



PARERE MOTIVATO

N. 188 IN DATA 12 SETTEMBRE 2023

**OGGETTO: REGIONE DEL VENETO - DIREZIONE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI.
Rapporto Preliminare Ambientale al “Piano Regionale Neve e trasporti complementari (PRN)”.**

**L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS
IN COLLABORAZIONE CON L'AUTORITÀ PROCEDENTE**

- VISTA** la Legge Regione 23 aprile 2004, n. 11 “*Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio*”, con la quale la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente.
- VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” concernente “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*” e ss.mm.ii.
- VISTO** l’art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l’individuazione dell’Autorità Competente cui spetta l’adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l’elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, già nominata con DGR n.1222 del 26.07.2016.
- VISTA** la DGR n. n. 545 del 9 maggio 2022, con la quale la Giunta Regionale ha approvato le nuove procedure di Valutazione Ambientale Strategica, nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante;
- ATTESO** che Deliberazione 545/2022 la Giunta Regionale ha incaricato la Direzione Valutazioni ambientali, Supporto giuridico e Contenzioso, competente in materia di VAS, all’esecuzione della richiamata DGR oltre a non modificarne la funzione di supporto tecnico-amministrativo alla Commissione Regionale VAS, finalizzata alla predisposizione delle relative istruttorie tecniche, nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza;
- ATTESO** la Commissione VAS si è riunita in data la Commissione VAS si è riunita in data 12 settembre 2023 come da nota di convocazione in data 8 settembre 2023 protocollo regionale n. 485832;
- ESAMINATA** la documentazione trasmessa dalla Direzione Infrastrutture e Trasporti della Regione del Veneto che, con propria nota pec del 27.07.2023, acquisita al prot. reg. n. 404250, ha trasmesso Decreto n. 348 del 26.07.2023 avente ad oggetto “*Attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo “Piano Regionale Neve (PRN)” ai sensi del D.Lgs n. 152/2006. Adozione del Documento Preliminare e del Rapporto Preliminare Ambientale del nuovo “Piano Regionale Neve” e relativo link*”



(<https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/nuovo-piano-regionale-neve>), ove scaricare la seguente documentazione, altresì richiamata nel succitato Decreto: “[...]”

- *“Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) del nuovo “Piano Regionale Neve (PRN)”, comprensivo delle cartografie allegare (Allegato B) al presente provvedimento, come di seguito composto;*
 - Fascicolo *“PRN – Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Rapporto Preliminare Ambientale” e “PRN – Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Elenco Soggetti Competenti in Materia Ambientale”;*
 - Tav. *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 1 – Uso del suolo – Maggio 2023”;*
 - Tav. *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 2 – Fragilità – Maggio 2023”;*
 - Tav. *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 3 – Sistema ambientale – Maggio 2023”;*
 - Tav. *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 4 – Pianificazione e vincoli – Maggio 2023”;*
 - Tav. *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 5 – Sistema culturale – Maggio 2023”.*

DATO ATTO con nota prot. reg. n. 405625 del 27.07.2023, l'Unità Organizzativa VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV, ha inviato richiesta di contributi ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'allegato A alla DGR 545/2022, ai Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) da consultare e di cui all'“Allegato - Elenco SCA”, parte integrante del presente parere motivato.

PRESO ATTO E CONSIDERATO che A seguito della succitata richiesta sono pervenuti i seguenti contributi da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati:

- contributo Città di Bassano del Grappa, acquisito al prot. reg. n. 432358 in data 11.08.2023;
- contributo Fondazione Dolomiti Dolomiten Dolomites Dolomitis UNESCO, acquisito al prot. reg. 450497 in data 23.08.2023;
- contributo Area Politiche Economiche, Capitale Umano e Programmazione Comunitaria, acquisito al prot. reg. n. 451436 in data 23.08.2023;
- contributo Piave Servizi, acquisito al prot. reg. n. 450713 in data 23.08.2023;
- contributo Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, acquisito al prot. reg. n. 458704 in data 29.08.2023;
- contributo del Segretariato Generale – Segretariato Regionale per il Veneto, acquisito al prot. reg. n. 452405 in data 24.08.2023;
- contributo Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia, acquisito al prot. reg. n. 456590 data 28.08.2023, al n. 457170 in data 28.08.2023, al n. 471818 in data 01.09.2023 e al n. 471879 in data 01.09.2023;
- contributo ARPAV - Unità Organizzativa Valutazioni VIA, VAS, Grandi Opere, Ambiente e Salute, acquisito al prot. reg. n. 456847 data 28.08.2023;
- contributo Direzione Turismo, acquisito al prot. reg. n. 456931 in data 28.08.2023;
- contributo Dipartimento Territorio e Trasporti, ambiente, energia, cooperazione – Provincia Autonoma di Trento, acquisito al prot. reg. n. 458257 in data 29.08.2023 e al n. 458800 in data 29.08.2023;
- contributo pervenuto fuori termine e dopo la discussione in Commissione VAS della presente istanza, ma comunque prima della pubblicazione del presente parere motivato, AGS, acquisito al prot. reg. n. 509334 in data 19.09.2023;



pubblicati e scaricabili al seguente indirizzo internet <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;

CONSIDERATO che oggetto della presente istanza è il *“Rapporto Preliminare Ambientale al Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.) della Regione del Veneto”*, adottato con Decreto n. 348 in data 26.07.2023 recante *“Attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo “Piano Regionale Neve (PRN)” ai sensi del D.Lgs n. 152/2006. Adozione del Documento Preliminare e del Rapporto Preliminare Ambientale del nuovo “Piano Regionale Neve”*. Nello specifico, *“Il decreto adotta il Documento Preliminare e il Rapporto Preliminare Ambientale al nuovo “Piano Regionale Neve (PRN)” dando avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica disciplinata dal D.Lgs n. 152/2006”*.

La Direzione Infrastrutture e Trasporti della Regione del Veneto, in data 27.07.2023 ha trasmesso Decreto n. 348 del 26.07.2023 avente ad oggetto *“Attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo “Piano Regionale Neve (PRN)” ai sensi del D.Lgs n. 152/2006. Adozione del Documento Preliminare e del Rapporto Preliminare Ambientale del nuovo “Piano Regionale Neve”* e relativo link ove scaricare la documentazione richiamata nel Decreto, ovvero:

- *“Rapporto Preliminare Ambientale (RPA) del nuovo “Piano Regionale Neve (PRN)”, comprensivo delle cartografie allegate (Allegato B) al presente provvedimento, come di seguito composto;*
 - *Fascicolo “PRN – Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Rapporto Preliminare Ambientale” e “PRN – Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Elenco Soggetti Competenti in Materia Ambientale”;*
 - *Tav. “Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 1 – Uso del suolo – Maggio 2023”;*
 - *Tav. “Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 2 – Fragilità – Maggio 2023”;*
 - *Tav. “Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 3 – Sistema ambientale – Maggio 2023”;*
 - *Tav. “Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 4 – Pianificazione e vincoli – Maggio 2023”;*
 - *Tav. “Piano Regionale Neve e trasporti complementari – Tavola 5 – Sistema culturale – Maggio 2023”.*

