



Landesplan für Nachhaltige Mobilität 2035

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

20 giugno 2023



IL GRUPPO DI LAVORO

Provincia Autonoma di Bolzano

**Vicepresidente della Provincia,
Assessore alla Formazione e Cultura ladina,
alle Infrastrutture e alla Mobilità**

Daniel Alfreider

Direttore Dipartimento Infrastrutture e Mobilità

Martin Vallazza

Consulenti - Team di progettazione



TPS Transport Planning Service srl



TPS Pro srl



Pfeifer Partners



Chiron Formazione e Ricerca

Coordinatore scientifico

Stefano Ciurnelli

Resp. rapporti con l'Amministrazione

Debora Goretti

Coordinatore tecnico

Nicola Murino

Coordinatore operativo

Ettore Gualandi

Gruppo di lavoro

Andrea Colovini, Stefano Anticaglia, Paola Saladino, Leonardo Di Pumpo, Giuseppe Siciliano, Raffaele Galdi, Cornelia Dell'Eva, Klaus Tumler, Karl Gudauner, Michael Pfeifer, Irene Bugamelli, Camilla Alessi, Gildo Tomassetti, Giacomo Nonino, Francesco Paganini



Indice

1	PREMESSA.....	4
2	METODOLOGIA E PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI.....	9
2.1	PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI	10
2.1.1	Direttiva 92/43/CEE “Habitat”	10
2.2	Direttiva 79/409/CEE “Uccelli”	11
2.2.1	Normativa Nazionale	12
2.2.2	Normativa della Provincia Autonoma	12
2.3	Individuazione dell’Autorità Competente per la procedura di Valutazione di incidenza.....	15
3	DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE E CONTENUTI DEL PIANO	16
3.1	Finalità del piano.....	16
3.2	Obiettivi e strategie del piano.....	17
3.3	AREA INTERESSATA DALLE PREVISIONI DI PIANO	20
3.4	TIPOLOGIA E DIMENSIONE DELLE PRINCIPALI OPERE PREVISTE DAL PIANO E CONTENUTO DEL PIANO	20
4	LOCALIZZAZIONE DEI SITI INTERESSATI E DESCRIZIONE DEL LORO STATO DI PROTEZIONE IN RIFERIMENTO A RETE NATURA 2000	24
4.1	RETE NATURA 2000	24
4.2	ALTRE AREE PROTETTE	30
5	DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITA’ PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI/VEGETALI PRESENTI NEL SITO)	32
5.1	VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA POSSIBILE INTERAZIONE CON I SITI IN ESAME.....	36
6	CONCLUSIONI: VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL’INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO.....	49
6.1	INDICAZIONE D’EVENTUALI MISURE DI MITIGAZIONE DELL’INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE	51



1 PREMESSA

Gli strumenti legislativi di riferimento per la protezione della natura nei Paesi dell'Unione Europea sono la Direttiva 79/409/CEE nota come “Direttiva Uccelli”, come modificata e integrata dalla Direttiva 147/2009 CEE, e la Direttiva 92/43/CEE, nota come “Direttiva Habitat”. Queste direttive comunitarie contengono le indicazioni per conservare la biodiversità nel territorio degli Stati Membri.

Le due direttive prevedono la realizzazione di una rete di aree caratterizzate dalla presenza delle specie e degli habitat degni di tutela. Queste aree sono denominate “Zone di Protezione Speciale” (ZPS), se identificate per la presenza di specie ornitiche individuate dalla “Direttiva Uccelli”, mentre sono denominate “Siti di Importanza Comunitaria” (SIC) o “proposte di Siti di Importanza Comunitaria” (pSIC) se identificate in base alla presenza delle specie faunistiche e degli habitat individuati dalla “Direttiva Habitat”. L’obiettivo finale è quello di creare una rete europea interconnessa di “Zone Speciali di Conservazione” denominata “Natura 2000”, attraverso la quale garantire il mantenimento ed il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale.

Il DPR 12/03/2003 n.120, recante attuazione della direttiva 92/43/CEE, prevede (art. 6, comma 3) che *“i proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi.”*

La Valutazione d'Incidenza (VIncA) è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della Rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

In ambito nazionale, la valutazione d'incidenza viene disciplinata dal DPR 357/1997 come modificato dal DPR 120/2003 (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003). In particolare, secondo l'art. 6 del DPR 120/2003, che ha modificato l'art.5 del DPR 357/1997, comma 1,



“nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione.”

Sono assoggettati a valutazione di incidenza tutti i piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, infatti secondo il comma 2: *“I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico venatori e le loro varianti, predispongono, secondo i contenuti di cui all'allegato G, uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.”*

Secondo il comma 4 inoltre: *“Per i piani soggetti a VAS, la Valutazione d'incidenza può far parte di questa procedura a condizione che vengano considerate specificatamente le possibili incidenze negative riguardo agli obiettivi di conservazione del/dei siti Natura 2000.”*

Il comma 5 delega le Regioni e le Province autonome alla definizione delle modalità di presentazione dei relativi studi.

Si ricorda la pubblicazione delle Linee Guida nazionali per la Valutazione d'incidenza (VincA) del 28.12.2019, secondo le quali tutte le attività (piani, progetti, programmi, interventi...) devono essere sottoposte a Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 6 della Direttiva Habitat. Esse devono pertanto essere sottoposte ad un processo di screening per valutarne la portata e il potenziale impatto:

- Per i progetti e le attività che non hanno un impatto significativo sul sito Natura 2000 interessato, la Valutazione di Incidenza consta solamente di questo screening.
- Tutti gli altri devono essere sottoposti ad una Valutazione di Incidenza approfondita per escludere qualsiasi impatto negativo su habitat o specie protetti. Nel caso in cui non possano essere esclusi eventuali effetti negativi, l'intervento potrà essere approvato solo in particolari casi, così come previsto dall'articolo 6, paragrafo 4 della Direttiva Habitat.

In ottemperanza all'articolo 6 della Direttiva Habitat (e all'art. 5 del DPR), la Provincia Autonoma di Bolzano ha emanato un apposito decreto (Decreto del Presidente della Provincia del 26 ottobre 2001, n. 63) che nel 2010 è stato inserito nella Legge provinciale del 12 maggio 2010, n. 6 (Legge di tutela della natura). Le disposizioni particolari per i siti Natura 2000 si trovano nel Capo IV, dove l'art. 20 disciplina le finalità, l'art. 21 le misure di tutela e l'art. 22 la Valutazione d'incidenza; l'allegato D elenca i Siti di importanza comunitaria, l'allegato E le Zone di protezione speciale, individuati a livello provinciale.

L'articolo 22 del decreto citato prevede che la Valutazione di incidenza venga svolta per tutti i piani e i progetti che possano avere una possibile incidenza significativa e che sia effettuata nell'ambito dei procedimenti di approvazione già previsti dalla normativa provinciale. Ciò significa che non sono state create delle nuove procedure, ma che il tutto viene implementato nei processi autorizzativi già esistenti.

Al fine della formulazione del parere dell'esperto o incaricato della Ripartizione provinciale Natura e paesaggio in merito all'incidenza del piano o progetto sul sito e alla sua conservazione, è necessario presentare la documentazione di cui all'allegato F della Legge provinciale del 12 maggio 2010, n. 6, predisposto dalla "Ripartizione Natura, paesaggio e sviluppo del territorio" della Provincia Autonoma di Bolzano.

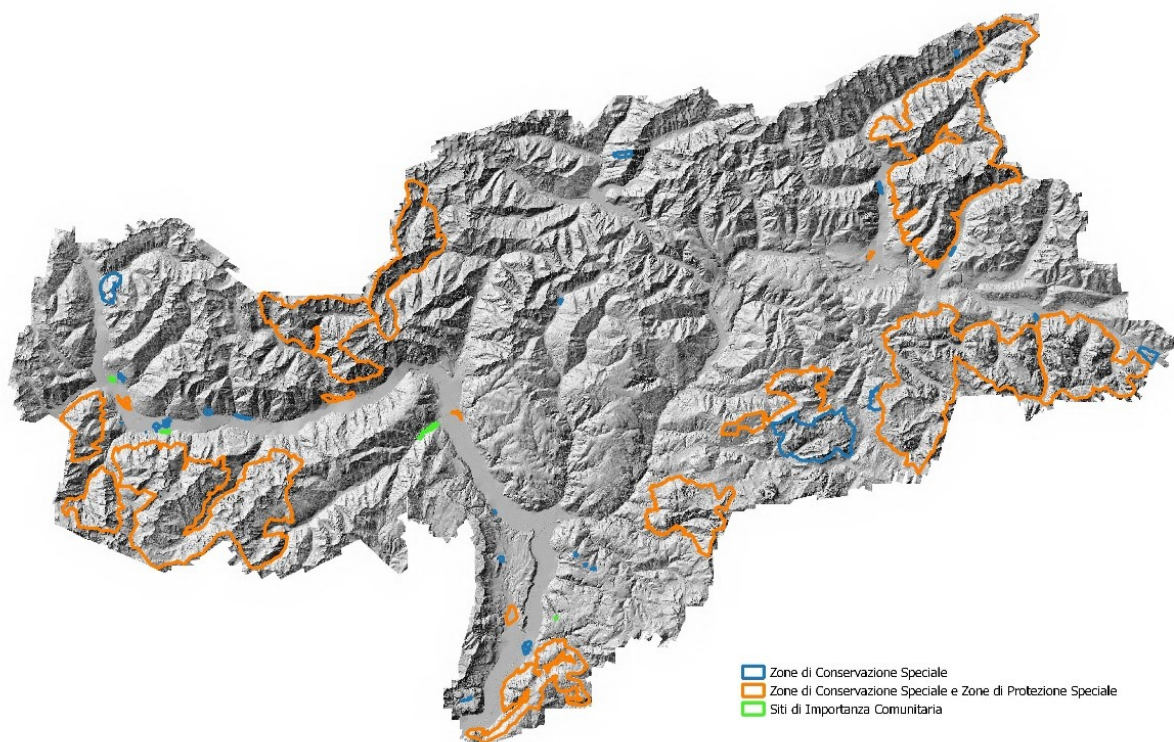


Figura 1 Siti Rete Natura 2000 in Alto Adige



Tabella 1 Elenco dei Siti Natura 2000 in Alto Adige

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA (ha)
ZSC	IT3110001	Biotopo Vegetazione Steppica Tartscher Leiten	38
ZSC-ZPS	IT3110002	Biotopo Ontaneto di Sluderno	125
ZSC	IT3110004	Biotopo Ontaneto di Cengles	41
ZSC	IT3110005	Biotopo Ontaneto di Oris	46
ZSC-ZPS	IT3110010	Biotopo Vegetazione Steppica Sonnenberg	204
ZSC-ZPS	IT3110011	Val di Fosse nel Parco Naturale Gruppo di Tessa	10.087
ZSC-ZPS	IT3110012	Lacines - Catena del Monteneve nel Parco Naturale Gruppo di Tessa	8.095
ZSC-ZPS	IT3110013	Biotopo Delta del Valsura	33
ZSC	IT3110014	Biotopo Gisser Auen	14
ZSC	IT3110015	Biotopo Hühnerspiel	144
ZSC	IT3110016	Biotopo Wiesermoos	16
ZSC-ZPS	IT3110017	Parco Naturale Vedrette di Ries - Aurina	31.330
ZSC-ZPS	IT3110018	Ontaneti dell'Aurino	36
ZSC	IT3110019	Biotopo Rasner Moser	25
ZSC	IT3110020	Biotopo Monte Covolo - Alpe di Nemes	278
ZSC	IT3110022	Biotopo Ontaneto della Rienza - Dobbiaco	17
ZSC-ZPS	IT3110026	Valle di Funes - Sas De Putia - Rasciesa nel Parco Naturale Puez-Odle	5.277
ZSC	IT3110027	Gardena - Valle Lunga - Puez nel Parco Naturale Puez-Odle	5.396
ZSC-ZPS	IT3110029	Parco Naturale dello Sciliar - Catinaccio	7.292
ZSC	IT3110030	Biotopo Torbiera Totes Moos	4
ZSC	IT3110031	Biotopo Torbiera Wolff	10
ZSC	IT3110032	Biotopo Torbiera Tschingger	3
ZSC	IT3110033	Biotopo Buche di Ghiaccio	28
ZSC-ZPS	IT3110034	Biotopo Lago di Caldaro	241
ZSC	IT3110035	Biotopo Castelfeder	108
ZSC-ZPS	IT3110036	Parco Naturale Monte Corno	6.848
ZSC	IT3110037	Biotopo Lago di Favogna	10
ZSC-ZPS	IT3110038	Ultimo - Solda nel Parco Nazionale dello Stelvio	27.989
ZSC-ZPS	IT3110039	Ortles - Monte Madaccio nel Parco Nazionale dello Stelvio	4.188
ZSC-ZPS	IT3110040	Alpe di Cavallaccio nel Parco Nazionale dello Stelvio	3.517
ZSC	IT3110041	Jaggl	702
ZSC	IT3110042	Prati Aridi Rocciosi di Agumes	0,3
ZSC	IT3110043	Prati Aridi Rocciosi di Sant'Ottilia	0,1
ZSC	IT3110044	Biotopo Sonnenberg Vegetazione Steppica Schlanderser Leiten	25
ZSC	IT3110045	Biotopo Sonnenberg Vegetazione Steppica Kortscher Leiten	56
ZSC	IT3110046	Biotopo Palude della Volpe	4
ZSC	IT3110048	Prati dell'Armentara	342
ZSC-ZPS	IT3110049	Parco Naturale Fanes - Senes - Braies	25.453
ZSC-ZPS	IT3110050	Parco Naturale Tre Cime	11.892
ZSC-ZPS	IT3110051	Biotopo Ahrau di Stegona	18
SIC	IT3110052	Biotopo Bigleidermoos - Biotop Bigleidermoos	5
SIC	IT3110053	Biotopo Tartscher Buhel - Biotop Tartscher Buhel	22
SIC	IT3110054	Gaulschlucht	66
SIC	IT3110055	Schgumser Moser	24



Il territorio provinciale di Bolzano come visibile nell'immagine riportata è interessato da un elevato numero di Siti della Rete Natura 2000. Al fine di individuare eventuali effetti diretti e indiretti delle azioni di Piano a carico dei Siti Natura 2000, nell'ambito della relazione che segue viene svolta la prima fase ricognitiva della valutazione d'incidenza riferibile all'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", che comprende la sovrapposizione delle azioni di piano alla cartografia di individuazione dei Siti tutelati.

Il presente Studio di Incidenza ha come oggetto il PPM, Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2030. Il PPM è il Piano con cui la Provincia Autonoma di Bolzano adegua la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea.

Il PPM, come descritto nel seguito, non prevede azioni o interventi che vadano a interessare direttamente siti SIC e ZPS della Rete Natura 2000 afferenti al territorio provinciale, né a comuni limitrofi e prossimi ai confini Provinciali.

Nel seguito della Relazione si esporrà la verifica svolta in merito alle possibili interferenze delle azioni/interventi, proposti nello scenario futuro di piano.



2 METODOLOGIA E PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

Ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, modificato con D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120, nonché della L.R. 14 aprile 2004, n. 7, la approvazione di piani non connessi alla conservazione e gestione del sito deve essere preceduta dalla valutazione dell'incidenza che la realizzazione delle previsioni del piano medesimo può avere sulla conservazione del sito.

La valutazione di incidenza prevista dall'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/97 è effettuata dal soggetto competente all'approvazione del piano, nell'ambito della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VAS/VALSAT).

Riguardo al campo geografico di applicazione, la necessità di redigere una valutazione di incidenza non è limitata ai piani o progetti ricadenti esclusivamente all'interno dei siti Natura 2000, ma anche alle opere che, pur sviluppandosi al di fuori di tali aree, possono comunque avere incidenze significative su di esse. Il corretto espletamento della procedura relativa alla valutazione di incidenza richiede che si considerino eventuali effetti congiunti di altri piani o progetti per valutare gli impatti cumulativi che spesso si manifestano nel tempo. In questo caso, sono le autorità competenti alla loro approvazione che valutano l'opportunità o meno di sottoporli a valutazione di incidenza, in funzione delle possibili incidenze negative significative che gli stessi determinerebbero nei siti Natura 2000 limitrofi alle aree oggetto di intervento. Inoltre, il tema di flora e fauna selvatica viene tratto in riferimento alle normative vigenti, che comprendono anche Convenzioni internazionali, Leggi nazionali e regionali, regolamenti delle aree protette e dei parchi, nonché delle indicazioni dei piani faunistico – venatori regionali e provinciali.

In particolare, il prelievo, la gestione e la tutela della fauna selvatica sono regolamentati da:

- Direttiva “Uccelli” 79/409/CEE e s.m.i.
- Direttiva “Habitat” 92/43/CEE
- Convenzione di Berna (1979)
- Convenzione di Bonn (1979)
- Legge Nazionale n. 157/92
- L.R. n. 2/77 e s.m.i.
- L.R. n. 8/94 e s.m.i.
- L.R. n. 7/04 e s.m.i.



