizi e nel procedimento di VIA
		- Come effetti attesi nel PRMT sono indicati "colmare connessione mancante" e "alleggerire/fluidificare il traffico sulla rete esistente". Rispetto al primo effetto osserva che la connessione con Pedemontana è venuto meno poiché l'originario tracciato di Pedemontana è stato accantonato prevedendo una tratta più corta a sud, IPB è stata suddivisa in due tratte (fase 1 e fase 2) nel presupposto che la fase 2 di IPB non venga realizzata una volta concluso l'iter di modifica di Pedemontana.	PRESA D'ATTO Eventuali modifiche/stralci di tracciato potranno essere inserite negli aggiornamenti delle azioni del PRMT
		- Rispetto al secondo effetto atteso indica che i fenomeni di congestione che si verificavano in prossimità di Verdello sono stati risolti con una tangenziale, mentre	l'opera è prevista come alternativa alla viabilità ordinaria per le relazioni tra la bassa bergamasca e il capoluogo provinciale, nel tratto tra Treviglio e Dalmine

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		ritiene che la congestione in prossimità di BG sarà ulteriormente aggravata con il termine di IPB a Stezzano - La durata della concessione, prevista in 63 anni dalla data di sottoscrizione della convenzione, non consente di assicurare un effettivo incremento di valore del patrimonio pubblico, anche alla luce (ma non solo) dell'andamento demografico descritto nello stesso PRMT	L'opera rientrerà nel patrimonio regionale secondo le modalità disciplinate dalla convenzione di concessione – e indipendentemente dalla relativa durata – che verrà sottoscritta a seguito dell'approvazione del progetto definitivo. Nella fase finale del periodo concessorio, saranno seguite le procedure previste dalla normativa in materia di gare e appalti con gara ad evidenza pubblica per l'individuazione del nuovo concessionario subentrante
		- I rilievi critici espressi il 26 ottobre 2023 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sull'autostrada Brebemi inducono a dubitare sulla sostenibilità economica dell'IPB. A tale riguardo, non si comprende l'insistenza sulla scelta di un'infrastruttura di tipo autostradale, quando è chiaro che i maggiori costi che comporta, oltre al maggior impatto ambientale, non saranno agevolmente recuperati dall'introito dei pedaggi, altrimenti non si spiegherebbe la necessità di un contributo pubblico di 146 milioni di euro, la durata della concessione di 63 anni e la previsione di rivedere il contratto fra concedente e concessionario qualora le morosità derivanti dall'applicazione del pedaggio free flow superino determinate percentuali	La sostenibilità economica dell'opera potrà essere confermata all'approvazione del progetto definitivo e all'affidamento della concessione, in cui potrà anche essere attestato l'equilibrio del Piano Economico Finanziario con le condizioni poste a base di gara
		- Il tracciato attraversa 2 settori della rete ecologica regionale introducendo una nuova interruzione con l'infrastruttura lineare in territori che, per quanto ampiamente urbanizzati, possono ancora consentire una connessione fra l'area dei fontanili bergamaschi (a Sud) ed il Parco Regionale dei Colli di Bergamo (a Nord), a condizione che si mantengano i varchi esistenti e si realizzino le opere di de-frammentazione previste dalla	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di elementi specifici riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		stessa Rete ecologica, senza introdurre nuove interruzioni Chiede: - Di distinguere le infrastrutture con lavori già avviati, per quelle con lavori non ancora avviati inserire una valutazione ex novo che tenga conto dei cambiamenti intervenuti rispetto all'epoca della loro previsione, dell'incidenza del loro impatto ambientale alla luce delle recenti direttive e sentenze EU, della coerenza con altri strumenti di pianificazione regionale (in particolare PREAC e Rete Ecologica) e del rapporto costi/benefici - Di assumere come criterio prioritario per la valutazione di cui sopra l'obiettivo di riduzione del consumo di suolo rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi originariamente programmati - Di considerare, le alternative all'IPB basate sulla parziale riqualificazione dei tracciati esistenti e l'inserimento di specifiche bretelle come proposto in uno studio della Prov BG del 2019 (non allegato)	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* Si è inoltre provveduto a distinguerle da quelle "confermate da precedente programmazione regionale", che sono state valutate nel quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate e rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali. Il Rapporto Ambientale propone di adottare un obiettivo di riduzione del consumo netto di suolo rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi già programmati e non già in realizzazione. La riduzione può essere ottenuta tramite interventi di compensazione del valore ecologico perso o, dove possibile, tramite rivalutazione delle esigenze stesse di infrastrutturazione. NON ACCOGLIBILE
6	**COMUNE DI ALBAIRATE** **S1.2025.0000370**	Segnala che la stazione è isolata a circa 2.5 km dal centro urbano non servita da sufficienti collegamenti tpl (unico collegamento per la stazione linea TPL Z554) inoltre il centro	COERENTE CON PRMT l'importanza dei collegamenti di ultimo miglio e della raggiungibilità delle stazioni ferroviarie, temi inseriti nel quadro delle strategie e a cui

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
	16.01.25	urbano è adiacente alla pista ciclopedonale alzaia Naviglio Grande: la stazione potrebbe essere un punto di collegamento per turisti e pendolari. Indica inoltre che la strada di collegamento stazione-centro urbano è altamente sconsigliata al traffico ciclabile (dimensioni e traffico pesante per vicino centro di logistica) Proposte: • collegamenti ciclopedonali protetti e di TPL tra stazione e Albairate • Introduzione della fermata presso la stazione su altre linee di TPL (anche di altri operatori di territori confinanti) • Miglioramento qualità SFR • Trasporto bici su treno con incremento di posti per bici • Sistemi di sorveglianza presso la stazione, in particolare del parcheggio • Servizi presso la stazione (bagni, distributore automatico biglietti, bike sharing, bar, ecc…) • Realizzazione di piste ciclabili protette di collegamento tra l'esistente Stazione Ferroviaria Albairate-Vermezzo ed il Centro Urbano verso nord oltre che l'Alzaia Naviglio Grande verso sud • Realizzazione di piste ciclabili protette di collegamento tra l'esistente Stazione Ferroviaria Albairate-Vermezzo	è dedicata una sezione delle azioni. L'orientamento strategico è nella direzione di favorire l'interscambio modale con modi sostenibili. Nello specifico sono già previste attività e azioni relative all'interscambio ferro-gomma e finalizzate al miglioramento e al potenziamento del SFR sulla linea S9. Le dotazioni per l'interscambio delle singole stazioni vengono realizzate in tavoli tecnici dedicati in considerazione della relazione della stazione con il sistema complessivo della mobilità. Relativamente alla realizzazione di percorsi ciclabili protetti dalla stazione al centro abitato e al percorso lungo l'alzaia del Naviglio con passerella, le azioni proposte sono coerenti con i contenuti del PRMT riferiti allo sviluppo della ciclabilità quotidiana e dei collegamenti di ultimo miglio delle stazioni ferroviarie La pianificazione delle fermate per le linee TPL è di competenza dell'Agenzia per il TPL. Regione ha pianificato un intervento strutturato su tutto il territorio regionale che prevede la riqualificazione dei punti di fermata del TPL e la possibilità di implementare nuovi punti di sosta o di meglio ritarare le posizioni di quelli esistenti. Il programma per il rinnovo del materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia prevede la disponibilità di posti bici su tutti i nuovi treni. Tale piano permetterà di introdurre, già dall'anno 2025, materiale completamente rinnovato sull'intero servizio della linea S9. È prevista la riorganizzazione e potenziamento dei servizi ferroviari sulla linea Milano-Mortara a seguito della chiusura della stazione di Porta Genova (attualmente ipotizzata nell'anno 2026). In tale anno è previsto il potenziamento del servizio in cintura sud a Milano con l'introduzione della nuova linea S16 (Albairate – Milano Greco P.) che verrà attestata a Milano Greco Pirelli fino al successivo step

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		con l'Alzaia Naviglio Grande verso sud e di passerella per collegare la pista ciclabile sull'alzaia a sud	implementativo che prevederà la sua sostituzione con la linea S19 (Albairate – Milano Greco – Carnate). Il progetto di potenziamento dell'asse suburbano porterà con sé anche il completamento della frequenza 30' del servizio della linea R31 che verrà portata in attestamento a Milano Rogoredo (Mortara – Milano Rogoredo) La parte relativa alla realizzazione di percorsi ciclabili protetti dalla stazione al centro abitato e al percorso lungo l'alzaia del Naviglio con passerella, sarà valutata nell'insieme di interventi analoghi al fine di individuare le priorità di intervento su scala regionale.
7	**ARPA LOMBARDIA** **S1.2025.0000381** **17.01.25**	Sono richiamati i possibili impatti sulle matrici ambientali che la realizzazione o l'adeguamento delle singole infrastrutture di trasporto può comportare (bonifiche, terre e rocce, rumore, ecosistemi e paesaggio). Ritiene che il patrimonio informativo contenuto nelle mappature acustiche e Piani d'azione debba essere periodicamente recuperato ed utilizzato per il monitoraggio del Piano e per gli indicatori di popolazione esposta. Sottolinea l'importanza che nel Rapporto ambientale venga valutata e considerata l'eventuale interferenza della rete infrastrutturale configurata nel Piano con le zone silenziose di cui alla Direttiva END. Si suggerisce di prevedere uno specifico indicatore, al fine di monitorare l'eventuale	ACCOGLIBILE Gli orientamenti per la fase attuativa proposti nel capitolo 4.2.3 del RA sono stati integrati in considerazione dell'osservazione, relativamente agli aspetti non già presenti. Indicazioni specifiche proposte nell'osservazione, attinenti alle fasi di progettazione e realizzazione degli interventi, potranno confluire nei criteri operativi previsti per la fase attuativa. ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE I progetti di potenziamento infrastrutturale vengono sviluppati nel rispetto della normativa vigente di settore; specifici approfondimenti per i singoli progetti sono sviluppati nelle dovute sedi autorizzatorie. In considerazione dell'osservazione, è stata aggiornata la proposta contenuta nel capitolo 6.2 del RA relativa al monitoraggio in tema di Inquinamento acustico.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		interferenza del sistema infrastrutturale lombardo con le suddette zone silenziose. Auspica che nell'ambito del PRMT vengano individuate opportune azioni che siano da stimolo per le Amministrazioni per una verifica e, se necessario, l'aggiornamento del proprio Piano di Classificazione Acustica comunale. Il Rapporto ambientale, nella parte in cui sono esaminate le realtà degli aeroporti lombardi ed il relativo impatto acustico, presenta dati in alcuni casi non aggiornati Vengono proposti altri indicatori che descrivono le caratteristiche ambientali del PRMT raccordati e integrati con quelli della SRSvS relativi agli obiettivi strategici di quest'ultima (Disturbo ai margini causato dalle infrastrutture stradali; Indice di superficie a verde utile) <u>Relativamente al PRMT</u> Condivide l'obiettivo generale legato all'opportunità di una riduzione per quanto possibile della domanda di trasporto, utile anche ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, rispetto cui non si rilevano elementi di criticità, tuttavia, si auspica che il programma possa: - disporre di dare avvio all'iter per la realizzazione delle infrastrutture in progetto solo ed esclusivamente in presenza di una analisi positiva dei costi-benefici e delle possibili ricadute sui territori d'intervento dal momento che molto frequentemente le opere infrastrutturali, di grande impatto ambientale e di rilevante valore economico, una volta realizzate risultino scarsamente utilizzate dall'utenza;	ACCOGLIBILE ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di indicatori misurabili con elementi progettuali ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La LR 6/2012 include il PRMT tra gli strumenti della programmazione regionale in materia di mobilità e trasporti "*che ha il compito di configurare il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei relativi dati di domanda e offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le connesse esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto*". Le azioni incluse nel quadro del PRMT saranno oggetto dei procedimenti di approvazione previsti dalle norme nelle varie fasi progettuali. Specifici studi trasportistici contenenti anche previsioni sull'utilizzo di infrastrutture e servizi e analisi costi-benefici (dove previste) faranno parte degli elementi progettuali e analitici necessari

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- essere implementato con la definizione di fasi di maggior dettaglio anche per le opere a minor scala dimensionale; - definire gli obiettivi strategici collegandoli con le rispettive priorità d'intervento, con le azioni da attuare in ciascun bacino, con gli strumenti e le forme di finanziamento ed i tempi di realizzazione; - dare indicazioni circa la possibilità di effettuazione di valutazioni straordinarie qualora occorrano situazioni impreviste che determinino una variazione, anche se puntuale, all'assetto definito dal programma stesso (interventi). In sintonia con la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS), ritiene che i punti cardine per l'aggiornamento delle strategie del Programma debbano essere: - ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti preservandone e incrementandone funzionalità e capacità; - evitare interventi di nuova infrastrutturazione stradale, che comportano impatti ambientali irreversibili in termini di consumo di suolo e di frammentazione di habitat ed ecosistemi e che disincentivano l'orientamento verso forme di mobilità più efficienti e meno emissive, sia per le persone che per le merci; la realizzazione di infrastrutture stradali non favorisce il riequilibrio modale e può costituire, se non oggetto di specifico controllo in fase di pianificazione territoriale e urbanistica, un fattore di innesco per ulteriori processi di urbanizzazione e consumo di suolo. - incrementare servizi e misure organizzative/gestionali volti ad evitare l'infrastrutturazione del territorio; - perseguire lo sviluppo congiunto della pianificazione territoriale e della pianificazione dei	per il confronto tra ipotesi progettuali e per valutare il loro dimensionamento. Si fa presente, inoltre, che i procedimenti di VIA comprendono anche l'opzione 0. COERENTE CON IL PRMT Le strategie e i contenuti del PRMT sono stati coerenziati con la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile. COERENTE CON PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		trasporti, con particolare attenzione alla relazione tra la collocazione dei servizi (scuole, sistema sanitario) e dei principali poli attrattori (strutture commerciali) rispetto al sistema della mobilità collettiva e della mobilità pedonale e ciclabile. Parimenti, dovrebbe essere considerata la correlazione tra le infrastrutture di trasporto e la pianificazione localizzativa degli impianti per la logistica.	La riduzione della domanda di mobilità tramite l'avvicinamento dei poli attrattori al sistema di trasporto pubblico, anche tramite il recupero di aree dismesse per l'insediamento di funzioni territoriali, è inserita nella sezione delle Azioni cap. 7.1.2 Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo
		Nel quadro programmatico ritiene utile rendicontare i PUMS vigenti in modo da prevedere una possibile integrazione	ACCOGLIBILE È inserito nella revisione della proposta di PRMT (monitoraggio)
		Dal momento che lo sviluppo delle tecnologie informatiche consente di minimizzare gli spostamenti, ritiene opportuno incentivare sempre più il lavoro da remoto e la digitalizzazione dei servizi, e strutturare gli orari di lavoro in maniera elastica per un numero sempre maggiore di persone sia nel sistema pubblico che nel settore privato, al fine di ridurre concretamente il problema del congestionamento delle arterie stradali, contenendo la necessità di potenziare le infrastrutture esistenti con ulteriori interventi	COERENTE CON PRMT L'incentivazione dello smartworking e le politiche sui tempi e gli orari di lavoro, inserite nel PRMT, sono attinenti a un ambito più ampio di politiche regionali.
		Tra le misure da adottare ritiene ormai indispensabile l'efficientamento dei veicoli del trasporto pubblico (euro 0-1-2-3) e l'incentivazione economica all'efficientamento almeno dei veicoli commerciali, che attraversano anche i centri storici per l'approvvigionamento della rete commerciale.	COERENTE CON PRMT In Lombardia non sono presenti autobus Euro 0-1 adibiti a servizi di trasporto pubblico locale; gli autobus Euro 2, in accordo alla disciplina nazionale, hanno avuto proroga per la circolazione fino a fine 2024. I piani di finanziamento del rinnovo del materiale rotabile prevedono la sostituzione dei mezzi più vecchi e inquinanti, nonché ove possibile l'utilizzo di alimentazioni alterative
		Ritiene necessario incrementare la disponibilità di alternative per la mobilità (linee metropolitane e metrotranvie urbane es extraurbane, mobilità dolce, micromobilità, sharing, accessibilità e integrazione di stazioni e interscambi…) e	COERENTE CON PRMT Lo sviluppo di alternative della mobilità è dettagliato nella sezione delle Azioni cap. 7.1.1 Servizi di trasporto collettivo e cap. 7.1.2 Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		intervenire più incisivamente sul coordinamento degli orari e sull'integrazione delle reti tra il trasporto collettivo. Un aspetto da sviluppare ritiene sarebbe quello della riattivazione delle linee ed aree ferroviarie dismesse presenti sul territorio regionale, che ammonta complessivamente a diverse centinaia di chilometri. Tra il 2018 e il 2021 il settore del trasporto merci su strada ha registrato una crescita significativa, registrando parallelamente un aumento significativo della superficie dedicata ai magazzini logistici. le piattaforme logistiche e le infrastrutture viarie hanno rappresentato le fonti di consumo di suolo principali degli ultimi dieci anni. Anche in questo caso occorre invertire la tendenza, incentivando le politiche volte a potenziare la capacità di trasporto ferroviario regionale e transfrontaliero, sia sulla rete RFI che sulla rete ferroviaria in concessione, e la multimodalità/intermodalità del trasporto merci (strada-ferrovia-acqua).	COERENTE CON PRMT I cap. 7.1.1 e 7.1.2 contengono delle sezioni dedicate a servizi e infrastrutture che saranno oggetto di studio. La sezione Stazioni e Territorio è relativa alla rigenerazione delle aree ferroviarie in prossimità delle stazioni Tra le strategie del PRMT rientra anche il recupero delle aree dismesse ferroviarie in ambito urbano. RL persegue l'obiettivo di sostenibilità per la salvaguardia e il rilancio del territorio con riguardo alla riattivazione del servizio ferroviario anche su tratte dismesse in funzione delle esigenze di mobilità o loro riconversione ad usi differenti sempre nell'ottica di un potenziamento dell'intermodalità. Gli studi per lo sviluppo dei servizi ferroviari e metrotranviari valuteranno i costi-benefici della riattivazione di linee dismesse ove potenzialmente funzionali rispetto alla domanda di mobilità osservata. COERENTE CON PRMT Coerente con strategia PRMT: Governare lo sviluppo del sistema della logistica e delle merci indirizzandolo verso L'intermodalità. In tema di incentivi si cita il Ferrobonus. E' stata avviata e consolidata la politica del Ferrobonus a livello nazionale e regionale. La LR 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" rappresenta un primo passo per avviare una pianificazione integrata tra gli insediamenti logistici e i terminal intermodali in Lombardia. Infatti, con tale Legge sono stati disciplinati i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di insediamenti logistici e le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
			all'ampliamento di tali insediamenti. A tal riguardo si segnala inoltre che tra i criteri di localizzazione individuati con la DGR 3377 del 11/11/2024 "Criteri e indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale", è valorizzata la vicinanza ai Terminal Intermodali
		Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato in data 20/09/2016 aveva stimato, con il supporto di modelli di previsione specifici, i benefici che sarebbero derivati dagli interventi programmati entro il 2020, quali: - la riduzione della congestione stradale, principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati; - il miglioramento dei servizi del trasporto collettivo; - l'incremento dell'offerta di trasporto intermodale; - il contributo alla riduzione degli impatti sull'ambiente; - il supporto alla riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE. Ritiene che l'aggiornamento dello strumento programmatorio dovrebbe essere l'occasione per la verifica del raggiungimento degli obiettivi sopra indicati	PRESA D'ATTO La proposta di aggiornamento del PRMT è stata preceduta dal monitoraggio del PRMT 2016. Si rimanda alle relazioni di monitoraggio pubblicate sulla pagina SIVAS regionale (ID procedimento 61040) al seguente link
		Verifica del raggiungimento dei target individuati dal monitoraggio intermedio nel 2023 per gli indicatori sintetici (fonte: Report di monitoraggio del PRMT, marzo 2024), si rileva in molti casi, oltre al mancato raggiungimento di molti target, l'impossibilità di verificare se il target previsto dal monitoraggio sia stato raggiunto o meno Nell'impostazione del sistema di monitoraggio integrato PRMT/VAS, si suggerisce di individuare indicatori realmente popolabili e quantificabili, al fine di non invalidare lo strumento di screening stesso.	COERENTE CON PRMT Il sistema di monitoraggio integrato proposto comprende indicatori in parte già disponibili (fonte RL, FNM, ARPA, ISTAT, …), in parte popolabili attraverso raccolta ed elaborazione delle informazioni relative alle azioni del Programma. Vengono inoltre individuati alcuni temi da approfondire e indicatori di cui verificare la popolabilità. Nella revisione del PRMT e RA il sistema di indicatori è stato ristrutturato e rivisto al fine di curarne l'applicabilità.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Riassume i punti di contatto tra il Piano proposto e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile, con riferimento alla nomenclatura dell'Agenda 2030: • Riduzione delle Emissioni di Gas Serra (SDG 13: Azione per il Clima): Il documento sottolinea l'importanza di ridurre le emissioni di gas serra attraverso varie strategie, tra cui la promozione della mobilità sostenibile e l'adozione di tecnologie a basse emissioni. • Promozione della Mobilità Sostenibile (SDG 11: Città e Comunità Sostenibili): promuove la mobilità sostenibile attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità ciclistica e pedonale, e l'integrazione dei sistemi di trasporto. Il tema dello sviluppo della mobilità con carburanti alternativi (numero di distributori, densità spaziale, carburanti alternativi erogati) è un elemento presente in parte ma che deve essere ulteriormente rafforzato • Efficienza Energetica (SDG 7: Energia Pulita e Accessibile): Il documento pone l'accento sull'efficienza energetica, promuovendo l'uso di tecnologie a basso consumo energetico e l'adozione di fonti energetiche rinnovabili • Qualità dell'Aria e Riduzione dell'Inquinamento (SDG 3: Salute e Benessere): le misure proposte contribuiscono a migliorare la qualità dell'arai e contribuire alla salute pubblica • Sostegno alle Imprese Ecoinnovative (SDG 9: Industria, Innovazione e Infrastrutture): supporto è essenziale per promuovere l'innovazione e lo	PRESA D'ATTO Rispetto alla finalità di sviluppare di nuovi modelli di mobilità sostenibile si segnala il progetto "H2iseO" che conferma l'impegno e l'interesse di Regione Lombardia nei confronti dei progetti aventi carattere innovativo. Il progetto prevede la sperimentazione, prima in Italia, della circolazione dei treni a idrogeno nella quale lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico non è solo l'occasione di implementazione di nuovi modelli di mobilità ambientalmente sostenibile ma anche il volano per l'attivazione, nel territorio della Valcamonica, di infrastrutture per la produzione e la distribuzione dell'idrogeno, oltre che di un possibile supporto allo sviluppo del sistema economico e industriale locale.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		sviluppo di infrastrutture sostenibili, ma deve essere inserito in un sistema di indicatori strategici anche trasversali ai vari Piani di regione Lombardia (PREAC, PRIA, SRvS) • Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SDG 13: Azione per il Clima): Il documento affronta il tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici, proponendo misure per aumentare la resilienza del sistema di mobilità agli effetti dei cambiamenti climatici A fine di migliorare il raggiungimento degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile propone alcuni accorgimenti da implementare nel sistema di monitoraggio della VAS: - Monitoraggio e Valutazione degli Impatti (SDG 17: Partnership per gli Obiettivi): utile sviluppare un sistema di valutazione che potrebbe includere nella pubblicazione periodica di rapporti di monitoraggio un sistema di feedback per coinvolgere i cittadini e le parti interessate (associazioni di mobilità dolce, gruppi di utenti dei servizi di trasporto, ecc.); - Coinvolgimento delle Comunità Locali (SDG 16: Pace, Giustizia e Istituzioni Solide): per rafforzare il coinvolgimento delle comunità locali nella pianificazione e nell'implementazione delle misure di sostenibilità si potrebbe includere la creazione di forum di consultazione pubblica e l'organizzazione di campagne di sensibilizzazione per promuovere la partecipazione attiva dei cittadini; - Integrazione delle Politiche di Sostenibilità (SDG 12: Consumo e Produzione Responsabili): si potrebbe	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Il monitoraggio sarà attuato secondo quanto previsto dalle normative in tema di VAS e indicato nel capitolo 7.4 del PRMT I rapporti di monitoraggio sono di norma pubblicati sul sito web istituzionale. Potranno essere valutate azioni di informazione e comunicazione degli esiti raggiunti al termine del periodo di riferimento 2032 anche attraverso i canali social di Regione Lombardia Potranno inoltre essere valutate ulteriori iniziative di coinvolgimento, relative a soggetti o temi specifici ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		includere misure per promuovere l'economia circolare, ridurre i rifiuti e migliorare la gestione delle risorse naturali;	Si tratta di misure da applicare in fase di realizzazione delle azioni, ad esempio in fase di cantierizzazione delle opere
		- Accessibilità e Inclusività (SDG 10: Riduzione delle Disuguaglianze): garantire che le misure di mobilità sostenibile siano accessibili e inclusive per tutti i cittadini, comprese le persone con disabilità e le comunità svantaggiate.	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE L'accessibilità al trasporto pubblico delle persone con disabilità sarà oggetto della fase attutiva di interventi e servizi.
		- Si potrebbe includere l'adozione di standard di accessibilità universale e la promozione di politiche di equità sociale, coprendo il gap di disponibilità di mezzi alternativi all'auto privata nelle aree meno urbanizzate	PARZIALMENTE COERENTE CON PRMT Le strategie inserite nel PRMT comprendono la realizzazione di un sistema di mobilità collettiva di adduzione ai principali nodi attrattori, con caratteristiche omogenee per gli ambiti collegati in termini di orario e qualità del servizio, finalizzata ad assicurare che tutti gli ambiti che gravitano sui nodi principali non abbiamo disparità nei servizi di trasporto collettivo. La strategia si applica agli ambiti di influenza dei nodi principali perché viene data priorità ai servizi utilizzati dal maggior numero di persone. Lo standard di accessibilità universale dovrebbe essere applicato a partire dalla pianificazione territoriale che si dovrebbe sviluppare insieme alla pianificazione dei servizi di trasporto. Va considerato che le risorse disponibili per il trasporto collettivo sono da indirizzare prioritariamente dove si trova la maggiore domanda. Per gli ambiti meno urbanizzati, è necessario effettuare considerazioni sui costi dei servizi in rapporto alla domanda potenziale.
		- Educazione e Formazione (SDG 4: Istruzione di Qualità): la formazione in materia di sostenibilità con riferimento alla mobilità sostenibile si potrebbe includere programmi educativi nelle scuole e nelle università, nonché iniziative di formazione continua	CORERENTE CON PRMT Nel quadro delle strategie il PRMT prevede l'attivazione di campagne di comunicazione e sensibilizzazione sui benefici della mobilità attiva per la salute e l'ambiente e sull'utilizzo del trasporto collettivo. Attività di formazione specifiche nelle scuole e università o indirizzate a