Preme ricordare come l'art. 7 della LR 21/2008 recante *“Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve”* istituisce il *“Piano Regionale Neve (P.R.N.)”* e stabilisce che tale strumento è finalizzato, secondo quanto evidenziato nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato a: *“[...]”*

- *razionalizzare la realizzazione degli impianti e delle piste, nonché delle infrastrutture complementari ed accessorie;*
- *qualificare gli impianti in relazione alla funzione di pubblico servizio;*
- *ottimizzare il rapporto impianti-piste;*
- *individuare le aree sciabili attrezzate, definendo in particolare:*
 - *le aree a specifica destinazione per la pratica degli sport sulla neve che sono segnalate, separate e classificate, in particolare con riferimento alla pratica della slitta e dello slittino;*
 - *le aree interdette, anche temporaneamente, alla pratica dello snowboard. [...]”.*

Il primo *“Piano Regionale Neve”* della Regione del Veneto, approvato con DGR n. 217 del 26/02/2013 è ormai in scadenza decennale.

In tale contesto, con il nuovo *“Documento Preliminare”* del *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.) della Regione del Veneto”*, è stata concretamente avviata la sostituzione di tale strumento con un nuovo Piano che possa traghettare per il prossimo decennio il comparto turistico invernale, ma non solo, della montagna veneta recependo altresì le mutate condizioni di



sensibilità e talora di emergenza, ambientali, climatiche, paesaggistiche e socioeconomiche, nonché i riscontri reali dell'efficacia del precedente piano e facendo tesoro delle esperienze consimili dei territori contermini. Importanza essenziale, fra le diverse mutate condizioni, risulta quella della significativa evoluzione delle pratiche turistiche, escursionistiche e sportive nella montagna, in particolare in connessione all'uso della bicicletta, evidenziata da una sempre più diffusa ibridazione nell'utilizzo di impianti e piste dello sci da parte di utilizzatori diversi ed in stagioni diverse da quelle "tradizionali". Oltre a questo importante nuovo segmento di fruitori si assiste anche alla costante crescita sia di utenze minori connesse a nuove forme di offerta (piste artificiali, "snow tubing", funbob ecc.) che di praticanti di discipline ed attività diverse (trekking, tour tematici, escursionismo) che utilizzano l'impiantistica esistente, che in molti casi si adegua sia per offrire un'accessibilità facilitata per anziani e disabili che per consentirne la fruizione per la mobilità personale intervalliva quale alternativa al trasporto su strada.

Queste ramificazioni della domanda richiamano la necessità, anche per l'estensione temporale dei flussi ormai interessanti l'intero arco pluri-stagionale, di un'integrazione del "Piano Regionale Neve" con gli altri piani di settore previsti dal P.R.T. della Regione del Veneto, ossia: il "Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)" ed il "Piano del Trasporto Pubblico Locale", pertanto con un servizio di mobilità integrato finalizzato, in particolar modo in montagna, alla riduzione del traffico motorizzato e connesse emissioni, consumi energetici, impatto ambientale e paesaggistico. Il nuovo "Piano Regionale Neve" reimposterà il vigente con attenzione a questi aspetti, tanto da denominarsi ora "Piano Regionale Neve e trasporti complementari (PRN)", innovandosi ed evolvendosi in un nuovo piano, sia relativamente alla normativa che alla cartografia, in funzione dell'evoluzione complessiva della mobilità nel "sistema montagna".

In tale evoluzione saranno però mantenuti quei parametri strutturali di riferimento che risalgono allo spirito originale del "Progetto Montagna" del 1983, e cioè il riferimento all'ambiente, al clima, al contesto territoriale di supporto, riferimenti che non solo sono validi ancor oggi ma che in molti aspetti hanno ulteriormente accresciuto la loro importanza diventando criticità determinanti nella pianificazione di settore. In sostanza, quindi, un Piano rivolto al possibile utilizzo degli impianti durante tutto l'anno per le finalità di un sistema integrato di mobilità e trasporto complementare sostenibile, ossia in grado di assicurare servizi di trasporto più sostenibili rispetto ai tradizionali e alla riqualificazione delle aree sciabili attrezzate dismesse e/o da dismettere, in ottica ambientale, multifunzionale e in coerenza con l'adattamento climatico. Complessivamente, è necessario evidenziare come la strategia del nuovo P.R.N. non può che mutuare, alla sua scala tematica, quella più complessiva del P.R.T. della quale il Piano Neve è un'articolazione settoriale.

Con il progressivo sviluppo e l'integrazione fisica, informatica e social della rete dei trasporti, ciascun settore tematico diventa sempre più connesso con i suoi complementari che, per il P.R.N., sono i tradizionali settori del trasporto privato e del T.P.L. oltre che, oggi, il settore della mobilità ciclistica e del suo piano, il P.R.M.C., in via di approvazione. All'interno di questa impostazione il P.R.N. esprime una sua propria "vision" basata su macro-obiettivi, riferiti a ciascuno dei quattro ambiti funzionali che ne costituiscono il quadro di intervento ("Demanio sciabile", "Ambiente", "Contesto territoriale", "Contesto gestionale").

I macro-obiettivi si sviluppano a loro volta con un articolato set di successive "azioni" ed "indicazioni" che rappresenteranno la struttura operativa del nuovo Piano.

È possibile osservare come i "parametri strategici" entro i quali deve essere definita la *vision* del nuovo "Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)", sono quelli riconducibili ai valori della "Sostenibilità", di un'evoluzione compatibile con il "Cambiamento Climatico", del rispetto dei Piani e Programmi di livello sovraordinato; su di essi sono impostate le valenze di carattere ambientale, sociale ed economico che indirizzeranno le azioni operative del P.R.N.

Su tali basi è costruita la *vision* del "Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)" e cioè identificarsi come uno strumento regolatore settoriale, all'interno di una moderna rete di mobilità sostenibile, finalizzato a consentire, in ogni stagione ed ai diversi utenti, turisti o residenti, transito e godimento di un luogo speciale, quale è la montagna, nel rispetto della sua fragilità e nel sostegno della sua popolazione.