La presente relazione risponde alle richieste della normativa e si compone dei seguenti elementi fondamentali:

- Descrizione delle Azioni di Piano previste in prossimità dei Siti di interesse comunitario, contenente una descrizione sintetica degli obiettivi, delle politiche/azioni del Piano stesso, anche con attenzione alle possibili alternative d'intervento;
- Inquadramento delle Politiche/Azioni di Piano prossime ai Siti Natura 2000 negli strumenti di Pianificazione sovraordinati;
- Inquadramento generale dei siti ricadente sul territorio provinciale di Bolzano;
- Scheda descrittiva del territorio su cui ricadono le politiche/azioni di Piano;
- Analisi dell'incidenza, che sulla base delle Politiche/Azioni di Piano, delle caratteristiche dei Siti protetti nonché delle aree di intervento, identifica gli elementi di maggiore criticità e le tipologie di impatto attese, valutandone l'entità ed individuando le variabili ambientali maggiormente impattate; in questa fase sono anche definite le misure di mitigazione e/o di compensazione ritenute necessarie; le considerazioni svolte permettono di esprimere un giudizio sull'accettabilità o meno degli impatti indotti dalle previsioni di Piano;
- Non si allegano i Formulare Natura 2000 dei Siti ricadenti sul territorio provinciale, disponibili sul sito web <http://www.provincia.bz.it/natura-ambiente/natura-territorio/natura2000/rete-natura-2000.asp>.

Di seguito vengono riportate una breve nota riassuntiva relativa agli obiettivi ed ai contenuti della normativa vigente in tema di fauna selvatica.

2.1 PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

2.1.1 DIRETTIVA 92/43/CEE "HABITAT"

L'obiettivo della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", è la salvaguardia della biodiversità mediante la Conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea.

Questa Direttiva prevede di adottare misure volte a garantire il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di interesse comunitario.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di habitat e specie animali e vegetali per le quali si prevedono diverse azioni di conservazione e diversi gradi di tutela.



- Allegato I: habitat naturali di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di Zone Speciali di Conservazione (ZSC).
- Allegato II: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione.
- Allegato III: criteri di selezione dei siti che presentano caratteristiche idonee per essere designati zone speciali di conservazione.
- Allegato IV: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede una protezione rigorosa.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalla successiva Direttiva 97/62/CE.

In base agli elenchi degli allegati sono stati individuati i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) destinati a divenire, a seguito della loro elezione da parte dell'Unione Europea, le ZSC che costituiranno l'insieme di aree della Rete Natura 2000, rete per la conservazione del patrimonio naturale europeo.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata al D.P.R. 357/97, modificato con D.P.R. n. 120/03.

2.2 Direttiva 79/409/CEE “Uccelli”

Scopo della Direttiva è la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea; essa si prefigge la protezione, la gestione e la regolazione di tali specie e ne disciplina lo sfruttamento e si applica agli Uccelli stessi, alle loro uova, nidi ed habitat.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di Uccelli aventi diversi gradi di tutela o di possibilità di sfruttamento da parte dell'uomo.

- Allegato I: specie di uccelli che necessitano di protezione e i cui siti di presenza richiedono l'istituzione di Zone di Protezione Speciale (ZPS).
- Allegato II/1: specie che possono essere oggetto di prelievo.
- Allegato II/2: specie che possono essere oggetto di prelievo soltanto in alcuni dei paesi membri.
- Allegato III/1: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili.
- Allegato III/2: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili nei paesi membri che ne facciano richiesta all'Unione Europea.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalle successive Direttive 85/411/CEE, 91/244/CEE, 94/24/CE.



Si ricordano inoltre la Direttiva 97/49/CE del 29 luglio 1997, Direttiva della Commissione che modifica la direttiva 79/409/CEE del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici e la Direttiva 97/62/CE del 27 ottobre 1997 Direttiva del Consiglio recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata alla L. 157/92 e al D.P.R. n. 357 dell'8 settembre 1997, così come modificato con D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003.

2.2.1 NORMATIVA NAZIONALE

- DPR n. 357 - 8.9.97 (G.U. n. 219 - 23.10.97): "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- Ministero Ambiente D.M. 20.1.99 (G.U. n. 32 - 9.2.99): modifiche degli elenchi delle specie e degli habitat (All. A e B DPR 357/97)
- DPR n. 425 del 1° dicembre 2000 Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 97/49/CE che modifica l'allegato I della direttiva 79/409/CEE, concernente la protezione degli uccelli selvatici;
- DPR n. 120 - 12.3.03 (G.U. n. 124 - 30.5.03): "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/97 del 8.9.97 concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- DM 17 ottobre 2007 Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

2.2.2 NORMATIVA DELLA PROVINCIA AUTONOMA

Di seguito l'elenco dei testi giuridici, le delibere e le circolari significative, concernenti la tutela del paesaggio e l'assetto del territorio dell'Alto Adige.

- Legge urbanistica provinciale (LUP) L.P. del 11 agosto 1997, n. 13;
- Legge provinciale tutela del paesaggio L.P. del 25 luglio 1970, n. 16;
- Legge provinciale tutela della natura L.P. del 12 maggio 2010, n. 6;
- Centri edificati - Espropriazioni per causa di pubblica utilità per tutte le materie di competenza provinciale L.P. del 15 aprile 1991, n. 10, art. 12;
- Disposizioni ed interventi per la valorizzazione dei parchi naturali L.P. del 12 marzo 1981, n. 7.



In particolare, nella Legge provinciale tutela della natura L.P. del 12 maggio 2010, n. 6 le disposizioni particolari per i siti Natura 2000 si trovano nel Capo IV, dove l'art. 20 disciplina le finalità, l'art. 21 le misure di tutela e l'art. 22 la Valutazione d'incidenza; l'allegato D elenca i Siti di importanza comunitaria, l'allegato E le Zone di protezione speciale, individuati a livello provinciale.

All'art. 22 si dispone:

1. La valutazione d'incidenza è richiesta per tutti i piani o progetti che possano avere un'incidenza significativa sul sito Natura 2000, ed è effettuata nell'ambito dei procedimenti di approvazione già previsti dalla normativa provinciale per i relativi piani e progetti.

2. Gli organi individuali o collegiali preposti all'esame e all'approvazione dei piani e dei progetti ai sensi della normativa provinciale acquisiscono a tal fine il parere dell'esperto o incaricato della Ripartizione provinciale Natura e paesaggio in merito all'incidenza del piano o progetto sul sito e alla sua conservazione.

3. Il o la proponente del piano o del progetto presenta la documentazione di cui all'allegato F ai fini della formulazione del parere di cui al comma 2.

4. Fatto salvo quanto previsto al comma 5, un piano o progetto può essere approvato nonostante il parere negativo dell'esperto o incaricato della Ripartizione provinciale Natura e paesaggio, quando non esistono soluzioni alternative e quando deve essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica.

5. Qualora nel sito si trovi un tipo di habitat prioritario naturale o una specie prioritaria, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione europea, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico. (...)

L'Allegato F "Documentazione da presentare ai fini della valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 22" riporta quanto segue:

"Piani:

- a) localizzazione dei siti interessati e descrizione del loro stato di protezione in riferimento a Rete natura 2000;*
- b) descrizione delle caratteristiche e contenuti del Piano che può influire sul regime di salvaguardia dei siti Natura 2000;*



- c) *individuazione di eventuali punti di conflitto e relative conseguenze tra i contenuti/obiettivi del Piano e le finalità di conservazione di Rete natura 2000;*
- d) *individuazione delle azioni volte alla soluzione di eventuali conflitti (eventuali misure di compensazione) e, in ogni caso, tese alla salvaguardia e alla valorizzazione degli habitat e delle specie contenute nei siti.”*

Con deliberazione della Giunta provinciale n. 1153 del 28/12/2021 è stato previsto l'adeguamento alle Linee guida nazionali della documentazione per la Valutazione di Incidenza – Direttiva 92/43/CEE “Habitat” articolo 6, paragrafi 3 e 4 nei siti Natura 2000.

Si ricordano inoltre i seguenti atti:

- Delibera della Giunta Provinciale dd. 28 gennaio 2008 n. 229, Misure di conservazione per le zone di protezione speciale (ZPS) previste dall'articolo 4 della direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 (direttiva „Uccelli”) e dall'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 (direttiva „Habitat”).
- Legge Provinciale dd. 5 aprile 2007 n. 2 e successive modifiche, Valutazione ambientale per piani e progetti.
- Delibera della Giunta Provinciale dd. 6 settembre 2004, n. 3243 (piano stralcio al piano di tutela delle acque) e Delibera della Giunta Provinciale dd. 14 luglio 2015, n. 834 (tratti di corsi d'acqua particolarmente sensibili ai sensi dell'art. 34 della Legge Provinciale 2/2015).
- Delibera della Giunta Provinciale del 15 aprile 2002 n. 1332, Linee guida per la redazione dei Piani di gestione per i Siti Natura 2000 in Alto Adige
- Aggiornamento ed integrazione della lista dei siti Natura 2000 con Decreti del Presidente della Giunta Provinciale dd. 7 giugno 2002 n. 18, dd. 19 marzo 2004 n. 9, dd. febbraio 2005 n. 4 e dd. 22 febbraio 2006 n. 8.
- Delibera della Giunta Provinciale dd. 30 dicembre 1999 n. 6188 relativa alla designazione di 16 Zone di Protezione Speciale (ZPS).
- Decisione della Giunta Provinciale del 26 giugno 1995 relativa all'individuazione e trasmissione al Ministero di 34 Siti di Importanza Comunitaria proposti (pSIC).
- Delibera della Giunta Provinciale dd. 20 marzo 1995 n. 1308 – Stipula della Convenzione tra Ministero dell'Ambiente - Servizio Conservazione Natura e Provincia Autonoma di Bolzano per adesione al Progetto Corine- Bioitaly / applicazione della Direttiva Habitat 92/43/CEE.



2.3 Individuazione dell’Autorità Competente per la procedura di Valutazione di incidenza

Ai sensi della Legge provinciale tutela della natura L.P. del 12 maggio 2010, n. 6, art. 22, “La valutazione d’incidenza è richiesta per tutti i piani o progetti che possano avere un’incidenza significativa sul sito Natura 2000, **ed è effettuata nell’ambito dei procedimenti di approvazione già previsti dalla normativa provinciale per i relativi piani e progetti**”.

L’Autorità competente per la Valutazione di incidenza sono dunque gli organi individuali o collegiali preposti all’esame e all’approvazione dei piani e dei progetti ai sensi della normativa provinciale, che acquisiscono a tal fine il parere dell’esperto o incaricato della Ripartizione provinciale Natura e paesaggio in merito all’incidenza del piano o progetto sul sito e alla sua conservazione.

Il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile (PPM) è adottato ed approvato dalla Provincia Autonoma di Bolzano.

L’Autorità competente alla Valutazione di Incidenza è quindi la Provincia Autonoma di Bolzano; nell’effettuazione della valutazione di incidenza l’Autorità competente acquisirà anche il parere dell’esperto o incaricato della Ripartizione provinciale Natura e paesaggio, che potrà esprimersi nell’ambito della sua partecipazione al relativo procedimento di approvazione.

3 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE E CONTENUTI DEL PIANO

3.1 Finalità del piano

Con la redazione del Piano della Mobilità Sostenibile 2030 (PPMS 2030), la Provincia Autonoma di Bolzano adegua la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea. Il PPMS costituisce, infatti, lo strumento di **“Pianificazione completa al livello appropriato”** previsto dal Regolamento CE 1060/21 come condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei al fine di conseguire gli obiettivi della nuova Politica di Coesione Europea 2021 – 2027. Nello specifico, si fa riferimento a:

- l'obiettivo strategico 3, *“un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità”* fissato dalla nuova Politica di Coesione;
- gli obiettivi specifici
 - *“sviluppare una rete TEN-T resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente, sicura, sostenibile e intermodale”*
 - *“sviluppare e rafforzare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera”.*

IL PPMS 2030 intende realizzare una pianificazione completa del sistema della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci attraverso una visione che si fonda sull'integrazione di tutte le modalità di trasporto per assicurarne la sostenibilità ambientale, economica e sociale. Questa impostazione, in Alto Adige può contare su un'approfondita programmazione per ciascuna modalità di trasporto che si contraddistingue anche per una propensione all'innovazione tecnologica fondata su solide basi scientifiche e capacità di cooperazione ed integrazione con partners tecnico-istituzionali a livello locale, nazionale e internazionale.

In ragione del ruolo ad esso attribuito dal REG. CE 1060/21, il PPMS si configura come Piano Direttore per il sistema provinciale multimodale ed intermodale della mobilità delle



persone e del trasporto delle merci rispetto al quale tutti gli altri piani e programmi si configurano come strumenti attuativi settoriali o territorialmente sottordinati che devono garantire la dovuta coerenza rispetto al PPMS per gli aspetti di interesse sovracomunale.

3.2 Obiettivi e strategie del piano

Con la redazione del Piano della Mobilità Sostenibile 2035, la Provincia Autonoma di Bolzano adegua la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea. In questo contesto, l'obiettivo primario che il PPMS 2035 si pone è quello di mettere a sistema il quadro della programmazione esistente, facendo convergere obiettivi e linee di intervento comuni al fine di restituire un quadro ordinato e coerente su cui agire per migliorare la qualità dei servizi e favorire una visione integrata della mobilità sostenibile e alternativa al trasporto privato.

Con questa visione, e sulla base della verifica preliminare dei Criteri di Adempimento e di analisi del quadro programmatico di riferimento, il Piano individua obiettivi e strategie generali su cui costruire una strategia progettuale che proietta l'Alto Adige verso una mobilità sostenibile e universalmente accessibile.

La definizione degli obiettivi ha già tenuto conto delle indicazioni e dei principi guida di livello sovraordinato, e quindi essi possono fungere da prima indicazione della declinazione a livello locale di obiettivi di livello nazionale o europeo.

In particolare, il PPMS deve contribuire a cogliere gli obiettivi fissati dal Green New Deal e dalla nuova Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente orientata a promuovere una mobilità completa, intermodale ed adeguata alle esigenze di mobilità delle persone.

Esito di questo processo è la definizione di 9 Obiettivi Strategici per il nuovo PPMS.

Di questi:

- otto sono obiettivi "tematici", riferiti cioè a specifici aspetti e caratteristiche del sistema dei trasporti che si vuole trarre in considerazione, a servizio dello sviluppo del territorio altoatesino.



- uno è un obiettivo “trasversale”, per così dire metodologico, finalizzato a indirizzare la valutazione comparativa di quelli che saranno definiti come scenari alternativi di Piano nel rispetto del 1° Criterio di Adempimento, ovvero la giustificazione economica degli interventi.

OBIETTIVI TEMATICI	
1	Valorizzazione del ruolo nel Brenner Digital Green Corridor e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)
2	Rafforzamento della mobilità pubblica in tutte le sue forme per le connessioni interne e transfrontaliere
3	Sviluppo dell'intermodalità tra le varie forme di mobilità
4	Sviluppo della mobilità attiva ciclopedonale a livello urbano ed extraurbano
5	Riduzione delle esternalità climatiche e ambientali generate dalla mobilità passeggeri e dal trasporto merci, tramite l'azione combinata di una riduzione della mobilità individuale a partire dalle aree sensibili come le zone Unesco più vulnerabili, la decarbonizzazione del parco mezzi, la diffusione dei vettori energetici prodotti da fonti rinnovabili.
6	Ricorso alla Digitalizzazione: Sviluppo di soluzioni innovative e “intelligenti” per la mobilità e il trasporto, delle merci anche a servizio della mobilità turistica.
7	Realizzazione di infrastrutture di mobilità sicure e resilienti ai cambiamenti climatici
8	Rafforzamento dell'accessibilità aerea anche tramite connessioni agli aeroporti contigui
OBIETTIVO TRASVERSALE	
9	Perseguimento degli obiettivi tematici nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e del rapporto tra benefici e costi per la società

Il piano si articola in tre ambiti di intervento:

- **Il Corridoio del Brennero e le reti di comunicazione di livello comunitario:** a questo livello appartiene l'asse autostradale dell'Autostrada A22 del Brennero e la ferrovia Verona-Monaco quale asse dove insistono gli interventi di maggiore rilevanza, in particolare il BBT per l'interconnessione ferroviaria. Lungo questo asse si muovono i principali flussi di attraversamento del territorio provinciale sia passeggeri che merci. Inoltre, il Corridoio del Brennero rappresenta la principale porta di accesso per i turisti stranieri durante le stagionalità estive e invernali.