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		per i professionisti del settore, che possono dare un utile contributo considerando già in fase di progettazione degli interventi quegli elementi migliorativi della sostenibilità dei progetti - Finanziamenti e Risorse (SDG 8: Lavoro Dignitoso e Crescita Economica): Garantire finanziamenti adeguati e risorse per l'implementazione delle misure di sostenibilità. Potrebbe includere la creazione di partenariati pubblico-privato e l'accesso a fondi europei e internazionali per sostenere i progetti di mobilità sostenibile. Rivedere il sistema di bonus e incentivi fiscali.	professionisti del settore non sono attuabile come azioni proprie del PRMT, potranno tuttavia essere valutate nell'ambito più ampio delle politiche regionali ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE
8	**REGIONE PIEMONTE** **S1.2025.0000383** **17.01.25**	OSSERVAZIONI GENERALI Condivide il richiamo al paradigma ASI, assunto anche da Regione Piemonte per i propri strumenti di pianificazione della mobilità e dei trasporti. OSSERVAZIONI SPECIFICHE <u>Protezione Civile</u> Come espresso in fase di scoping, anche nei documenti tecnici del PRMT presentati per la fase di Valutazione della VAS, non emergono i seguenti aspetti: - polarità ritenute fondamentali per il territorio per le quali deve essere garantito un costante e adeguato livello di accessibilità (Es. Centri di Coordinamento operativo delle emergenze); - tenuta in conto del concetto di Condizione Limite per l'Emergenza (C.L.E.) di un aggregato urbano (Rif. Conservazione dell'operatività delle funzioni strategiche per	PRESA D'ATTO ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE L'attività di pianificazione di protezione civile è definita dalla LR n. 27 del 29 dicembre 2021 sulla Protezione civile, che adegua la normativa regionale di settore a quella nazionale contenuta nel Codice della protezione civile (d.lgs. n. 1 del 2018. Regione Lombardia organizza il proprio Piano di Protezione Civile regionale in piani di settore: Piano Soccorso Rischio Sismico (PSRS) Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) Piano regionale Antincendio Boschivo (AIB) Piani Emergenza Dighe (PED) A questi si aggiungono i Piani di Protezione Civile di livello locale (Province, Comunità montane, Città metropolitana e Comuni), che gli

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		l'emergenza, loro accessibilità e connessione con il contesto territoriale a seguito di un evento esterno); - censimento delle tratte di reti stradali e ferroviarie individuate quali strategiche dai territori (Rif. Sistema di Protezione Civile); - estrapolazione delle cd. "Infrastrutture di connessione" e delle cd "Infrastrutture di accessibilità" (Rif. Attitudine delle infrastrutture a sopportare gli effetti di un evento calamitoso). Mancano gli elementi oggettivi tali da ricondurre il concetto di resilienza anche al concetto di strategicità delle reti di trasporto in un'ottica di Protezione Civile e non unicamente all'aspetto della circolazione e della conservazione delle caratteristiche infrastrutturali. Gli orientamenti del PRMT supportano il concetto di resilienza delle infrastrutture di trasporto; tuttavia, non supportano un concetto "allargato" di resilienza degli aggregati urbani serviti dalle infrastrutture di trasporto, cioè la capacità di una città di modificare il proprio funzionamento prima, durante e a seguito di un evento calamitoso. La strategicità delle reti resta confinata all'entità del traffico e alla capacità di collegare servizi, non alla funzionalità delle reti che possono assumere rilievo in emergenza per finalità di protezione civile a seguito di un evento. <u>Cave</u> Ribadisce che la verifica di coerenza dovrà essere effettuata anche rispetto al Piano delle Attività Estrattive (PRAE) in corso di approvazione.	Enti locali sono tenuti a redigere e aggiornare secondo gli indirizzi operativi regionali. Nell'ottica di integrazione tra le politiche regionali, in fase attuativa si approfondiranno le modalità di coordinamento con gli strumenti del Piano di Protezione Civile.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Sottolinea che per qualsiasi variazione progettuale di opere pubbliche già in corso oppure nuove realizzazioni che coinvolgano entrambe le Regioni Lombardia e Piemonte, sarà necessario uniformarsi a quanto previsto dalla legislazione regionale piemontese relativa alle attività estrattive Specifica infine che, fino all'approvazione del PRAE in Consiglio regionale, vigono le misure di salvaguardia di cui all'articolo 58 della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela e uso del suolo) sulla perimetrazione dei Poli e delle cave attive fuori polo.	
		<u>Aspetti urbanistici</u> Per quanto concerne gli aspetti normativi e programmatici del trasporto merci ed in particolare i tematismi afferenti ai nuovi insediamenti logistici di valenza sovracomunale, condivide il sistema di governance introdotto con la LR 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" e dalla DGR XII/1377 del 11.11.2024 in cui sono definiti criteri e indirizzi per l'individuazione degli ambiti territoriali idonei. Ritiene utile uno stretto raccordo con quanto previsto dal piano settoriale "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP). Le azioni al 2030".	Aspetti urbanistici PRESA D'ATTO Si rimanda a Cabina di Regia del Nord Ovest 2024.
		Per quanto riguarda le reti esistenti (cap. 3.2.2) di interesse per Regione Piemonte risulta il potenziamento dell'A4 "Ammodernamento Novara est-MI" che dovrà relazionarsi con quanto in progetto nel territorio piemontese	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE L'indicazione è applicabile nella fase di attuazione dell'azione
		Ritiene che l'analisi dei terminal intermodali di Busto-Gallarate, Mortara e Sacconago sia fondamentale a livello conoscitivo soprattutto per la verifica delle relazioni e le	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		ricadute sul sistema piemontese al quale sono direttamente connessi.	
		Condivide gli obiettivi da perseguire tramite: il riequilibrio modale verso modi più sostenibili, l'ottimizzazione del sistema della mobilità tramite l'integrazione tra modi di trasporto, il miglioramento delle reti infrastrutturali, la garanzia di elevati livelli di qualità e sicurezza.	PRESA D'ATTO
		Segnala le azioni relative al trasporto collettivo di rilevanza per le interconnessioni con il Piemonte che dovranno essere sviluppate in relazione agli strumenti di pianificazione e programmazione piemontesi: Terzo Valico, accessibilità Gottardo, potenziamento ferrovia Novara/Malpensa, SS494 ponte Ticino a Vigevano	PRESA D'ATTO
		Segnala le direttrici ferroviarie per il trasporto merci di rilevanza per le interconnessioni con il Piemonte: TO-MI storica, MI-Tortona-imbocco terzo valico, Domodossola-Arona-Gallarate-MI, Novara-Seregno	PRESA D'ATTO
		Riporta gli interventi per i quali occorrerà approfondire le ricadute e gli impatti - soprattutto in termini di traffico e inquinamento acustico - che saranno generate sul territorio piemontese. Si tratta di interventi ferroviari sulle linee di adduzioni ai terminal di Mortara RFI e Sacconago FN.	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La segnalazione è applicabile nella fase attuativa delle azioni
		Sul tema del trasporto merci, sono condivisi gli obiettivi riguardanti la govenance degli investimenti e la realizzazione delle infrastrutture dei corridoi TEN-T, l'anticipazione degli interventi per l'adeguamento agli standard operativi per lo sviluppo dell'intermodalità fra porti, retroporti e mercati di	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		destinazione, lo sviluppo dei sistemi ICT per la velocizzazione dei flussi delle merci l'integrazione fra i vari attori della catena di trasposto e logistica Mette in evidenza che l'aeroporto di Malpensa è situato a circa 1,6 km di distanza dalla ZSC/ZPS IT1150001 Valle del Ticino, ubicata in prossimità del Parco Naturale della Valle del Ticino per il quale è in vigore il nuovo Piano d'area del Parco per il territorio in Piemonte.	
		Per l'aeroporto di Malpensa, ribadisce la criticità dell'impatto acustico relativa al traffico generato dall'aeroporto, che incide pesantemente su diversi Comuni del novarese ubicati nell'area dell'Ovest Ticino.	PRESA D'ATTO
		Risulta molto interessante l'analisi attuata sui veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità	PRESA D'ATTO
		Segnala l'opportunità che tra il PRMT e il PRMC della Lombardia e i principali strumenti di pianificazione di area vasta del Piemonte: Piano territoriale regionale (in fase di aggiornamento) e il Piano Paesaggistico Regionale, siano coerenti per il livello strategico.	PRESA D'ATTO
		In particolare, è opportuno che PRTM e PRMC si confrontino con la strategia 3, obiettivo 3.1 "Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture" del PTR piemontese del PTR piemontese ed in particolare con l'obiettivo fissato dallo strumento di pianificazione regionale di uno sviluppo equilibrato e sostenibile di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicuri le connessioni esterne (interregionali e internazionali, corridoi europei).	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Segnala alcuni elementi individuati dal PTR piemontese che possono risultare interessanti al fine della valutazione delle relazioni tra consumo di suolo e trasporti: il PRT incentiva il compattamento della forma degli insediamenti non prevedendo nuove aree di espansione di urbanizzato sparso, sviluppo lineare lungo assi stradali o protendimenti edificati in aree agricole, nei territori montani contenimento degli sviluppi lineari lungo la viabilità.	PRESA D'ATTO Il RA contiene orientamenti affini a quelli indicati dalla Regione Piemonte: • *Favorire la densificazione attorno alle stazioni delle linee di forza del trasporto pubblico con aree caratterizzate da mix funzionali e buona accessibilità pedonale e ciclabile* • *Evitare nuovi insediamenti in ambiti territoriali difficilmente accessibili o ulteriore sviluppo dello sprawl urbano, che in genere comporta maggiore dipendenza dall'auto, incremento del traffico individuale e della congestione* *Un ulteriore tema di interesse trasversale è quello relativo al governo delle trasformazioni insediative indotte dalla presenza di infrastrutture stradali. L'importanza del tema è duplice: si tratta da una parte di preservare la funzionalità della rete infrastrutturale esistente e tutelare i nuovi assi stradali evitando ad esempio la realizzazione di nuovi raccordi stradali che ne ridurrebbero il livello di servizio, dall'altra di controllare l'innesco di fenomeni di ulteriore urbanizzazione. Un possibile strumento in questo senso può essere rappresentato, per le infrastrutture stradali principali, dall'attivazione di piani d'area volti a regolare anche le dinamiche insediative indotte.)* Il tema sarà proposto nelle interlocuzioni relative al PTR
		Evidenzia alcuni punti della variante di aggiornamento del PTR piemontese, come elementi di rilevanza: - Tavolo interregionale sul governo del territorio - Logistica	PRESA D'ATTO
		A partire dall'analisi del nuovo quadro strategico dell'aggiornamento del proprio Piano territoriale regionale, la Regione Piemonte, ha identificato 6 obiettivi su 13 appartenenti alla sezione "Integrazione territoriale delle	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica", che si ritiene utile vengano presi in considerazione ed analizzati dal PRMT lombardo. • 3.1.3 Sostegno alla multi-modalità nei nodi, favorendo l'interscambio tra i mezzi di trasporto, e alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone, migliorandone la qualità energetica e ambientale. • 3.1.5 Promozione della mobilità ciclo-pedonale, della micromobilità e della mobilità condivisa, al fine di contrastare e abbattere le emissioni e la produzione dei rifiuti nei trasporti. • 3.1.7 Contenimento e razionalizzazione della mobilità privata motorizzata, anche mediante l'info-mobilità, e promozione della mobilità elettrica e a idrogeno per ridurre le emissioni e incrementare la sostenibilità del sistema dei trasporti. • 3.2.1 Razionalizzazione della gestione del sistema logistico regionale (logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale), favorendo interventi a basso consumo di suolo e lo sviluppo di forme di logistica sostenibile attraverso la razionalizzazione delle localizzazioni e l'integrazione di nuove tecnologie digitali. • 3.2.3 Coordinamento dell'azione pubblica e delle iniziative private per la logistica urbana. • 3.3.1 Estensione della rete infrastrutturale per la banda larga e ultra-larga per realizzare un servizio multiutenza diffuso e robusto sul territorio regionale. Gerarchizzazione degli AIT a vocazione logistica, identificati con regole dettagliate: prerequisito essenziale è la presenza di un sistema infrastrutturale sviluppato.	COERENTE CON PRMT I punti 3.1.3, 3.1.5, 3.1.7, 3.2.1 sono presenti anche nelle strategie del PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Segnala la necessità che in analogia con il Piano Paesaggistico Regionale Piemontese il PRMT sia orientato ad evitare la frammentazione degli ambienti naturali, all'uso di aree già compromesse a sviluppare modi di accesso sostenibili ad aree naturali, storiche e culturali, a pianificare infrastrutture integrate con il territorio.	COERENTE CON PRMT Indicazioni coerenti con gli orientamenti del RA. In considerazione dell'osservazione, nel RA viene meglio esplicitata l'indicazione di favorire dove possibile l'uso di aree già compromesse
		Segnala che l'Area di approfondimento "Ovest Ticino" del PTR piemontese indica come necessari gli interventi: PRG ferroviario di Novara, potenziamento relazioni viaggiatori media-lunga distanza sulla direttrice nord-est, intensificazione dell'offerta regionale e di bacino aree TO e MI, interscambio a Novara anche per collegamenti con MXP tramite Ferrovienord, dirottamento sulla linea MI-Mortara dei flussi merci che percorrono la Gallarate-MI e Novara-MI per recupero di capacità.	COERENTE CON PRMT Nelle mappe dei servizi inserite nel PRMT sono presenti i potenziamenti dei collegamenti con l'aeroporto di Malpensa, sia dalla provincia di Domodossola sia da quella di Novara. Per quanto concerne lo sviluppo del servizio passeggeri, il PRMT prevede il potenziamento dell'offerta regionale su tutte le direttrici di propria competenza, anche quelle che escono dai confini geografici regionali. Con specifico riferimento al collegamento con Malpensa dalla provincia di Novara, per realizzare l'interscambio tra il nuovo servizio Novara - Malpensa - Milano e il RV Milano - Torino, sarà necessario anche il coordinamento degli orari del cadenzamento semiorario del RV Milano - Torino di competenza della Regione Piemonte, con il nuovo servizio
		Richiama sinteticamente i principali contenuti con valenza territoriale dei piani settoriali di Regione Piemonte in materia di trasporti e di logistica, che possono essere opportunamente vagliati dal PRMT e del PRMC della Regione Lombardia nell'ottica dell'implementazione di una pianificazione coordinata tra le due Regioni confinanti: PRMT Piano regionale della mobilità delle persone della Regione Piemonte e Piano regionale della logistica della Regione Piemonte (attuativi del PRMT):	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Necessità di valutare le aree dismesse presso le stazioni per rigenerazione territoriale e avvicinare le funzioni al trasporto pubblico - Riuso di siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica: individuazione delle aree e redazione di un catalogo con piano strategico di marketing - Perequazione urbanistica per l'offerta delle attività produttive, favorendo la localizzazione delle imprese all'interno degli interporti - Individuazione di aree inidonee e aree a vocazione energetica Localizzazione delle aree logistiche preservando i territori agricoli evitando la frammentazione di terreni agricoli e corridoi ecologici, privilegiare aree di minore interferenza con reticolo irriguo.	COERENTE CON PRMT La sezione Stazioni e Territorio è relativa alla rigenerazione delle aree ferroviarie in prossimità delle stazioni ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La LR 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" rappresenta un primo passo per avviare una pianificazione integrata tra gli insediamenti logistici e i terminal intermodali in Lombardia. Infatti, con tale Legge sono stati disciplinati i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di insediamenti logistici e le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all'ampliamento di tali insediamenti. A tal riguardo si segnala inoltre che tra i criteri di localizzazione individuati con la DGR 3377 del 11/11/2024 "Criteri e indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale", è valorizzata la vicinanza ai Terminal Intermodali. Sulla base dei criteri e degli indirizzi regionali le province nei rispettivi Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) definiscono gli ambiti territoriali idonei.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Pone l'attenzione sul Ferrobonus regionale previsto dalla pianificazione piemontese Evidenzia la necessità che il PRMT promuova come il piano piemontese, la cooperazione di imprese per la logistica di corridoio con l'obiettivo di rimodernare la logistica per integrarla con la rete EU e con le pratiche internazionali. Per le idrovie ricorda la centralità dell'Intesa interregionale per la navigazione del Po e idrovie collegate.	COERENTE CON PRMT Il Ferrobonus è inserito nel PRMT nell' analisi dello stato di fatto (pag 275). È previsto lo studio di nuovi incentivi nei fabbisogni individuati (pag 455).
9	**COMUNITÀ MONTANA PARCO ALTO GARDA BRESCIANO** **S1.2025.0000384** **17.01.2025**	<u>Variante di Gargnano sulla SS 45 bis</u> specifica che è in corso il procedimento di VIA presso il Ministero della Transizione Ecologica [ID 6086] nell'ambito del quale è già stata ottenuta la relazione istruttoria regionale (approvata dalla commissione regionale nella seduta n. 13 del 25/07/2024, e con la d.g.r. n. XII/2881 del 29/07/2024), con la quale è stato espresso il parere favorevole regionale condizionato. Il parere è stato inoltrato al Ministero il 30/07/2024 prot. n. T1.2024.0080185. In tale procedimento sono state pertanto già affrontate le incidenze ambientali specifiche correlate alla realizzazione dell'opera. Chiede pertanto di tenere conto delle valutazioni e dei pareri già espressi. <u>SS 45 bis – variante Toscolano Maderno – Salò</u> Segnala che la Comunità Montana Parco Alto Garda Bresciano ha già affidato un incarico per la redazione degli atti di programmazione, definiti dal D.Lgs n.36/2023, riguardanti i seguenti interventi:	ACCOGLIBILE Le informazioni sullo stato del procedimento VIA sono state aggiornate nel RA PRESA D'ATTO La SS 45 bis – variante Toscolano Maderno – Salò risulta tra le ipotesi da approfondire, e potrà essere valutata nella cornice del PRMT in fase di attuazione e monitoraggio.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		• Documento di indirizzo alla progettazione per interventi di mitigazione del rischio idrogeologico da prevedere nel territorio del parco Alto Garda Bresciano; • Documento di fattibilità delle alternative progettali riguardante la realizzazione della viabilità alternativa alla strada statale 45 bis - Gardesana occidentale. Questi studi si intendono propedeutici e programmatori al fine di valutare le possibili alternative e, eventualmente, la fattibilità degli interventi necessari ad affrontare le problematiche riguardanti il rischio idrogeologico e idraulico e la viabilità principale. Sono note le fragilità idrogeologiche del territorio che hanno comportato la chiusura di varie strade e la consistenza delle infrastrutture viarie, sostanzialmente articolate sull'unica strada di collegamento SS45bis Gardesana. All'interno delle attività in corso si è individuata la necessità di valutare possibili alternative alla gardesana che dovranno interessare i comuni costieri da Salò a Gargnano e si chiede di estendere la programmazione fino a Gargnano. Segnala la necessità di considerare anche le due arterie provinciali (SP 9 a Gargnano e Valvestino e SP 38 a Tremosine), che consentono il collegamento tra la gardesana e i centri abitati dei comuni montani, spesso chiuse per fenomeni franosi. Segnala l'importanza della SP38 "strada della forra" in comune di Tremosine, da considerarsi prioritaria per la funzione di collegamento altrimenti assicurato solo da una strada in comune di Limone.	PRESA D'ATTO PRESA D'ATTO La segnalazione rientra nel tema della resilienza della rete stradale PRESA D'ATTO La strada della Forra è già all'attenzione di Regione Lombardia che partecipa al finanziamento per la messa in sicurezza