Questa *vision* delinea pertanto uno scenario decennale proiettato verso:

- un’evoluzione dell’attuale sistema della mobilità specialistica dello sci verso una trasformazione in sistema polifunzionale e pluristagionale di mobilità di alta quota, a servizio del comparto dello sci, dell’escursionismo, del turismo sportivo, della ciclabilità, del trasporto di connessione intervallivo, ma anche della possibile fruizione per categorie attualmente escluse (anziani, bambini, famiglie, persone con disabilità);
- un’integrazione spinta con gli altri sistemi di mobilità territoriale al fine di valorizzarne le specifiche caratteristiche quale elemento peculiare della rete complessiva di mobilità, in particolare nel territorio montano o in aree di valenza naturalistica e paesaggistica, anche in alternativa a sistemi di mobilità a maggior impatto;
- l’integrazione con la rete della mobilità turistica, escursionistica, ciclabile in quota quale servizio di ricucitura con i servizi vallivi (alloggio, ristorazione, socialità ecc.) riducendo la pressione per nuovi insediamenti turistici, rifugi e alberghi in quota, a favore del sostegno alle economie locali esistenti ed alla rivitalizzazione dei centri montani minori;
- lo sviluppo dell’interazione fra domanda ed offerta turistica (utenza sia invernale che estiva e servizi turistici di alloggio, ristorazione, commercio, mobilità) per ottimizzare le risorse disponibili orientando in tempo reale i flussi verso le soluzioni più idonee. Le nuove tecnologie informatiche e di trasmissione dovranno consentire di adeguare la domanda all’offerta invece del contrario, contribuendo ad ottimizzare l’efficienza degli asset esistenti piuttosto che caricare un territorio di estrema fragilità creando nuove offerte sovradimensionate. Il territorio montano non va considerato luogo disponibile per un’offerta indifferenziata ma pregiato per un’offerta di qualità, intesa come esperienza di vita, conoscenza e fruizione di un paesaggio straordinario.

Il “*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*” identifica quattro ambiti funzionali entro i quali operare ed indirizzare la propria progettualità, ovvero:

- ambito del demanio sciabile di diretta operatività del Piano, rappresentato dalle aree entro le quali si collocano impianti di risalita, piste da sci, spazi di servizio primario o ricreativo dedicati allo sci, oltre a quelle riservate ai collegamenti ed arroccamenti anche non direttamente funzionali alla pratica dello sci;
- ambito dell’ambiente, pregiato e fragile spazio naturale nel quale intervengono l’insieme delle strutture e delle azioni connesse al demanio sciabile ed ai collegamenti;
- sistema territoriale, inteso come ambito funzionale di supporto e servizio al demanio sciabile rappresentato dalla mobilità di accesso, dalla dotazione di alloggi, ristorazione, servizi sociali e culturali, infrastrutture di approvvigionamento, smaltimento, depurazione delle acque, energia ecc.; in sostanza il territorio antropizzato di contorno, servizio e supporto al demanio;
- ambito della gestione, relativo all’apparato normativo, alle tecnologie dell’informazione e dell’innovazione, alle procedure ed usi che governano o partecipano alle funzioni del demanio sciabile e dei collegamenti.

Per ogni ambito lo specifico macro-obiettivo, da concretizzare con opportune “*Azioni*” ed “*Indicazioni*”, è identificato come di seguito:

- per il settore di stretta competenza, “*demanio sciabile*”, favorire la resilienza del sistema complessivo nell’ottica della mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.

Le problematiche connesse al cambiamento climatico, la necessità di evolversi verso forme di rinnovamento e gestione improntate ad un forte carattere di sostenibilità, le difficoltà relative all’approvvigionamento ed uso di energia ed acqua, le necessità di innovazione ed evoluzione del proprio modello di sviluppo per tener conto di tutte le stagioni sono tutte sfide che il sistema degli impianti a fune dovrà affrontare nel prossimo decennio di validità del P.R.N. Nel sistema complessivo vanno ricompresi prioritariamente gli ambiti del demanio sciabile, ma vanno comunque inseriti in tale dizione anche i più ampi ambiti territoriali che possono fare riferimento a nuovi collegamenti o arroccamenti; in questo caso la resilienza va riferita ai territori montani, ad ai loro centri urbani ed economie, che di questi collegamenti potranno beneficiare.



Quale strumento di adattamento climatico il “*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*” prevederà uno specifico capitolo rivolto all’adattamento ai cambiamenti climatici (invasi, innevamento, ecc);

– per quanto concerne l’ambiente, l’obiettivo è la tutela, riqualificazione e rigenerazione dell’ambiente e del paesaggio anche con razionalizzazione dei demani.

L’obiettivo è rivolto ad azioni da porre in atto per impianti e piste dismessi o in disuso, ma anche per quelli in uso. Inoltre, la tutela degli aspetti più strettamente ambientali e naturalistici va applicata non solo agli ambiti di maggior valore perimetrati ai sensi di “*Natura 2000*” e secondo le disposizioni ivi vigenti, ma anche nelle aree del demanio sciabile esterne ad essi, dal momento che sono comunque localizzate in ambiti di fragilità. Congiuntamente un’attenzione particolare va riservata anche alla tutela degli aspetti di carattere paesaggistico che spesso in passato hanno dovuto soccombere al criterio della funzionalità di impianti e volumi, tecnici o meno, e ciò sia con riferimento alle strutture operative che agli interventi di ripristino ambientale conseguenti alla dismissione di strutture e impianti. È ovvio che tali attenzioni siano rivolte principalmente dal P.R.N. al proprio settore di intervento, demanio sciabile e collegamenti, ma, sotto forma di indicazione, tali tematiche vanno estese al territorio ed ai nuclei urbani circostanti, che dello sci e degli impianti di risalita rappresentano il contesto funzionale, a cominciare dalle stazioni di partenza degli impianti.

Un primo risultato di questa nuova attenzione alle tutele ambientali e paesaggistiche potrà essere ottenuto con la revisione dei perimetri degli attuali demani sciabili, riportandoli entro ambiti più corrispondenti all’attuale effettivo utilizzo o ad una concreta e sostenibile progettualità. Si è verificato infatti che la nuova progettualità, nel decennio scorso, ha riguardato solo per una minima percentuale la realizzazione di nuovi impianti, mentre si è tradotta molto spesso in rifacimenti/potenziamenti di impianti esistenti; sembra quindi sensato, tanto più tenendo conto della prevista dinamica del settore, ipotizzare una revisione in riduzione degli ambiti territoriali riscontrabili nel vigente P.R.N.;

– riguardo all’ambito funzionale relativo al sistema territoriale di contesto, l’obiettivo è di adeguare le relazioni con le strutture di servizio/supporto e valorizzare l’integrazione con il sistema della mobilità ampliando la stagionalità.

Se caratteristiche del paesaggio, dell’ambiente, dell’impiantistica e delle piste venete sono competitive e spesso vincenti rispetto alle stazioni concorrenti, non altrettanto può dirsi delle strutture di servizio e di supporto al mondo dello sci e dell’impiantistica montana; si tratta della qualità della ricettività, del commercio, dei servizi alla persona, della mobilità, in sostanza tutto ciò che rappresenta il background del mondo sportivo ed escursionistico della montagna. Scontate le poche e ben riconoscibili eccezioni, vi è infatti la necessità di procedere ad uno sforzo importante nell’adeguamento della rete di mobilità e nelle caratteristiche, qualità e funzioni dei centri vallivi. La ricerca di una moderna dotazione di servizi, adeguata all’offerta della concorrenza, non deve tuttavia scadere nell’omologazione delle varie stazioni ma anzi nella possibilità di valorizzarne le loro diverse peculiarità che, sia ambientali e paesaggistiche che gastronomiche o culturali, evidenziano straordinari esempi in tutto l’arco della montagna veneta. Il P.R.N. metterà in luce, rispetto a questa situazione, alcune tematiche non di diretta competenza ma comunque funzionali ad una maggiore efficienza e qualità dell’offerta di settore tenendo conto che, in prospettiva, un loro mancato adeguamento nelle località sottodotate potrebbe rappresentare un elemento preclusivo all’ammissibilità di sviluppi e adeguamenti dell’esistente rete di impianti e piste;

– per l’ambito funzionale della gestione l’obiettivo del P.R.N. è di promuovere l’innovazione.

