



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA



PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE

“INFRASTRUTTURE E RETI”

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020

Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto Preliminare Ambientale

(ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/06)

giugno 2014

Programma Operativo Nazionale

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Territori eleggibili: Calabria, Campania, Puglia, Basilicata, Sicilia

Titolo: "Infrastrutture e Reti"

INDICE

- 1. INTRODUZIONE**
 - 1.1. OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI SCOPING**
 - 1.2. STRUTTURA DEL DOCUMENTO**
- 2. IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI": ELEMENTI CHIAVE**
- 3. IL PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA: ASPETTI OPERATIVI PER L'INTEGRAZIONE DELLA VARIABILE AMBIENTALE NEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"**
 - 3.1 LA VAS DEL PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013: ELEMENTI A SUPPORTO DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL NUOVO PROGRAMMA**
 - 3.2 L'APPROCCIO METODOLOGICO DEL PROCESSO DI VAS DEL NUOVO PROGRAMMA**
- 4. CARATTERIZZAZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"**
 - 4.1 IL CONTESTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO**
 - 4.2 IL CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO: LE POTENZIALI PRESSIONI AMBIENTALI DEL PON INFRASTRUTTURE E RETI**
- 5. GLI STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE**

ALLEGATI

- Allegato 1 - Questionario per la consultazione preliminare del documento di scoping sul PON Infrastrutture e Reti da parte delle autorità con competenze ambientali*
- Allegato 2 - Elenco delle categorie da consultare nell'ambito del processo di VAS del PON*
- Allegato 3 - Quadro delle politiche ambientali comunitarie e nazionali*
- Allegato 4 - Set di indicatori per il monitoraggio ambientale del PON Reti e mobilità 2007-2013*
- Allegato 5 - Proposta di struttura del Rapporto Ambientale*

1. INTRODUZIONE

Nel nuovo ciclo di programmazione il processo di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito, VAS) assume particolare importanza sia in relazione al contributo che esso può fornire alla costruzione dei nuovi programmi sia in considerazione degli elementi di sinergia e complementarietà che esso presenta rispetto al processo di Valutazione ex Ante.

A tale riguardo, l'art. 55 del Regolamento (UE) N. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 riporta che *"la valutazione ex ante comprende, ove appropriato, i requisiti per la valutazione ambientale strategica stabiliti nella direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, tenendo conto delle esigenze in materia di mitigazione dei cambiamenti climatici"*.

La Commissione Europea pone, quindi, particolare attenzione ai temi della sostenibilità ambientale della nuova programmazione, ricordando che l'integrazione delle tematiche ambientali nei processi decisionali alla base dell'iter di costruzione dei programmi rappresenta una grande opportunità di termini di qualità ed efficacia delle proposte programmatiche.

Tale orientamento è stato ripreso dalle Linee guida della Commissione Europea sulla Valutazione Ex Ante che pongono in maniera decisa l'accento su due aspetti fondamentali della procedura di VAS, considerata parte integrante del processo di programmazione: (i) la necessità di avviare la valutazione ambientale fin dalle prime fasi di costruzione del Programma, al fine di garantire l'integrazione della dimensione ambientale, evitare potenziali effetti negativi sul territorio ed eventuali conflitti tra obiettivi di sostenibilità e obiettivi di sviluppo; (ii) la necessità di *"sincronizzare"* la procedura di VAS con l'elaborazione del Programma e la sua Valutazione ex Ante, al fine di evitare modifiche tardive e duplicazioni inutili.

L'approccio appena descritto è, dunque, fortemente ispirato al principio di integrazione, il quale implica che l'obiettivo della tutela ambientale sia considerato nel momento in cui viene adottata ogni decisione suscettibile di produrre conseguenze sull'ambiente e che questa considerazione avvenga su una posizione di parità (si potrebbe parlare di un *"principio di non discriminazione"* della componente ambientale) con le variabili economiche e sociali che costituiscono l'oggetto della decisione.

1.1. Obiettivi del documento di scoping

Come definito dall'art. 13 del D.Lgs 152/2006 e dalla Direttiva 42/2001/CE (di seguito Dir. 42/01), l'Autorità procedente entra in consultazione, sin dalle fasi iniziali di elaborazione del Programma, con l'Autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni che dovranno essere incluse nel Rapporto Ambientale (di seguito, RA).

Tale fase, denominata scoping, rappresenta, dunque, un momento preliminare all'effettiva attuazione del processo di valutazione ambientale degli impatti potenzialmente derivanti dal Programma considerato; è la fase in cui viene individuato l'ambito di influenza del Programma stesso, ovvero il contesto territoriale e programmatico in cui si inserisce.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Il presente Rapporto preliminare ambientale (rapporto di scoping) è predisposto nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 (di seguito, PON o Programma), al fine di avviare la consultazione con le "autorità con specifiche competenze ambientali" in merito alla portata delle informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale ai fini della valutazione.

La Dir. 42/01, all'art. 5, stabilisce, infatti, che "Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 ("che per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi") devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio".