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Chiede di prevedere un potenziamento del trasporto via acqua (porti e linee di battelli) per consentire di spostarsi in sicurezza sul territorio stante le fragilità del territorio costiero (ambientali, idrogeologiche, paesaggistiche) e collegamenti con i territori delle due regioni confinanti Si chiede di programmare azioni di potenziamento del tpl per collegare il basso e l'alto Garda e le principali infrastrutture a sud (TAV, ferrovia, autostrada, ecc…) programmando strategie di interscmabio e individuando anche aree di interscmabio gomma-acqua	ATTINENTE ALLA FASE ATTUATIVA Il PFTE della ciclovia Garda è in fase di aggiornamento con la previsione di un servizio di navigazione che interessa i comuni della sponda nord-ovest del lago. COERENTE CON IL PRMT Nell'ambito del Garda è stato attivato dall'Agenzia TPL di Brescia un servizio R-LINK dalla stazione di Desenzano d/g a Salò. Regione ha pianificato un'azione strutturata su tutto il territorio regionale per la riqualificazione dei punti di fermata del TPL e dei nodi, da attuare tramite il coinvolgimento delle Agenzie del TPL competenti per il territorio.
10	**PROVINCIA DI MANTOVA** **S1.2025.0000391** **17.01.25**	Richiama il PRMT 2016 che considerava l'opportunità di adottare uno scenario con livello di servizio di trasporto collettivo alto e minori interventi sulla rete stradale e indica che questo comporterebbe di adottare un approccio cautelativo nella conferma di interventi di nuova infrastrutturazione. Condivide l'indicazione delle "buone pratiche "di condivisione con il territorio degli interventi e di verifica degli interventi pianificati e progettati da molto tempo <u>Autostrada Regionale Cremona-Mantova</u> Richiama l'indicazione del PRMT 2016 di prevedere approfondimenti tenendo conto della mobilità merci poiché nelle simulazioni dell'ora di punta l'infrastruttura non risultava particolarmente carica. L'intervento viene riproposto dal PRMT.	PRESA D'ATTO NON ACCOGLIBILE A dicembre 2007 è stata affidata la concessione dell'autostrada alla società Stradivaria Spa. Il progetto definitivo ha acquisito la compatibilità ambientale (Decreto VIA del MATTM, di concerto con il MIBACT, n. 399 del 18 luglio 2011). Nell'ambito delle attività per la realizzazione dell'autostrada, nell'agosto 2020 la concedente ARIA Spa ha acquisito il progetto definitivo aggiornato dal Concessionario, in coerenza con gli esiti della VIA (comprensivo anche della cosiddetta Alternativa Mantovana), senza, tuttavia, successive istanze e/o passaggi approvativi-valutativi in merito.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Viene richiamato il PTCP che propone una scelta motivata rispetto alla consistenza, attualità e fattibilità delle nuove infrastrutture autostradali e che introduce l'alternativa mantovana quale tracciato ottimale per la parte finale dell'autostrada CR-MN. In coerenza con i contenuti del PTCP si chiede una modifica dei contenuti del PRMT, in particolare che i riferimenti progettuali siano specificati riportando solo il Progetto Definitivo Aggiornato dal Concessionario (cosiddetta Alternativa Mantovana) ed acquisito nell'agosto 2020 dalla società concedente ARIA Spa, in luogo di quello del 2009, e che contestualmente vengano aggiornati i tracciati riportati negli elaborati cartografici, eliminando definitivamente il tracciato del progetto preliminare (tratto Cremona-Mantova e tratto Mantova-Nogara). In tema di infrastrutture ferroviarie e per la loro valorizzazione richiama il PTCP che individua l'opportunità di riproporre/attualizzare il progetto di metropolitana leggera MN-VR che rafforzerebbe il collegamento con la linea AV/AC TO-VE e l'aeroporto di VR. Osserva che non vengono individuate le seguenti opere di potenziamento e sviluppo di interesse sovraregionale e si propone di inserirli nelle azioni oggetto di studio: 1. potenziamento/raddoppio della linea ferroviaria Mantova-Verona (e collegamento con aeroporto Catullo), che fa parte della rete TEN-T Comprehensive ferroviaria in connessione al corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T Core; in proposito evidenzia che: - il raddoppio Mantova-Verona è previsto nel Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci,	NON ACCOGLIBILE Potrà essere valutato il suo inserimento negli aggiornamenti delle azioni del PRMT, in relazione al livello di maturità della proposta

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		predisposto dal Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (MIMS) il 31/12/2021 al fine di semplificare ed agevolare la realizzazione degli obiettivi del PNNR, che lo individua nell'ambito dei progetti di fattibilità tecnico economica tra gli studi di fattibilità da avviare nel ciclo programmatorio 2022-2026; - il potenziamento del collegamento ferroviario tra Mantova e Verona e con l'aeroporto Catullo è previsto ed individuato nei PTCP delle Province di Verona e di Mantova. 2. interventi di elettrificazione ed adeguamento tecnologico sulla linea ferroviaria Parma-Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara, ridefinizione del modello di servizio (cadenzamento e integrazione nei punti di interscambio tra cui Suzzara e Poggio Rusco; estensione anche su rete RFI Mantova-Suzzara-Reggio Emilia) e contestuale elettrificazione della linea Guastalla Reggio Emilia (collegamento con stazione AV Medio Padana), che consentiranno l'attivazione di nuovi itinerari merci (Tirreno-Brennero La Spezia-Verona con opportunità di interscambio modale) e di sviluppo di itinerari merci alternativi (medio padano dx Po); tali interventi sono individuati nel Masterplan RFI-FER-Regione – attuazione del Contratto di programma 2017-2021 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e RFI - che prevedeva scenari di sviluppo al 2019, al 2021 e oltre il 2021, nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) della Regione Emilia Romagna (previsioni al 2025) e nei PTCP delle Province di Parma, di Reggio Emilia e di Mantova. In relazione a tali strumenti di programmazione si richiamano inoltre i previsti interventi di potenziamento e di adeguamento servizi merci sulla linea Bologna Verona che potrebbero interessare il	CORENTE CON PRMT Si tratta di una parte di rete ferroviaria affidata in gestione a Regione Emilia Romagna. La pianificazione della Regione Emilia Romagna viene richiamata nel PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		punto di interscambio di Poggio Rusco con la linea Parma-Suzzara- Poggio Rusco-Ferrara. in coerenza con l'azione denominata Attivazione di servizi storici, avente come obiettivo la diffusione della cultura e della conoscenza del patrimonio storico della ferrovia attraverso il recupero e rinnovo del materiale storico, la Provincia di Mantova ha recentemente sottoscritto un protocollo d'intesa con tutti gli enti interessati dal tracciato storico della ferrovia "Freccia dei due laghi" tra Mantova e Peschiera del Garda, finalizzato al recupero e alla rifunzionalizzazione della linea ferroviaria principalmente con finalità di fruizione turistica, ma potrebbe anche alleggerire gli spostamenti sistematici quali ad esempio casa-lavoro e casa-scuola Nel Piano Regolatore Portuale dell'area di Mantova la cui proposta di adeguamento è stata adottata definitivamente con deliberazione del Consiglio Provinciale di Mantova n. 39/2024 e trasmessa a Regione Lombardia in data 9 gennaio 2025 per la sua approvazione, sono state confermate le aree portuali già realizzate ed infrastrutturate, nonché ribadite le previsioni di sviluppo nel porto di Valdaro che comprendono principalmente l'area orientale della darsena, in cui realizzare opere ed infrastrutture connesse alla logistica, e l'area retroportuale nord in cui realizzare la piattaforma ferro-gomma di standard europeo. Richiede di individuare tali progettualità tra le azioni del PRMT. Si ritiene di particolare interesse il tema del tracciamento dei trasporti eccezionali e si auspica che sia reso disponibile	 ACCOGLIBILE Inserito nel PRMT tra le ipotesi da studiare al fine dell'attivazione della linea per un servizio di trasporto collettivo PRESA D'ATTO Le progettualità riguardanti il Piano Regolatore Portuale saranno inserite negli aggiornamenti del PRMT a valle dell'approvazione del Piano regolatore portuale PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		In relazione alla sostenibilità del trasporto merci con l'utilizzo di carburanti alternativi, in particolare l'idrogeno, si chiede che tra le azioni strategiche del PRMT venga individuata anche l'"Hydrogen Valley" nel territorio di Mantova.	NON ACCOGLIBILE Progetto dedicato al settore produttivo di valenza locale
11	**COMITATO TUTELA AMBIENTE TREVIGLIO** **S1.2025.0000399** **17.01.25**	Non ritiene giustificata l'esclusione dalla verifica dell'effettiva strategicità e l'esclusione dal processo di pianificazione delle azioni definite come "inerziali", con particolare riferimento alle azioni i cui lavori di realizzazione non sono ancora iniziati.	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* In concreto si tratta di tutte le azioni già avviate che hanno raggiunto un livello di avanzamento tale da poter ragionevolmente considerare che saranno fruibili nel 2027 e 2032.
		IPB è incluso tra le azioni inerziali del PRMT, osserva che: - Non può essere ritenuta in corso di realizzazione perché non ancora presentato il progetto definitivo (il PD originario del 2012 è già stato oggetto di revisioni)	ACCOGLIBILE Il PFTE dell'autostrada regionale IPB è stato approvato nel 2022). il progetto definitivo predisposto dall'Aggiudicatario è in fase di procedura approvativa ai sensi della L.R. 9/2001 e di VIA ai sensi del d.lgs. 152/2006. All'intervento è stato assegnato un contributo regionale nell'ambito del Piano Lombardia. Nel 2022 è stata effettuata la gara per individuare il concessionario. La sottoscrizione della convenzione è prevista dopo l'approvazione del progetto definitivo. L'intervento è stato inserito tra le azioni "confermate dalla precedente programmazione regionale" Eventuali aggiornamenti del progetto potranno emergere in Conferenza di Servizi e nel procedimento di VIA
		- Come effetti attesi nel PRMT sono indicati "colmare connessione mancante" e "alleggerire/fluidificare il traffico sulla rete esistente". Rispetto al primo effetto	PRESA D'ATTO Eventuali modifiche/stralci di tracciato potranno essere inserite negli aggiornamenti delle azioni del PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		osserva che la connessione con Pedemontana è venuto meno poiché l'originario tracciato di Pedemontana è stato accantonato prevedendo una tratta più corta a sud, IPB è stata suddivisa in due tratte (fase 1 e fase 2) nel presupposto che la fase 2 di IPB non venga realizzata una volta concluso l'iter di modifica di Pedemontana. - Rispetto al secondo effetto atteso indica che i fenomeni di congestione che si verificavano in prossimità di Verdello sono stati risolti con una tangenziale, mentre ritiene che la congestione in prossimità di BG sarà ulteriormente aggravata con il termine di IPB a Stezzano - La durata della concessione, prevista in 63 anni dalla data di sottoscrizione della convenzione, non consente di assicurare un effettivo incremento di valore del patrimonio pubblico, anche alla luce (ma non solo) dell'andamento demografico descritto nello stesso PRMT - I rilievi critici espressi il 26 ottobre 2023 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti sull'autostrada Brebemi inducono a dubitare sulla sostenibilità economica dell'IPB. A tale riguardo, non si comprende l'insistenza sulla scelta di un'infrastruttura di tipo autostradale, quando è chiaro che i maggiori costi che comporta, oltre al maggior impatto ambientale, non saranno agevolmente recuperati dall'introito dei pedaggi, altrimenti non si spiegherebbe la necessità di un contributo pubblico di 146 milioni di euro, la durata della concessione di 63 anni e la previsione di rivedere il contratto fra concedente e concessionario	l'opera è prevista come alternativa alla viabilità ordinaria per le relazioni tra la bassa bergamasca e il capoluogo provinciale, nel tratto tra Treviglio e Dalmine L'opera rientrerà nel patrimonio regionale secondo le modalità disciplinate dalla convenzione di concessione – e indipendentemente dalla relativa durata – che verrà sottoscritta a seguito dell'approvazione del progetto definitivo. Nella fase finale del periodo concessorio, saranno seguite le procedure previste dalla normativa in materia di gare e appalti con gara ad evidenza pubblica per l'individuazione del nuovo concessionario subentrante La sostenibilità economica dell'opera potrà essere confermata all'approvazione del progetto definitivo e all'affidamento della concessione, in cui potrà anche essere attestato l'equilibrio del Piano Economico Finanziario con le condizioni poste a base di gara

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		qualora le morosità derivanti dall'applicazione del pedaggio free flow superino determinate percentuali	
		- Il tracciato attraversa 2 settori della rete ecologica regionale introducendo una nuova interruzione con l'infrastruttura lineare in territori che, per quanto ampiamente urbanizzati, possono ancora consentire una connessione fra l'area dei fontanili bergamaschi (a Sud) ed il Parco Regionale dei Colli di Bergamo (a Nord), a condizione che si mantengano i varchi esistenti e si realizzino le opere di de-frammentazione previste dalla stessa Rete ecologica, senza introdurre nuove interruzioni	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di elementi specifici riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni
		Chiede: - Di distinguere le infrastrutture con lavori già avviati, per quelle con lavori non ancora avviati inserire una valutazione ex novo che tenga conto dei cambiamenti intervenuti rispetto all'epoca della loro previsione, dell'incidenza del loro impatto ambientale alla luce delle recenti direttive e sentenze EU, della coerenza con altri strumenti di pianificazione regionale (in particolare PREAC e Rete Ecologica) e del rapporto costi/benefici	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* Si è inoltre provveduto a distinguerle da quelle "confermate da precedente programmazione regionale", che sono state valutate nel quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate e rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali.
		- Di assumere come criterio prioritario per la valutazione di cui sopra l'obiettivo di riduzione del consumo di suolo	Il Rapporto Ambientale propone di adottare un obiettivo di riduzione del consumo netto di suolo rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi già programmati e non già in

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi originariamente programmati - Di considerare, le alternative all'IPB basate sulla parziale riqualificazione dei tracciati esistenti e l'inserimento di specifiche bretelle come proposto in uno studio della Prov BG del 2019 (non allegato)	realizzazione. La riduzione può essere ottenuta tramite interventi di compensazione del valore ecologico perso o, dove possibile, tramite rivalutazione delle esigenze stesse di infrastrutturazione. NON ACCOGLIBILE
12	**PROVINCIA DI BRESCIA** **S1.2025.0000392** **17.01.25**	Relativamente alla tavola degli interventi "Scenario oltre il 2032", constata che la tavola non recepisce tutti gli interventi previsti dal PTCP della Provincia di Brescia, suggerisce di selezionare le opere secondo un criterio condiviso, ad esempio, riferito alla classificazione funzionale delle strade: risultano già inseriti gli interventi di sviluppo della rete primaria (tipo A) e di potenziamento della rete secondaria (tipo B) Chiede di inserire nella tav. 7 anche il potenziamento della tratta di SPBS11V1 "TANGENZIALE SUD" di Brescia - Tipo B -, dal casello A4/A21 di BRESCIA CENTRO fino allo svincolo con il raccordo autostradale di accesso al casello A4 BRESCIA EST (il cui potenziamento è già inserito nella TAV. 7). Dall'esame delle tavole degli interventi ferroviari si osserva che non è presente il tracciato del cosiddetto "Shunt", vale a dire l'itinerario AV/AC a sud della città di Brescia, che risulta invece riportato nella Tavola 8 del PTRA Montichiari, rappresentata a pagina 462 del Rapporto Ambientale. Auspica una coerenziazione fra tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale	NON ACCOGLIBILE Funzione già assolta dal potenziamento di A4 in fase di progettazione e condivisione territoriale ACCOGLIBILE Il progetto definitivo della Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona è stato approvato con deliberazione CIPE n. 42 del 10 luglio 2017 con lo stralcio del cosiddetto "Shunt di Brescia"; in alternativa RFI Spa ha approvato il progetto preliminare del "Quadruplicamento ad est di Brescia", in affiancamento alla linea storica. Al fine di valutare il potenziamento della connessione ferroviaria al sedime aeroportuale, RFI Spa ha avviato la progettazione del raddoppio della linea Brescia - San Zeno – Ghedi.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
			Per il collegamento con l'aeroporto di Montichiari RFI sta approfondendo uno studio delle possibili alternative di tracciato a singolo binario che prevedono due fermate, una in zona Fiera e una fermata di testa, a servizio dell'Aeroporto di Montichiari. Nel momento i cui gli esiti di questa progettazione saranno resi noti sarà importante verificarne gli impatti in relazione al contesto territoriale di riferimento del PTRA di Montichiari al fine di valutare l'opportunità di attivare le corrette azioni per la salvaguardia dei corridoi infrastrutturali, nonché andrà verificato in relazione al Masterplan Montichiari. La tavola riportata a pag. 462 del PRMT è sostituita con la medesima tavola aggiornata nel 2024 del PTRA Montichiari che non riporta il cosiddetto shunt di Brescia
		TAV. 6 "scenario oltre 2032", l'intervento n.11 "Nuovo tracciato San Zeno-Montichiari/Desenzano del Garda" sembra non essere coerente con la programmazione inserita nel Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 per il progetto con codice I182. Tale progetto prevede il potenziamento per fasi funzionali della linea ferroviaria Brescia-San Zeno-Ghedi ed un nuovo collegamento a semplice binario da Ghedi verso Montichiari Aeroporto e Montichiari Fiera e risulta confermato anche nell'ultimo aggiornamento del Contratto di Programma (2024). Pertanto, riterrebbe più idoneo rappresentare tale intervento nella TAV. 5 (scenario 2032) ed eventualmente mantenere solo la previsione da Montichiari a Desenzano del Garda nella TAV. 6 (scenario oltre 2032).	PRESA D'ATTO Si presume che tale intervento sia più attinente allo scenario post 2032 nella sua interezza.
		Di particolare evidenza è la consapevolezza che lo sviluppo del sistema di infrastrutture per i trasporti debba considerare – e non secondariamente, pena contraddirne le intenzioni -	Indicazioni coerenti con gli orientamenti del RA