A fronte delle problematiche del cambiamento climatico, risparmio energetico, tutela dell’ambiente, l’innovazione può rappresentare uno strumento determinante non solo per la tenuta del settore ma anche per la sua evoluzione secondo un nuovo modello di sviluppo pluri-stagionale e pluri-funzionale in grado di ottimizzarne le caratteristiche. L’innovazione dovrà naturalmente essere perseguita in tutti i vari ambiti e da tutti i soggetti che sono cointeressati o coinvolti dal P.R.N., in primis le istituzioni pubbliche.



Anche in questo caso il P.R.N. dovrà limitarsi ad offrire delle indicazioni operative, solo alcune delle quali potranno essere riprese direttamente in eventuale variazione della normativa e delle procedure di settore, mentre per la gran parte, in tema di gestione ed innovazione, tali indicazioni rivolte al mondo economico ed amministrativo potranno essere implementate discrezionalmente solo da parte dei relativi soggetti.

I macro-obiettivi vengono concretizzati in “Azioni”, cioè interventi di diretto riferimento o competenza del nuovo P.R.N. e in “Indicazioni”, che rappresentano indirizzi operativi per strumentazioni di competenze e tematiche diverse quali pianificazione urbanistica, piani del traffico, disciplina e/o procedure normative ..., che vengono raggruppate ciascuna in 2 categorie:

- “Azioni”: una categoria (A) relativa agli interventi direttamente cogenti a livello normativo o cartografico del nuovo P.R.N. ed una categoria (B) rivolta a quelli di essi che hanno un più diretta corrispondenza con le tematiche e le tutele di carattere ambientale;
- “Indicazioni”: una specifica categoria (C) riferita all’entroterra delle diverse stazioni, e quindi in particolare all’ impianto urbano, all’accessibilità, alla struttura economica e di servizio del sistema territoriale di riferimento, alla rete intermodale di collegamento e supporto, ed una seconda categoria (D) relativa ai possibili interventi migliorativi nelle tematiche di carattere normativo ed amministrativo.

Sia le “Azioni” che le “Indicazioni” trovano diretta corrispondenza con almeno 10 dei 17 SDGs (*Sustainable Development Goals*) dell’*“Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”*.

Le azioni del nuovo *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”* più direttamente pertinenti alle finalità operative del piano sono state individuate in:

- Azioni operative di settore (A)

A1 CONTENIMENTO - Ricondurre i demani e sub-demani sciabili dello stato di fatto (vigente PRN 2013) entro ambiti essenziali e funzionali eliminando quanto non prioritario.

A2 ADEGUAMENTO/AMMODERNAMENTO - Favorire adeguamento e ammodernamento funzionale ed impiantistico degli ambiti esistenti, anche come occasione di riqualificazione ambientale dei relativi contesti territoriali, per fronteggiare l'evoluzione della domanda e favorire l'efficienza della gestione.

A3 COERENZA CON CLIMATE CHANGE - Prevedere adeguamenti e sviluppi al sistema impiantistico-gestionale coerenti con il trend del cambiamento climatico (tematiche dell'innevamento e della disponibilità idrica).

A4 DIVERSIFICAZIONE FUNZIONALE - Favorire la riqualificazione e integrazione della rete impiantistica invernale con i segmenti del turismo estivo, cicloturismo, percorsi tematici, di visitazione, sportivo di nicchia.

A5 COERENZA CON SISTEMA TRASPORTI - Integrare il P.R.N. nell'ambito della mobilità sostenibile, del trasporto pubblico locale (TPL) e nello sviluppo complessivo, anche interregionale, della rete trasportistica.

A6 RIDUZIONE TRASPORTO PRIVATO - Proporre collegamenti fra ambiti maggiori coerenti con la riduzione del trasporto privato e con lo sviluppo del trasporto turistico — sportivo.

A7 COLLEGAMENTO AMBITI MINORI - Proporre collegamenti tra ambiti sciistici isolati solo qualora paesaggisticamente, ambientalmente e gestionalmente sostenibili e perseguire funzionalità di sistema per il turismo estivo e infra-stagionale.

A8 COLLEGAMENTI INTERREGIONALI – Valutare ipotesi di collegamenti interregionali.

- Azioni di tutela delle invariati ambientali (B)

B1 HABITAT – Conservare e potenziare la funzionalità degli habitat e salvaguardare i corridoi ecologici. Solo un terzo dei demani sciabili ricade entro i perimetri SIC e ZPS di Natura 2000, risultando quindi soggetto alla specifica disciplina di tutela ambientale.

B2 AMBITI NATURALISTICI - Valutare limitati interventi in aree di valore naturalistico solo qualora privi di alternative e nel rispetto della normativa di tutela.

B3 RISPARMIO ENERGETICO/RINNOVABILI - Intervenire concretamente sul risparmio energetico e l'utilizzo di fonti rinnovabili di stazioni ed impianti.



B4 INNEVAMENTO PROGRAMMATO - Favorire l'innervamento programmato con l'adozione delle tecnologie più avanzate in materia di risparmio idrico ed energetico e la realizzazione di invasi di raccolta in particolare delle acque meteoriche.

B5 COMPATIBILITÀ - Adeguare il Piano ai più recenti aggiornamenti normativi e pianificatori in tema di salvaguardia dal rischio geologico, idraulico e valanghivo e dagli eventi climatici estremi.

B6 RINATURALIZZAZIONE - Rinaturalizzare e riqualificare gli impianti dismessi e applicare criteri di progettazione improntata alla reversibilità nei nuovi interventi.

B7 PAESAGGIO - Privilegiare il rispetto del paesaggio applicando, ovunque possibile, tecniche di potenziamento e mitigazione paesaggistica.

B8 MORFOLOGIA - Rispettare la morfologia dei luoghi e le linee di impluvio limitando le movimentazioni di terreno.

• Indicazioni per il contesto urbano e infrastrutturale (C)

C1 MULTISTAGIONALITÀ - Integrare l'offerta invernale con altre componenti multi-stagionali e multisettoriali.

C2 RE-DESIGN - Favorire progetti di re-design delle stazioni. Le stazioni sciistiche della maggior parte delle aree sciabili presentano un design ed una funzionalità che risentono della loro età di realizzazione individuabile mediamente negli anni '70.

C3 TRASPORTO PRIVATO - Ridurre volume ed emissioni del trasporto privato.

C4 ACCESSIBILITÀ - Migliorare l'accessibilità alle piste e agli impianti.

C6 ADATTAMENTO CLIMATICO - Prevedere interventi finalizzati all'adattamento climatico di spazi e strutture a servizio del turismo.

C7 DEPURAZIONE - Migliorare l'efficienza depurativa curandone anche l'inserimento ambientale e paesaggistico.