L'individuazione delle "autorità con specifiche competenze ambientali" (di seguito, ACA) è avvenuta sulla base di considerazioni relative ai:

- contenuti del Programma Operativo;
- potenziali impatti del Programma sul contesto ambientale di riferimento.

Alle AA consultate vengono richieste informazioni aggiuntive circa:

- la descrizione del contesto ambientale e l'adeguatezza, completezza, rilevanza e aggiornamento degli indicatori proposti;
- la verifica del contesto programmatico e la completezza e rilevanza dei piani, programmi e delle strategie individuati;
- l'adeguatezza degli obiettivi di protezione ambientale e di sostenibilità selezionati e il loro grado di priorità (peso);
- le modalità di valutazione ambientale proposte e i suoi contenuti.

Delle indicazioni fornite dalle ACA si terrà conto nella valutazione ambientale e relativa stesura del Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art. 5 paragrafo 4 e dell'art. 6 paragrafo 2 della Dir. 42/01.

Nel Rapporto di scoping vengono, quindi, presi in considerazione essenzialmente gli aspetti relativi alla sostenibilità ambientale del Programma: per quanto riguarda una più completa analisi e valutazione dei tre aspetti della sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), la valutazione ambientale si integrerà con la Valutazione ex Ante, con la quale si verificheranno le correlazioni in relazione a i contenuti e fasi della valutazione (es. analisi di coerenza esterna, valutazione degli impatti della strategia, ...).

1.2. Struttura del documento

Il documento di scoping è stato strutturato nelle seguenti sezioni:

- a) la prima introduttiva illustra i contenuti, gli obiettivi e gli interventi previsti dal Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti";
- b) la seconda descrive il processo di valutazione ambientale, le fasi nelle quali si articola l'esercizio valutativo e l'approccio proposto

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

- c) la terza ha per obiettivo l'individuazione della portata delle informazioni per la valutazione ambientale e descrive quindi:
- il contesto programmatico (piani e programmi ambientali di livello regionale, nazionale e comunitario, internazionale);
 - il contesto ambientale e di settore attraverso l'individuazione delle principali problematiche ad esso connesse.
 - l'ambito di valutazione, al fine di identificare i temi, gli obiettivi ambientali significativi utili alla descrizione del contesto e alla valutazione dei potenziali impatti del Programma.
- d) la quarta sintetizza gli strumenti utilizzati ai fini della valutazione dei potenziali effetti ambientali del programma e delle alternative e fornisce elementi utili alla consultazione delle parti interessate.
- e) In allegato sono riportati:
- il questionario per la presentazione delle osservazioni.
 - l'elenco dei soggetti da consultare nella fase di scoping;
 - il quadro delle politiche ambientali comunitarie e nazionali;
 - il set di indicatori per il monitoraggio ambientale del PON Reti e mobilità 2007-2013
 - la proposta di struttura del Rapporto Ambientale

2. IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI": ELEMENTI CHIAVE

Il PO Infrastrutture e Reti 2014/2020 intende perseguire le priorità dell'Unione Europea in ambito trasporti, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle Regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione sociale. La strategia del PO, che persegue l'obiettivo generale di **Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete (OT 7)**, prende le mosse dagli indirizzi indicati dalla Commissione Europea al fine di superare le criticità del sistema dei trasporti, puntando al potenziamento dell'offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti sui corridoi TEN-T, all'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, all'integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali tra la rete ferroviaria TEN-T e i principali nodi urbani, produttivi e logistici e all'ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del cielo unico europeo.

Il PO Infrastrutture e Reti intende, in primo luogo, rispondere ai principali fabbisogni del sistema infrastrutturale delle regioni interessate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), come risultanti dall'analisi di contesto e dall'analisi SWOT (cfr. Allegato I), individuando specifiche azioni di intervento, nonché completare alcuni progetti, in prevalenza Grandi Progetti, dell'attuale PON Reti e Mobilità 2007-2013. La strategia del PO sarà declinata nei seguenti quattro assi prioritari:

- I. Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T;
- II. Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali;
- III. Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
- IV. Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente mediante azioni volte a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni pubbliche e dei servizi pubblici relativi all'attuazione del FESR, affiancando le azioni svolte nell'ambito del FSE per rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza della pubblica amministrazione.

La strategia e l'articolazione del Programma, così come descritta nel presente capitolo, potranno subire variazioni in seguito alle successive interlocuzioni tra le Amministrazioni coinvolte nel processo di programmazione attualmente in corso.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Tavola di corrispondenza Obiettivi-Assi prioritari

Obiettivo generale	Assi prioritari	Obiettivi specifici
PROMUOVERE SISTEMI DI TRASPORTO SOSTENIBILI ED ELIMINARE LE STROZZATURE NELLE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI RETE	I. Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1)
		Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.5)
	II. Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali	Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale (RA 7.3)
	III. Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2)
IV. Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente mediante azioni volte a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni pubbliche e dei servizi pubblici relativi all'attuazione del FESR, affiancando le azioni svolte nell'ambito del FSE per rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza della pubblica amministrazione	Miglioramento della governance multilivello e delle capacità degli organismi coinvolti nella attuazione e gestione dei programmi operativi (RA 11.6)	