- **I collegamenti con le regioni confinanti e assi di distribuzione interna:** questi assi hanno il duplice compito di servire gli spostamenti in ingresso/uscita dalla Provincia attraverso la Val Venosta e la Val Pusteria e gli spostamenti interni nelle medesime valli e verso le valli minori e laterali alle principali. Inoltre, tali assi si configurano come linee di adduzione all'asse del Brennero in particolare in corrispondenza dei nodi di interscambio (Bolzano, Bressanone, ecc.). La domanda che impegna questi assi è prevalentemente di tipo interno e di spostamenti sistematici ma si caratterizza di una componente turistica molto rilevante durante la stagione estiva e invernale.
- **I collegamenti interni urbani ed extraurbani nelle Città, nelle valli principali e secondarie e nei comprensori:** la distribuzione dei flussi di spostamento all'interno delle città è lasciata alla viabilità di rango comunale che deve al contempo garantire la vivibilità e la sicurezza dei contesti urbani serviti attraverso misure in grado di limitare l'uso del mezzo privato e mitigare gli effetti negativi causati dal traffico veicolare (inquinamento ambientale ed acustico, incidentalità, ecc.). Nelle valli e nelle aree vulnerabili a valenza turistica, i collegamenti devono garantire accessibilità senza però compromettere la naturalità degli stessi.

Ai tre livelli sopra si aggiungono tre tematiche trasversali:

- **La decarbonizzazione dei sistemi di trasporto pubblico e privato** che interessa i singoli ambiti e, in generale, l'intero territorio altoatesino.
- **Il miglioramento delle condizioni di sicurezza a partire da quella in ambito stradale affinché** vengano ridotti il numero di incidenti, morti e feriti causati dal traffico veicolare con conseguente miglioramento delle condizioni di circolazione per l'utenza debole (mobilità attiva).
- **La digitalizzazione del sistema della mobilità e quelli con esso interagenti**, come strumento funzionale al raggiungimento degli obiettivi di Piano.

Si rimanda per una descrizione di dettaglio alla Relazione di Piano, e ai paragrafi successivi per la individuazione delle Azioni attuative di strategie ed obiettivi del Piano.

3.3 AREA INTERESSATA DALLE PREVISIONI DI PIANO

L'area coinvolta dal piano è l'intero territorio della Provincia Autonoma di Bolzano.

3.4 TIPOLOGIA E DIMENSIONE DELLE PRINCIPALI OPERE PREVISTE DAL PIANO E CONTENUTO DEL PIANO

Gli obiettivi di Piano descrivono le finalità ed i traguardi che il PPMS si propone di raggiungere e sono stati individuati nella Relazione di progetto, nel Rapporto Preliminare e nel Rapporto Ambientale di V.A.S. Sono stati inoltre riportati nel precedente paragrafo “3.1 FINALITÀ DEL PIANO”.

Di seguito si riportano una tabella con le Azioni del Piano ed un estratto del PPMS, con le opere previste in attuazione delle Strategie/Azioni del piano, nella cornice degli interventi programmati per i diversi settori della mobilità.

Tabella 2 Quadro complessivo degli Interventi del Piano per modalità di trasporto

MODALITA' DI TRASPORTO	CODICE INT	DENOMINAZIONE INTERVENTO
TPL ferroviario		2 nuovi treni per modelli REX
	F5	Nuova Stazione di Bolzano
	F7	Raddoppio Linea Merano Bolzano – Tratta Maia Bassa Casanova
	F9	Raddoppio Linea Fortezza San Candido (Val Pusteria)
	F25	Raddoppio selettivo ferrovia Val Venosta
		5 nuovi treni completamento del Brenner Base Tunnel (2032)
		3 nuovi treni completamento del raddoppio linea Merano Bolzano (F7)
		8 nuovi treni per la linea Merano-Malles (F6)
TPL centri mobilità		Potenziamento dell'accessibilità territoriale alle stazioni di Bolzano e Brunico
	F24	Stazione elementare intermodalità merci a Bronzolo
TPL automobilistico	CM6	Centro di Mobilità – stazione di Bolzano
	F14	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica Bolzano-Laives
	F15	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Valle Aurina
	F16	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val Badia
	F17	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val Gardena
	F18	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val Passiria
	F19	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val d'Ega
	F20	Potenziamento e velocizzazione di collegamenti automobilistici tra Bolzano e i comuni alle pendici dell'Alpe di Siusi (Castelrotto, Siusi allo Sciliar, Tires)
	F21	Completamento metrobus dell'Oltradige (linea 131)
	F22	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica del Sarentino
	Potenziamento agevolazioni Alto Adige Pass e correttivi alla mobility card turistica	



TPL ferroviario	F1	2 nuovi treni per modelli REX
	F1	2 nuovi treni per modelli REX
	F1	2 nuovi treni per modelli REX
	F1	2 nuovi treni per modelli REX
Viabilità	S193	Parcheggi di interscambio e relativa viabilità di servizio alle stazioni ferroviarie
Ciclabilità		Potenziamento reti ciclabili di connessione tra i centri principali (Bolzano, Bressanone, Merano, ecc.) e i comuni limitrofi
		Regolamentazione utilizzo strade poderali e del consorzio di bonifica – assicurazione danni a terzi
		Ciclostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e dei principali poli di attrazione, quali scuole secondarie di secondo grado, ospedali, sedi provinciali
		Bike sharing unificato Alto Adige
		Incentivi a sostegno della diffusione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici casa-scuola casa-lavoro
		Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare privato passeggeri e merci
Decarbonizzazione dei sistemi di trasporto		Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare pubblico
		Aumento della copertura dei punti di rifornimento fonti energetiche rinnovabili
		Istituzione di Low Emission Zone (LEZ)
		Piano per la sicurezza stradale (Interventi nei punti neri della rete; Interventi diffusi di traffic-calming; Educazione stradale)
Digitalizzazione: interventi per il Traffic Management e l'infomobilità		Infomobilità per il Trasporto Pubblico Locale e l'intermodalità
		Infomobilità per la gestione degli accessi alle aree urbane
		Infomobilità per la gestione della sosta nelle aree urbane
		Infomobilità stato dei cantieri
		Infomobilità per la gestione del traffico e della sosta in aree vulnerabili (passi dolomitici, testate delle valli, attrattori puntuali)
		Regolamentazione e gestione del traffico pesante sulla viabilità ordinaria
		Gestione del traffico in condizioni straordinarie sul corridoio A22-SS12
		TPL-Maas
Altri ambiti per una mobilità sostenibile		Sharing Mobility
		Politiche pricing per accesso alle valli/aree vulnerabili turistiche
		Politiche passi per le valli/aree vulnerabili turistiche
Altro – sostenibilità		Parcheggi di interscambio e servizi navettamento verso le aree turistiche vulnerabili (passi, testate valli, poli attrattori di pregio)
		Stazioni produzione/distribuzione H2



Figura 2 Interventi di progetto del PPT della Provincia Autonoma di Bolzano su mappa

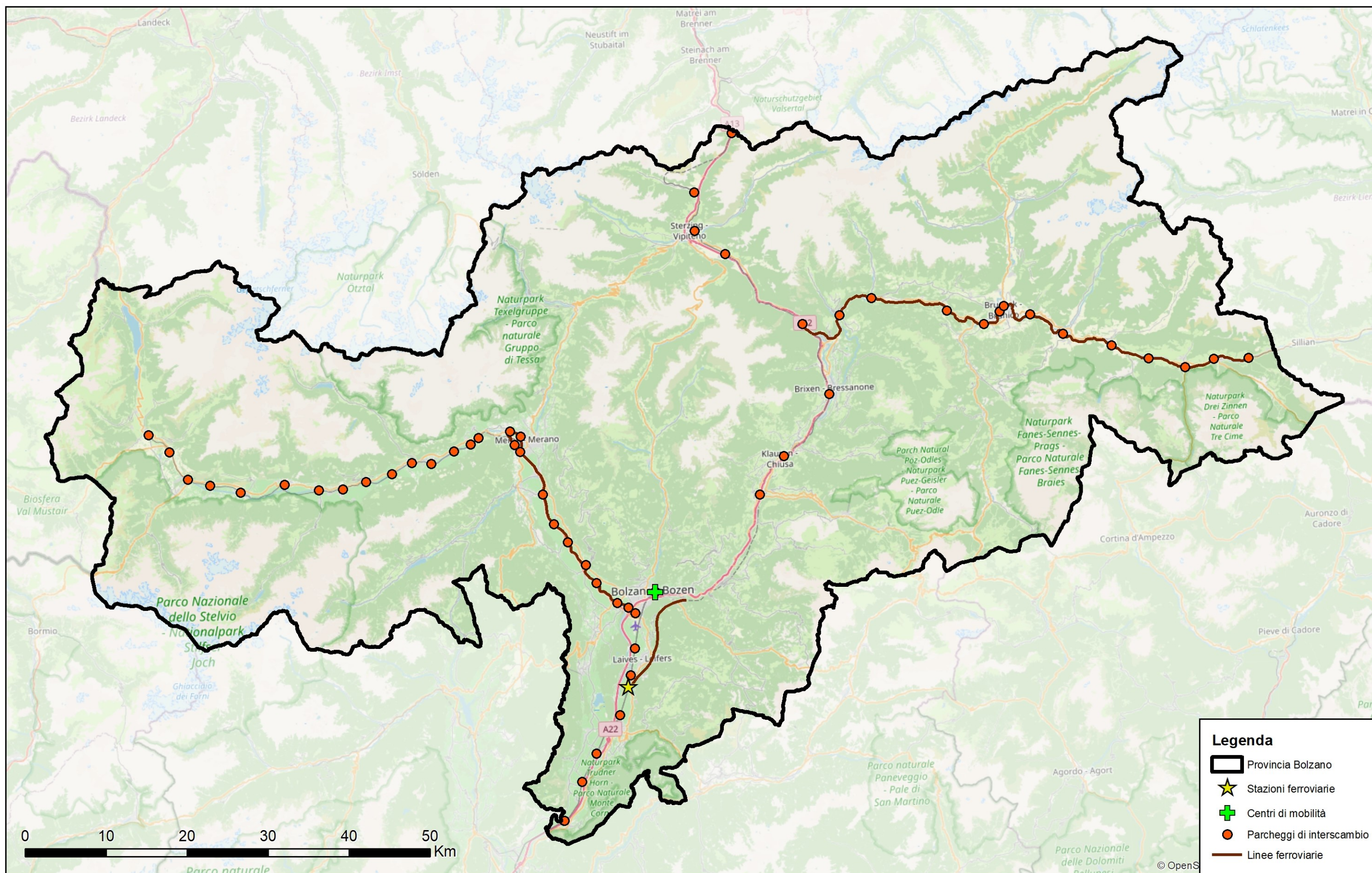
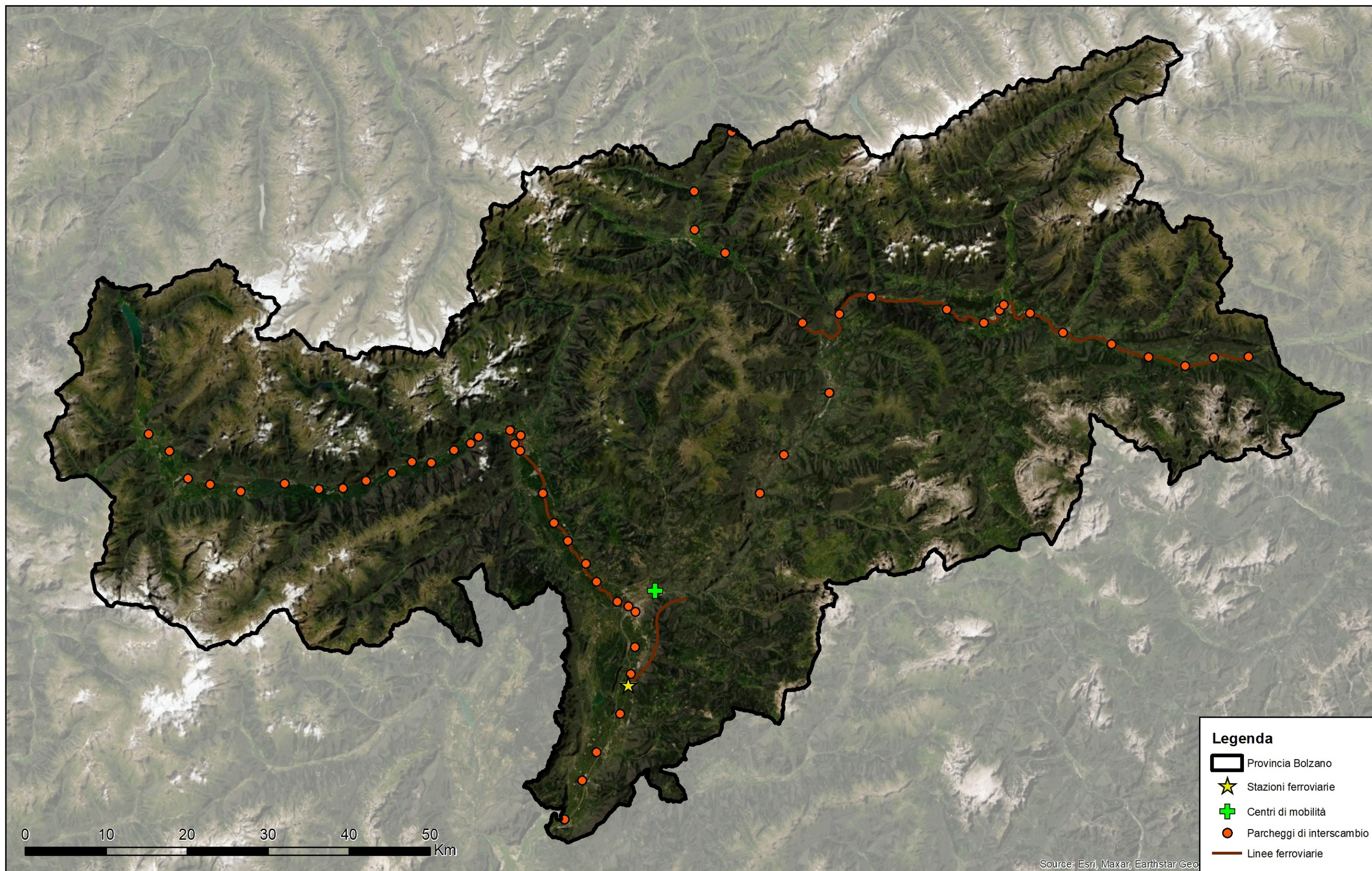


Figura 3 Interventi di progetto del PPT della Provincia Autonoma di Bolzano su ortofoto



4 LOCALIZZAZIONE DEI SITI INTERESSATI E DESCRIZIONE DEL LORO STATO DI PROTEZIONE IN RIFERIMENTO A RETE NATURA 2000

L'analisi sulle Aree Protette e i Siti Natura 2000 presenti nel territorio può essere svolta consultando il sito della Provincia Autonoma di Bolzano (<https://natura-territorio.provincia.bz.it/it/siti-natura-2000-in-alto-adige>) che consente l'accesso alla documentazione afferente i singoli Siti (Formulari standard; Misure di conservazione, Piani di gestione).

Inoltre, si può consultare la cartografia interattiva del sito della Provincia Autonoma (<https://maps.civis.bz.it/?context=PROV-BZ-GEOBROWSER&lang=it&bbox=1050000,5820000,1389000,5960000>) che riporta le perimetrazioni dei Siti della Rete Natura 2000.