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		gli obiettivi della Strategia Regionale per la Biodiversità e quelli del PREACC; solo così sarà possibile concorrere alla resilienza del territorio lombardo sia relativamente alla conservazione della biodiversità, sia relativamente ai cambiamenti climatici, anche attraverso le cosiddette misure eco system - based	
		Ritiene che la resilienza del sistema territorio – ambiente debba essere perseguita attraverso la localizzazione di tracciati/aree di servizio (a poli logistici ecc.) solo se tali poli sono effettivamente indispensabili ed il meno possibile impattanti sul territorio	PRESA D'ATTO La LR 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" rappresenta un primo passo per avviare una pianificazione integrata tra gli insediamenti logistici e i terminal intermodali in Lombardia. Infatti, con tale Legge sono stati disciplinati i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di insediamenti logistici e le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all'ampliamento di tali insediamenti. A tal riguardo si segnala inoltre che tra i criteri di localizzazione individuati con la DGR 3377 del 11/11/2024 "Criteri e indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale", è valorizzata la vicinanza ai Terminal Intermodali.
		Parimenti, oltre alla necessità di individuare nel Rapporto Ambientale criteri efficaci per valutare sin dall'inizio se le infrastrutture sono effettivamente necessarie, la loro progettazione deve prevedere non solo suggerimenti ma rendere condizioni indispensabili l'attivazione di misure di conservazione della biodiversità, di conservazione delle Aree protette e dei Siti RN 2000, nonché risarcimento delle aree agricole e forestali compromesse che, una volta impermeabilizzate non possono più svolgere sia strategie di adattamento che la funzione di serbatoi importanti di carbonio. L'inserimento di nuovi elementi infrastrutturali	PRESA D'ATTO Il RA raccomanda che nel momento in cui si intende avviare la realizzazione di interventi già programmati ne venga verificata l'effettiva esigenza e attualità nello scenario aggiornato di domanda e di offerta e che la programmazione di ulteriori infrastrutture venga considerata solo se ritenute necessarie a valle di ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		comporta la diretta alterazione del sistema paesistico ambientale e l'introduzione di driver di trasformazione che si manifestano durante tutto il ciclo di vita delle infrastrutture Segnala che il PRMT risulta collegato anche al Piano Nazionale Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) per quanto attiene la necessità di privilegiare soluzioni green. Ravvisa che il programma di infrastrutture previsto comporti una sottrazione notevole di suolo permeabile nonché ulteriore compromissione e frammentazione del territorio già fortemente frammentato anche appartenente ad aree protette e siti RN2000. Si ritiene importante considerare le azioni di mitigazione e compensazione del valore ecologico a fronte della realizzazione di nuove infrastrutture e delle relative aree di cantierizzazione Auspica che il PRMT determini azioni fattive e congiunte con chi si occuperà della progettazione degli interventi negli scenari 2027-2032 per concorrere ad un fattivo riequilibrio, con ricostruzione sul territorio, della rete ecologica e quindi della biodiversità già fortemente compromessa	PRESA D'ATTO ATTINENTE ALLA FASE ATTUATIVA Il RA sottolinea l'importanza di garantire in fase di progettazione la minimizzazione e mitigazione degli impatti negativi (proponendo per la fase attuativa del PRMT lo sviluppo di un set di criteri operativi) e la compensazione degli impatti non eliminabili (proponendo per la fase attuativa del PRMT la costruzione di un sistema per le compensazioni ambientali in grado di accrescere la significatività degli interventi di compensazione orientandoli sulla base delle priorità ambientali regionali).
13	**DG TRASPORTI E MOBILITÀ SOSTENIBILE** **S1.2025.0000396** **17.01.25**	Richiesta di modifiche puntuali, di sostituzione di elaborati e di armonizzazione tra tavole e tabelle.	Recepito quale contributo del Gruppo di Lavoro Interdirezionale per l'aggiornamento del PRMT
14	**PROVINCIA MONZA E BRIANZA** **S1.2025.0000398** **17.01.25**	Propone modifiche/integrazioni alle previsioni del PRMT con riferimento al PTVP e al PUMS. <u>Infrastrutture per la mobilità privata</u>	NON ACCOGLIBILE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Propone l'inserimento, nello scenario 2027-2032, di alcune opere anche in relazione alla necessità di individuare delle misure per la gestione del traffico nel periodo transitorio intercorrente tra la realizzazione della tratta B2-C e della tratta D del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo. Ribadisce le considerazioni già formalizzate in CdS per l'approvazione del progetto definitivo della "variante alla tratta D" Ritiene che i seguenti interventi infrastrutturali debbano essere coordinati a livello attuativo rispetto alla realizzazione della tratta B2-C: - completamento interconnessione A4/A51 - ruolo della Tangenziale Est di Milano (A51): le macro-simulazioni effettuate, con particolare riferimento all'assetto della viabilità primaria conseguente all'attuazione della tratta B2-C nell'ambito territoriale del vimercatese, evidenziano che in attesa/assenza della tratta D l'esistente tratta della A51, da Vimercate Nord alla barriera di Agrate, dovrà gestire anche i transiti di attraversamento provenienti dalle direttrici autostradali. Risulta, pertanto, necessaria la realizzazione del completamento dell'interconnessione A4/A51, in quanto le relazioni fra la viabilità primaria A4, A51 e tratta C della A36 non potranno essere garantite dalla viabilità secondaria in relazione ai calibri stradali e alle intersezioni. Si ricorda che, nell'ambito dell'Accordo di programma per la realizzazione della Tangenziale Est esterna di Milano, è previsto (ma non	Nello scenario 2027-2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità. Il progetto definitivo della variante localizzativa D breve è in corso di valutazione nell'ambito della Conferenza di Servizi, le tematiche indicate sono, pertanto, in corso di valutazione nell'ambito di detto procedimento.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		finanziato) il potenziamento funzionale dell'interconnessione tra A4 e A51 che, attualmente, risulta essere di tipo parziale perché non consente tutti i possibili itinerari di scambio tra le due infrastrutture. Il completamento dello svincolo di Agrate tra A4 e A51 è altresì previsto dal vigente PTCP nella rete stradale dello scenario programmatico e dello scenario di piano e fatto proprio dal PUMS. - riqualificazione/potenziamento della SP 13 tra Monza e Agrate – nodo SP 13/SP 13 dir/SP 121. La riqualificazione/potenziamento della SP 13 e del nodo SP 13/SP 13 dir/SP 121 è prevista nella rete stradale dello scenario di piano del vigente PTCP e nell'assetto infrastrutturale degli scenari di breve/medio periodo del PUMS - potenziamento della SP 45 tra Villasanta e Vimercate. Il potenziamento della SP 45 è previsto nella rete stradale dello scenario di piano del vigente PTCP e nell'assetto infrastrutturale dello scenario con priorità media del PUMS - potenziamento del tratto terminale della A51 – riqualificazione SP 41 a Usmate Velate. La riqualificazione della SP 41 è prevista nella rete stradale dello scenario di piano del vigente PTCP e nell'assetto infrastrutturale dello scenario con priorità media del PUMS - interconnessione A36/A51 – nodo SP 177 a Vimercate: è necessario verificare una diversa configurazione per l'interconnessione in oggetto (completamento delle manovre) per evitare un fenomeno analogo a quello che attualmente	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		interessa il territorio di Agrate per via dell'interconnessione parziale tra A4 e A51 <u>Infrastrutture per il trasporto pubblico – Interventi sulle reti ferroviarie</u> Propone l'inserimento/anticipazione delle seguenti opere finalizzate allo sviluppo del servizio ferroviario anche nell'ottica dell'implementazione dei nodi d'interscambio con altre modalità di trasporto: - potenziamento infrastrutturale Seregno-Carnate-Bergamo-Treviglio-Cremona (tratta Seregno – Carnate – Ponte San Pietro): quale rivisitazione del progetto della Gronda Est Seregno – Bergamo, opera non più prevista dal Piano Territoriale Regionale (2024), la proposta di PRMT prevede nello scenario post 2032 l'intervento in oggetto. Propone di anticipare l'intervento in oggetto allo scenario 2027–2032 anche in prospettiva della chiusura (2030) del ponte ferroviario/stradale sul fiume Adda tra Paderno e Calusco d'Adda (Ponte San Michele) - nuova fermata ferroviaria denominata, idealmente, Monza ovest: realizzazione nello scenario post 2032 di una fermata ferroviaria intermedia tra Lissone-Muggiò e Monza FS sulla linea RFI Chiasso – Monza <u>Infrastrutture per il trasporto pubblico - Interventi sulle reti tram e metro e impianti a fune</u> Proposte da inserire nello scenario delle ipotesi oggetto di studi ed approfondimenti, anche nell'ottica di	NON ACCOGLIBILE Nello scenario 2027-2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità. Eventuali anticipazioni di azioni che dovessero avere accelerazioni saranno valutate negli aggiornamenti delle azioni del PRMT COERENTE CON PRMT All'interno della Tabella "Infrastrutture per il trasporto pubblico-Interventi sulle reti ferroviarie-studi in corso e studi previsti (scenario post 2032) è tracciato il "Potenziamento nodo di Monza" nel quale saranno valutate le migliori azioni di intervento e scenari alternativi per incrementare la capacità del nodo e lo sviluppo del servizio.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		implementazione dei nodi di interscambio e a favore di una maggiore capillarità della rete per le relazioni locali: - connessione mediante sistema LRS tra Arcore FS e Vimercate così da completare il previsto sistema Light Rail System Cologno Nord – Vimercate indicato dal PRMT - sistema ad impianto fisso/BRT tra Monza Brianza M5 e Verano-Giussano, sistema di trasporto lungo la direttrice della SS35, in prima fase potrebbe essere su un tracciato dedicato in affiancamento al sedime stradale privo o con limitati punti di conflitto con la viabilità da convertire eventualmente in un sistema ad impianto fisso - sistema ad impianto fisso/BRT tra Monza Parco M5 e Carate Brianza (ospedale), con la realizzazione della TRMI10 opera connessa alla tratta C di Pedemontana, si potrebbe ipotizzare un sistema di trasporto ad impianto fisso lungo l'attuale SP6 che riprenderebbe la direttrice dell'antica tranvia extraurbana. Potrebbe essere realizzato per fasi prima con un sistema dedicato su sede stradale da convertire a sistema ad impianto fisso.	COERENTE CON PRMT La connessione mediante sistema LRS tra Arcore FS e Vimercate, è considerato tra le ipotesi di sviluppo della rete come rappresentato graficamente nella Figura "infrastrutture per il TPL, reti metro, tram e impianti a fune, ipotesi di sviluppo della rete" COERENTE CON PRMT I sistemi indicati, potranno essere presi in considerazione nell'ambito degli specifici corridoi di mobilità, approfonditi anche con l'ausilio di studi trasportistici ed approfondimenti dedicati.
15	**COMUNE DI ZIBIDO SAN GIACOMO S1.2025.0000401 17.01.25**	Invia i contributi che ha trasmesso nell'ambito di altri procedimenti (ptm, sttm, pums, programma di bacino) chiede di coordinare i contenuti con la Città Metropolitana di Milano in modo da integrare i contributi e le osservazioni che il Comune di Zibido San Giacomo ha già inviato in contesti analoghi	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Descrive le caratteristiche del territorio comunale, evidenziandone l'ampia dimensione e la presenza di frazioni non contigue che utilizzano servizi comuni. Evidenzia che non sono presenti infrastrutture ferroviarie e la prossimità ad importanti nodi di interscambio (MM Assago, Tram line 15 a Rozzano, stazioni di Trezzano e Villamaggiore), l'insufficienza dell'attuale servizio di tpl gomma e l'elevato numero di veicoli privati con fenomeni di congestione nelle ore di punta.	COERENTE CON PRMT La pianificazione delle fermate e dei percorsi delle linee TPL su scala locale è di competenza delle Agenzie per il TPL
		Evidenzia la necessità di migliorare o costituire connessioni di tpl con i nodi di interscambio MM Assago, autostazione Binasco, stazioni ferroviarie Villamaggiore, Gaggiano e Trezzano.	COERENTE CON PRMT In accordi con le Agenzie del TPL è previsto lo studio di interventi volti a migliorare l'interscambio nei nodi e a velocizzare il trasporto su gomma
		Ritiene imprescindibile anche il prolungamento della linea M2 fino a Binasco che chiede di ricomprendere nel PRMT.	NON ACCOGLIBILE Il prolungamento di M2 potrà essere preso in considerazione nell'ambito di approfondimenti specifici, con l'ausilio di studi trasportistici sul sistema di mobilità pubblica complessiva
		Relativamente ai collegamenti delle frazioni ritiene fondamentale il miglioramento dei tracciati e delle frequenze in particolare sulla SP 35 a Morago e Badile. Propone come obiettivo creare una linea di forza extraurbana con cadenzamento di 15 min nelle ore di punta e 30 min nella morbida lungo l'asse Pavia-MI Famagosta-Binasco, con Binasco come terminal per le coincidenze verso i comuni del sud-ovest.	COERENTE CON PRMT In accordi con le Agenzie del TPL è previsto lo studio di interventi volti a migliorare l'interscambio nei nodi e a velocizzare il trasporto su gomma
		Sottolinea la necessità di organizzare/favorire l'accesso alla stazione di Trezzano con linee dedicate	COERENTE CON PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
			In accordi con le Agenzie del TPL è previsto lo studio di interventi volti a migliorare l'interscambio nei nodi e a velocizzare il trasporto su gomma
		Suggerisce l'inserimento della corsia preferenziale e di una fermata di tpl a Zibido san Giacomo sul tratto autostradale MI-Binasco all'altezza del quartiere Rinascita	NON ACCOGLIBILE
		Chiede di implementare un sistema informativo per accedere in tempo reale alle informazioni su orari, cambi, coincidenze.	COERENTE CON PRMT La messa a disposizione degli utenti dell'informazione in tempo reale sul TPL è riportata nel sistema delle Azioni per la Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo, anche nell'ottica dello sviluppo di piattaforme di tipo MaaS (Mobility as a Service)
		Chiede di contenere i costi delle tariffe e degli abbonamenti considerando il tipo di servizio erogato	COERENTE CON PRMT Regione si propone di promuovere l'efficientamento del sistema di trasporto e di completare il sistema di integrazione tariffaria, anche in relazione all'evoluzione tecnologica
		Per il miglioramento e mantenimento delle caratteristiche delle strade della rete sud-ovest, in particolare: - connessione tra SP40 e SP 35 nel tratto Binasco-Moirago - nodo di Badile, incrocio tra SP35 e SP 105 che necessita di un sistema di rotatorie che impediscano le svolte a sinistra - variante al tracciato della SP 105 per evitare il transito in frazione Badile e dare una viabilità definitiva alla Cava Giuseppina (la viabilità provvisoria si attesta sulla rotatoria da sud di Moirago con criticità)	NON ACCOGLIBILE L'eventuale inserimento potrà essere valutato nell'aggiornamento delle azioni del PRMT in relazione al livello di maturità delle proposte

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
16	**MINISTERO DELLA CULTURA** **S1.2025.0000416** **17.01.25**	Il contributo prot. MIC 368-P del 17.01.2025 richiama i contenuti di: parere MIC 4730 del 12 luglio 2024 che viene ribadito integralmente parere SABAP BS prot. n. 664 del 14 gennaio 2025. parere SABAP MN prot. n. 559 del 17 gennaio 2025	
		Patrimonio architettonico e paesaggistico	
		Si condivide l'attenzione volta a mitigare gli effetti sul paesaggio tutelato, tuttavia il livello attuale delle previsioni non consente una valutazione puntuale degli impatti sul patrimonio culturale e paesaggistico. Per una valutazione adeguata sarà necessario un approfondimento documentale per i singoli casi, individuando esattamente i profili di tutela ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. Si ritiene si debba porre l'attenzione sull'alto rischio di danno del paesaggio nella sua percezione globale per le opere altamente visibili in contesti collinari e montani, oltre che in ambiti comunque ad alta componente naturalistica. Le risorse paesaggistiche dovranno quindi essere salvaguardate, con particolare riferimento ai paesaggi agrari, pedemontani e alpini e alle coste lacuali. Le valutazioni delle localizzazioni e dei nuovi tracciati devono tener conto delle aree particolarmente sensibili e vulnerabili, portando a scegliere contesti non di pregio, perseguendo in generale una riqualificazione del paesaggio.	PRESA D'ATTO ACCOGLIBILE Nel RA tali orientamenti, già espressi in modo generale, sono stati specificati in considerazione dell'osservazione.
		Si sottolinea la necessità di analizzare preliminarmente e in maniera compiuta la diffusione di beni tutelati dalla Parte seconda (beni culturali) del citato decreto nei territori interessati dalle nuove opere. Si segnala che l'analisi del contesto non effettua una ricognizione esaustiva del	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE L'analisi del contesto contenuta nel RA è aggiornata alle informazioni contenute in VIR - Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro – MiBACT oltre che al sistema informativo Sirbec e Geoportale. Il dettaglio utilizzato è coerente con quello richiesto dalla VAS di un piano

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		patrimonio culturale esistente, basandosi solo su fonti parziali e obsolete (il riferimento nel Rapporto Ambientale è a SIRBeC, Lombardia Beni Culturali 2013 e Geoportale 2011), senza confronto e integrazione con ulteriori database ministeriali (un riferimento a titolo d'esempio è SIGECweb, catalogo dell'Istituto centrale per il Catalogo e la Documentazione del Ministero della Cultura).	di settore regionale che deve restituire un'analisi omogenea tra le diverse componenti ambientali. Oltre alle banche dati regionali già analizzate, si potrà operare, in fase di progettazione delle singole opere, un confronto di maggiore dettaglio con le banche dati SIGECweb. Ciò anche al fine di promuovere un'analisi per ambito/sottoambito interessato dall' infrastruttura prevista.
		Si ponga attenzione anche alle interferenze fisiche e visive tra i nuovi sistemi e tali beni, nonché alle interferenze con nuclei di antica formazione o aggregati rurali storici, ove generalmente si concentrano esigenze di tutela di più ampio raggio. Si ritiene prioritaria la massima conservazione dei caratteri della viabilità storica, altamente significativa per il paesaggio tradizionale. Si dovranno quindi valutare con la massima attenzione le modalità di recupero e riuso, anche per la promozione della mobilità dolce, in considerazione dell'alto rischio di alterazione della connotazione originaria di tracciati e segni del paesaggio consolidato, con soluzioni che potrebbero anche risultare in forte contrasto con i caratteri distintivi del luogo.	ACCOGLIBILE Nel RA tali orientamenti, già espressi in modo generale, sono stati specificati in considerazione dell'osservazione.
		Nella valutazione degli Effetti previsti al capitolo 4.2.1 del Rapporto Ambientale, si ritiene non del tutto esaustiva la sintesi operata, in quanto gli effetti di frammentazione e separazione, e quelli di saldatura e fenomeni insediativi non ordinati sono sempre riconducibili a qualunque intervento di infrastrutturazione del territorio e hanno un impatto significativo sul patrimonio culturale nel suo complesso, ad esclusione delle opere di manutenzione, recupero e restauro di tracciati e sistemi di mobilità storici, secondo tecnologie tradizionali o compatibili con la tradizione	ACCOGLIBILE In considerazione dell'osservazione, si è provveduto ad una integrazione della Tabella 4.1 del RA.
		Profilo archeologico	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Siti Unesco (pp. 104 e 105, Fig. 2-57): si rileva come la perimetrazione dei Siti Unesco non sia del tutto corretta; in particolare si segnala che il Sito Unesco Arte Rupestre n. 94 interessa l'intera Valle Camonica. Mappatura delle aree sottoposte a provvedimento di tutela (cd. "vincolo") (Fig. 2-58): per quanto attiene il profilo archeologico, risulta aggiornata al 2012 e quindi necessita di verifica e aggiornamento. Si evidenzia come le aree sottoposte a tutela ai sensi del Codice non esauriscano il potenziale archeologico del territorio, che è in continua evoluzione. Ai fini della definizione di un quadro del rischio archeologico territoriale più realistico devono essere tenute in considerazione le mappature dei siti e delle aree a rischio archeologico recepite negli strumenti di pianificazione territoriale (PGT, PTCP, Piano di Gestione dei Siti Unesco ecc.) e di quanto presente sul Sistema RAPTOR (raptor.cultura.gov.it). Si segnala che sono da considerare elementi costitutivi del paesaggio storico-archeologico, nonché assi portanti del sistema insediativo fin dall'antichità, anche i percorsi storici e le linee della centuriazione romana.	Si specifica che, al livello di rappresentazione regionale, la mappa dei siti Unesco riporta una perimetrazione volutamente indicativa. Il RA ha evidenziato una significativa presenza dei beni archeologici oltreché nei capoluoghi, negli ambiti geografici di Valtellina e Valcamonica, del bresciano e riviera gardesana, lungo il fiume Po nel tratto mantovano e lungo l'Oglio nel cremonese, nel Lario-Comasco e Varesotto. In fase di progettazione delle opere si potranno considerare inoltre le mappature dei siti e aree a rischio archeologico e i dati presenti sul Sistema RAPTOR. Ciò anche al fine di promuovere un'analisi per ambito/sottoambito interessato dall' infrastruttura prevista. In considerazione dell'osservazione, nel capitolo 2.8 del RA è stato inserito un passaggio sulla centuriazione romana che integra la parte dedicata ai percorsi storici.
		Nella Valutazione degli effetti legati a realizzazioni infrastrutturali per una corretta valutazione delle interferenze delle infrastrutture vanno tenuti in considerazione anche i Parchi e le Aree archeologiche, non solo in termini di interferenza diretta, ma anche con l'obiettivo di salvaguardare il contesto territoriale in cui sono inseriti, anche per tutelarne la percezione visiva.	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Il RA già esplicita la necessità di considerare l'interferenza dei nuovi interventi infrastrutturali previsti dal PRMT con le emergenze e le preesistenze culturali e paesaggistiche (ivi compresa l'infrastrutturazione storica) dei contesti. In considerazione dell'osservazione nel RA (box 14) è stata richiamata con maggiore evidenza la necessità di valutare, in fase attuativa, l'interferenza diretta e indiretta con parchi, aree e siti archeologi, percorsi storici e linee della centuriazione romana.
		Per tutte le nuove opere in previsione si richiama la normativa vigente in materia di verifica preventiva	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		dell'interesse archeologico per tutte le opere pubbliche e di pubblica utilità (D.Lgs. 36 del 2023, art. 41, c. 4 , Allegato 1.8 e D.Lgs. 42 del 2004 e s.m.i., art. 28 c.4).	La norma che regola la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico è stata richiamata nell'Allegato Quadro Programmatico.
17	**LEGAMBIENTE LOMBARDIA** **S1.2025.0000421** **18.01.25**	Il PRMT mostra delle premesse ampiamente condivisibili nel merito della sostenibilità e dell'ottimizzazione. A queste premesse non sembra però seguire, soprattutto per ciò che riguarda il PRMT, una completa coerenza tra macro-obiettivi e strategie messe in atto per realizzarli. Evidente lo scenario di squilibrio nella mobilita e nei trasporti con forte prevalenza del traffico privato, dove in quest'ultimo settore si assiste alla crescita indiscriminata degli insediamenti logistici. Di fronte a uno scenario a tal punto compromesso, un PRMT dovrebbe essere quindi centrato sulla riduzione del danno, piuttosto che su comunque necessarie premesse di sostenibilità alle quali segue una evidente tendenza ad assecondare la domanda di mobilita individuale e di traffico pesante, entrambi al tempo stesso causa e conseguenza del consumo di suolo. Visti i numeri in aumento di motorizzazione e congestione, non sembra di poter immaginare come ulteriori infrastrutture per il trasporto individuale, con capacità nettamente superiore a quelle previste per il trasporto collettivo, non possano attrarre ulteriore congestione e nuova domanda. Per non ingenerare incoerenze, la riduzione della domanda (*Avoid* di ASI, il paradigma di riferimento per la mobilita	PRESA D'ATTO La struttura del PRMT è descritta nello schema in premessa (pag. 10). Le parti analitiche del PRMT sono sintetizzate nei capitoli 4.4. Indirizzi per l'aggiornamento delle strategie per la mobilità delle persone e 5.4. Indirizzi per l'aggiornamento delle strategie per la domanda merci. Nello schema delle strategie del cap. 6.2 è indicata la relazione con i macro-obiettivi del programma. Il quadro delle strategie si traduce nel sistema delle azioni. Per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità privata il quadro delle azioni del PRMT "eredita" gli interventi previsti nella programmazione 2016. A questi interventi si è affiancato un sistema di azioni relative al trasporto collettivo e alla mobilità attiva, con l'obiettivo di costruire le premesse per introdurre un modello di sviluppo che propone un'offerta modale diversificata su modi sostenibili come indicato anche nel cap. 4.4 Mentre il riequilibrio modale (shift) e l'ottimizzazione del sistema della mobilità (improve) sono perseguibili nell'ambito del PRMT, per operare