C8 INFRASTRUTTURE DI ACCOGLIENZA, SERVIZIO E TRASPORTO - Adeguare le infrastrutture di servizio del traffico, accessi, parcheggi, TPL ecc.

• Indicazioni per il contesto funzionale e amministrativo (D)

D1 CATASTO - Digitalizzazione del catasto degli impianti e delle piste.

D2 OPERE ACCESSORIE E COMPLEMENTARI - Disciplina delle opere accessorie e complementari.

D3 INCIDENTISTICA - Monitorare l'incidentistica ed intervenire sulle cause (prevenzione e D.lgs. 40/2021).

D4 SEMPLIFICAZIONE - Valutare la semplificazione delle procedure per adeguamenti minori di impianti e piste.

D5 DIVERSIFICAZIONE - Valutare proposte di modifiche alla vigente L.R. 21/2008 specifiche per la disciplina dello sci nordico.

D6 PIANIFICAZIONE URBANISTICA - Correlazione con la pianificazione urbanistica locale con particolare riferimento a tutela ambientale, paesaggistica, mobilità e servizi.

D7 INNOVAZIONE - Favorire innovazione, digitalizzazione e telematica nell'impiantistica e nella gestione ed indirizzamento dei flussi di utenza.

D8 PIANO PROCESSO - Consentire adeguamenti tempestivi del Piano in funzione dell'evoluzione dei parametri di riferimento.

Nel Rapporto Preliminare Ambientale è stata articolata, "[...] una prima analisi dei principali strumenti di pianificazione regionale, provinciale e di settore, sono individuati gli aspetti di sensibilità/fragilità caratterizzanti l'ambito oggetto di Piano.

Nel merito, viene di seguito effettuata una ricognizione:

- dei vincoli presenti sul territorio (regionali e provinciali);
- delle aree di pericolosità e di rischio, come identificate e classificate dai PAI;
- delle aree di pericolosità e di rischio, come identificate e classificate dai PGRA 2021 - 2027;
- delle prescrizioni dettate dal disciplinare UNESCO "Dolomiti" per le aree ad esso afferenti;
- dei siti "Rete Natura 2000".



La pianificazione del Piano dovrà conformarsi dunque sia al sistema di vincoli e agli aspetti di peculiarità/sensibilità/fragilità riconosciuti, di cui alcuni, di natura prescrittiva, sia alle strategie e relativi obiettivi derivanti perlopiù da programmi europei e nazionali, di natura di indirizzo”.

Secondo quanto evidenziato dal Valutatore nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato, *“Ai fini di una prima valutazione di vincoli e fragilità presenti sul territorio interessato dalla pianificazione del PRN, si analizzeranno in questa sezione gli strumenti di pianificazione del territorio a livello regionale (PTRC) e provinciale (PTCP di Belluno, PTCP di Verona e PTCP di Vicenza), per poi affrontare i piani di settore (PAI e PGRA) e infine i siti UNESCO e della Rete Natura 2000. Saranno identificati ed individuati i vincoli presenti sul territorio, nonché le aree caratterizzate da elementi di sensibilità/criticità, di cui è necessario tener conto nella successiva fase di stesura del Piano e di definizione concreta degli interventi e che saranno pertanto oggetto di maggior approfondimento, a livello anche di studio delle Norme Tecniche, in sede di elaborazione del Rapporto Ambientale.*

Il Valutatore nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato ha fornito un inquadramento preliminare relativamente allo stato delle matrici ambientali e sociali del territorio in esame, evidenziando altresì che, *“Ai fini di maggior chiarezza e con lo scopo di semplificare la presente trattazione, si è ritenuto opportuno procedere considerando il territorio regionale montano come una unica macro regione. L’analisi delle matrici socio-ambientali sarà dunque eseguita unitariamente sull’intero territorio montano. Qualora, per natura e/o disponibilità dei dati ciò non fosse possibile, si procederà a trattare le particolari tematiche suddivise per province. [...]”.*

È stato quindi proposto un inquadramento che ha considerato le seguenti matrici e fattori ambientali: *“Popolazione (La provincia di Belluno, La provincia di Verona, La provincia di Vicenza)”, “Lavoro”, “Inquadramento Climatico (Classificazione climatica del territorio, Dati nivologici della montagna veneta)”, “Atmosfera (La provincia di Belluno, La provincia di Verona, La provincia di Vicenza)”, “Suolo e sottosuolo (Classificazione sismica, Elementi di pericolosità geologica nel territorio montano veneto, Siti potenzialmente inquinati, Cave attive, cessate ed estinte)”, “Acqua”, “Flora, vegetazione e fauna”, “Paesaggio”, “Fattori e fonti di pressione. Problematicità (Discariche, Rifiuti, Inquinamento da radiazioni)”.*

Complessivamente, l’analisi articolata sul Rapporto Preliminare Ambientale esaminato ha consentito di evidenziare che la proposta verifica di coerenza esterna, relativamente alla strumentazione sovraordinata, deve essere riferita a tutti gli strumenti di pianificazione e di settore insistenti sul territorio in esame, oltre a considerare anche gli strumenti sovraregionali pertinenti, come solo in parte già articolato nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato.

Si ricorda che lo sviluppo sostenibile coniuga le esigenze di crescita economica con quello di sviluppo umano e sociale, di qualità della vita e di salvaguardia del pianeta secondo un’ottica di benessere di lungo periodo, oltre a tutta la pianificazione regionale e sovraregionale direttamente insistente sul territorio interessato dal *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”.*

Complessivamente, si ricorda come la verifica di coerenza deve concludersi con un effettivo giudizio esplicito di coerenza per ciascuna delle previsioni di piano. Si specifica inoltre che gli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile per le diverse scale territoriali, rappresentano il riferimento per tutti i processi di VAS (art. 34 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) e che in assenza della strategia di sviluppo sostenibile per il territorio cui si riferisce il Piano si può far riferimento agli obiettivi di sostenibilità stabiliti dalla normativa alle diverse scale territoriali.

Si ravvisa quindi che, in fase di redazione del Rapporto Ambientale, la complessiva analisi di coerenza deve essere implementata ed approfondita, come per altro già richiamato e previsto nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato, considerando altresì tutti gli strumenti di pianificazione e di settore insistenti sul territorio interessato dalle previsioni del *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”.* Quindi, l’analisi di coerenza con la strumentazione insistente sul territorio interessato dalle previsioni del *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”*, deve essere approfondita e puntualmente sviluppata in fase di redazione



del Rapporto Ambientale mediante specifico approfondimento per i temi di rilevante interesse individuati dal presente Piano.

La preliminare definizione dello stato dell'ambiente, così come proposta nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato, evidenzia l'ovvia necessità di una puntuale definizione delle matrici e fattori ambientali interessati dalle azioni e trasformazioni del redigendo "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*"; ovviamente una volta puntualmente definiti e determinati gli effettivi contenuti di Piano, ricordando altresì l'esigenza di una puntuale contestualizzazione, omogeneizzazione, aggiornamento ed attualizzazione temporale dei dati ambientali di input.