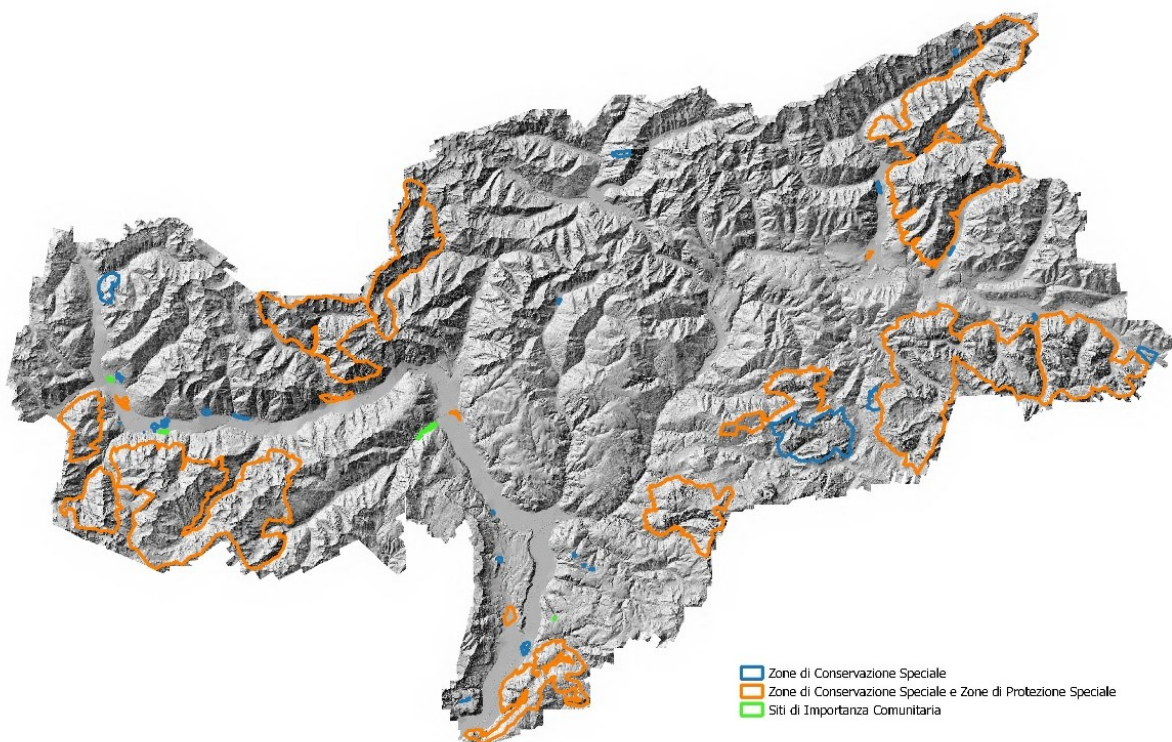
4.1 RETE NATURA 2000

La Direttiva europea Habitat del 1992 prevede che gli Stati membri debbano designare siti Natura 2000 per garantire la tutela delle specie e degli habitat di interesse comunitario.

Fino ad oggi in Alto Adige sono stati designati, a norma della Direttiva Habitat, quattro Siti di Interesse Comunitario (SIC) e 40 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a norma della Direttiva Uccelli, 17 Zone di Protezione Speciale (ZPS).

La superficie delle Zone di Protezione Speciale coincide con la superficie delle Zone Speciali di Conservazione. Complessivamente i siti Natura 2000 si estendono su una superficie pari a 150.047 ettari, che corrisponde al 20,3% del territorio provinciale. Gran parte di questi siti sono già tutelati ai sensi della legge provinciale.

Figura 4 Rete Natura 2000 in Alto Adige (fonte: <https://parchi-naturali.provincia.bz.it/>)



Nel territorio della Provincia di Bolzano si trovano 44 Siti della Rete Natura 2000.

Tabella 3 La Rete Natura 2000 (dati <https://www.mite.gov.it/pagina/sic-zsc-e-zps-italia>)

	ZPS			SIC-ZSC			SIC-ZSC/ZPS		
	n. siti	ha	%	n. siti	ha	%	n. siti	ha	%
Bolzano	0	0	0	27	7.422	1,0	17	142.626	19,3
Italia	279	3.667.894	14,8	2001	4.025.859	16,3	357	1.741.272	7,2

Tabella 4 Elenco dei Siti Natura 2000

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA (ha)
ZSC	IT3110001	Biotopo Vegetazione Steppica Tartscher Leiten	38
ZSC-ZPS	IT3110002	Biotopo Ontaneto di Sluderno	125
ZSC	IT3110004	Biotopo Ontaneto di Cengles	41
ZSC	IT3110005	Biotopo Ontaneto di Oris	46
ZSC-ZPS	IT3110010	Biotopo Vegetazione Steppica Sonnenberg	204
ZSC-ZPS	IT3110011	Val di Fosse nel Parco Naturale Gruppo di Tessa	10.087
ZSC-ZPS	IT3110012	Lacines - Catena del Monteneve nel Parco Naturale Gruppo di Tessa	8.095
ZSC-ZPS	IT3110013	Biotopo Delta del Valsura	33
ZSC	IT3110014	Biotopo Gisser Auen	14
ZSC	IT3110015	Biotopo Hhnerspiel	144



TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA (ha)
ZSC	IT3110016	Biotopo Wiesermoos	16
ZSC-ZPS	IT3110017	Parco Naturale Vedrette di Ries - Aurina	31.330
ZSC-ZPS	IT3110018	Ontaneti dell'Aurino	36
ZSC	IT3110019	Biotopo Rasner Moser	25
ZSC	IT3110020	Biotopo Monte Covolo - Alpe di Nemes	278
ZSC	IT3110022	Biotopo Ontaneto della Rienza - Dobbiaco	17
ZSC-ZPS	IT3110026	Valle di Funes - Sas De Putia - Rasciesa nel Parco Naturale Puez-Odle	5.277
ZSC	IT3110027	Gardena - Valle Lunga - Puez nel Parco Naturale Puez-Odle	5.396
ZSC-ZPS	IT3110029	Parco Naturale dello Sciliar - Catinaccio	7.292
ZSC	IT3110030	Biotopo Torbiera Totes Moos	4
ZSC	IT3110031	Biotopo Torbiera Wolff	10
ZSC	IT3110032	Biotopo Torbiera Tschingger	3
ZSC	IT3110033	Biotopo Buche di Ghiaccio	28
ZSC-ZPS	IT3110034	Biotopo Lago di Caldaro	241
ZSC	IT3110035	Biotopo Castelfeder	108
ZSC-ZPS	IT3110036	Parco Naturale Monte Corno	6.848
ZSC	IT3110037	Biotopo Lago di Favogna	10
ZSC-ZPS	IT3110038	Ultimo - Solda nel Parco Nazionale dello Stelvio	27.989
ZSC-ZPS	IT3110039	Ortles - Monte Madaccio nel Parco Nazionale dello Stelvio	4.188
ZSC-ZPS	IT3110040	Alpe di Cavallaccio nel Parco Nazionale dello Stelvio	3.517
ZSC	IT3110041	Jaggl	702
ZSC	IT3110042	Prati Aridi Rocciosi di Agumes	0,3
ZSC	IT3110043	Prati Aridi Rocciosi di Sant'Ottilia	0,1
ZSC	IT3110044	Biotopo Sonnenberg Vegetazione Steppica Schlanderser Leiten	25
ZSC	IT3110045	Biotopo Sonnenberg Vegetazione Steppica Kortscher Leiten	56
ZSC	IT3110046	Biotopo Palude della Volpe	4
ZSC	IT3110048	Prati dell'Armentara	342
ZSC-ZPS	IT3110049	Parco Naturale Fanes - Senes - Braies	25.453
ZSC-ZPS	IT3110050	Parco Naturale Tre Cime	11.892
ZSC-ZPS	IT3110051	Biotopo Ahrau di Stegona	18
SIC	IT3110052	Biotopo Bigleidermoos	5
SIC	IT3110053	Biotopo Tartscher Buhel	22
SIC	IT3110054	Gaulschlucht	66
SIC	IT3110055	Schgumser Moser	24



Figura 5 Individuazione dei Siti Natura 2000 nel territorio della Provincia Autonoma di Bolzano su mappa

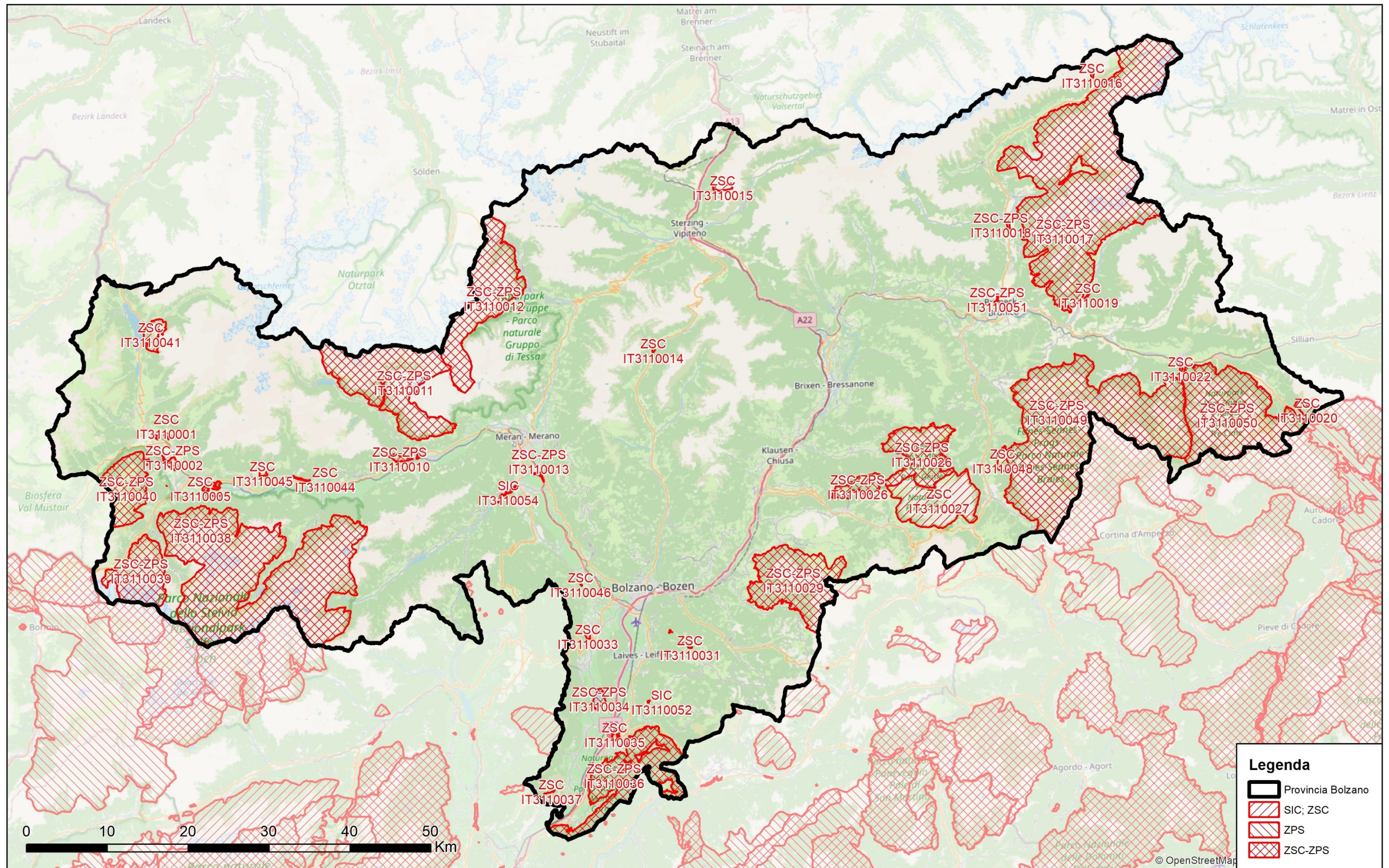


Figura 6 Individuazione dei Siti Natura 2000 nel territorio della Provincia Autonoma di Bolzano su ortofoto

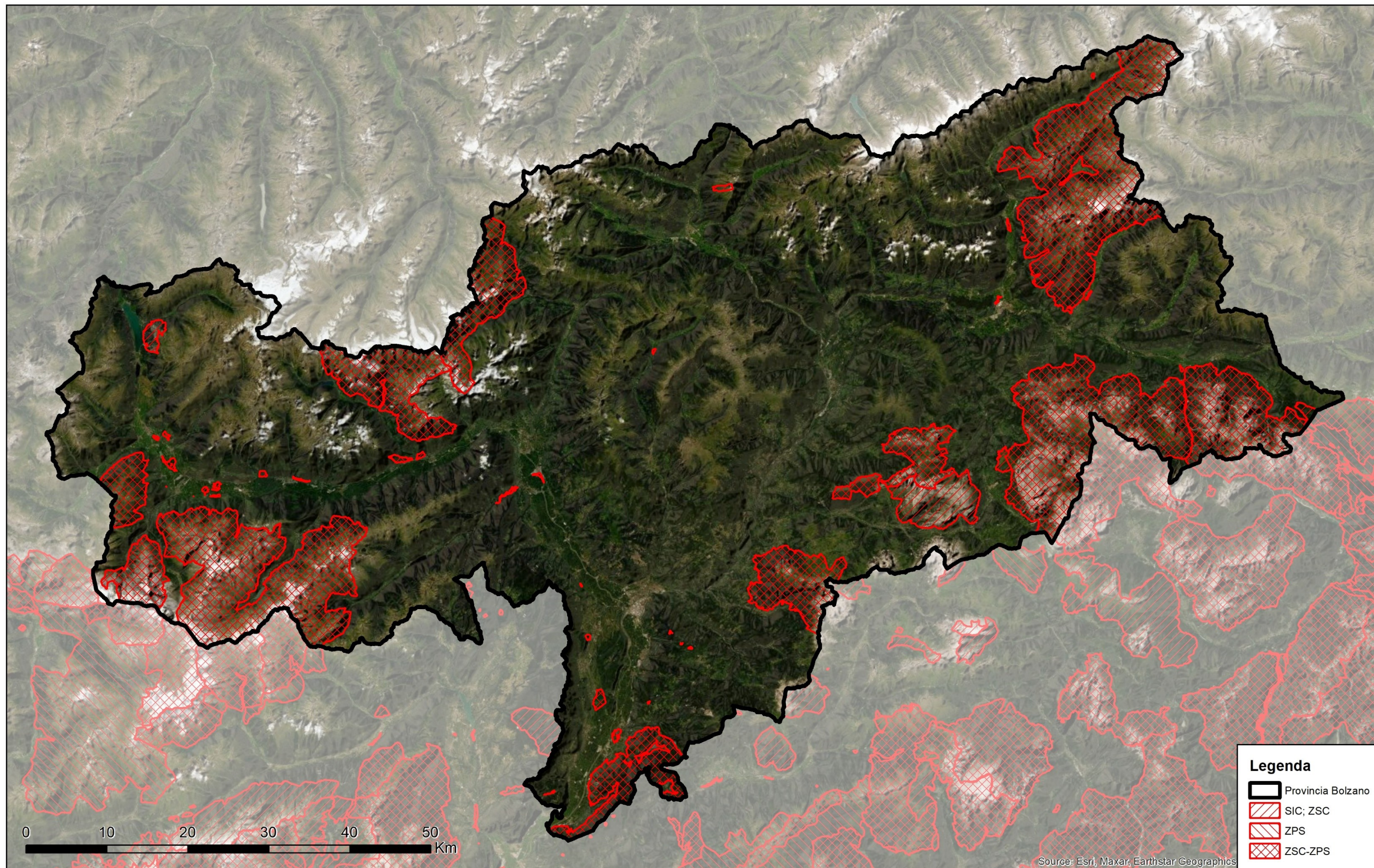
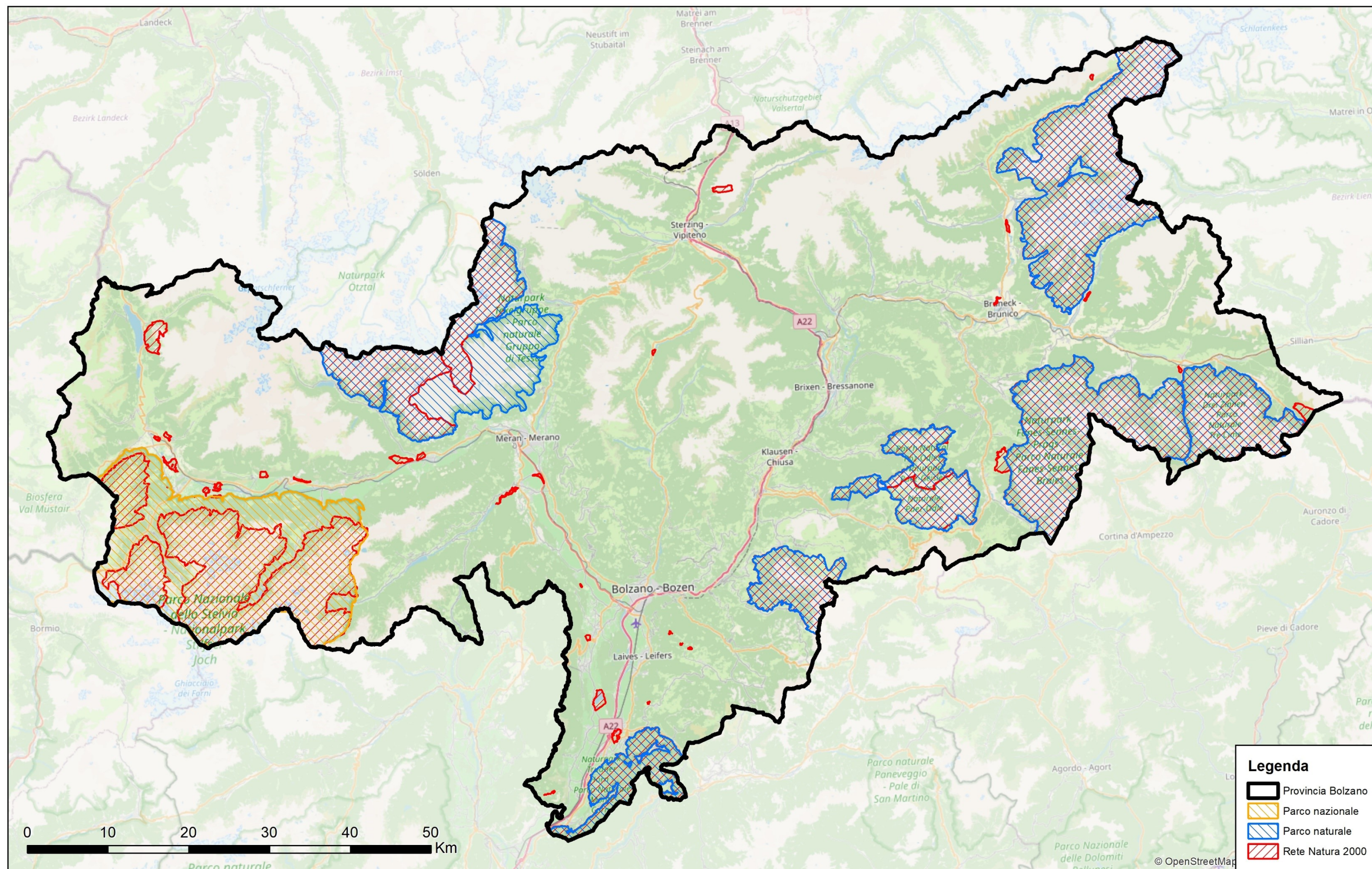


Figura 7 Individuazione dei Siti Natura 2000 e delle altre Aree Protette nel territorio della Provincia Autonoma di Bolzano su mappa



4.2 ALTRE AREE PROTETTE

Nel territorio della Provincia Autonoma di Bolzano sono presenti altre Aree naturali protette. Dal sito <https://parchi-naturali.provincia.bz.it/> si ricavano i dati principali per la presenza delle Aree naturali protette nella Provincia.