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		sostenibile più volte citato nel documento) dovrebbe quindi essere libera dalla postilla '*da realizzare nel quadro delle politiche regionali*' vista nella presentazione del 18 dicembre 2024, anche solo perché , significativamente, eguali postille non si vedono a proposito di *Shift* e di *Improve*. Per il raggiungimento dei macro-obiettivi del piano, le strategie *Avoid* risultano infatti essere quattro, mentre le *Shift* ventritre e le *Improve* ventisei. Su cinquantatré strategie, ne sono direttamente orientate alla sostenibilità ambientale soltanto tredici, mentre in modo indiretto altre quattordici, per un totale di ventisette.	sulla riduzione della domanda di mobilità è necessaria l'azione coordinata con altre politiche regionali che non sono definibili all'interno del PRMT, quali, ad esempio, le politiche di sviluppo territoriale (tipo TOD transit oriented developpement), le politiche per i tempi delle città e la digitalizzazione dei servizi che sono oggetto di altri piani e programmi
		Viene evidenziato il maggiore numero di azioni relative alle infrastrutture stradali e autostradali rispetti alle azioni relative ad infrastrutture per il trasporto collettivo. Le politiche regionali lombarde fanno tradizionalmente pendere gli investimenti verso le infrastrutture stradali e autostradali e non, come sarebbe opportuno, verso il deciso potenziamento di un trasporto collettivo innovativo nei piani di esercizio e nella capillarità prima che nelle tecnologie adottate (vedi, ad esempio, l'investimento per la sperimentazione della alimentazione ad idrogeno per la Brescia Edolo, che risulta essere sicuramente inefficiente in termini economici, quanto inefficace nella maggiore intercettazione di domanda di trasporto).	Il PRMT ha contenuti strategici, non contiene riferimento a scelte relative all'assegnazione di risorse. Negli indirizzi per l'aggiogamento delle strategie e in premessa alle azioni per la mobilità delle persone viene proposto un ruolo strategico allo sviluppo della mobilità collettiva (e alla sua raggiungibilità e ampia fruibilità) e della mobilità attiva, propedeutico al loro sviluppo. La significatività di questi indirizzi è indipendentemente dal numero delle azioni associate.
		Tali 'infrastrutture per la mobilita 'privata' insistono su 'ambiti non serviti dal TPL', che sarebbe esattamente un macro-obiettivo di piano che si osserva essere mancante: l'estensione degli ambiti serviti dal TPL.	L'impostazione del quadro delle azioni è costruita dal punto di vista delle persone che usufruiscono del sistema della mobilità. Sono descritti gli sviluppi dei servizi di trasporto collettivo e affrontato il tema della loro raggiungibilità, proponendoli come opzione prioritaria per la mobilità delle persone. Nella parte riferita alle infrastrutture sono

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Evidenzia il rischio che le infrastrutture stradali e autostradali previste dal piano, in tutto o in parte, possano diventare delle piattaforme per l'espansione, ad esempio, di una proliferazione indiscriminata della logistica legata al trasporto pesante, oltre che della motorizzazione individuale. Questo e particolarmente vero per tutte le nuove direttrici stradali e autostradali previste in territori caratterizzati da bassa densità insediativa della pianura agricola, che si configurano, analogamente alla BreBeMi, come opere atte a sostenere forme di *sprawl* di insediamenti industriali e logistici, destinati a generare perdita di superfici agricole produttive unitamente a una crescita di domanda di spostamenti disorganizzati e non suscettibili di rispondere ne all'offerta di servizi di TPL ne di servizi dedicati agli operatori e alle loro famiglie Si cita come esempio la BG-Treviglio, infrastruttura non ancora realizzata, fuori obiettivo. Viene evidenziato le conseguenze della realizzazione di infrastrutture lineari previste dal piano in termini di impatto sul consumo di suolo, sulla frammentazione ecosistemica e l'interferenza con le aree protette oltre che l'incidenza sull'inquinamento atmosferico di una congestione e di una motorizzazione in crescita, soprattutto quando le nuove	indicate in ordine le infrastrutture: per la mobilità attiva, per il sistema del trasporto collettivo e per la mobilità privata. Il quadro strategico è impostato per favorire lo shift modale verso il trasporto collettivo. Per "ambiti non serviti dal TPL" si intendono ambiti in cui il TPL non è una reale opzione in relazione ai volumi di domanda attesa, ai tempi e costi dell'implementazione dei servizi di TPL. ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La LR 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" rappresenta un primo passo per avviare una pianificazione integrata tra gli insediamenti logistici e i terminal intermodali in Lombardia. Infatti, con tale Legge sono stati disciplinati i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di insediamenti logistici e le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all'ampliamento di tali insediamenti. A tal riguardo si segnala inoltre che tra i criteri di localizzazione individuati con la DGR 3377 del 11/11/2024 "Criteri e indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale", è valorizzata la vicinanza ai Terminal Intermodali.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		infrastrutture che genereranno domanda insistono in aree rurali Si consiglia di rivedere i macro-obiettivi e le strategie, per dare avere un piano in linea con le sue premesse di sostenibilità	 PARZIALMENTE COERENTE CON PRMT Trattandosi di un aggiornamento del programma, sono state mantenute le azioni già presenti nel PRMT 2016 che sono state integrate con azioni in linea con le premesse di sostenibilità, quali ad esempio le azioni per la mobilità attiva (ciclabilità quotidiana), la raggiungibilità del sistema di trasporto collettivo. Questo per proporre una gamma più ampia di scelte modale e favorire in questo modo lo shift.
18	**CONSULTA REGIONALE ORDINI INGEGNERI LOMBARDIA** **S1.2025.0000418** **S1.2025.0000419** **17.01.25** **18.01.25**	Evidenzia la necessità di una stretta correlazione tra PRMT e PTR, con particolare riferimento alla Revisione del PTR adottata dal Consiglio Regionale nel dicembre 2021. In relazione all'andamento della domanda aggregata di mobilità, incoraggia l'adozione di politiche flessibili per rispondere a scenari variabili. Tali politiche comprendono l'implementazione del trasporto sostenibile urbano e il potenziamento delle direttrici extraurbane, con particolare attenzione ai collegamenti tra le polarità regionali, specialmente lungo le direttrici tangenziali alla centralità di Milano Propone il potenziamento e la fluidificazione, su orizzonti brevi, delle direttrici Varese, Como e Bergamo. È essenziale completare la variante della Tremezzina sulla SS340 per migliorare la viabilità sul Lago di Como e fornire un	COERENTE CON PRMT I due strumenti sono coordinati compatibilmente con le tempistiche dei rispettivi procedimenti approvativi. COERENTE CON PRMT COERENTE CON PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		backup funzionale alla SS36 Lecco-Colico, anche in vista delle Olimpiadi.	
		Promuovono priorità per il potenziamento dei parcheggi di prossimità urbana con valenza intermodale, favorendo il raccordo tra aree urbane, periferiche ed extraurbane.	COERENTE CON PRMT Tema sviluppato nel cap. 7.1.2 Raggiungibilità e fruibilità del sistema di trasporto collettivo: ulteriori azioni
		Richiedono investimenti infrastrutturali mirati a migliorare la sostenibilità del tessuto urbano, laddove emergano contingenze specifiche.	
		È cruciale completare la tangenziale di Como (II Lotto) e sviluppare varianti che favoriscano l'integrazione territoriale e il collegamento tangenziale con centri complementari come Cantù.	PRESA D'ATTO
		Attende un significativo potenziamento del trasporto ferroviario lungo le direttrici pendolari, con riduzioni sensibili dei tempi di percorrenza e un aumento della capacità. Anche in questo ambito, si richiede priorità e celerità per soddisfare la crescente domanda di mobilità sostenibile	COERENTE CON PRMT
		È fondamentale migliorare l'accessibilità mediante la creazione di parcheggi di scambio efficienti, come nei collegamenti tra FNM e FS Milano-Como.	COERENTE CON PRMT Tema sviluppato nel cap. 7.1.2 Raggiungibilità e fruibilità del sistema di trasporto collettivo: ulteriori azioni
		Auspica il recupero e il potenziamento di linee ferroviarie accessorie, come la Como-Lecco, per diversificare e migliorare i collegamenti tra i due capoluoghi.	COERENTE CON PRMT Per la linea Como-Lecco è previsto nelle azioni inerziali scenario 2027-2032 la riorganizzazione dei servizi ferroviari nell'area insubrica e attivazione di ulteriori linee transfrontaliere a seguito dell'elettrificazione e potenziamento dell'infrastruttura.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
			L'intervento di Elettrificazione della linea Lecco-Como è previsto dal CdP MIT-RFI e sarà realizzata in due fasi, la prima da Albate a Molteno e la seconda da Molteno a Lecco. Relativamente alla prima fase è in corso di chiusura l'iter autorizzativo. Si prevede che l'avvio dei lavori inizieranno nel 2026. Tale intervento consentirà di ampliare l'offerta dei servizi ferroviari TILO transfrontalieri dalle province di Varese e Como anche al territorio della provincia di Lecco.
		In relazione alle politiche tecnologiche per la mobilità, è auspicata la massima integrazione e omologazione su tutto il territorio regionale e nazionale. Si promuove l'adozione di piattaforme multimediali di comprovata efficacia. Come indicato nel PRMT, sottolinea la necessità di piattaforme di monitoraggio continuo, semplici e intuitive, accessibili tramite i portali regionali.	COERENTE CON PRMT
		In un contesto di integrazione delle politiche urbanistiche mirate alla rigenerazione, auspica il perseguimento di obiettivi di densità urbana, laddove possibile, per semplificare le connessioni e ottimizzare gli interventi.	COERENTE CON PRMT La riduzione della domanda di mobilità tramite l'avvicinamento dei poli attrattori al sistema di trasporto pubblico, anche tramite il recupero di aree dismesse per l'insediamento di funzioni territoriali, fa parte del quadro delle strategie e delle azioni.
		Per il traffico commerciale, si incoraggiano priorità massime verso soluzioni logistiche e la continuità con i tunnel del Gottardo e il progetto NFTA, al fine di migliorare il trasporto transalpino e creare opportunità significative per il territorio.	
		Si propone, inoltre, di valutare l'estensione del sistema ferroviario alpino anche alla Lombardia, in linea con il rafforzamento in atto nelle regioni confinanti, quali il Trentino-Alto Adige e la Svizzera, e in coerenza con la Vision delineata dal Piano Territoriale Regionale d'Area della Media	COERENTE CON PRMT L'Efficientamento e ampliamento dei servizi ferroviari passeggeri transfrontalieri con la Svizzera è nel quadro delle azioni, che comprende le azioni di potenziamento dei servizi transfrontalieri nell'area insubrica e lo studio della nuova linea ferroviaria Tirano - Bormio – Malles

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		e Alta Valtellina. A tal fine, si raccomanda di aderire a un programma coordinato con le regioni limitrofe, prevedendo la redazione di studi di prefattibilità volti a garantire al progetto un'attuazione strategica e concreta in tempi certi.	
19	**CONFINDUSTRIA LOMBARDIA** **S1.2025.0000422** **17.01.25**	Condivide in linea generale il lavoro di aggiornamento del PRMT alla luce del mutato quadro di riferimento. sottolinea la mancanza di un quadro aggiornato dell'analisi O/D per i veicoli merci Sottolinea l'esigenza di una riflessione più approfondita rispetto agli assetti territoriali e alle necessità infrastrutturali delineate dagli strumenti di pianificazione delle Province e della Città Metropolitana Ritiene necessario ricordare come i temi del consenso e del corretto inserimento e dimensionamento delle opere sul territorio siano dirimenti rispetto alla scelta delle priorità infrastrutturali e quindi per il reperimento delle risorse necessarie a realizzare le opere, che pure è fondamentale per passare dai progetti ai cantieri 6.2 Strategie Riteniamo fondamentale che il coordinamento sia previsto non solo con altri strumenti di pianificazione regionale ma anche con quelli di pianificazione provinciale e di città metropolitana (PTCP, PTM e PUMS). 7.1.2 Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo Per rendere il TPL più attrattivo e fruibile ritiene necessaria una riforma complessiva della normativa regionale del TPL, a partire dalla governance del sistema che rende necessaria	PRESA D'ATTO ACCOGLIBILE Le analisi della pianificazione delle province e CMM, così come il dialogo con il territorio sull'inserimento e il dimensionamento delle opere saranno effettuate nella fase di approfondimento delle azioni indicate come "ipotesi da approfondire" COERENTE CON PRMT Regione svolge un ruolo di coordinamento del sistema del TPL attraverso gli strumenti forniti dalla propria legge regionale e dal relativo regolamento applicativo: tramite le strategie del PRMT Regione vuole affermare il proprio ruolo di governance, nel rispetto di quanto

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		una riflessione su come superare le attuali diseconomie e disomogeneità dovute alla presenza di più centri decisionali con la necessità di costruire un legame con il territorio, dando voce e rappresentanza alle diverse istanze Necessario che la Regione avochi a sè un ruolo regolatorio e di coordinamento volto a risolvere alcune questioni dirimenti che riguardano: a) certezza delle risorse destinate al TPL in una logica di programmazione pluriennale degli investimenti; b) definizione dei sistemi e dei livelli tariffari, anche confrontandosi con gli operatori; c) completamento del sistema di bigliettazione elettronica e definizione delle regole di clearing d) definizione degli strumenti e delle tecniche per l'analisi dei fabbisogni di mobilità al fine di stabilire i servizi di trasporto minimi da erogare; e) definizione dei meccanismi premianti dei bandi di gara; f) definizione delle regole che governano il rapporto degli operatori del TPL sia tra loro che con le altre modalità di trasporto (es. servizi di sharing mobility) anche per l'attuazione dei modelli di "Mobility as a service" e "Mobility as a community". Ritiene necessario integrare le proposte del PRMT con le seguenti ulteriori azioni: - Potenziare l'informazione al pubblico sui disservizi esistenti e sulle possibili alternative - Individuare modalità di informazione bidirezionale in cui anche gli utenti possano segnalare situazioni di disservizio real-time	previsto dal quadro regolatorio nazionale in materia di autonomia degli enti locali per le competenze sul TPL e delle regole sulla concorrenza e sugli affidamenti dei servizi pubblici, materia di competenza statale. ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Le proposte sono in generale coerenti con il quadro generale delle strategie e delle azioni già presenti nel PRMT, e forniscono indicazioni utili a indirizzare lo sviluppo delle piattaforme MaaS, del completamento e ulteriore sviluppo dell'integrazione tariffaria regionale, nonché di indirizzo all'attuazione del ruolo di coordinamento in materia di trasporto pubblico attribuito a Regione nella L.R. 6/2012.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Rendere più frequenti i momenti di confronto della conferenza regionale del TPL, prevedendo sotto-tavoli di lavoro operativi su specifiche problematiche - Istituzionalizzare momenti di confronto tra Regione, operatori e mobility manager aziendali e individuare una piattaforma digitale regionale per la condivisione dei dati degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti - Introdurre incentivi per la compartecipazione delle aziende clienti ai costi del TPL per l'attivazione di fermate e/o corse in prossimità delle sedi aziendali - Avviare un tavolo di lavoro regionale con le università, i provveditorati agli studi, i Comuni coinvolti e gli operatori per verificare rimodulazioni dei tempi e degli orari delle università e delle scuole superiori - Introdurre nel quadro normativo il trasporto on-demand, i titoli digitali e le regole di validazione dei titoli di viaggio - Incentivare la condivisione delle rilevazioni dei flussi di traffico tra operatori di differenti servizi di mobilità (ferroviario, su gomma, ciclabile, car sharing, ecc.) per pianificare i nuovi servizi minimi in maniera integrata e multimodale - Definire linee guida regionali volte ad uniformare i regolamenti comunali che disciplinano l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica su suolo pubblico - Introdurre incentivi per attivare servizi integrati tra TPL e operatori della sharing mobility - Estendere i pagamenti contactless a tutti i servizi di trasporto pubblico	Regione sta studiando possibili evoluzioni della bigliettazione elettronica verso sistemi di bigliettazione digitale regionali, in funzione dell'evoluzione tecnologica, che permetta l'adozione di sistemi di bigliettazione e pagamento più flessibili. Per quanto riguarda i tavoli di lavoro, l'istituto della conferenza del TPL è uno strumento consolidato per il confronto con tutti gli stakeholder del TPL che però non preclude alla realizzazione di ulteriori tavoli specifici rispetto alle tematiche di impatto, come ad esempio fatto in occasione delle interruzioni ferroviarie dovute al piano di interventi sulla rete da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Ridurre e semplificare le tipologie di abbonamento ai servizi di TPL e introdurre forme di abbonamento più flessibili per andare incontro alle esigenze degli smart workers (es. tessere a scalare a consumo, meccanismi di cap nel pricing dei biglietti) così come biglietti che incentivino/disincentivino l'uso dei mezzi Pubblici per fasce orarie - Promuovere la nomina dei mobility manager d'area attraverso l'incentivazione alla formazione e all'implementazione di progetti territoriali di mobility management 7.1.3. Infrastrutture Riportano gli interventi aggiuntivi a quelli già indicati nel PRMT o modifiche dell'orizzonte temporale di riferimento, distinti per tipologia di infrastruttura. Interventi sulle reti ferroviarie - Al fine di decongestionare il nodo ferroviario di Milano e di specializzare il più possibile le linee tra servizi passeggeri e servizi merci, anticipare allo scenario 2027-2032 il potenziamento della ferrovia Seregno-Carnate-Bergamo-Treviglio-Cremona come itinerario per le merci provenienti/dirette dal tunnel del Gottardo e che non hanno come destinazione finale l'area milanese (tra cui, come descritto nel PRMT, le relazioni Chiasso Smistamento-Brescia Merci; Chiasso-Piacenza; Chiasso-Parma; Chiasso-Ravenna; Chiasso-Roma); - Al fine di ovviare alla saturazione del nodo ferroviario milanese e delle stazioni di Milano Centrale e Milano	NON ACCOGLIBILE Nello scenario 2027-2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità. Eventuali anticipazioni di azioni che dovessero avere accelerazioni saranno valutate negli aggiornamenti delle azioni del PRMT COERENTE CON PRMT All'interno della Tabella "Infrastrutture per il trasporto pubblico-Interventi sulle reti ferroviarie-studi in corso e studi previsti (scenario