Inoltre, devono essere attentamente definiti e contestualizzati gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e la relativa probabile evoluzione senza l'attuazione delle previsioni del nuovo "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*".

Quindi, in fase di redazione del Rapporto Ambientale dovranno essere adeguatamente sviluppati i capitoli relativi alle varie componenti ambientali con esiti di analisi aggiornate e riferite al territorio in esame, anche con il necessario supporto dei relativi studi specialisti.

Per le componenti ambientali che presentano criticità, dovranno essere individuate le relative cause e, per quelle derivanti direttamente dalle azioni della presente Variante al Piano, puntualmente definite le misure previste per impedire, ridurre, compensare e mitigare gli eventuali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, anche in considerazione del riconoscimento della "*sensibilità*" del territorio e del suo sistema ambientale-paesaggistico che evidenzia oggi grandi potenzialità e necessità di una adeguata, rispettosa e soprattutto sostenibile progettazione territoriale. Nella definizione dei problemi ambientali pertinenti al Piano in oggetto e compatibilmente con obiettivi, strategie e azioni che saranno definite e puntualmente descritte ed approfondite in fase di definizione del "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*" e del relativo Rapporto Ambientale, deve essere posta particolare attenzione alla definizione dell'ambito di influenza territoriale di ciascuna delle strategie previste e introdotte con il Piano, con riferimento agli aspetti ambientali interessati e in particolare:

- rete Natura 2000 e sistemi di tutela e/o vincoli ambientali, culturali e paesaggistici presenti nell'ambito d'influenza territoriale;
- elementi ambientali connessi con situazioni di rischio antropogenico, naturale e per la salute umana;
- aree sensibili e vulnerabili in considerazione delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, dei livelli di qualità ambientale, dei valori limite, dell'utilizzo intensivo del suolo;
- aree di particolare valore ambientale comprese le produzioni agricole di particolare qualità e tipicità,

considerazione queste, per altro, già richiamate nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato.

Quindi, complessivamente, nella definizione dei possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori, devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Preme ricordare come ogni attività giuridicamente rilevante per l'ambiente deve conformarsi al "*Principio dello sviluppo sostenibile*" e che nella scelta comparativa di interessi pubblici e privati, altresì ovviamente connotata da discrezionalità, la tutela dell'ambiente deve essere oggetto di prioritaria considerazione, anche e soprattutto rispetto alle considerazioni di natura economica.

Nel Rapporto Ambientale dovranno altresì essere individuate, descritte e valutate le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*", al fine di garantire un elevato livello di protezione ambientale e di promuovere uno sviluppo sostenibile nonché, come precedentemente richiamato, dovrà essere definita la probabile evoluzione dell'ambiente in assenza degli effetti generati dall'attuazione delle previsioni del Piano.



Inoltre, si ricorda che nella redazione del Piano e quindi nel Rapporto Ambientale che ne accompagna la proposta stessa, devono essere considerati gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale attinente. Relativamente alle precedentemente richiamate *“ragionevoli alternative”* alla scelta di pianificazione del *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”*, si ricorda la necessità di definire la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate, una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste, nel rispetto della normativa vigente.

Nella successiva articolazione della verifica di sostenibilità degli obiettivi del Piano, si richiama la necessità di considerare adeguatamente i pertinenti obiettivi individuati dall’*“Agenda 2030”* e dalla *“Strategia per lo Sviluppo Sostenibile”*, nazionale e regionale, che costituiscono altresì il quadro di riferimento della sostenibilità e che permettono di valutarne tutti gli ambiti (ambientale, economico e sociale), come per altro già individuati e richiamati nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato. Altresì, si ricorda che dal punto di vista della redigenda valutazione relativamente ai potenziali impatti generati e indotti dalle nuove azioni di Piano, questi ultimi dovranno essere considerati e valutati anche dal punto di vista sinergico e cumulativo.

Si raccomanda di evidenziare con particolare attenzione il percorso logico, così come preliminarmente tracciato nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato, tra obiettivi di sostenibilità definiti a livello nazionale, nonché la loro relazione con quelli definiti a livello regionale e gli obiettivi e le azioni introdotte dal redigendo Piano, al fine di garantire la possibilità di verificare il contributo di questi ultimi alla variazione del contesto, nonché dello stato dell’ambiente articolato nelle specifiche matrici considerate, attraverso indicatori opportuni, nel rispetto di quanto previsto dall’art 18 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm. ii.

Particolare attenzione dovrà inoltre essere posta nella definizione del *“Piano di Monitoraggio”* del *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”*, per altro già parzialmente tracciato e definito nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato, che dovrà essere definito ed articolato nel pieno rispetto e ottemperanza di quanto definito dall’*“Art. 18 Monitoraggio”* del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Nel Rapporto Ambientale dovranno inoltre essere adeguatamente descritte le misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall’attuazione della proposta di *“Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)”* definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti, nonché le eventuali misure correttive da adottare.

Complessivamente e constatata all’interno del Rapporto Preliminare Ambientale esaminato l’assenza di una puntuale proposta di articolazione del Rapporto Ambientale, almeno per quanto concerne la mera proposta di un *“Indice”* dello stesso, si evidenzia come il redigendo Rapporto Ambientale dovrà essere redatto nel puntuale rispetto di quanto previsto dall’art. 13 e con i contenuti di cui *“Allegato VI – Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all’art. 13”* del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sviluppando quanto indicato nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato, con le indicazioni di cui al presente parere motivato,

Inoltre, il Rapporto Ambientale dovrà dare evidenza, con puntuale e specifica attenzione, di come sono stati considerati, assunti e sviluppati i contributi pervenuti da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati in fase di Rapporto Preliminare Ambientale, richiamati e parte integrante del presente parere motivato. Infatti, si ricorda altresì che l’Allegato VI del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. riporta le informazioni che devono essere prodotte nel Rapporto Ambientale, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente prodotte, tenuto conto del livello delle conoscenze e del metodo di valutazione utilizzato, nonché della tipologia, dei contenuti e del livello di dettaglio del Piano.



Preme invece evidenziare, in ossequio alla normativa vigente la presenza nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato dell'indicazione relativa alla "*Matrice di valutazione del Piano*", della schematica reportistica relativamente alle "*Attività di concertazione e partecipazione*" svolte, nonché della richiamata "*Impostazione del sistema di monitoraggio ambientale*".