- 1 parco nazionale
- 7 parchi naturali

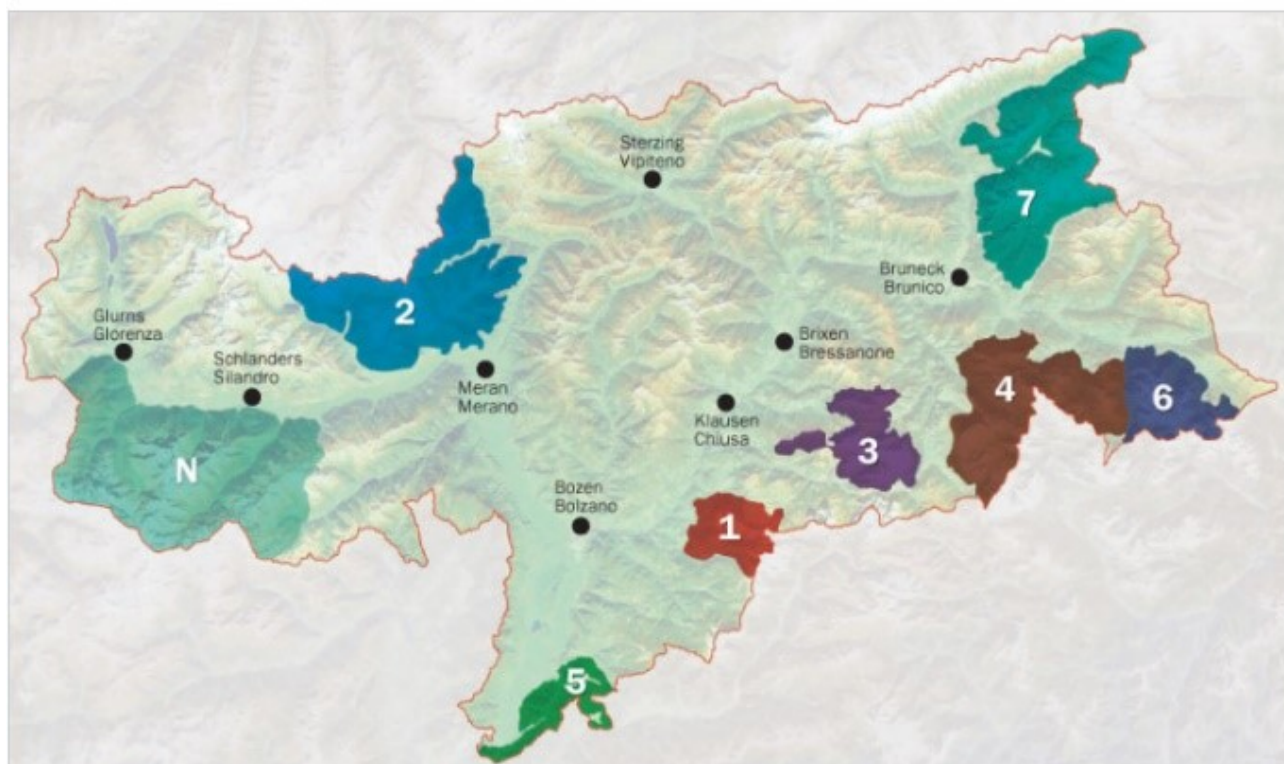
L'insieme delle aree protette, che comprende anche aree classificate come SIC e ZPS copre circa il 24 % del territorio.

Questi numeri fanno della Provincia di Bolzano un territorio straordinario con una biodiversità pressoché unica.

Tabella 5 Elenco delle Aree Naturali Protette

TIPO	DENOMINAZIONE	AREA (ha)
Parco nazionale	Stelvio	53361
Parco naturale	Fanes-Sennes-Braies	25485
Parco naturale	Gruppo di Tessa	31407
Parco naturale	Monte Corno	6873
Parco naturale	Puez-Odle	10729
Parco naturale	Sciliar-Catinaccio	7288
Parco naturale	Tre Cime	11878
Parco naturale	Vedrette di Ries - Aurina	31330

Figura 8 Parchi Naturali in Alto Adige (fonte: <https://naturparks.provinz.bz.it/>)



- 1 Naturpark Schlern-Rosengarten
- 2 Naturpark Texelgruppe
- 3 Naturpark Puez-Geisler
- 4 Naturpark Fanes-Sennes-Prags
- 5 Naturpark Trudner Horn
- 6 Naturpark Drei Zinnen
- 7 Naturpark Rieserferner-Ahrn
- N Nationalpark Stilfserjoch

5 DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITA' PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI/VEGETALI PRESENTI NEL SITO)

Come anticipato, le azioni previste in attuazione delle Strategie del Piano insistono sul territorio provinciale di Bolzano, e sebbene siano principalmente rivolte al comparto della mobilità, e interessino principalmente le aree più densamente insediate ed antropizzate, o gli assi infrastrutturali esistenti, possono comunque avere interazioni con i siti Natura 2000 presenti, con particolare riferimento a previsioni di tipo infrastrutturale.

Risulta quindi opportuno valutare, azione per azione, gli eventuali effetti previsti sui siti Natura 2000 in esame.

A tal proposito, le azioni proposte dal PUMS possono essere ricondotte a due principali macro tipologie: azioni “gestionali” e azioni “infrastrutturali”.

Le azioni “gestionali”, di tipo regolamentare e sui servizi, non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nell'implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica, e nel caso specifico del presente Piano non hanno interazioni con i Siti individuati; si ritiene, pertanto, che esse abbiano una incidenza nulla sulla Rete Natura 2000 e quindi sono immediatamente escluse dal processo valutativo.

Le restanti politiche/azioni di Piano che possono anche sottendere interventi di tipo infrastrutturale, potrebbero, in funzione della localizzazione specifica, interessare direttamente o indirettamente i Siti Natura 2000 in oggetto: si è dunque proceduto ad una analisi basata sulla loro localizzazione.

Tabella 6 Valutazione della possibile interazione tra interventi previsti e i Siti Natura 2000

MODALITA' DI TRSPORTO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
TPL ferroviario	Raddoppio Linea Merano Bolzano – Tratta Maia Bassa Casanova	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000 (NB: le tratte in raddoppio non sono ancora individuate)
	Raddoppio Linea Fortezza San Candido (Val Pusteria)	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000



MODALITA' DI TRSPORTO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
	Raddoppio selettivo ferrovia Val Venosta	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	2 nuovi treni per modelli REX	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	5 nuovi treni completamento del Brenner Base Tunnel (2032)	Azione gestionale si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	3 nuovi treni completamento del raddoppio linea Merano Bolzano (F7)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	8 nuovi treni per la linea Merano-Malles (F6)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento dell'accessibilità territoriale alle stazioni di Bolzano e Brunico	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Stazione elementare intermodalità merci a Bronzolo	Azione di adeguamento di infrastrutture esistenti, da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
TPL centri mobilità	Centro di Mobilità – stazione di Bolzano	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
TPL automobilistico	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica Bolzano-Laives	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Valle Aurina	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val Badia	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val Gardena	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val Passiria	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica della Val d'Ega	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione di collegamenti automobilistici tra Bolzano e i comuni alle pendici dell'Alpe di Siusi (Castelrotto, Siusi allo Sciliar, Tires)	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Completamento metrobus dell'Ortradige (linea 131)	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento e velocizzazione della linea automobilistica del Sarentino	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Potenziamento agevolazioni Alto Adige Pass e correttivi alla mobility card turistica	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Viabilità	Parcheggi di interscambio e relativa viabilità di servizio alle stazioni ferroviarie	Azione su nuova infrastruttura; da verificare in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
Ciclabilità	Potenziamento reti ciclabili di connessione tra i centri principali (Bolzano, Bressanone, Merano, ecc.) e i comuni limitrofi	Azione ancora non localizzata, che per lo più si attuerà utilizzando la viabilità esistente: nella presente fase si ritiene che non possa determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000



MODALITA' DI TRSPORTO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
	Regolamentazione utilizzo strade poderali e del consorzio di bonifica – assicurazione danni a terzi	Azione ancora non localizzate, che si attuerà utilizzando la viabilità poderale esistente: si ritiene che non possa determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Ciclostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e dei principali poli di attrazione, quali scuole secondarie di secondo grado, ospedali, sedi provinciali	Azione ancora non localizzate, che si attua in aree urbanizzate e su infrastrutture esistenti; si ritiene che non possa determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Bike sharing unificato Alto Adige	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Incentivi a sostegno della diffusione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici casa-scuola casa-lavoro	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
Decarbonizzazione dei sistemi di trasporto	Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare privato passeggeri e merci	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Inventivi alla decarbonizzazione del parco veicolare pubblico	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Aumento della copertura dei punti di rifornimento fonti energetiche rinnovabili	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Istituzione di Low Emission Zone (LEZ)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Piano per la sicurezza stradale (Interventi nei punti neri della rete; Interventi diffusi di traffic-calming; Educazione stradale)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
Digitalizzazione: interventi per il Traffic Management e l'infomobilità	Infomobilità per il Trasporto Pubblico Locale e l'intermodalità	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Infomobilità per la gestione degli accessi alle aree urbane	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Infomobilità per la gestione della sosta nelle aree urbane	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Infomobilità stato dei cantieri	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Infomobilità per la gestione del traffico e della sosta in aree vulnerabili (passi dolomiti, testate delle valli, attrattori puntuali)	Azioni localizzate su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	Regolamentazione e gestione del traffico pesante sulla viabilità ordinaria	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Gestione del traffico in condizioni straordinarie sul corridoio A22-SS12	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	TPL-Maas	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
Altri ambiti per una mobilità sostenibile	Sharing Mobility	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Politiche pricing per accesso alle valli/aree vulnerabili turistiche	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000



MODALITA' DI TRASPORTO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	POTENZIALI EFFETTI
Altro – sostenibilità	Politiche pass per le valli/aree vulnerabili turistiche	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
	Parcheggi di interscambio e servizi navettamento verso le aree turistiche vulnerabili (passi, testate valli, poli attrattori di pregio)	Azione non localizzata nel presente Piano, che si attuerà in adiacenza alla viabilità esistente in corrispondenza di snodi viabilistici esistenti; nella presente fase si ritiene che non possa determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000; da verificare in sede attuativa in relazione alla posizione
	Stazioni produzione/distribuzione H2	Azione non localizzata nel presente Piano, che per lo più si attuerà in fregio alla viabilità esistente: da verificare in sede attuativa in relazione alla posizione se in grado di determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000

Le azioni del Piano per le quali non è stata riscontrata alcuna possibile interazione con i siti Natura 2000 (es: azioni gestionali e immateriali, o che si esplicano all'interno di sedimi infrastrutturali attuali) potranno essere escluse da ulteriori approfondimenti valutativi.

Come anticipato, le azioni **gestionali/immateriali**", di tipo regolamentare e sui servizi, non propongo modifiche significative all'assetto infrastrutturale della rete di trasporto, ma, al contrario, perseguono un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente, intesa come sistema per i movimenti dei veicoli privati, pubblici e pedoni, e si ritiene di considerarne gli effetti non rilevanti per la componente. Come evidenziato in tabella, si tratta di azioni quali: "Potenziamento e velocizzazione" delle linee automobilistiche TPL ; Completamento metrobus; Incentivi a sostegno della diffusione dell'uso della bicicletta; Regolamentazione utilizzo strade poderali per il ciclismo; Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare; Istituzione di Low Emission Zone (LEZ); Piano per la sicurezza stradale; Infomobilità; Regolamentazione e gestione del traffico pesante sulla viabilità ordinaria; Gestione del traffico in condizioni straordinarie sul corridoio A22-SS12; TPL-Maas; Sharing Mobility; Politiche pricing / Politiche pass per accesso alle valli/aree vulnerabili turistiche; Potenziamento agevolazioni Alto Adige Pass e correttivi alla mobility card turistica; ...

Le azioni del Piano di interesse per la presente analisi sono invece quelle che comportano il cambio di destinazione d'uso di una porzione di territorio (sedime infrastrutture), e possono generare frammentazione/discontinuità, sottrazione/eliminazione di habitat protetti o habitat di specie, interruzione delle connessioni tra habitat e rispetto al territorio circostante.

Anche rispetto a queste azioni, si è analizzata la possibile relazione con le aree tutelate, considerando il tipo di intervento (nuova infrastruttura o adeguamento/potenziamento di infrastruttura esistente) ed il contesto in cui si collocano (aree urbanizzate, sedimi infrastrutturali).

Si è proceduto quindi ad una analisi (compatibilmente con il presente livello di progettazione) di queste ultime, ed alla sovrapposizione con la localizzazione delle aree tutelate, al fine di evidenziare le possibili interazioni.

Laddove si è evidenziata una localizzazione interferente o di prossimità, si sono considerati in relazione alla tipologia di azione (adeguamento o nuova realizzazione) gli effetti prevedibili sugli habitat, sulla fauna e sulla flora e sono indicate eventuali misure finalizzate eliminare o comunque minimizzare gli effetti a carico dei siti Natura 2000 e degli habitat e delle specie in essi presenti.

Tale analisi è stata svolta con un livello di approfondimento corrispondente al presente livello di pianificazione degli interventi; nei casi in cui il grado di definizione degli interventi non permette di escludere impatti potenziali, si è rinviato a valutazioni da effettuarsi in fase di progettazione degli interventi medesimi.

Va specificato infatti che obiettivo della presente fase valutativa è quello di descrivere le probabili interferenze degli interventi infrastrutturali proposti nello scenario di progetto e rimandare ove necessario alle successive fasi di attuazione dei progetti la valutazione di incidenza specifica, nel caso si rilevi una significativa possibile incidenza di quanto previsto dal piano.

Pertanto si è provveduto ad effettuare una prima valutazione basandosi sulla localizzazione degli interventi programmati nel Piano per lo “scenario di progetto 2035”, rispetto alla posizione dei Siti della Rete Natura 2000.

5.1 VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA POSSIBILE INTERAZIONE CON I SITI IN ESAME

Al fine di evidenziare l'eventuale sviluppo di incidenze negative del Piano, si riporta di seguito una sovrapposizione tra le azioni proposte dal PPM e le aree tutelate presenti nel territorio. Si sono considerate nelle analisi oltre alle aree protette vere e proprie anche delle fasce di territorio “contigue” ad esse, per una ampiezza di 1 km dal perimetro dei Siti, in modo da poter rilevare situazioni di prossimità potenzialmente critiche.