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Porta Garibaldi, inserire nello scenario post 2032 il secondo passante ferroviario di Milano;	post 2032) è tracciato il "Potenziamento nodo di Milano" nel quale saranno valutate le migliori azioni di intervento e scenari alternativi per incrementare la capacità del nodo e migliorare i servizi gravitanti sullo stesso. RL ha attivato un tavolo Tecnico finalizzato all'individuazione degli scenari del breve-medio-lungo periodo per il nodo ferroviario milanese, attraverso la sottoscrizione di un "Protocollo d'intesa per l'individuazione delle esigenze di mobilità ferroviaria nell'area territoriale afferente al nodo di Milano e dello sviluppo conseguente dei servizi, con l'individuazione delle necessarie linee strategiche di intervento sull'infrastruttura".
		- Al fine di dare continuità all'asse prioritario europeo Reno-Alpi ed evitare il formarsi di un collo di bottiglia lungo la linea ferroviaria Milano-Genova, che vede già importanti interventi di quadruplicamento, inserire nello scenario post 2032 il quadruplicamento ferroviario Pavia-Voghera.	PRESA D'ATTO Potrà essere inserito negli aggiornamenti delle azioni PRMT in relazione agli approfondimenti tecnici che saranno condotti con i soggetti competenti (MIT e RFI)
		- Al fine di ottimizzarne il collegamento, decongestionando anche il traffico stradale persistente sul tratto della A8 ricompreso tra le due località, improcrastinabile il potenziamento della linea Varese-Milano.	PRESA D'ATTO
		Interventi sulle reti tram, metro e impianti a fune - Come descritto nel PRMT, l'area di Monza e Brianza è caratterizzata da una forte congestione della rete stradale, da relazioni intense e frequenti con Milano e da una quota modale fortemente sbilanciata verso l'uso dell'auto privata. La Provincia di Monza e Brianza ha inserito nel PUMS provinciale un nuovo corridoio pe il TPL lungo la SS36 Valassina tra Monza	COERENTE CON PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		e Giussano. Inserire nello scenario 2027-2032 lo sviluppo di un sistema BRT lungo la SS36 tra il futuro capolinea della M5 di Monza Polo Istituzionale e Giussano (in prossimità del Centro Commerciale Gran Giussano, dotato di ampi spazi di parcheggio), riqualificandone la corsia d'emergenza come quarta corsia dinamica da dedicare a tale scopo e prevedendo alcune fermate intermedie nelle aree di servizio ove possono essere ricavati anche degli stalli di sosta. Interventi sulle reti stradali per ambiti territoriali di riferimento: Area metropolitana milanese: - anticipare allo scenario 2027-2032 la realizzazione del Collegamento Milano Magenta con variante di Abbiategrasso e riqualifica SS 494 (tratta B); - nell'ambito dei potenziamenti della SS415 Paullese introdurre nello scenario da approfondire l'eliminazione degli impianti semaforici a San Donato Milanese; - inserire nello scenario da approfondire il potenziamento ex SS 412 Val Tidone tra Opera e la SP 40 Binaschina. Crediamo che lo sviluppo di una nuova tangenziale esterna nel sud Milano sia da riconsiderare alla luce della previsione di realizzare una quarta corsia lungo l'attuale tangenziale ovest di Milano. Inoltre, tale opera ricadrebbe all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, con tutte le criticità ambientali e di consumo di suolo che ne deriverebbero. Riteniamo invece più utile inserire nello scenario da approfondire post 2032 il	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE Nello scenario 2027-2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità. Eventuali anticipazioni di azioni che dovessero avere accelerazioni saranno valutate negli aggiornamenti delle azioni del PRMT L'eliminazione degli impianti semaforici a San donato Milanese può essere valutato per lo scenario oltre il 2032. NON ACCOGLIBILE Gli approfondimenti svolti negli scorsi anni portano a ritenere preferibile la soluzione autostradale alla soluzione di potenziamento e riqualificazione della strada esistente. La TESM è inserita in uno scenario oltre il 2032 come "ipotesi da approfondire" anche alla luce delle evoluzioni trasportistiche e di

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		potenziamento della SP40 Binaschina così come il mantenimento del nuovo svincolo autostradale di Binasco; Provincia di Monza e Brianza: chiede che PRMT recepisca nello scenario 2027-2032 gli interventi indicati dalla Provincia di potenziamento della viabilità connessa alla realizzazione della tratta D breve della Pedemontana e in particolare: - riqualificazione e potenziamento SP 41 a Usmate Velate; - riqualificazione e potenziamento SP 45 tra Vimercate e Villasanta; - riqualificazione e potenziamento SP 13 tra Monza e Agrate; - completamento dello svincolo autostradale A4/A51. Provincia di Pavia: in assenza di chiari impegni e di un chiaro iter realizzativo rispetto all'autostrada Broni-Mortara, che al momento non si intravede anche alla luce della sentenza del Consiglio di Stato sulla VIA dell'opera e dalle indicazioni contenute nel PTCP della Provincia di Pavia, ritiene indispensabile che il PRMT introduca nello scenario di approfondimento misure alternative di potenziamento della viabilità esistente con riferimento a: - SP 596 tra Mortara e Gropello Cairoli; - SS 35 tra Cava Manara e Bressana Bottarone, compreso un nuovo ponte sul Po; - Tangenziale di Voghera; - Nuovo casello autostradale di Pieve Albignola sulla A7 Milano-Genova. 7.2 Azioni sul sistema dei trasporti per le merci	contesto e agli aspetti ambientali. Gli esiti degli approfondimenti potranno essere recepiti negli aggiornamenti delle azioni del PRMT NON ACCOGLIBILE Nello scenario 2027-2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità. Il progetto definitivo della variante localizzativa D breve è in corso di valutazione nell'ambito della Conferenza di Servizi, le tematiche indicate sono, pertanto, in corso di valutazione nell'ambito di detto procedimento. PARZIALMENTE ACCOGLIBILE (accoglibile l'inserimento del casello autostradale di Pieve Albignola) ACCOGLIBILE COERENTE CON PRMT

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Inserire il potenziamento della ferrovia Seregno-Carnate-Bergamo-Treviglio-Cremona come itinerario per le merci provenienti/dirette dal tunnel del Gottardo e che non hanno come destinazione finale l'area milanese (tra cui, come descritto nel PRMT, le relazioni Chiasso Smistamento-Brescia Merci; Chiasso-Piacenza; Chiasso-Parma; Chiasso-Ravenna; Chiasso-Roma); - Inserire l'ampliamento della cargo city di Malpensa	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE Nella parte delle azioni per la mobilità merci è stato inserito un paragrafo dedicato agli interventi sul sistema aeroportuale. L'ampliamento di cargo city Malpensa potrà essere inserito e valutato come aggiornamento delle azioni del PRMT in relazione ai passaggi approvativi del Masterplan Malpensa.
20	**ATS BRIANZA** **S1.2025.0000431** **17.01.25**	Ritiene che la sicurezza personale (*security*) presso stazioni, fermate e dei mezzi rivesta notevole importanza ai fini dello sviluppo della fruibilità del trasporto pubblico; Considera che la maggior diffusione dell'utilizzo della mobilità sostenibile elettrica comporta notevoli miglioramenti sulla qualità dell'aria, la quale non può che avere effetti positivi anche sulla componente *"salute pubblica"*;	PRESA D'ATTO COERENTE CON PRMT
21	**UNIVERSITÀ MILANO BICOCCA** **S1.2025.0000438** **18.01.25**	Si riscontra una rispondenza di intenti con le esigenze di mobilità dell'università in tema di: - Infrastrutture per TPL ferroviario - Servizi di tpl ferroviario relativamente al rinnovo materiale rotabile, istituzione di servizi S a corto raggio, interessante nuova stazione Monza Est e riorganizzazione servizi tra Monza e Lecco - Servizi di TPL gomma in particolare: l'attivazione delle R-link, nuove forma di informazione sui servizi	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		di tpl, immagine coordinata, individuazione e attuazione di interventi infrastrutturali funzionali al tpl (corridoi, precedenze, ecc…) sistemi metropolitano extraurbani ambito nodo MI - Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo: estensione dell'integrazione tariffaria, sviluppo di nodi di interscambio modale e forte relazione con servizi e polarità locali, potenziare l'integrazione modale per realizzare modello MAAS e MAAC, sviluppo dell'interscmabio modale presso le stazioni - Infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile quotidiana negli ambiti di ciclabilità diffusa (pianura, urbanizzato continuo) - Infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile quotidiana nei comuni nodo che presentano spostamenti con i comuni confinanti con collegamenti di continuità Richiama e conferma le osservazioni inviate in data le osservazioni 11/07/2024 (prot. S1.2024.0008388) a cui si aggiunge: - necessità di indicare nell'aggiornamento del piano una serie di misure sinergiche atte a sopperire le temporanee difficoltà di spostamento che subiranno i pendolari diretti verso i poli cittadini di attrazione per lo studio ed il lavoro e che causeranno inevitabilmente un aumento del traffico veicolare. Tali misure, potrebbero consistere prima di tutto nella disponibilità di un sistema per l'informazione in tempo reale dello stato del servizio affidabile e completa sostanziali agevolazioni tariffarie per	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		l'utenza "debole" (gli studenti prima di tutto) e nella disponibilità di servizi di sharing mobility promossi con bonus più appetibili per i gestori del trasporto pubblico rispetto a quelli già licenziati nel 2024 (al Voucher Mobilità ha aderito solo Autoguidovie e ATB spa) al fine di promuoverne la capillarità anche al di fuori dei grandi centri urbani. - Si segnala infine che non si trova espressa citazione nel testo della relazione del PRMT dell'"introduzione della nuova linea S16 (Albairate – Milano Greco Pirelli) - tariffe regionali studiate a favore della popolazione universitaria (sono più di 330.000 gli studenti nelle 15 università Lombarde) potrebbero stimolare la modifica delle modalità di spostamento con diminuzione della pressione del traffico nelle ore di punta - campagne istituzionali volte a promuovere e a far meglio comprendere il sistema integrato del trasporto pubblico regionale, alcune di queste iniziative potrebbero essere effettuate in collaborazione con le università a partire già dal mese di settembre per indirizzare le matricole verso il trasporto pubblico collettivo e la mobilità dolce - Ipotesi di sviluppo della ciclabilità quotidiana: Le ipotesi di sviluppo in ambito milanese nord dovrebbero includere per completezza anche l'attraversamento ciclabile e pedonale su viale Sarca fino a viale Fulvio Testi	COERENTE CON PRMT Il servizio è inserito come "nuovi servizi di corto raggio per il nodo di Milano" NON ACCOGLIBILE Si fa presente che è disponibile la tariffa IVOL ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La continuità dei percorsi ciclabili è indicata come strategia (mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovracomunale, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale) Il livello di dettaglio proposto è riferibile alla fase progettuale e attuative dei percorsi ciclabili

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
22	**ATS MILANO CITTÀ METROPOLITANA** **S1.2025.0000441** **17.01.25**	In RA la documentazione non provvede a fornire dettagli puntuali sui potenziali impatti generati dai flussi veicolari sulle diverse matrici ambientali e di conseguenza sulla salute, vengono sviluppate considerazioni qualitative di natura generica demandando a future fasi attuative le valutazioni di dettaglio. Relativamente alla tematica legata alla riduzione della domanda e alla strategia di uscita dal ciclo domanda-offerta il RA non fornisce strumenti pragmatici volti allo sviluppo dell'argomento, rimanda all'attivazione di percorsi senza definire azioni puntuali In RA vengono riportate indicazioni generiche relative agli effetti delle opere infrastrutturali fornendo un'analisi qualitativa dei principali risvolti/punti di attenzione ambientali	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La valutazione di dettaglio richiede la messa a punto, anche in coordinamento con gli altri strumenti regionali interessati tra cui in particolare il PRIA, il PEAR e il PTR, di uno strumento previsionale che, pur con caratteristiche di incertezza legate a ipotesi, modellizzazione, qualità dei dati, possa anticipare l'evoluzione dello scenario di riferimento e gli effetti attesi delle azioni di piano per quanto riguarda domanda, shift modale, flussi sulla rete, composizione del parco veicolare e di conseguenza su consumi ed emissioni. L'implementazione di modelli previsionali sarà valutata nell'ambito degli studi e degli approfondimenti delle azioni indicate nelle relative tabelle "ipotesi di azioni oggetto di studi e approfondimenti". In raccordo con il percorso del nuovo Piano per la qualità dell'aria, potrebbe essere promossa l'interoperabilità/armonizzazione tra tale strumento e quelli in dotazione di ARPA per la valutazione delle emissioni in atmosfera dovute al trasporto su strada (es. moduli INEMAR) e per la previsione degli effetti sulle concentrazioni inquinanti. Le strategie del PRMT in tema della riduzione della domanda devono dialogare con le strategie regionali di sviluppo territoriale, le politiche sui tempi e la digitalizzazione, ad esempio con le scelte localizzative delle trasformazioni territoriali che attraggono/generano mobilità e con il governo degli effetti dell'attrazione insediativa di nuove infrastrutture) PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Dalle tabelle degli interventi infrastrutturali degli scenari 2027 2032 evidenzia la presenza non trascurabile di nuove infrastrutture previste Evidenziando l'approccio a sistema che il tema della mobilità richiede, rimanda alle successive fasi procedimentali la valutazione delle opere e dei conseguenti impatti ambientali, sottolineando la necessità di un'attenta analisi delle alternative di ciascuna opera prevista dalla normativa in tema di VAS (alternativa zero, ovvero nessuna opera). In merito agli effetti generati dalle opere introdotte dall'aggiornamento del PRMT, relativamente al consumo di suolo, ritiene che debbano essere intraprese azioni per la salvaguardia delle risorse naturali, al fine di minimizzare e, dove possibile annullare, il consumo di suolo di qualità, che non potranno prescindere da una attenta analisi dei diversi progetti relativi alle opere preventivate, al fine di verificarne l 'effettiva necessità a fronte di eventuali mutate esigenze urbanistico/territoriali, attraverso una razionalizzazione delle opere e mediante una valutazione dei possibili percorsi alternativi che consentano di annullare o diminuire gli impatti in termini di consumo di suolo non antropizzato. Per quanto concerne la frammentazione potenziale indotta dalle nuove infrastrutture, evince che si registrano incrementi con valori significativi. In merito alla valutazione della frammentazione degli spazi aperti si assiste a un generale peggioramento a seguito dell'attuazione delle opere	PRESA D'ATTO PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Al fine di annullare o, per Io meno, mitigare gli impatti generati dall'attuazione delle infrastrutture previste dal Programma, ritiene necessario che in fase attuativa e realizzativa, vengano messe in atto tutte quelle azioni volte alla tutela degli ecosistemi interessati e delle relative matrici ambientali, con lo scopo di fare fronte ai potenziali risvolti sanitari generati sulla popolazione coinvolta. Un'attenzione particolare dovrà essere posta alla tutela della matrice suolo, per il quale si dovranno prevedere azioni volte a restituire ai territori considerevoli porzioni di suolo di qualità, mediante interventi di recupero ambientale quali risanamento e ri-naturalizzazione di aree degradate/antropizzate, opere di rinverdimento, nuove piantumazioni di alberature, ecc. In generale, ritiene che l'attuazione degli interventi infrastrutturali dovrò valutare anche la fase realizzativa delle opere e l'impatto, anche temporaneo, delle relative fasi dei diversi cantieri, tenendo anche conto delle modifiche alla mobilitò derivanti da questi (modifiche alla viabilità, tempi di percorrenza e consequenzialità dei cantieri al fine di ridurre gli impatti ambientali, ecc.). Per le opere in previsione dopo il 2032 citate nel RA, vista l'estensione dell'orizzonte temporale di futura attuazione, auspica di procedere con una attenta analisi delle effettive esigenze urbanistico territoriali delle località interessate, al fine di ottimizzarne la pianificazione e valutarne l'effettiva necessitò con un approccio integrato.	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE
23	**COMUNE DI SEGRATE** **S1.2025.0000442**	Rileva che non è stata inserita la previsione di realizzazione del cosiddetto "HUB Metropolitano Porta EST", per il quale	Nella tabella denominata "Infrastrutture per il trasporto pubblico - interventi sulle reti ferroviarie - azioni inerziali - scenari 2027/2032" e

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
	17.01.25	da tempo sono stati assunti accordi e redatti progetti finalizzati alla sua realizzazione. Evidenzia che: - a seguito della sottoscrizione dell'Accordo fra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Comune di Pioltello, Comune di Segrate, SEA S.p.A., WESTFIELD MILAN S.p.A. in data 02.09.2020, si è ottenuto un finanziamento europeo (Bando CEF 1) grazie al quale è stato redatto il Progetto preliminare del prolungamento della linea metropolitana M4 sino al punto di interscambio con la futura stazione ferroviaria di Porta EST; - sempre a seguito di finanziamento europeo (Bando CEF 2) sono in fase di stesura i PFTE relativi al prolungamento della linea metropolitana M4 sino alla stazione ferroviaria di Porta EST, il progetto della stazione ferroviaria stessa e il progetto della passerella ciclopedonale di scavalco NORD -SUD dello scalo di Milano Smistamento. - è in via di definizione il "Protocollo d'intesa per il coordinamento degli interventi previsti nell'ambito dell'Hub Porta Est" fra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Comune di Segrate, con l'adesione di WESTFIELD MILAN S.p.A. per la definizione dei ruoli e degli impegni dei diversi Enti e Soggetti coinvolti - il PFTE, "HUB Metropolitano Segrate – Porta Est Milano – prolungamento M4", aggiornato relativamente ad alcuni aspetti progettuali, è stato	la tavola 5 (figura 210), con orizzonte 2032, si riporta l'intervento denominato NUOVA STAZIONE DI SEGRATE PORTA EST. Nella tabella "Infrastrutture per il trasporto pubblico - interventi sulle reti tram e metro e impianti a fune - azioni inerziali - scenari 2027/2032" e la tavola 3 (figura 212), con orizzonte 2032, si riporta l'intervento MM4 - PROLUNGAMENTO LINEA M4 (LINEA BLU LINATE - SEGRATE STAZIONE PORTA EST) avente l'obiettivo di fornire un sistema di trasporto di forza tra l'attuale terminal M4 di Linate e la futura stazione ferroviaria di Segrate PORTA EST

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		già oggetto di CdS convocata dal Comune di Milano in data 24.07.2024.	
24	**ATS BERGAMO** **S1.2025.0000443** **17.01.25**	Ritiene che il Rapporto Ambientale, accompagnato dal Quadro programmatico e il PMRT abbiano affrontato in modo adeguato le tematiche del sistema delle relazioni di mobilità della Regione Lombardia riferibili alle competenze dell'ATS di Bergamo in materia di tutela della salute e dell'ambiente	PRESA D'ATTO
25	**COMUNE OSIO SOTTO** **S1.2025.0000444** **17.01.25**	Non ritiene giustificata l'esclusione dalla verifica dell'effettiva strategicità e l'esclusione dal processo di pianificazione delle azioni definite come "inerziali", con particolare riferimento alle azioni i cui lavori di realizzazione non sono ancora iniziati. IPB è incluso tra le azioni inerziali del PRMT, osserva che: - Non può essere ritenuta in corso di realizzazione perché non ancora presentato il progetto definitivo (il PD originario del 2012 è già stato oggetto di revisioni)	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* In concreto si tratta di tutte le azioni già avviate che hanno raggiunto un livello di avanzamento tale da poter ragionevolmente considerare che saranno fruibili nel 2027 e 2032. ACCOGLIBILE Il PFTE dell'autostrada regionale IPB è stato approvato nel 2022). il progetto definitivo predisposto dall'Aggiudicatario è in fase di procedura approvativa ai sensi della L.R. 9/2001 e di VIA ai sensi del d.lgs. 152/2006. All'intervento è stato assegnato un contributo regionale nell'ambito del Piano Lombardia. Nel 2022 è stata effettuata la gara per individuare il concessionario. La sottoscrizione della convenzione è prevista dopo l'approvazione del progetto definitivo. L'intervento è stato inserito tra le azioni "confermate dalla precedente programmazione regionale" Eventuali aggiornamenti del progetto potranno emergere in Conferenza di Servizi e nel procedimento di VIA

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Come effetti attesi nel PRMT sono indicati “colmare connessione mancante” e “alleggerire/fluidificare il traffico sulla rete esistente”. Rispetto al primo effetto osserva che la connessione con Pedemontana è venuto meno poiché l’originario tracciato di Pedemontana è stato accantonato prevedendo una tratta più corta a sud, IPB è stata suddivisa in due tratte (fase 1 e fase 2) nel presupposto che la fase 2 di IPB non venga realizzata una volta concluso l’iter di modifica di Pedemontana. - Rispetto al secondo effetto atteso indica che i fenomeni di congestione che si verificavano in prossimità di Verdello sono stati risolti con una tangenziale, mentre ritiene che la congestione in prossimità di BG sarà ulteriormente aggravata con il termine di IPB a Stezzano - La durata della concessione, prevista in 63 anni dalla data di sottoscrizione della convenzione, non consente di assicurare un effettivo incremento di valore del patrimonio pubblico, anche alla luce (ma non solo) dell’andamento demografico descritto nello stesso PRMT - I rilievi critici espressi il 26 ottobre 2023 dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti sull’autostrada Brebemi inducono a dubitare sulla sostenibilità economica dell’IPB. A tale riguardo, non si comprende l’insistenza sulla scelta di un’infrastruttura di tipo autostradale, quando è chiaro che i maggiori costi che comporta, oltre al maggior impatto ambientale, non saranno agevolmente recuperati dall’introito dei pedaggi, altrimenti non si spiegherebbe la	PRESA D’ATTO Eventuali modifiche/stralci di tracciato potranno essere inserite negli aggiornamenti delle azioni del PRMT l’opera è prevista come alternativa alla viabilità ordinaria per le relazioni tra la bassa bergamasca e il capoluogo provinciale, nel tratto tra Treviglio e Dalmine L’opera rientrerà nel patrimonio regionale secondo le modalità disciplinate dalla convenzione di concessione – e indipendentemente dalla relativa durata – che verrà sottoscritta a seguito dell’approvazione del progetto definitivo. Nella fase finale del periodo concessorio, saranno seguite le procedure previste dalla normativa in materia di gare e appalti con gara ad evidenza pubblica per l’individuazione del nuovo concessionario subentrante La sostenibilità economica dell’opera potrà essere confermata all’approvazione del progetto definitivo e all’affidamento della concessione, in cui potrà anche essere attestato l’equilibrio del Piano Economico Finanziario con le condizioni poste a base di gara

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		necessità di un contributo pubblico di 146 milioni di euro, la durata della concessione di 63 anni e la previsione di rivedere il contratto fra concedente e concessionario qualora le morosità derivanti dall'applicazione del pedaggio free flow superino determinate percentuali	
		- Il tracciato attraversa 2 settori della rete ecologica regionale introducendo una nuova interruzione con l'infrastruttura lineare in territori che, per quanto ampiamente urbanizzati, possono ancora consentire una connessione fra l'area dei fontanili bergamaschi (a Sud) ed il Parco Regionale dei Colli di Bergamo (a Nord), a condizione che si mantengano i varchi esistenti e si realizzino le opere di de-frammentazione previste dalla stessa Rete ecologica, senza introdurre nuove interruzioni	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di elementi specifici riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni
		Chiede: - Di distinguere le infrastrutture con lavori già avviati, per quelle con lavori non ancora avviati inserire una valutazione ex novo che tenga conto dei cambiamenti intervenuti rispetto all'epoca della loro previsione, dell'incidenza del loro impatto ambientale alla luce delle recenti direttive e sentenze EU, della coerenza con altri strumenti di pianificazione regionale (in particolare PREAC e Rete Ecologica) e del rapporto costi/benefici	NON ACCOGLIBILE La definizione di azioni inerziali è stata rimodulata per maggiore chiarezza *"servizi e infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli, comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".* Si è inoltre provveduto a distinguerle da quelle "confermate da precedente programmazione regionale", che sono state valutate nel quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate e rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali.
		- Di assumere come criterio prioritario per la valutazione di cui sopra l'obiettivo di riduzione del consumo di suolo	Il Rapporto Ambientale propone di adottare un obiettivo di riduzione del consumo netto di suolo rispetto a quello che deriverebbe dalla