Infine, si raccomanda l'attivazione presso i competenti uffici a supporto della Commissione Regionale per la VAS, Autorità competente in materia ambientale, della fase di *scoping* finalizzata alla corretta individuazione, caratterizzazione e analisi delle emergenze e caratteristiche ambientali e territoriali proprie dell'ambito interessato dalle azioni del "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*" e quindi dagli effetti generati e/o indotti dalla Variante medesima e ciò con la finalità di garantire, nella maniera più puntuale ed articolata possibile, il rispetto di quanto indicato e richiesto nel presente parere motivato sul Rapporto Preliminare Ambientale, anche tenuto conto dei contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati in fase di Rapporto Preliminare Ambientale e di coordinare adeguatamente le successive fasi nel rispetto di quanto previsto dagli artt. da 13 a 18 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nonché dall'allegato A della DGR n. 545 del 09 maggio 2022. Nello specifico, si evidenzia che seguito della richiesta formulata dall'Unità Organizzativa VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV, sono pervenuti i seguenti contributi da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati, allegati e parte integrante del presente parere motivato:

- contributo Comune di Bassano del Grappa, acquisito al prot. reg. n. 432358 in data 11.08.2023;
- contributo Fondazione Dolomiti Dolomiten Dolomites Dolomitis UNESCO, acquisito al prot. reg. 450497 in data 23.08.2023;
- contributo Area Politiche Economiche, Capitale Umano e Programmazione Comunitaria, acquisito al prot. reg. n. 451436 in data 23.08.2023;
- contributo Piave Servizi, acquisito al prot. reg. n. 450713 in data 23.08.2023;
- contributo Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, acquisito al prot. reg. n. 458704 in data 29.08.2023;
- contributo del Segretariato Generale – Segretariato Regionale per il Veneto, acquisito al prot. reg. n. 452405 in data 24.08.2023;
- contributo Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia, acquisito al prot. reg. n. 456590 data 28.08.2023, al n. 457170 in data 28.08.2023, al n. 471818 in data 01.09.2023 e al n. 471879 in data 01.09.2023;
- contributo ARPAV - Unità Organizzativa Valutazioni VIA, VAS, Grandi Opere, Ambiente e Salute, acquisito al prot. reg. n. 456847 data 28.08.2023;
- contributo Direzione Turismo, acquisito al prot. reg. n. 456931 in data 28.08.2023;
- contributo Dipartimento Territorio e Trasporti, ambiente, energia, cooperazione – Provincia Autonoma di Trento, acquisito al prot. reg. n. 458257 in data 29.08.2023 e al n. 458800 in data 29.08.2023;
- contributo pervenuto fuori termine e dopo la discussione in Commissione VAS della presente istanza, ma comunque prima della pubblicazione del presente parere motivato, AGS, acquisito al prot. reg. n. 509334 in data 19.09.2023;

A livello generale e con riferimento alla complessiva documentazione esaminata e comprensiva anche dei contributi resi da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati, preme rilevare e ricordare come la tematica relativa alla pianificazione e gestione delle aree sciabili è di particolare importanza e delicatezza stante la necessità della conservazione dell'integrità del "*Sito Dolomiti Patrimonio Mondiale*", inserito dall'UNESCO nella Lista del Patrimonio Mondiale nel 2009, evidenziando altresì la necessità di non generare un impatto negativo diretto o indiretto sull'eccezionale valore universale del Sito.



Nello specifico si ricorda la decisione WHC 33 COM 8B.6 (2009), con cui le Dolomiti sono state iscritte nella *"Lista del Patrimonio Mondiale"*, e dall'*"IUCN Reactive Monitoring Mission Report (2011)"*: tali documenti raccomandano che il Sito delle Dolomiti si doti di una strategia per la gestione del turismo a livello interregionale che, *"[...] includa il principio condiviso che lo sviluppo delle stazioni sciistiche non sia consentito all'interno del Patrimonio Mondiale e delle aree buffer"*.

Inoltre, secondo quanto evidenziato nella documentazione esaminata, si ricorda che il redigendo Rapporto Ambientale del *"Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)"*, in quanto strumento di adattamento climatico, dovrà prevedere specifici e dedicati approfondimenti con riferimento all'adattamento ai cambiamenti climatici (invasi, innevamento, ecc).

Inoltre, stante quanto dichiarato nella documentazione esaminata, un primo risultato delle richiamate attenzioni alle tutele ambientali e paesaggistiche potrà essere ottenuto con la revisione dei perimetri degli attuali demani sciabili, riportandoli entro ambiti più corrispondenti all'attuale effettivo utilizzo o ad una concreta e sostenibile progettualità.

Stante quanto dichiarato nella documentazione esaminata appare quindi ragionevole ipotizzare, tanto più tenendo conto della prevista dinamica del settore, una revisione in riduzione degli ambiti territoriali riscontrabili nel vigente P.R.N., anche in ossequio a quanto rilevato in alcuni dei contributi resi da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati.

Infine, il quadro complessivo del progetto di Piano consente di delineare, già in questa fase, l'interessamento di contesti che appartengono alla rete Natura 2000 del Veneto. Conseguentemente, il rispetto degli obblighi in materia di valutazione di incidenza (DPR 357/1997, art. 5) deve esplicitarsi a partire dall'opportuna valutazione, secondo il livello II di valutazione di cui alle Linee Guida Nazionali, quindi mediante uno studio per la valutazione di incidenza.

Le riconosciute trasformazioni puntuali legati ad eventi climatici avversi richiedono che lo studio per la valutazione di incidenza fornisca l'eventuale allineamento informativo per tali contesti della rete Natura 2000 ricadenti nell'ambito di influenza del Piano, anche secondo le disposizioni di cui alla nota prot. n. 250930 del 8 maggio 2009 del Segretario regionale all'Ambiente e Territorio, Autorità competente per l'attuazione nel Veneto della rete ecologica europea Natura 2000.

Ai fini della valutazione di incidenza, fermo restando il rispetto dei vincoli sui nuovi impianti di risalita a fune e sulle nuove piste da sci derivanti dal DM 184/2007 (art. 5, comma 1, lettera m), il Piano dovrà definire chiaramente quali siano gli ambiti entro cui troveranno attuazione le azioni e le indicazioni di progetto tenuto conto delle valenze ambientali-naturalistiche anche ulteriori ai territori boscati (torbiere, prati da sfalcio, zone rupestri, ecc...) che necessitano di essere preservate stante il ruolo di habitat e habitat di specie di interesse comunitario. A tal scopo, le azioni di tutela delle invariabili ambientali (di cui alla categoria B) possono essere assunte come misure precauzionali laddove, puntualmente dettagliate, presentino un'intrinseca capacità nell'impedire o nell'attenuare possibili effetti negativi nei confronti degli elementi tutelati dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, non solo con riguardo ai siti della rete Natura 2000 coinvolgibili dagli effetti del Piano ma anche rispetto agli elementi di paesaggio aventi primaria importanza per le specie di interesse comunitario (art. 10 della Direttiva 92/43/Cee), al di fuori di tale rete. Nel rimarcare che si realizza un'incidenza significativa negativa laddove il grado di conservazione degli habitat e delle specie cambia sfavorevolmente all'interno limiti spaziali e temporali dell'analisi, in riferimento al sito e alla regione biogeografica, risulta quindi rilevante nella definizione di dettaglio delle *"azioni e indicazioni di piano"* l'esclusione di quelle situazioni che comportano la riduzione ovvero il degrado degli habitat di interesse comunitario e degli habitat di specie di interesse comunitario, ossia la perturbazione delle specie di interesse comunitario.