Si ricorda che in base all'analisi fatta al paragrafo precedente, gli interventi di attuazione del Piano passibili di provocare effetti sui Siti Natura 2000 sono le seguenti:



MODALITA' TRSPORTO	CO-DICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO
TPL ferroviario	F7	Raddoppio Linea Merano Bolzano – Tratta Maia Bassa Casanova	Adeguamento
	F9	Raddoppio Linea Fortezza San Candido (Val Pusteria)	Adeguamento
	F25	Raddoppio selettivo ferrovia Val Venosta	Adeguamento
	F24	Stazione elementare intermodalità merci a Bronzolo	Adeguamento
TPL centri mobilità	CM6	Centro di Mobilità – stazione di Bolzano	Nuova infrastruttura
Viabilità	S193	Parcheggi di interscambio e relativa viabilità di servizio alle stazioni ferroviarie	Nuova infrastruttura

Si evidenzia che le azioni del PPM, essendo rivolte al comparto della mobilità, **interessano principalmente le aree urbanizzate e insediate, o gli assi infrastrutturali esistenti di collegamento tra queste e il resto del territorio, o ambiti prossimi alle stazioni o ad intersezioni di rilievo**: per questo, tendono a coinvolgere aree già utilizzate da insediamenti ed infrastrutture, senza coinvolgere gli ambiti territoriali di pregio naturalistico.

In riferimento alle azioni che si sviluppano esclusivamente nelle aree urbanizzate o a ridosso delle infrastrutture esistenti, si ritiene di considerarne gli effetti non rilevanti per la componente. Si tratta di azioni quali: Ciclostazioni e postazioni bike sharing; Centro di Mobilità – stazione di Bolzano; Parcheggi di interscambio e relativa viabilità di servizio alle stazioni ferroviarie; Aumento della copertura dei punti di rifornimento fonti energetiche rinnovabili; Infomobilità; Stazioni produzione/distribuzione H2.

Inoltre, le politiche/azioni che riguardano interventi di **adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti** (Raddoppio Linea Merano Bolzano / Raddoppio Linea Fortezza San Candido / Raddoppio selettivo ferrovia Val Venosta / Potenziamento dell'accessibilità territoriale alle stazioni di Bolzano e Brunico) sono qui considerate scarsamente significative, in quanto interessano ambiti già attraversati dalle infrastrutture.

La sovrapposizione riportata nel seguito mostra come non si sviluppino interferenze tra interventi e Siti, e dunque sia possibile escludere incidenze dirette sulle aree tutelate; inoltre, sempre in base alla localizzazione degli interventi, ed alla loro tipologia, si ritiene di poter escludere interferenze indirette, come di seguito descritto, anche considerando gli interventi che interessano ambiti prossimi ai Siti (si considera un intorno di 1 km dai perimetri).



Figura 9 Relazione tra le azioni di piano e i Siti considerati su mappa (scala adattata)

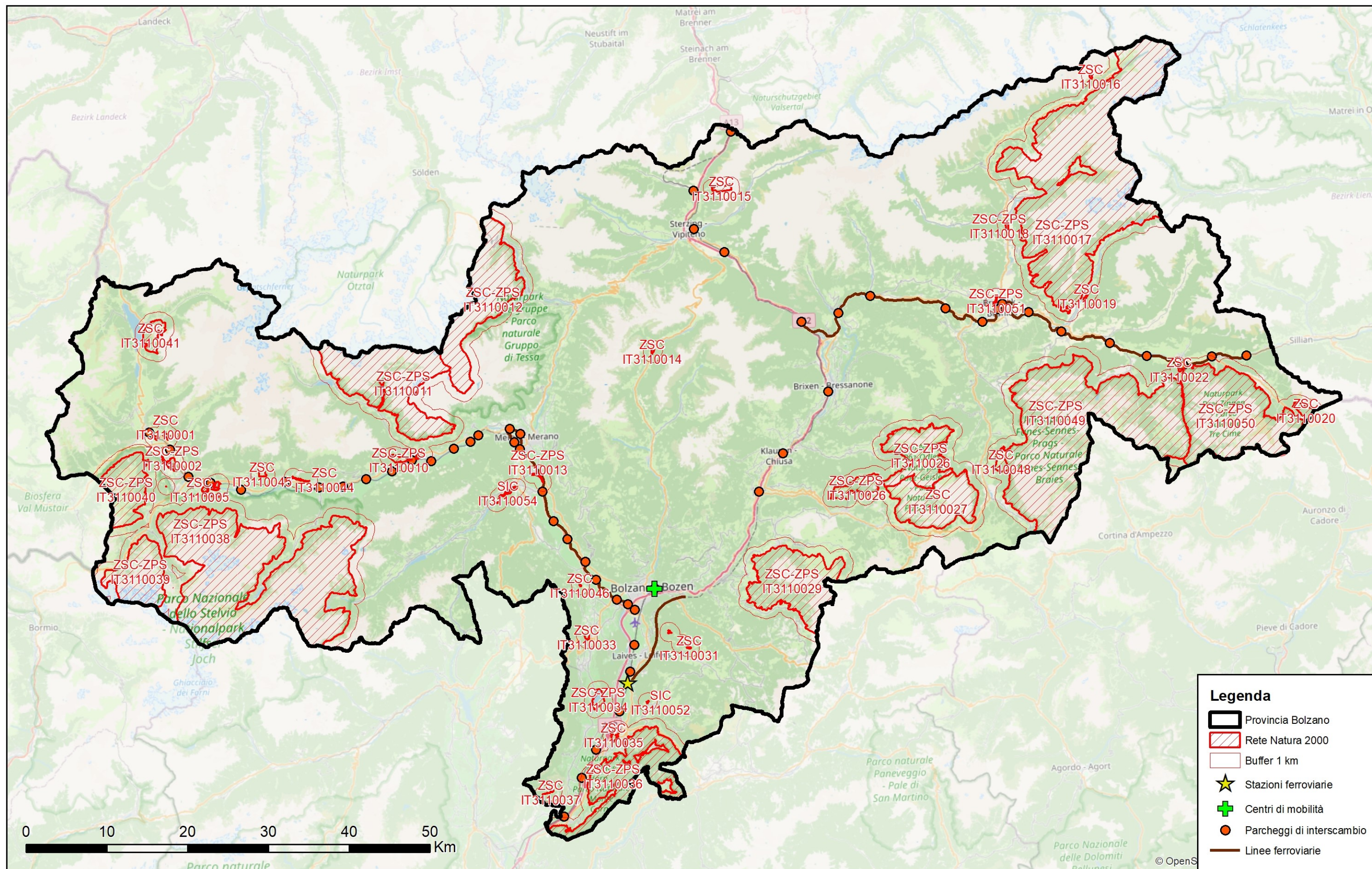


Figura 10 Relazione tra le azioni di piano e i Siti considerati su ortofoto (scala adattata)

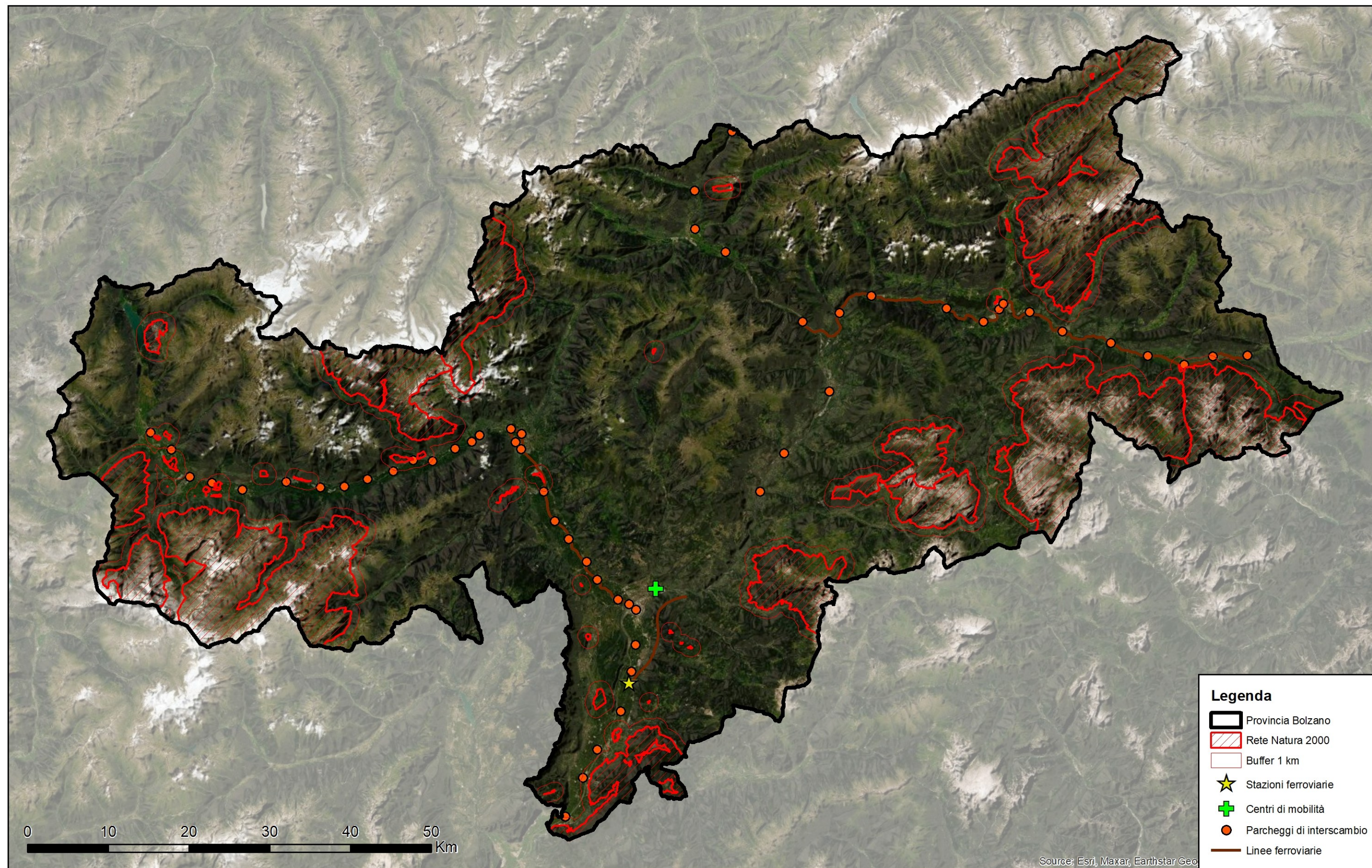
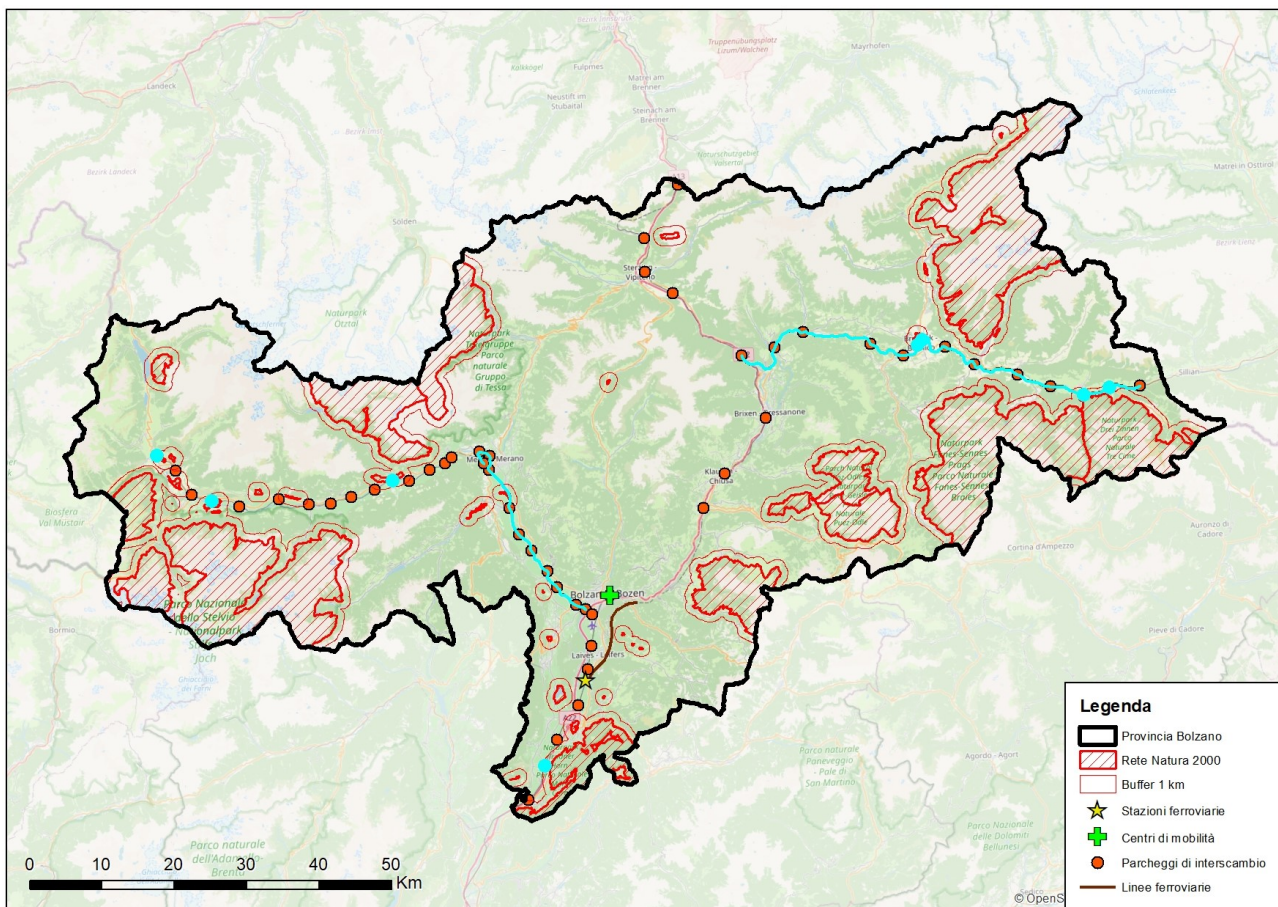




Tabella 7 Interventi ed effetti potenziali sui siti

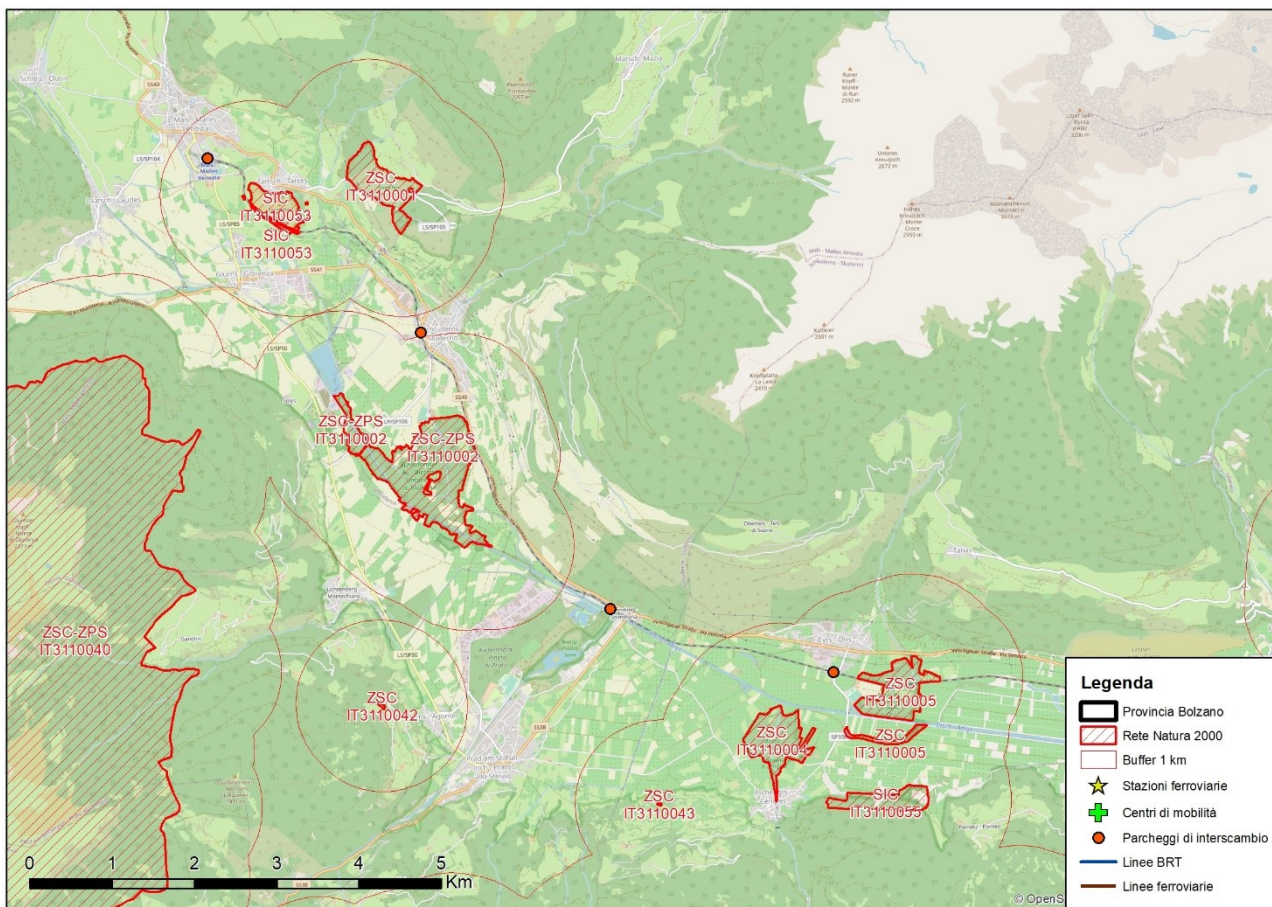
MODALITA' TRSPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO	SITI NATURA 2000	
				Interferenza Sito	Interferenza Buffer 1 km
TPL ferroviario	F7	Raddoppio Linea Merano Bolzano – Tratta Maia Bassa Casanova	Adeguamento	NO	Sito ZSC-ZPS IT3110051 Sito IT 3110013
TPL ferroviario	F9	Raddoppio Linea Fortezza San Candido (Val Pusteria)	Adeguamento	NO	Sito ZSC IT3110022 Sito ZSC-ZPS IT3110050 Sito ZSC-ZPS IT3110051
TPL ferroviario	F25	Raddoppio selettivo ferrovia Val Venosta	Adeguamento	le tratte in raddoppio non sono individuate; si rilevano alcune situazioni di prossimità tra ferrovia esistente e Siti, nelle quali il raddoppio potrebbe generare interferenze	le tratte in raddoppio non sono individuate; si rilevano alcune situazioni di prossimità tra ferrovia esistente e Siti, nelle quali il raddoppio potrebbe generare interferenze
TPL ferroviario	F24	Stazione elementare intermodalità merci a Bronzolo	Adeguamento	NO	NO
TPL centri mobilità	CM6	Centro di Mobilità – stazione di Bolzano	Nuova infrastruttura	NO	NO
Viabilità	S193	Parcheggi di interscambio e relativa viabilità di servizio alle stazioni ferroviarie	Nuova infrastruttura	NO	Parcheggi di scambio: Malles Venosta - Sito SIC IT3110053 Oris – Sito ZSC IT3110005 Stava - Sito ZSC-ZPS IT 3110010 Magrè-Cortaccia – Sito ZSCZPS IT3110036 Brunico - Sito ZSC-ZPS IT3110051 Dobbiaco - Siti ZSC IT3110022 e ZSC-ZPS IT3110050 San Candido - Sito ZSC-ZPS IT3110050