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		rispetto a quello che deriverebbe dalla realizzazione degli interventi originariamente programmati - Di considerare, le alternative all'IPB basate sulla parziale riqualificazione dei tracciati esistenti e l'inserimento di specifiche bretelle come proposto in uno studio della Prov BG del 2019 (non allegato)	realizzazione degli interventi già programmati e non già in realizzazione. La riduzione può essere ottenuta tramite interventi di compensazione del valore ecologico perso o, dove possibile, tramite rivalutazione delle esigenze stesse di infrastrutturazione. NON ACCOGLIBILE
26	**PARCO AGRICOLO SUD (CMM) S1.2025.0000446 17.01.25**	Rispetto agli interventi infrastrutturali sulla rete stradale, ferroviaria e metropolitana previsti per gli scenari di breve e medio-lungo periodo (2027 e 2032), e che interferiscono direttamente con i territori tutelati del Parco regionale, di cui è prevista la realizzazione e/o ultimazione dei lavori, rimanda ai relativi procedimenti autorizzativi e ai pareri resi nell'ambito degli stessi dall'Ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano. In particolare, in merito alla previsione connessa al collegamento Milano-Magenta, variante Abbiategrasso e riqualifica SS494 (tratta A e C), richiama il parere reso dal Parco Agricolo Sud Milano Rep. gen. n. 7/2020 del 10/06/2020 con il quale il Consiglio Direttivo ha espresso parere contrario in merito al progetto richiedendo, in alternativa, il potenziamento del trasporto ferroviario e la riqualificazione della viabilità esistente. Il Rapporto ambientale riporta come ipotesi da approfondire oltre lo scenario 2032 la previsione di un nuovo tratto di TESM che interessa il territorio tutelato dal Parco.	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Il parco agricolo sud persegue l'obiettivo generale di orientare e guidare gli interventi con la finalità di valorizzare l'ambiente, il paesaggio e la tutela della storia agraria che svolge un ruolo fondamentale nel contenimento dell'urbanizzazione. I macro-obiettivi e le strategie del PRMT sono ritenuti in linea generale coerenti con i contenuti del PTC del Parco con particolare riferimento alle azioni previste per Infrastrutture per la ciclabilità e infrastrutture a supporto del sistema di trasporto collettivo coerenti con l'obiettivo istitutivo del Parco connesso alla fruizione dell'ambiente orientata alla mobilità sostenibile. Le azioni riferite alle infrastrutture per la ciclabilità dovranno tener conto dei valori ambientali e paesistici dei luoghi, configurandosi quale occasione per migliorare la percorribilità dei territori rurali e dei beni culturali presenti nei territori del parco regionale, mediante l'integrazione e la riconnessione con la rete dei percorsi rurali esistenti, così da facilitare e promuovere la fruizione turistica del territorio e delle emergenze storico-monumentali e naturalistiche presenti. Gli interventi dovranno garantire il minor impatto possibile sui territori tutelati del Parco, evitando la frammentazione/marginalizzazione di aree agricole, conservando i caratteri di naturalità presenti, la continuità e l'efficienza della rete irrigua per non determinare pregiudizi negativi al mantenimento dell'attività agricola nel contesto, integrando i progetti con interventi di inserimento ambientale mediante la messa a dimora di specie arboreo-arbustive, con funzione di valorizzazione del paesaggio rurale e di inserimento paesaggistico.	PRESA D'ATTO ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di indicazioni coerenti con le indicazioni del RA, riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni. In considerazione dell'osservazione, tra i criteri per la fase attuativa (box 14 del RA) è stata evidenziato anche il tema della continuità ed efficienza della rete irrigua.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		Anche le azioni e gli interventi derivanti previsti sulla rete infrastrutturale (stradale, ferroviaria e metropolitana) dovranno considerare gli obiettivi del Parco regionale sopra richiamati individuando preliminarmente soluzioni alternative orientate all'adeguamento e riqualificazione della rete esistente e valutando la reale necessità e l'effettivo fabbisogno di nuove infrastrutture. Questo per evitare ulteriore consumo e impermeabilizzazione dei suoli, frammentazione e marginalizzazione di aree agricole e naturali, impatti sul sistema paesistico ambientale che determinano un peggioramento dell'equilibrio ambientale e artificializzazione del paesaggio rurale e della rete irrigua. Ai fini della sostenibilità ambientale degli interventi è necessario, quindi, che i progetti includano, già in fase di studio di fattibilità tecnico-economica, opere di inserimento ambientale che contribuiscano, sia, a compensare gli effetti negativi generati riducendoli al minimo, sia, a mitigare l'impatto paesaggistico migliorandone l'inserimento nel contesto e valorizzando, al contempo, il Parco regionale. Per quanto riguarda invece, il trasporto delle merci, ed in generale il sistema più complesso della logistica se, da un lato, si condividono le strategie delineate nel Programma – di governo dello sviluppo del sistema indirizzandolo verso l'intermodalità e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti ed in fase di realizzazione – dall'altro, si rileva, in linea generale, la necessità di programmazione/pianificazione dei relativi insediamenti logistici, evitando il loro inserimento all'interno delle aree protette tutelate e in territori privi di infrastrutture, posizionandoli lungo la rete stradale e ferroviaria esistente e in corrispondenza di aree compromesse e/o dismesse, orientate alla rigenerazione	COERENTE CON PRMT PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		urbane e territoriale, per evitare ulteriore consumo di suolo e impermeabilizzazioni di aree agricole produttive che devono, invece, essere tutelate e valorizzate.	
27	**COMUNE DI MILANO** **S1.2025.0000480** **21.01.25**	Indica che tra le Tendenze attese per il trasporto e la distribuzione delle merci in ambito urbano, laddove si evidenzia la tendenza al riutilizzo di immobili pubblici dismessi come hub logistici urbani, per i comuni della CMM dovrebbero essere considerati anche i criteri definiti dalla strategia STTM 3 – Strategia tematico-territoriale metropolitana per l'innovazione degli spazi di produzione, dei servizi e della distribuzione, parte integrante del PTM vigente. Relativamente alla mobilità pedonale, considerato che le azioni prefigurate nel PRMT si riferiscono all'accessibilità delle stazioni ferroviarie e fermate di TPL, segnalano i progetti della stazione di Porta Romana, MI Forlanini, nodo di Bovisa e progetto FILI relativo a Cadorna e Bovisa. Ritiene che il tema della mobilità pedonale sarebbe meritevole di un approfondimento in una sezione dedicata Condivide la strategia riguardo il miglioramento dei percorsi di accesso pedonali a stazione e fermate di TPL e si chiede di prevedere tra le azioni specifiche la realizzazione di infrastrutture di scavalco pedonali e ciclabili per migliorare l'accessibilità alle stazioni e tra i comuni contermini alcuni dei	PRESA D'ATTO COERENTE CON PRMT/ACCOGLIBILE Gli interventi indicati sono presenti nella tabella "Infrastrutture per il trasporto pubblico, interventi sulla rete ferroviaria, azioni inerziali scenari 2027-20322 e nella figura 210 Nella Tabella dello scenario 2027 sono aggiunte la riqualificazione delle stazioni ferroviarie Milano Certosa e Milano Romolo. La pedonalità, date le distanze di interesse, è un argomento di scala locale. Può essere correlato indirettamente al tema della riduzione di domanda di mobilità laddove è favorita la localizzazione delle funzioni a distanza pedonale dai bacini di riferimento. COERENTE CON PRMT Il tema è trattato a livello generale nell'ambito del cap. 7.1.2 "raggiungibilità e fruibilità del sistema di trasporto collettivo" nella sezione "ulteriori azioni". Il PRMT è un documento di pianificazione strategica, non tratta il tema dell'assegnazione di risorse

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		quali si collocano a distanze pedonali e ciclabili, trattandosi di interventi onerosi per i comuni dovrebbero essere previste nel PRMT	
		Condividono le strategie dedicate alla mobilità ciclistica, approfondite nel PRMC. Suggerisce tuttavia di aggiungere nelle schede di sintesi dei macro-obiettivi un'azione specifica dedicata al potenziamento dei servizi dedicati alla mobilità ciclistica con particolare riferimento alla realizzazione di velostazioni nelle stazioni di linee ferroviarie e trasporto pubblico di valenza sovracomunale (ad esempio Bovisa, Rogoredo, Lambrate ecc).	COERENTE CON PRMT La realizzazione di velostazioni è considerata un'azione da sviluppare nell'ambito della strategia "sviluppo del sistema dei nodi di interscambio modale", azione inserita nel capitolo 7.1.2 "raggiungibilità e fruibilità del sistema di trasporto collettivo", in particolare nella sezione "ulteriori azioni"
		Per le velostazioni da localizzare in comune di Milano, sottolinea la necessità di un coordinamento con il comune che sta procedendo all'installazione di velostazioni di interscambio con la metropolitana, per garantirne un uso maggiormente efficace.	PRESA D'ATTO
		Nel Piano non sono riportati obiettivi quantitativi riferiti a indicatori dell'efficacia del Piano e altri indicatori	L'efficacia delle azioni verrà valutata verificando l'andamento nel tempo degli indicatori rispetto alla direzione desiderata
		chiede di inserire tra gli indicatori di monitoraggio del Piano o delle SRSvS anche lo split modale, con particolare attenzione alla % di spostamenti effettuati a piedi e in bicicletta, e di inserire un valore obiettivo rispetto alla possibilità di convertire gli spostamenti brevi oggi effettuati con veicoli motorizzati in modalità attiva.	Sarà possibile stimare se gli spostamenti effettuati nei due modi aumentano o diminuiscono. Il numero di persone che smette di utilizzare l'auto a favore della mobilità attiva non è misurabile direttamente.
		suggerisce di aggiungere altri indicatori rispetto alle infrastrutture pedonali oltre all'"accessibilità per utenti	ACCOGLIBILE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		deboli a stazioni e fermate del TPL" come per esempio nuove passerelle o sottopassi pedonali o ciclopedonali realizzati	Fa parte di un sottogruppo di indicatori correlati al n. di stazioni ferroviarie riqualificate. Nel testo è meglio specificato il sottogruppo di indicatori.
		In riferimento all'aggiornamento della matrice O/D, in linea con gli obiettivi e le strategie dichiarate nel piano, potrebbe essere utile distinguere i dati relativi alla mobilità pedonale da quella ciclistica, con particolare riferimento allo share modale.	ACCOGLIBILE Nel prossimo aggiornamento delle matrici OD, sarà valutata questa opzione.
		suggerisce di uniformare nel documento la definizione di "mobilità attiva", preferendolo al termine "mobilità dolce", poco indicato per gli spostamenti sistemici individuati come obiettivo generale	ACCOGLIBILE Il termine mobilità dolce è adottato per uniformità con il termine utilizzato per le matrici. Nell'aggiornamento del PRMT e del RA viene adottato "mobilità attiva" specificando che i dati delle matrici per il modo "mobilità dolce" sono da intendersi come "mobilità attiva"
		Il riscontro si riferisce all'ambito ferroviario visto il ruolo strategico e le attività sviluppate con il Tavolo Nodo Ferroviario e nei diversi Accordi di Programma, in particolare Accordo Scali: - pone l'attenzione sul tema della qualità urbana che un progetto di stazione dovrebbe apportare e la necessità di garantire la massima permeabilità sia visivamente sia per la mobilità attiva, si ritiene opportuno che il PRMT sancisca il principio di ricorrere a soluzioni che non portino a chiusure dell'ambito ferroviario senza creare cesure nella città, anzi facendo da cerniera	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE RL nell'ambito delle interlocuzioni con RFI per gli iter approvativi degli interventi di riqualificazione delle stazioni in ambito urbano, favorisce e propone soluzioni che incentivino la ricucitura urbana
		- evidenzia la necessità che il PRMT individui tra i suoi obiettivi prioritari il potenziamento del sistema delle stazioni di Milano, sia nell'ambito del	PARZIALMENTE COERENTE CON PRMT Il completamento delle stazioni di porta con la realizzazione della Porta Est è inserito nel PRMT.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		completamento delle stazioni ferroviarie di “porta” del nodo di Milano sia per quanto attiene il disegno previsto dall'Accordo di Programma sugli scali ferroviari, con particolare riferimento agli interventi sulla cintura Nord e all'attivazione del servizio suburbano circolare, denominato "circle line". - ritiene che il PRMT debba affrontare prioritariamente il tema della realizzazione del "secondo passante" che potrebbe consentire ad esempio la separazione dei flussi dedicati all’alta velocità e lunga percorrenza liberando spazio per treni regionali e suburbani che afferiscono a MI. Il 2032 potrebbe essere l'orizzonte entro il quale sviluppare la progettazione. ritiene importante garantire quanto più possibile l'intermodalità tra treno e bici, enfatizzando la presenza nei pressi delle stazioni, di nuova realizzazione o esistenti, di velostazioni. In merito si ricorda che il Comune sta realizzando le prime 6 velostazioni in punti chiave per il sistema di trasporto creando una rete che si amplierà nel tempo. Il PRMT può essere utile per la messa a sistema delle iniziative locali sia per la disponibilità dell’offerta sia per l’interoperabilità dei sistemi di gestione	Il tema degli interventi sulla cintura nord e la cosiddetta “circle line”, come previsto nell’ambito dell’AdP scali, sono stati oggetto di uno studio di capacità ferroviaria, di domanda potenziale e di fattibilità infrastrutturale dell’inserimento di nuove stazioni. Gli esiti degli studi sono stati condivisi in sede di AdP scali, portando allo sviluppo della sola nuova fermata Mind. PRESA D’ATTO COERENTE CON PRMT
28	**ATS BRESCIA S1.2025.0000499 21.01.25**	Evidenzia l’importanza di implementare gli interventi atti a favorire una cultura della sicurezza ambientale, attraverso percorsi di informazione e formazione continui negli ambiti scolastici. Attraverso il rafforzamento ed il finanziamento delle iniziative “piedibus” e “ciclobus”, quali strategie ecologiche e salutari per favorire una mobilità sostenibile nel	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE In coerenza con gli orientamenti contenuti nel RA, in fase attuativa si potrà valutare, in collaborazione con le direzioni regionali di competenza, di promuovere informazione e formazione su sicurezza stradale e benefici della mobilità attiva.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		tragitto scuola-casa, è possibile promuovere un cambiamento culturale delle future generazioni circa l'importanza della tutela ambientale. Ritiene opportuno che tra gli obiettivi aziendali delle pubbliche amministrazioni siano indicate le strategie attuate al fine di favorire la tutela ambientale. Ad esempio, in tema di smart working, quale contributo alla sostenibilità ed al miglioramento della qualità dell'aria, le relative statistiche dovrebbero essere implementate con il numero di giornate di lavoro agile per dipendente usufruite in un anno comprensive anche di una valutazione quantitativa in merito al risparmio dei combustibili tradizional tra i criteri di valutazione dei servizi in appalto e subappalto, è auspicabile siano favorite le imprese a minor impatto veicolare per tipologia di mezzi utilizzati o per la limitata distanza dalla sede di svolgimento dell'attività. Consiglia di supportare le Amministrazioni comunali periferiche riguardo le azioni che mirano alla circolazione dolce attraverso i servizi di noleggio di mezzi sostenibili condivisi e disponibili in vari punti del territorio comunale, così come già previsto nelle città metropolitane. Suggerisce di indicare alle Amministrazioni comunali l'importanza di inserire tra gli obiettivi di sostenibilità nei Piani di Governo del Territorio la creazione di un sistema continuo e sicuro di piste ciclabili, al fine di promuovere la riduzione del traffico automobilistico ed incentivare la mobilità attiva in sicurezza.	PRESA D'ATTO PRESA D'ATTO COERENTE CON PRMT Il PRMT comprende una parte dedicata allo sviluppo della ciclabilità quotidiana come alternativa modale per gli spostamenti casa-scuola, casa-lavoro che sarà sviluppata a livello locale dai soggetti attuatori EELL

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
29	**PARCO GRUGNOTORTO** **S1.2025.0000708** **23.01.25**	Nei prossimi anni il territorio del Parco GRUBRIA sarà interessato dalla realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano, dai depositi dalla M4 e da quello di Desio / Seregno relativo alla metrotramvia, quest'ultimo in fase di realizzazione, nonché da adeguamenti alla rete ferroviaria nel nodo di Seregno. Le opere compensative e mitigative di queste infrastrutture risultano carenti/assenti e sicuramente sottodimensionate e non adeguate in misura percentuale sugli importi degli interventi (cfr adeguamento prezzi OOPP). Chiede pertanto di programmare misure ed azioni correttive al Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti di Regione Lombardia prodromiche al necessario adeguamento delle misure compensative e mitigative degli impatti ambientali causati dalla realizzazione degli interventi previsti	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si tratta di temi riferibili alla progettazione e realizzazione degli interventi applicabili nella fase di attuazione delle azioni. Il RA (par. 4.2.3) prevede per la fase attuativa del PRMT la costruzione di un sistema per le compensazioni ambientali che sia in grado di orientare le misure compensative legate ai singoli progetti infrastrutturali, al fine di ottenerne il coordinamento e di accrescerne la significatività e rilevanza
30	**PROVINCIA COMO** **S1.2025.0000712** **S1.2025.0000726** **27.01.25**	Interventi sulla rete stradale e autostradale Segnala che l'allegato cartografico scenario 2027-2032 non riporta il tracciato relativo al 2° lotto della tangenziale di Como del sistema Pedemontano. Analogamente la previsione è stata stralciata dagli obiettivi prioritari dell'aggiornamento 2024 del PTR Segnala che nell'allegato cartografico di scenario oltre il 2032 è riportato il tracciato dell'autostrada VA-CO-LC che contiene un'alternativa al 2° lotto della tangenziale di CO con una configurazione diversa dal progetto approvato dal CIPE. Analogamente l'aggiornamento del PTR 2024 prevede le modifiche: dicitura "progetto da aggiornare" per la tratta VA-CO e per la tratta CO-LC (Orsenigo-Nibionno), conferma la	NON ACCOGLIBILE Nello scenario 2027-2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità. Eventuali anticipazioni di azioni che dovessero avere accelerazioni saranno valutate negli aggiornamenti delle azioni del PRMT La "Connessione dalla SS342/SS639 alla A59/A9" è inserita nel corridoio dell'autostrada regionale Varese Como Lecco, ma potrà essere realizzata indipendentemente da essa direttamente da ANAS, una volta inserita nel suo Contratto di Programma. Il progetto è ricompreso tra gli obiettivi prioritari del PTR nella soluzione progettuale indicata come predisposta da ILSPA e trasmessa da Regione Lombardia alla Provincia di Como ed agli Enti Locali il 26/11/2018.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		sola soluzione trasmessa da RL a Provincia nel 2018 per la tratta CO-Orsenigo In sintesi, viene eliminata l'ipotesi di completamento del sistema tangenziale di CO rimandandone l'eventuale realizzazione oltre il 2032 all'interno dell'autostrada VA-CO-LC il cui tracciato deve essere in parte rivisto. Si ritiene opportuno la programmazione del tratto indicato come "alternativa al II lotto della tangenziale di CO (tratto Co-Orsenigo) prima del 2023 per la risoluzione di criticità nel tratto da CO all'intersezione con SS342 Briantea garantendo continuità e completamento al 1° lotto tangenziale di CO Nel rapporto ambientale viene riportato che la procedura di VIA per la SS342 variante di Olgiate Comasco sia da avviare. Si segnala che la VIA è stata conclusa nel 2024 e il progetto definitivo approvato	PRESA D'ATTO Il RA è stato aggiornato come segnalato.
31	**COMUNE DI MANTOVA** **S1.2025.0000730** **27.01.25**	Propone: - approfondire l'analisi della viabilità medio padana anche in seguito all'approvazione del Piano di Sviluppo strategico di istituzione di una zona logistica semplificata in Lombardia	DA APPLICARE IN ATTUAZIONE L' attuazione del Piano di Sviluppo Strategico terrà conto di tutte le infrastrutture per la mobilità (viabilità, ferrovia, vie navigabili) e della definizione degli ambiti territoriali previsti dalla legge 8 agosto 2024 n.15 "disciplina degli insediamenti logistica di rilevanza sovracomunale". Gli ambiti territoriali devono essere definiti dalle Province nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) tramite specifiche analisi infrastrutturali sulla base dei criteri e degli indirizzi regionali Inserimento nelle azioni da valutare a seguito dell'approvazione