In tale evenienza si rientra nel campo di applicazione dei commi 9 e 10 del predetto art. 5, con le limitazioni in esso previste. Inoltre, ai sensi del comma 7 del medesimo art. 5, l'Autorità procedente dovrà altresì acquisire il cd "sentito" del Soggetto Gestore dell'Area Naturale Protetta Nazionale, oltretutto dell'ente Gestore del Sito Natura 2000, ove individuato, per gli aspetti riguardanti l'eventuale presenza di elementi contrastanti con le tutele definite dai propri strumenti di gestione con riguardo agli habitat e alle specie inclusi nelle direttive 92/43/Cee e 2009/147/Ce.



VISTA la relazione istruttoria predisposta dall'Unità Organizzativa VAS, VInCA, Capitale Naturale e NUVV in data 12.09.2023, articolata sulla documentazione esaminata, che ha consentito di analizzare gli obiettivi generali e le scelte strategiche e programmatiche che si intendono perseguire con il "*Rapporto Preliminare Ambientale Preliminare al Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*", proponendo per lo stesso RPA un esito positivo. La relazione istruttoria predisposta ha altresì evidenziato come nel Rapporto Preliminare Ambientale esaminato sono stati almeno preliminarmente e genericamente individuate le informazioni ambientali e i potenziali impatti che dovranno essere considerati e sviluppati nel redigendo Rapporto Ambientale, nel richiamato rispetto dell'art. 13 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ricordando altresì che dovrà essere garantito il rispetto della normativa vigente in materia di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.

VISTE

- la Direttiva 2001/42/CE;
- la L.R. 11/2004;
- il D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- la L.R. 04/2008;
- la DGR 545/2022;

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO
LA COMMISSIONE REGIONALE VAS
ESPRIME PARERE POSITIVO**

al "*Rapporto Ambientale Preliminare al Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*", subordinatamente all'ottemperanza, in sede di redazione del Rapporto Ambientale, delle seguenti indicazioni, raccomandazioni e condizioni ambientali:

1. deve emergere con chiarezza il ruolo che la VAS deve svolgere durante la fase di elaborazione del "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*", in ordine all'individuazione degli eventuali scostamenti delle dinamiche in atto rispetto alle previsioni del Documento Preliminare stesso, fornendo altresì specifiche indicazioni circa le ragionevoli alternative possibili, quali esiti del pubblico confronto e degli approfondimenti conoscitivi, nonché anche in risposta ai contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) in fase di Rapporto Preliminare Ambientale e ciò al fine di garantire che gli effetti generati e/o indotti dall'attuazione delle strategie e azioni di Piano siano presi in considerazione durante la loro preparazione e prima dell'adozione del Piano medesimo;
2. deve essere dato puntualmente atto delle modalità di recepimento dei contenuti del presente parere motivato, nonché dei contributi resi da parte dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) consultati;
3. il Rapporto Ambientale deve essere articolato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 13 e con i contenuti di cui "*Allegato VI – Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 13*" del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., definendone preliminarmente gli obiettivi di sostenibilità economica e sociale del Piano, dando altresì puntuale risposta a quanto reso con il presente parere motivato sul "*Rapporto Preliminare Ambientale Preliminare al Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.) della Regione del Veneto*";



4. devono essere adeguatamente sviluppati i capitoli relativi alle varie componenti ambientali, anche con l'ausilio di analisi e studi specialistici aggiornati e riferiti al territorio in esame e/o a quello contermini e devono essere puntualmente definite le misure di mitigazione e/o compensazione previste per impedire, ridurre, compensare e mitigare gli eventuali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale;
5. devono essere adeguatamente sviluppati specifici e dedicati approfondimenti con riferimento all'adattamento ai cambiamenti climatici (invasi, innevamento, ecc), nonché le parti relative alla riduzione del consumo di suolo, alla tutela e valorizzazione del sistema delle aree naturali protette e della biodiversità, con particolare attenzione all'ambiente nell'ammodernamento e/o nella nuova impiantistica, alla riduzione delle aree ammissibili e alla riqualificazione delle aree e strutture dismesse;
6. devono essere puntualmente individuate le azioni concrete finalizzate a consentire il raggiungimento dei richiamati obiettivi del "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*", anche in relazione ad intese con gli Enti sovraordinati e/o con gli Enti/Aziende gestori di servizi pubblici integrati;
7. devono essere adeguatamente sviluppati i capitoli relativi alla definizione e valutazione delle azioni strategiche del "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*" esplicitandone chiaramente i pertinenti obiettivi di protezione dell'ambiente stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale, con particolare attenzione all'effettiva sostenibilità ambientale delle azioni di trasformazione introdotte dal Piano;
8. il Rapporto Ambientale deve contenere ed adeguatamente sviluppare un capitolo dedicato al "*Piano di monitoraggio ambientale*" ai sensi dell' "*Art. 18 Monitoraggio*" del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., che deve prevedere la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati in sede di VAS, nonché assicurare il controllo degli impatti significativi sull'ambiente. Si ricorda altresì la necessità che nel Rapporto Ambientale vengano dettagliatamente evidenziati gli indicatori di contesto, processo e contributo specifici, in relazione alle azioni di Piano e agli obiettivi di sostenibilità prefissati;
9. deve essere garantito il rispetto della normativa vigente in materia di procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, tenendo conto di quanto precedentemente evidenziato;
10. nel prosieguo dell'iter di Valutazione Ambientale Strategica del presente Piano, deve essere garantito il pieno rispetto di quanto previsto dagli artt. da 13 a 18 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nonché dall'allegato A della DGR n. 545 del 09 maggio 2022.

Deve essere attivata presso i competenti uffici a supporto della Commissione Regionale per la VAS, Autorità competente in materia ambientale, una fase di *scoping* finalizzata alla corretta individuazione, caratterizzazione e analisi delle emergenze e caratteristiche ambientali e territoriali proprie degli ambiti territoriali interessati dalle azioni e quindi dagli effetti generati e/o indotti dal "*Piano Regionale Neve e trasporti complementari (P.R.N.)*".



L'attivazione della richiamata fase di *scoping* mira a garantire la piena ottemperanza, nonché il rispetto di quanto definito con il presente parere motivato sul P.R.N., nonché di dare atto di quanto puntualmente evidenziato nei contributi resi da parte delle Autorità Ambientali consultate e di coordinare adeguatamente le successive fasi nel rispetto di quanto previsto dagli artt. da 13 a 18 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nonché dall'allegato A della DGR n. 545 del 09.05.2022.

Si ricorda che, ai sensi del comma 5, art. 11 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., *"5. La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge"*.

Da ultimo si sottolinea che, in conformità a quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 parte seconda e ss.mm.ii. e in particolare dagli artt. 4, 5 e 6, la valutazione effettuata ha la finalità di assicurare che l'attuazione del piano/programma, sia compatibile con le condizioni per lo sviluppo sostenibile, nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e del patrimonio culturale, nell'ottica di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.

La valutazione non attiene a questioni afferenti la procedura urbanistica espletata.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore della Direzione Valutazioni Ambientali Supporto Giuridico e Contenzioso)

avv. Cesare Lanna