Figura 11 Selezione delle azioni di piano che interferiscono con i buffer dei Siti



Alle pagine seguenti si riportano le visualizzazioni delle situazioni di contiguità tra interventi previsti e zone tutelate, al fine di evidenziare in quali condizioni esse si sviluppano e se è possibile prevedere impatti a carico di habitat e specie presenti nei siti, anche in relazione alla presenza di aree urbanizzate e infrastrutture.

Figura 12 Relazioni tra Parcheggi e Siti Natura 2000 (si considera il buffer di 1 km)

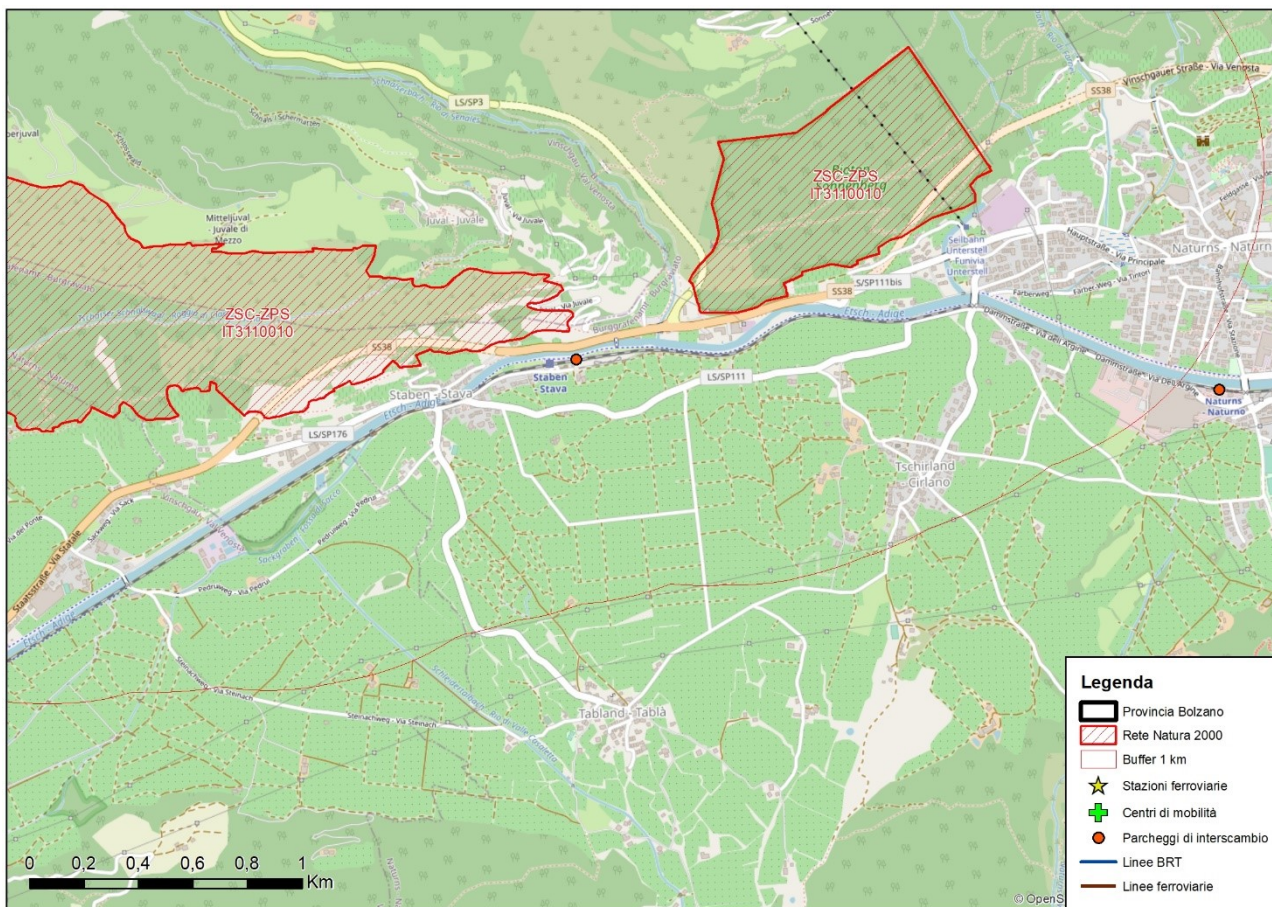


Rispetto ai Parcheggi di scambio previsti dal Piano, si rileva che ricadono entro una distanza inferiore ad 1 km dal perimetro di Siti natura 2000 i seguenti:

- Malles Venosta - distanza <1 km dal Sito SIC IT3110053
- Oris – distanza <1 km dal Sito ZSC IT3110005

In merito, si osserva che i parcheggi sono previsti lungo la linea ferroviaria esistente, all'interno degli ambiti insediati (Malles) , in corrispondenza delle stazioni nelle frange dell'abitato (Oris): si ritiene dunque di considerare nulla l'incidenza di tali opere nella fase di esercizio; gli effetti che potenzialmente si svilupperanno in fase realizzativa, saranno comunque temporanei e reversibili, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Figura 13 Relazioni tra Parcheggi e Siti Natura 2000 (si considera il buffer di 1 km)

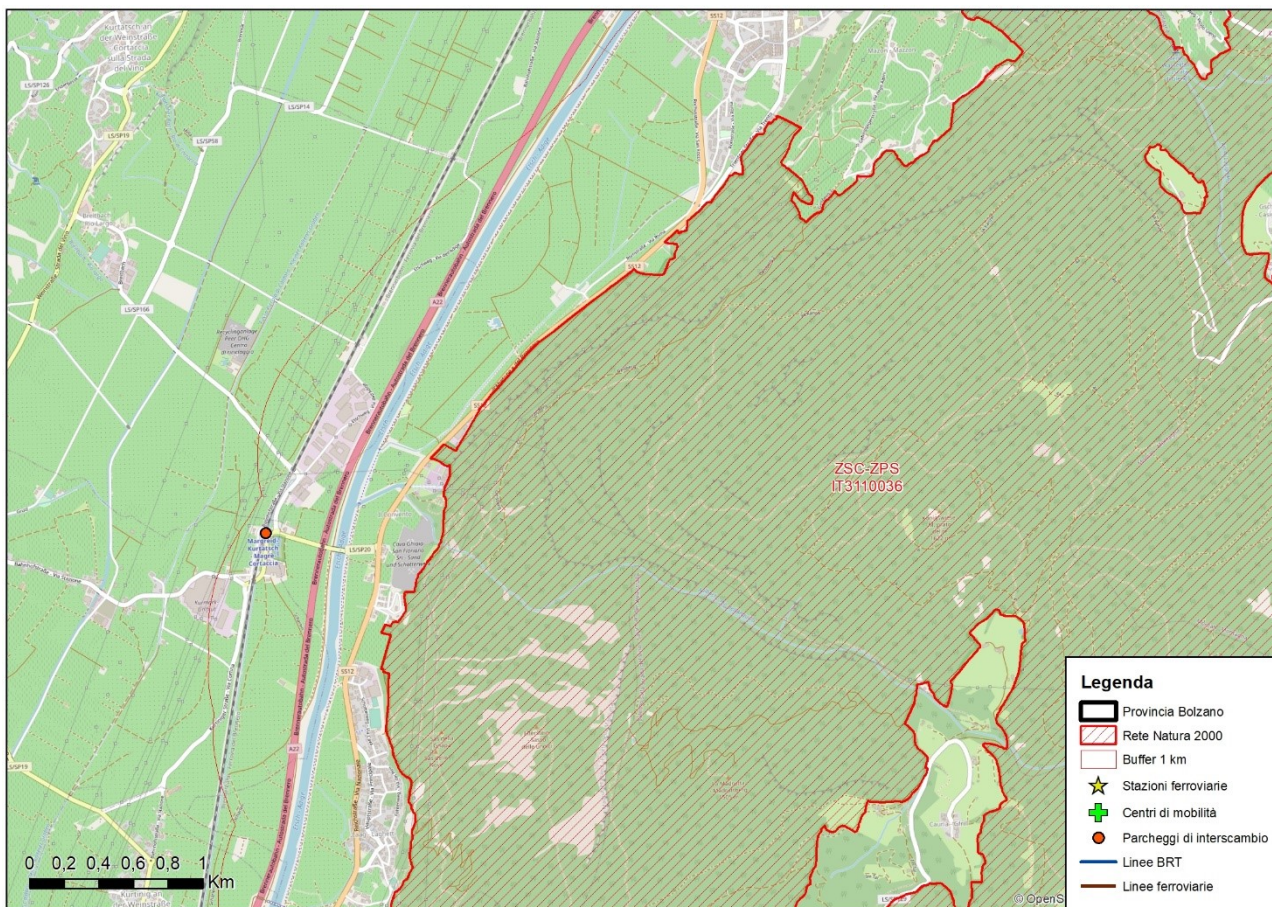


Rispetto ai Parcheggi di scambio previsti dal Piano, si rileva che ricade entro una distanza inferiore ad 1 km dal perimetro di Siti natura 2000:

- Stava – distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT 3110010.

In merito, si osserva che il parcheggio è previsto lungo la linea ferroviaria esistente, all'interno dell'abitato di Stava, in corrispondenza della stazione, a sud della SS38 e del corso del fiume Adige: si ritiene dunque di considerare nulla l'incidenza di tali opere nella fase di esercizio; gli effetti che potenzialmente si svilupperanno in fase realizzativa, saranno comunque temporanei e reversibili, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Figura 14 Relazioni tra Parcheggi e Siti Natura 2000 (si considera il buffer di 1 km)

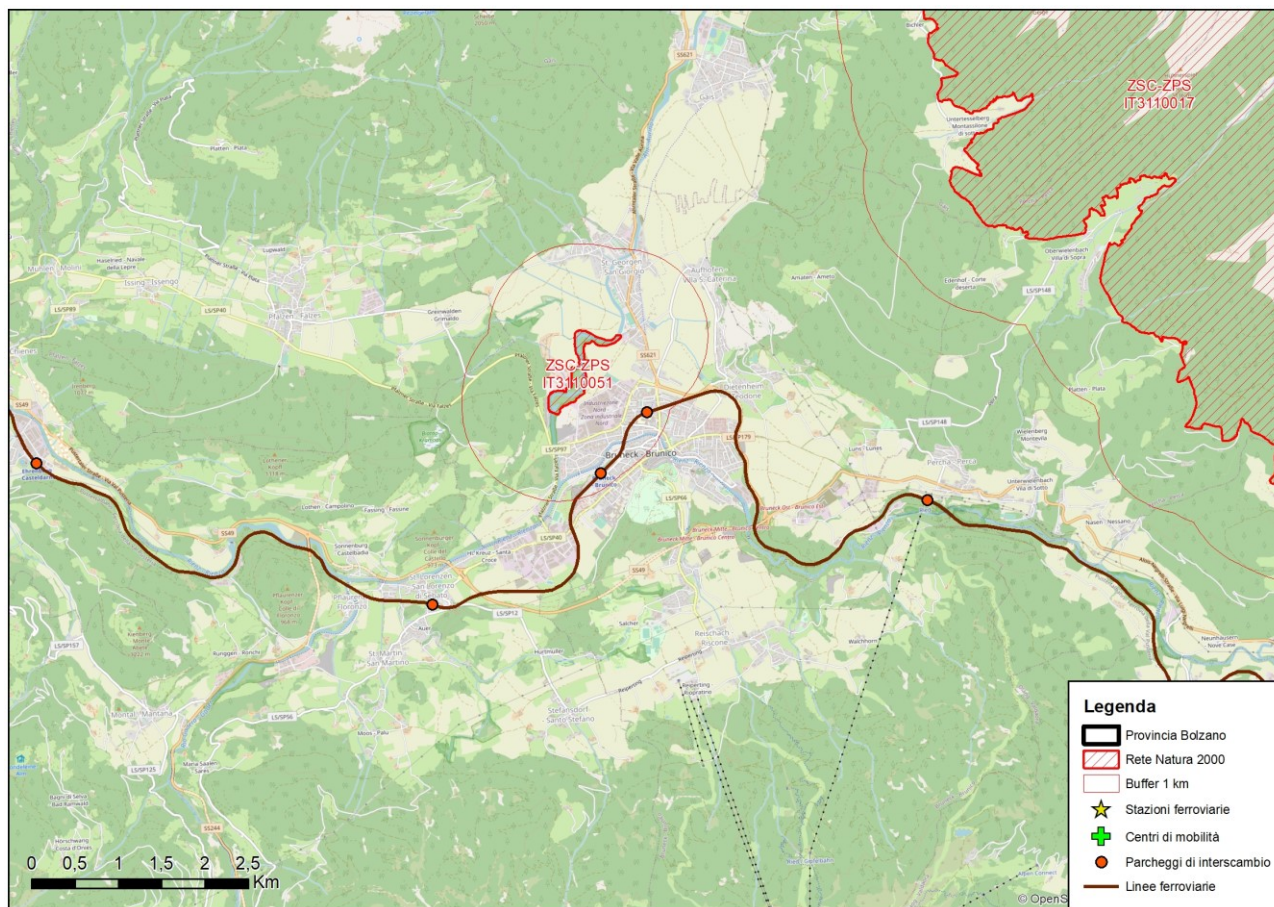


Rispetto ai Parcheggi di scambio previsti dal Piano, si rileva che ricadono entro una distanza inferiore ad 1 km dal perimetro di Siti natura 2000 i seguenti:

- Magrè-Cortaccia – distanza <1 km dal Sito ZSCZPS IT3110036

In merito, si osserva che il parcheggio è previsto lungo la linea ferroviaria esistente, all'interno dell'abitato di Magrè-Cortaccia, in corrispondenza della stazione, separato dall'area tutelata dalla presenza della Autostrada del Brennero e dal corso del fiume Adige: si ritiene dunque di considerare nulla l'incidenza di tali opere nella fase di esercizio; gli effetti che potenzialmente si svilupperanno in fase realizzativa, saranno comunque temporanei e reversibili, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Figura 15 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000 (si considera il buffer di 1 km)