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- consolidare il tracciato dell'alternativa mantovana della CR-MN già condivisa dagli EELL e presentata a RL nel 2020	NON ACCOGLIBILE Nell'ambito delle attività per la realizzazione dell'autostrada, nell'agosto 2020 la concedente ARIA Spa ha acquisito il progetto definitivo aggiornato dal Concessionario, in coerenza con gli esiti della VIA (comprensivo anche della cosiddetta Alternativa Mantovana), senza, tuttavia, successive istanze e/o passaggi approvativi-valutativi in merito.
		- introdurre nelle azioni il progetto di raddoppio/potenziamento della linea ferroviaria MN-VR e collegamento aeroporto Catullo, in relazione all'interesse culturale di MN e nodo merci e rilevato che tra le azioni sono previsti servizi diretti CR-VR via MN e interventi sulla direttrice Voghera-PC-CR-MN-VR/Monselice per le merci	NON ACCOGLIBILE Potrà essere valutato il suo inserimento negli aggiornamenti delle azioni del PRMT, in relazione al livello di maturità della proposta
		- introdurre un'azione di potenziamento del tpl per il collegamento di MN con comuni mantovani	NON ACCOGLIBILE La pianificazione delle linee di TPL è competenza delle Agenzie per il TPL
		- introdurre un'azione di potenziamento delle connessioni via ferro per il territorio dei comuni mantovani caratterizzato da una limitata connessione ferroviaria rispetto al resto di RL	Le connessioni via ferro dei comuni mantovani con il resto del territorio lombardo miglioreranno grazie ad un importante intervento inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) in corso di realizzazione, ovvero con il raddoppio di 1a fase della tratta Piadena-Mantova (34 km) i cui lavori termineranno entro il 2026. Il potenziamento infrastrutturale lungo la direttrice ferroviaria sarà completato dal raddoppio di 2a fase della tratta Piadena-Codogno (50 km) per la quale è in corso l'adeguamento del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica sulla base degli esiti del dibattito pubblico conclusosi a giugno 2024

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- inserire tra le azioni l'Hydrogen Valley prevista nel territorio di MN	NON ACCOGLIBILE Progetto dedicato al settore produttivo, di valenza locale
32	**PROVINCIA VARESE** **S1.2025.0000835** **S1.2025.0000865** **30.01.2025**	Valuta positivamente la semplificazione del sistema degli obiettivi generali e delle azioni nei diversi scenari, che permette di collocare chiaramente gli interventi previsti nel contesto territoriale e nel tempo. Apprezza i collegamenti agli obiettivi e alle politiche sovraordinate quali ad esempio quelli riferiti all'Agenda ONU 2030 o al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché l'integrazione dei temi rispetto all'adattamento e alla mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici e la valorizzazione del ruolo strategico del sistema delle conoscenze basato sulla messa a disposizione (e la continua implementazione) delle banche dati. Apprezza, infine, la dinamicità dello strumento, con lo sforzo messo in campo per attuare un sistema di aggiornamento annuale delle azioni, così come l'utilità di effettuare le verifiche rispetto agli obiettivi del PRMT che saranno valutati sia a metà che al termine del periodo di riferimento per il Programma stesso. Con riferimento allo scenario del PRMT al 2032, per quanto riguarda il sistema ferroviario in Provincia di Varese vengono evidenziate le seguenti precisazioni: - opera "eliminazione dei passaggi a livello Pino-Luino-Sesto C/Gallarate a Sangiano e Taino/Angera": è opportuno specificare che per Sangiano è già stata effettuata la verifica di assoggettabilità a VIA e	PRESA D'ATTO PRESA D'ATTO nella tabella scenari 27-32 è tracciato l'intervento: "Eliminazione passaggi a livello linea Pino-Luino-Sesto Calende/Gallarate" generale per tutti gli interventi, indicato come "da avviare/pianificato", "PD/PE in corso" e "in realizzazione" con riferimento ai diversi livelli di avanzamento delle opere dell'intervento Nell'aggiornamento della proposta di RA si terrà conto della segnalazione

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		l'opera è stata esclusa mentre deve essere effettuata la verifica su Taino. - opera "eliminazione dei passaggi a livello Pino-Luino-Sesto C/Gallarate a Laveno Mombello, Ispra, Luino e Maccagno": è opportuno modificare la colonna "stato di avanzamento" per Luino e Laveno dove le opere sono in corso di realizzazione. Inoltre, si specifica che per l'opera ricadente nel Comune di Maccagno con Pino e Veddasca è stata effettuata la verifica di assoggettabilità a VIA e la stessa è stata esclusa.	
		Relativamente al calo demografico nella provincia, sarebbe stato opportuno rendere più evidente come tale inversione di tendenza abbia influenzato la scelta di programmazione sottesa agli scenari proposti e, in generale, palesare il ruolo della domanda nella ripartizione delle opere nei diversi scenari temporali.	Nel cap. 7.4.1 e previsto che le ipotesi di azioni indicate nel programma siano approfondite facendo anche riferimento a matrici OD di scenario 2027 e 2032. Negli approfondimenti si prevede di tenere conto dell'andamento demografico che risulta essere un driver di cambiamento particolarmente significativo non solo in termini "quantitativi", anche rispetto alla distribuzione territoriale della domanda e agli aspetti connessi alle diverse esigenze di mobilità di una popolazione più anziana.
		Segnala che, laddove la tangenziale di Somma Lombardo sia stata inclusa nello scenario post 2032 non solo per motivi tecnici (stima dei tempi di progettazione e realizzazione), la conoscenza dello stato della rete nella Provincia di Varese porterebbe a riconoscere alla stessa una maggiore priorità, confermata anche dal protocollo d'intesa su Malpensa, sottoscritto da Regione Lombardia, Comuni e Provincia di Varese	NON ACCOGLIBILE Nello scenario 2027- 2032 sono inserite le azioni riferite a servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 in relazione al loro livello di maturità Eventuali anticipazioni di azioni che dovessero avere accelerazioni saranno valutate negli aggiornamenti delle azioni del PRMT
		Sempre riguardo alla prevista espansione della rete, si accenna all'effetto dato dalla realizzazione di alternative di tracciato, che sulla base di esperienze pregresse, può	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		quantificarsi in un aumento del traffico fino al 20% a lungo termine. Se si considera la struttura generale della rete viabilistica, questa considerazione evidenzia la necessità di estendere l'analisi degli effetti dello scenario di progetto anche agli itinerari afferenti all'opera prevista. Considerato che ciò potrà incidere sulla sostenibilità del progetto da verificarsi, quindi, alla scala di maggior dettaglio. Nell'ambito ferroviario, con riferimento al corridoio Mar del Nord-Reno-Mediterraneo, pare essere privilegiato, per gli investimenti previsti, l'itinerario di Chiasso. Sarebbe auspicabile procedere anche al potenziamento, sia pure per fasi, dell'itinerario via Luino, dalle pendenze più favorevoli per il traffico merci anche in considerazione delle conseguenze verificatesi a seguito della chiusura della galleria di base del San Gottardo nell'agosto 2023, a sottolineare l'importanza del concetto di ridondanza per l'interscambio di merci con l'estero. Per quanto riguarda il Green Deal europeo, con il quale l'UE si impegna a non avere più emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050, l'elettrificazione del parco veicoli circolante, è quanto mai auspicabile un impegno delle singole regioni più virtuose, al fine di dimostrare che la transizione verso l'elettrificazione dei trasporti terrestri non solo è possibile, ma porta immediati e consistenti benefici per l'intera collettività. Nell'ambito della Provincia di Varese, un tema di attenzione è la scelta di rendere a pagamento il breve tratto autostradale (A60, tangenziale di Varese) tra lo svincolo di Gazzada dell'A8 e la SS 712. Tale nuova opera, estremamente	 PRESA D'ATTO COERENTE CON PRMT NON ACCOGLIBILE La determinazione delle tariffe è un tema che attiene alla concessione autostradale (Concedente: CAL S.p.A.; Concessionario: Società Autostrada Pedemontana Lombarda) e, pertanto, esula dal PRMT.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		costosa come realizzazione, in quanto includente una galleria di più di 2 km su un tracciato di circa 5 km, appare oggi ampiamente sottoutilizzata, per via del pedaggio incongruo rispetto alla brevità del percorso. In tema di paesaggio si concorda sul principio generale posto dal PRMT di limitare il più possibile la frammentazione degli spazi aperti da parte delle infrastrutture e di prevedere le eventuali compensazioni necessarie in un'ottica di tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico. Per quanto riguarda i nuovi elementi previsti in Provincia di Varese esprime le seguenti osservazioni: - La Tangenziale di Somma L. è interamente ricompresa nel Parco della Valle del Ticino. Così come si legge nello Studio di Incidenza, per gli interventi previsti oltre il 2032 non sono disponibili i tracciati di dettaglio per l'analisi cartografica, pertanto, così come non è stato possibile stimare le potenziali interferenze con i siti Natura 2000, si rimanda alla fase successiva (a cui rimanda lo stesso Studio di Incidenza) anche a valutazioni di dettaglio sulla scelta del tracciato a maggiore sostenibilità. - Peduncolo di Vedano e tratto dell'Autostrada Varese - Como - Lecco per il territorio di competenza: i tracciati interferiscono con aree boscate del PIF della Provincia di Varese e in parte con la fascia di rispetto del reticolo idrografico nonché con aree di completamento della REP. Questi aspetti costituiscono elementi d'attenzione e dei quali si dovrà tener conto nella valutazione del tracciato e delle alternative a maggiore sostenibilità ed efficacia rispetto ai fabbisogni anche considerando, nei punti	PRESA D'ATTO DA APPLICARE IN ATTUAZIONE DA APPLICARE IN ATTUAZIONE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		più sensibili, mitigazioni e/o compensazioni sia dal punto di vista paesaggistico sia ecologico. Gli impatti dovuti agli interventi di potenziamento e ammodernamento di infrastrutture esistenti si ritengono invece più contenuti in quanto le nuove opere vanno ad inserirsi in contesti già infrastrutturati e laddove sono funzionali alla riqualificazione di contesti territoriali in stato di degrado possono anche produrre un complessivo miglioramento delle condizioni del paesaggio Nel Rapporto Ambientale sono stati valutati gli effetti dell'attuazione del Piano su qualità e uso delle acque ma non sul Servizio Idrico Integrato. A livello generale non si ravvisano particolari criticità, tuttavia, sarà necessario valutare gli effetti dell'attuazione di ogni singolo intervento soprattutto in termini di interferenze Si rammenta, infine, che tutti gli interventi di trasformazione del suolo comportanti variazione di permeabilità superficiale, compresi gli interventi relativi alle infrastrutture stradali, loro pertinenze e i parcheggi, dovranno essere conformi alla normativa vigente in materia di invarianza idraulica (R.R. n. 7/2017, aggiornato con R.R. n. 8/2019) In relazione a quanto esaminato dall'istruttoria tecnica, si rileva che gli obiettivi e le strategie generali del Programma regionale della Mobilità e dei Trasporti integrino nel Programma un approccio attento alla sostenibilità ambientale, pur meritevole di una riflessione ed un eventuale approfondimento circa gli aspetti riguardanti la	PRESA D'ATTO In considerazione dell'osservazione, nelle indicazioni per la fase attuativa del RA (box 14) è stata inserita l'indicazione di valutare gli effetti dell'attuazione di ogni intervento sul sistema idrico integrato, con particolare attenzione alle possibili interferenze.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		programmazione degli interventi sottesa agli scenari proposti. Stante la documentazione messa a disposizione e lo stato di progetto, soprattutto per le ipotesi “da approfondire”, il parere evidenzia solo le possibili interferenze con elementi sensibili, dal punto di vista paesaggistico ed ecologico, da considerare nelle fasi successive, anche nella valutazione delle alternative progettuali.	
33	**PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO** **S1.2025.0000929** **30.01.2025**	Rimarca quanto già riportato nella nota prodotta in fase di scoping, chiedendo di porre particolare attenzione su questi aspetti: - Aggiornamenti progettuali: il PRMT include tra le sue azioni la possibilità di aggiornamenti di progetto alla luce delle mutate condizioni ambientali e territoriali. Tale aggiornamento deve muovere in primis dalla verifica dell’effettivo fabbisogno che giustifica l’opera e dalla valutazione preliminare di soluzioni alternative che permettano di raggiungere l’ottimizzazione della rete infrastrutturale andando a riqualificare la rete esistente prima che realizzando nuove opere. Laddove i progetti inseriti nel PRMT abbiano già superato una prima fase di progettazione, magari risalente ad anni addietro, quanto già valutato preliminarmente si ritiene debba essere oggetto di nuove e aggiornate valutazioni che possano anche prevedere modifiche sostanziali di progetto, laddove si individuino soluzioni a minor impatto. Il Piano, nella logica di minimizzazione del consumo di suolo, dovrebbe porre tale considerazione come assunto alla base delle successive fasi approvative dei progetti;	PRESA D’ATTO Le azioni indicate nel PRMT “da rivedere per mutate esigenze”, saranno analizzate nel loro complesso a partire dalla loro funzione nel sistema della mobilità. Nel cap.7 in premessa, è indicata la priorità ad interventi “leggeri”, ad esempio interventi puntuali, che risultino efficaci rispetto agli obiettivi.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		- Nuove progettazioni: condivide quanto riportato nel rapporto preliminare circa la programmazione di ulteriori infrastrutture solo se ritenute necessarie in base ad adeguata considerazione di alternative, valutazione e condivisione. Altrettanto importante è stabilire una scala di priorità privilegiando soluzioni puntuali tese a risolvere specifiche criticità e interventi di infrastrutturazione leggera per la mobilità dolce e per favorire l'accesso al trasporto pubblico. Riqualificare e risolvere situazioni di criticità esistenti potrebbe anche portare a rendere non più necessarie e giustificate determinate previsioni di nuova infrastrutturazione; - Impatto cumulativo delle opere infrastrutturali: ritiene fondamentale che previsioni progettuali che insistono su una medesima area siano sottoposte ad una valutazione preliminare congiunta per stimarne gli impatti cumulativi, valutazione che non può avvenire a scala di PRMT, ma dovrebbe essere oggetto di una pianificazione/programmazione d'area. In tal senso condivide quanto riportato nel Rapporto preliminare sulla necessità di rendere operativa l'indicazione, individuata nel vigente PRMT, di prevedere, per alcune infrastrutture stradali strategiche e per i territori interessati da molteplici interventi significativi, l'attivazione di piani d'area volti a regolare anche le dinamiche insediative indotte e a incrementare la qualità degli ambiti di paesaggio interessati attraverso opere di mitigazione e compensazione delle infrastrutture stesse; - Opere di deframmentazione: in un territorio fortemente infrastrutturato all'interno del quale l'urbanizzazione e l'infrastrutturazione stradale e ferroviaria hanno progressivamente chiuso varchi e interrotto corridoi ecologici, la pianificazione di nuove opere dovrebbe	Osservazioni coerenti con i contenuti del Rapporto ambientale. Il RA (capitolo 4.2.3) contiene criteri ambientali per la progettazione e per il monitoraggio delle opere e indirizzi per le compensazioni, che includono l'attenzione alla deframmentazione dei corridoi ecologici,

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		includere elaborati specifici di analisi che individuino le situazioni di maggiori criticità da deframmentare, le infrastrutture su cui sono stati già realizzati interventi di deframmentazione (ecodotti, sottopassi faunistici) nonché un abaco desunto dalla manualistica di settore delle principali opere di deframmentazione da includere già nei progetti o da prevedere su altri tratti lungo cui ricostituire la permeabilità ambientale. In tal senso si condivide quanto suggerito dal rapporto preliminare circa la collaborazione con i soggetti competenti in materia di rete ecologica per approfondire la conoscenza delle situazioni più critiche di occlusione o interferenza. Importante è che tali opere siano considerate parte integrante dell'infrastruttura e quindi soggette a periodica manutenzione al fine di garantirne la funzionalità. Altrettanto importante che sia previsto un monitoraggio periodico delle stesse per verificarne l'efficacia (utilizzo di sottopassi/ecodotti rispetto a mortalità riscontrata lungo le strade); - <u>Opere a verde</u>: ritiene che l'arredo a verde delle infrastrutture stradali e ciclopedonali sia importante per le motivazioni indicate nel rapporto preliminare; particolare attenzione deve essere posta nella scelta delle specie (utilizzando quelle autoctone e adatte alle condizioni locali) e nelle modalità di posa, valutando specie che non vadano poi a maturità a costituire un pericolo per la sicurezza o a rovinare, ad esempio con lo sviluppo delle radici, il manto stradale tanto da richiedere l'eventuale taglio delle stesse. In un contesto agricolo attraversato da una nuova opera dovrebbero essere previste non solo piantumazioni lungo il tracciato, nei punti di maggior sensibilità paesaggistica o	alle opere a verde, alla deimpermeabilizzazione dei suoli per ridurne il consumo netto, alle ricadute sulle attività agricole. In fase di attuazione del PRMT tali criteri verranno sviluppati ad un livello più operativo; in tale fase si potrà tenere conto dei suggerimenti specifici proposti nell'osservazione. ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE L'applicazione dell'indicazione sarà valutata in fase attuativa

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		importanza per le connessioni ecologiche, ma anche, a titolo di esempio, la ricostituzione di sistemi di siepi e filari nel contesto circostante al fine di costituire, anche a maggior distanza, un ulteriore elemento di mitigazione paesaggistica della nuova opera; - Consumo di suolo: le nuove infrastrutture e quelle esistenti incidono fortemente sull'impermeabilizzazione e perdita di suolo e sappiamo esserne la causa principale. Oltre a effettuare valutazioni progettuali che ne minimizzino l'impatto ritiene fondamentale che una nuova infrastrutturazione porti con sé, a titolo compensativo, anche il recupero di aree già impermeabilizzate, al fine di rallentare in maniera davvero efficace le tendenze in atto alla perdita di suolo agricolo e naturale e favorire nel contempo il deflusso delle acque che sappiamo costituire una problematica importante in caso dei sempre più frequenti fenomeni piovosi di grande intensità; - Ricadute sul comparto agricolo: Nella determinazione del consumo di suolo, prevalentemente agricolo, che può derivare da una nuova opere, ritiene necessario che si ragioni su due livelli: si deve, cioè, valutare da un lato il consumo diretto di suolo, determinabile come effettiva impermeabilizzazione dello stesso e coincidente con l'ingombro della strada e delle opere accessorie, dall'altro - altrimenti si rischierebbe di sottostimare gli impatti dell'opera), l'interferenza indiretta sulla qualità, integrità e produttività del suolo derivante da polveri e inquinanti da traffico, frammentazione dei mappali, difficoltà di accesso ai fondi o nella funzionalità della rete irrigua (per la presenza della cesura infrastrutturale), altri motivi economici o gestionali legati ai singoli casi aziendali, che ne potrebbero	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		rendere problematica la coltivazione, aumentando il rischio di abbandono della coltivazione di quei suoli. Oltre che da un punto di vista prettamente agronomico, un'opera infrastrutturale depotenzia altresì la funzione ambientale dell'agricoltura ed interferisce negativamente con gli obiettivi di mantenimento dell'agro-ecosistema di supporto, ad esempio, alla Rete Ecologica Regionale o alla Rete Verde Regionale; a ciò si aggiunga l'eventuale presenza di una serie di aziende agricole biologiche, che vedrebbero pregiudicata la qualità dei loro prodotti e la finalità stessa delle produzioni a basso impatto ambientale, dalla vicinanza dell'infrastruttura e dagli impatti derivanti dal traffico indotto, soprattutto pesante, che non saranno limitati alla sola fascia autostradale, ma che si estenderanno lungo una fascia buffer che andrà a coinvolgere un territorio molto più ampio di quello interferito direttamente dall'opera, con eventuali limitazioni rispetto a disciplinari o protocolli di produzione già attuati dalle aziende agricole. A ciò si aggiungano problemi e difficoltà nella gestione della rete irrigua, sia in termini di mantenimento dell'attuale funzionalità sia in termini di disponibilità della risorsa che di diritti reali di godimento, oltre che difficoltà nella gestione della rete di scolo; - Non condividono le opportunità che vengono riconosciute dal rapporto preliminare (nella sezione potenziali interazioni degli obiettivi SRSvS con il PRMT) in merito alla possibilità di <u>diversificare le attività aziendali con la produzione di biogas</u> che può essere trasformato in biocarburanti o con l'installazione di impianti agrivoltaici per l'alimentazione di veicoli elettrici. Pur non essendo oggetto di specifica valutazione all'interno di questo Piano, il proliferare di	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		impianti di biogas o impianti agrivoltaici- seppur nella logica condivisibile di sostegno alle fonti energetiche rinnovabili- porta con sé anche una serie di impatti socio-ambientali da valutare attentamente. Preferibile che siano invece incentivate altre soluzioni per la produzione energetica (impianti fotovoltaici su coperture, parcheggi, ecc..) che non vadano ad incidere sulle pratiche agricole tradizionali; - In tal senso il PRMT nel favorire la mobilità elettrica dovrebbe considerare come preferibile e da incentivare la fornitura di energia da impianti fotovoltaici posti su coperture piuttosto che da impianti agrivoltaici o impianti a biogas; - Logistica: il Piano pone correttamente l'attenzione sul fenomeno connesso con il proliferare delle logistiche che, come riconosciuto anche dal PTR in fase di approvazione. Nel valutare le ricadute di tale fenomeno in chiave infrastrutturale, si sottolinea l'importanza di dotare la Regione di un quadro programmatorio e pianificatorio che permetta di governare tale fenomeno.	Il RA (capitolo 2.6) riporta che il PREAC: • prevede che l'impulso alla produzione di biometano derivi anche dalla riconversione degli impianti a biogas esistenti • indica per il fotovoltaico che la massima priorità deve essere data all'installazione di impianti sui tetti, ma che le necessità di sviluppo del settore impongono di installare impianti anche al suolo, privilegiando le aree degradate e che si aprono prospettive anche sull'agrivoltaico. Anche in considerazione dell'osservazione già trasmessa in fase di scoping, nel RA (capitolo 5.2) è stato precisato il testo relativo all'interazione con l'AI 5.9. Agricoltura sostenibile a cui si riferisce l'osservazione. PRESA D'ATTO La LR 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale" rappresenta un primo passo per avviare una pianificazione integrata tra gli insediamenti logistici e i terminal intermodali in Lombardia. Infatti, con tale Legge sono stati disciplinati i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di insediamenti logistici e le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all'ampliamento di tali insediamenti. A tal riguardo si segnala inoltre che tra i criteri di localizzazione individuati con la DGR 3377 del

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
			11/11/2024 “Criteri e indirizzi per la definizione degli ambiti territoriali idonei per la localizzazione degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale”, rientrano quelli che valorizzano requisiti di accessibilità, localizzativi, di consumo di suolo e rigenerazione nonché di sostenibilità ambientale e paesaggistica