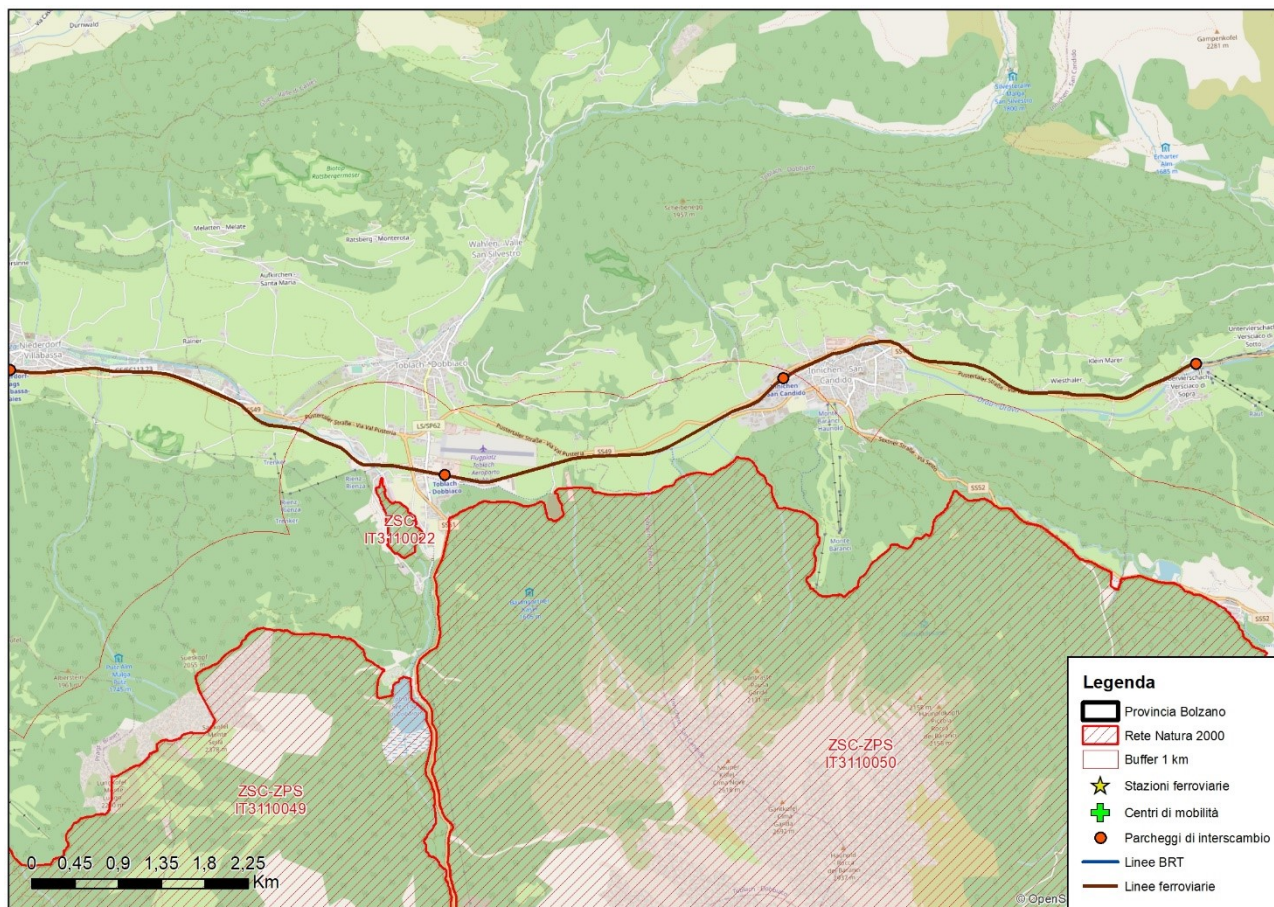


Rispetto agli interventi previsti dal Piano, si rileva che ricadono entro una distanza inferiore ad 1 km dal perimetro di Siti natura 2000 i seguenti:

- Parcheggi di scambio a Brunico - distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT3110051
- Potenziamento dell'accessibilità territoriale alla stazione di Brunico - distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT3110051
- Raddoppio della linea ferroviaria - distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT3110051

In merito, si osserva che i parcheggi sono previsti lungo la linea ferroviaria esistente, all'interno delle aree urbanizzate di Brunico, che li separano fisicamente dalle aree sensibili; stesso discorso per l'intervento sulla linea ferroviaria e nei pressi della stazione: si ritiene dunque di considerare nulla l'incidenza di tali opere nella fase di esercizio; gli effetti che potenzialmente si svilupperanno in fase realizzativa, saranno comunque temporanei e reversibili, anche in ragione della distanza e separatezza fisica dai sedimi, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Figura 16 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000 (si considera il buffer di 1 km)

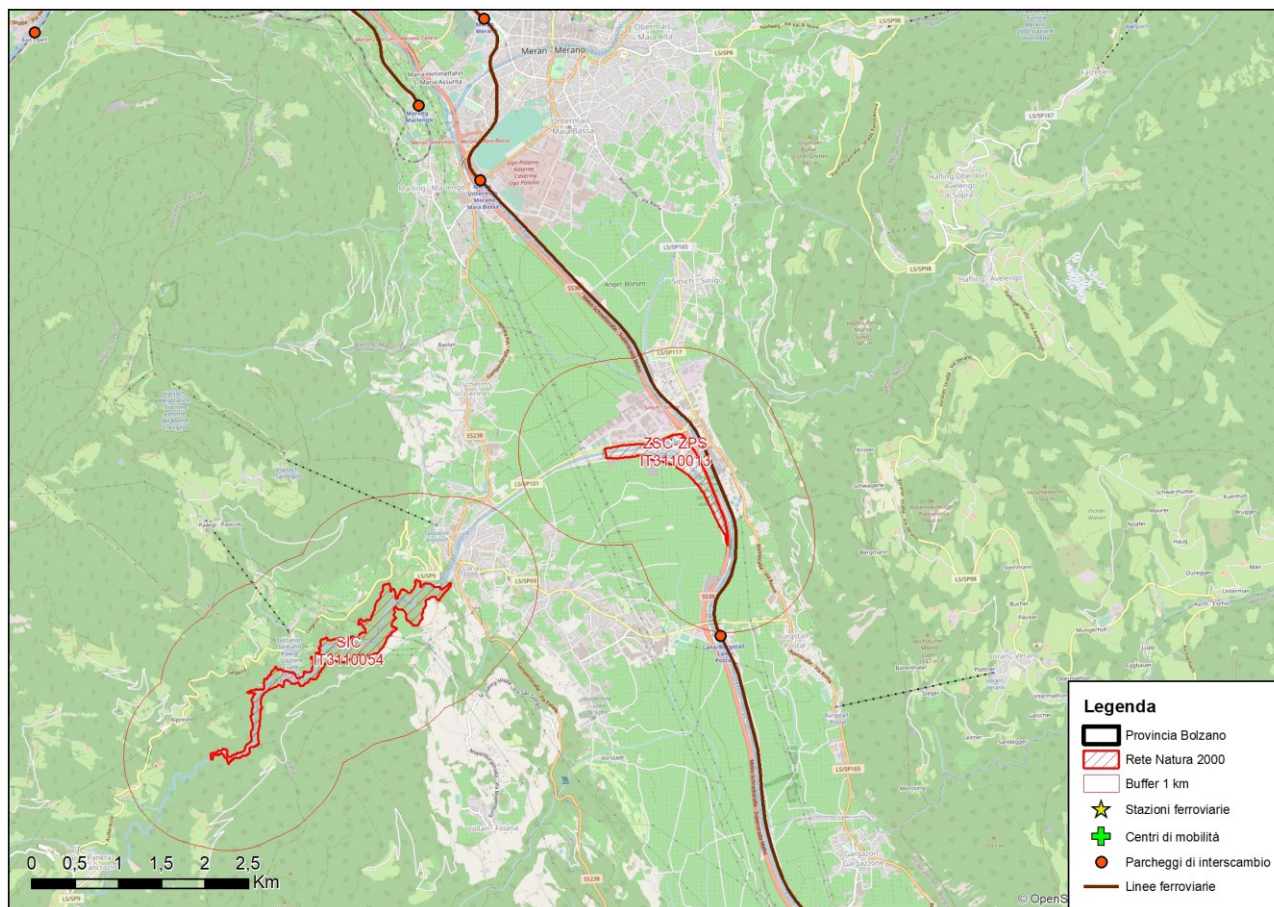


Rispetto agli interventi previsti dal Piano, si rileva che ricadono entro una distanza inferiore ad 1 km dal perimetro di Siti natura 2000 i seguenti:

- Parcheggi di scambio Dobbiaco - distanza <1 km dai Siti ZSC IT3110022 e ZSC-ZPS IT3110050
- Parcheggi di scambio San Candido - distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT3110050
- Raddoppio della linea ferroviaria tra Dobbiaco e San Candido - distanza <1 km dai Siti ZSC IT3110022 e ZSC-ZPS IT3110050

In merito, si osserva che i parcheggi sono previsti lungo la linea ferroviaria esistente, all'interno delle aree urbanizzate di Dobbiaco e San Candido, che li separano fisicamente dalle aree sensibili; mentre l'intervento sulla linea ferroviaria interessa aree suburbane mantenendosi in prossimità della SS49 con cui forma un "corridoio": si ritiene dunque di considerare nulla l'incidenza di tali opere nella fase di esercizio; gli effetti che potenzialmente si svilupperanno in fase realizzativa, saranno comunque temporanei e reversibili, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Figura 17 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000 (si considera il buffer di 1 km)



Rispetto agli interventi previsti dal Piano, si rileva che ricadono entro una distanza inferiore ad 1 km dal perimetro di Siti natura 2000 i seguenti:

- Parcheggio di scambio Postal / Lana - distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT3110013
- Raddoppio della linea ferroviaria - distanza <1 km dal Sito ZSC-ZPS IT3110013

In merito, si osserva che il parcheggio è previsto lungo la linea ferroviaria esistente, nelle frange urbanizzate di Lana, e oltre la viabilità di collegamento, che lo separano fisicamente dalle aree sensibili; mentre l'intervento sulla linea ferroviaria interessa aree molto prossime al Sito, pur mantenendosi al di là della Superstrada SS38 con cui forma un "corridoio": si ritiene dunque di considerare nulla l'incidenza di tali opere nella fase di esercizio; gli effetti che potenzialmente si svilupperanno in fase realizzativa, saranno comunque temporanei e reversibili, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Le immagini riportate evidenziano la collocazione delle varie opere infrastrutturali previste per l'attuazione del Piano nel territorio provinciale di Bolzano: non si individuano trasformazioni nei Siti tutelati; quanto agli interventi che ricadono in ambiti prossimi ai siti tutelati, esse si collocano per la maggior parte nel territorio urbanizzato o nelle immediate adiacenze dello stesso (parcheggi).

Quanto alle altre opere (opere di potenziamento delle linee ferroviarie), si sono evidenziate alcune situazioni di prossimità ai siti (distanza < 1 km dal perimetro): in merito si ribadisce che si tratta di azioni di ampliamento dei sedimi esistenti, in ambiti contigui a quelli già utilizzati, inoltre, si è evidenziato come si trovino in contiguità con infrastrutture esistenti (Autostrada, Superstrada, altre infrastrutture Statali o Provinciali) con cui formano corridoi. Per esse non si ravvisano potenziali incidenze negative in fase di esercizio; in riferimento alla fase realizzativa, come descritto, si ritiene che eventuali impatti siano comunque temporanei e reversibili, e mitigabili attraverso una adeguata organizzazione e gestione del cantiere.

Si ritiene dunque di potere considerare nulla l'incidenza del Piano rispetto ai Siti della Rete Natura 2000.

Interferenze sulle Componenti abiotiche:

Si ritiene di potere considerare nulle le interferenze del Piano sulle componenti abiotiche (atmosfera, ambiente idrico superficiale e sotterraneo, suolo e sottosuolo, rumore) dei Siti della Rete Natura 2000: non vi saranno effetti sul consumo di suolo né sulla impermeabilizzazione di terreni permeabili, né impatti ambientali negativi sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde, all'interno di Siti tutelati.

Interferenze sulle componenti biotiche:

Si ritiene di potere considerare nulle le interferenze del Piano sulle componenti biotiche (sugli Habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche) dei Siti della Rete Natura 2000: data la loro collocazione, già con il livello di dettaglio del Piano è possibile escludere effetti delle azioni previste dal piano sugli Habitat e le specie animali e vegetali presenti.

Connessioni Ecologiche:

Analogamente a quanto riportato, in base alla loro collocazione spaziale, si ritiene di poter considerare nulle le interferenze del Piano sulle reti ecologiche e le loro connessioni con i Siti Natura 2000.

6 CONCLUSIONI: VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO

In base a quanto fin qui descritto si può evidenziare, in merito alla significatività dell'incidenza ambientale del Piano:

- All'interno del territorio provinciale di Bolzano sono presenti 4 Siti di Interesse Comunitario (SIC), 40 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e 17 Zone di Protezione Speciale (ZPS). Complessivamente i siti Natura 2000 si estendono su una superficie pari a 150.047 ettari, che corrisponde al 20,3% del territorio provinciale. Gran parte di questi siti sono già tutelati ai sensi della legge provinciale.
- il Piano comprende azioni “gestionali” (Incentivi a sostegno della diffusione dell'uso della bicicletta; Regolamentazione utilizzo strade poderali per il ciclismo; Incentivi alla decarbonizzazione del parco veicolare; Istituzione di Low Emission Zone (LEZ); Piano per la sicurezza stradale; Infomobilità; ...) e “infrastrutturali” (Ciclostazioni e postazioni bike sharing; Centro di Mobilità – stazione di Bolzano; Parcheggi di interscambio e relativa viabilità di servizio alle stazioni ferroviarie, ...): per le prime si è ritenuto che nello specifico non siano passibili di generare effetti sui siti Natura 2000 presenti nel territorio provinciale;
- quanto alle azioni “infrastrutturali” del Piano:
 - esse sono per la maggior parte (Parcheggi di Scambio) concentrate nelle aree urbanizzate (o marginali ad esse) a ridotta valenza naturalistica ed ecologica e prive di ambiti di interesse nella presente valutazione: per tali azioni si ritiene che non abbiano effetti rilevanti sulla Rete Natura 2000;
 - per le azioni infrastrutturali esterne alle aree urbane (Potenziamenti delle linee ferroviarie BRT individuati dal presente Piano) si è evidenziato che si tratta di azioni di ampliamento dei sedimi esistenti, in ambiti contigui a quelli già utilizzati; inoltre, si è evidenziato come si trovino in contiguità con infrastrutture esistenti (Autostrada, Superstrada, altre infrastrutture Statali o Provinciali) con cui formano corridoi infrastrutturali, e che generalmente sono fisicamente separate dai siti per la presenza di altre infrastrutture: anche in questi casi si è ritenuto di considerare nulla l'incidenza del Piano.

- Si evidenziano alcune azioni che non hanno nella presente fase una localizzazione precisa: si tratta di interventi infrastrutturali (Parcheggi di interscambio e servizi navettamento verso le aree turistiche vulnerabili (passi, testate valli, poli attrattori di pregio); Stazioni produzione/distribuzione H2; Potenziamento reti ciclabili di connessione tra i centri principali e i comuni limitrofi; Raddoppio selettivo ferrovia Val Venosta) che prevalentemente si localizzeranno in corrispondenza di snodi infrastrutturali o di assi viari, o in adiacenza alla linea ferroviaria esistente, per le quali una valutazione delle eventuali incidenze negative sui Siti dovrà essere effettuata nelle fasi attuative.
- Vi sono infine azioni che si attuano tramite interventi infrastrutturali che interessano le infrastrutture esistenti senza aggiungere ulteriore consumo di suolo “naturale” (Ciclostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e dei principali poli di attrazione, quali scuole secondarie di secondo grado, ospedali, sedi provinciali) per le quali si considera nulla l’incidenza sulla Rete Natura 2000.
- non si prevedono incidenze sulle componenti abiotiche, in quanto il Piano non prevede opere o interventi in aree Natura 2000 che possano comportare impatti ambientali negativi importanti sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull’eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde, rispetto al consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni;
- analogamente, non si prevedono incidenze sulle componenti biotiche, ovvero effetti sugli habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche presenti nei Siti;
- infine, in base alla loro collocazione spaziale ed alla loro natura, si ritiene di poter considerare nulle le interferenze delle azioni del Piano sulle reti ecologiche e le loro connessioni con i Siti Natura 2000 (non sono previste nuove infrastrutture né viarie né ferroviarie).

Si ritiene inoltre opportuno rilevare che tra gli obiettivi del Piano c’è l’aumento degli spostamenti in modalità “sostenibile” rispetto alla situazione attuale, con conseguenti benefici generalizzati sull’ambiente e di conseguenza sulle aree naturalistiche presenti.

Si può quindi valutare, tenuto conto della situazione descritta, che l’incidenza del Piano sia nulla, e che esso introduca effetti migliorativi.



6.1 INDICAZIONE D'EVENTUALI MISURE DI MITIGAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE

Non essendosi evidenziate incidenze negative del Piano, non vengono individuate misure di mitigazione dell'incidenza delle azioni previste.