Allegato II. Tavola di corrispondenza tra Priorità di investimento/Assi/Obiettivi specifici-Risultati Attesi

OBIETTIVO GENERALE	PROMUOVERE SISTEMI DI TRASPORTO SOSTENIBILI ED ELIMINARE LE STROZZATURE NELLE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI RETE													
	ASSI PRIORITARI			I. Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T			II. Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali			III. Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile			IV. Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente mediante azioni volte a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni pubbliche e dei servizi pubblici relativi all'attuazione del FESR, affiancando le azioni svolte nell'ambito del FSE per rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza della pubblica amministrazione	
	OBIETTIVI SPECIFICI = RISULTATI ATTESI			I.1 Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza		I.2 Ottimizzazione del traffico aereo	II.1 Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale			III.1 Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale			IV.1 Miglioramento della governance multilivello e delle capacità degli organismi coinvolti nella attuazione e gestione dei programmi operativi	
	I.1.1	I.1.2	I.1.3	I.2.1	II.1.1	II.1.2	II.1.3	III.1.1	III.1.2	III.1.3	IV.1.1	IV.1.2		
LINEE DI AZIONE			Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture e tecnologie anche ERTMS della rete centrale]	Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture e tecnologie anche ERTMS della rete globale e strategica nazionale]	Affidare i servizi di collegamento ferroviario a media-lunga percorrenza su tratte dotate di domanda potenziale significativa ad imprese ferroviarie selezionate mediante procedure competitive basate sulla minimizzazione del sussidio pubblico, anche attraverso l'impiego di materiale rotabile reso disponibile da terze parti e con garanzia di rispetto degli standard contrattuali di servizio [Procedure e Start-up]	Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)	Potenziare i collegamenti plurimodali di porti, aeroporti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") e favorendo una logica di unitarietà del sistema	Favorire lo spostamento modale dei traffici di persone e merci verso modalità ambientalmente più sostenibili attraverso strumenti di incentivazione tariffaria e regolamentare, nonché di misure dirette a favorire la riqualificazione, la sostituzione o la dismissione dei mezzi di trasporto più inquinanti, di entità proporzionata ai benefici ambientali ottenibili	Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]	Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]	Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso il consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo (UINet, Albo Autotrasporto, Sistri, Sportello Unico Doganale, ecc.), progressivamente ampliate a tutti gli interlocutori della logistica	Modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione e intermodalità (compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi) con l'obiettivo di accelerare l'instauramento delle merci sui corridoi multimodali; promuovere accordi commerciali tra operatori del trasporto merci, logistici, portuali, interportuali e doganali per la gestione unificata dell'offerta di servizi; facilitare l'accesso al credito	Attivazione di modalità di reclutamento dedicate per il rafforzamento tecnico delle strutture impegnate nella programmazione, attuazione e gestione degli investimenti pubblici per lo sviluppo economico e la coesione territoriale	Azioni per il miglioramento dell'efficacia delle politiche pubbliche attraverso la diffusione e l'applicazione di metodi di valutazione appropriati (ex-ante, in itinere ed ex-post) e il rafforzamento delle competenze e le capacità del Sistema Nazionale di Valutazione e delle strutture tecniche delle amministrazioni per la realizzazione diretta di valutazioni e per l'affidamento di valutazioni e/o ricerche valutative anche con l'utilizzo dei Nuclei di Valutazione, come strumento di valutazione diretta e/o di supporto alla definizione di linee guida per valutazioni effettuate da altri soggetti

3. IL PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA: ASPETTI OPERATIVI PER L'INTEGRAZIONE DELLA VARIABILE AMBIENTALE NEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

3.1 La VAS del PON Reti e mobilità 2007-2013: elementi a supporto della valutazione ambientale del nuovo Programma

L'approvazione del PON *Reti e Mobilità* è stata precedente all'approvazione del D.Lgs. 4/2008, e, ancor più, del D.Lgs. 128/2010, decreto con il quale è stata modificata la parte seconda del D.Lgs. 152/2006 inerente le "procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (Ippc)", per cui il riferimento normativo in materia di VAS per il Programma è stato rappresentato dalla Direttiva 42/2001/CE.

Per adempiere a tali obblighi è stato definito, secondo quanto indicato dagli indirizzi procedurali e metodologici stabiliti a livello comunitario e nazionale, un processo integrato di programmazione e valutazione ambientale strategica.

L'approccio utilizzato ha consentito di massimizzare l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nella fase decisionale che ha portato alla definizione del PON *Reti e Mobilità* e di minimizzare i possibili impatti negativi sull'ambiente derivanti dalla sua attuazione, in coerenza con gli orientamenti strategici comunitari della politica di coesione, che prevedevano esplicitamente che nella predisposizione dei programmi operativi relativi al ciclo di programmazione 2007-2013 si doveva tener conto della protezione dell'ambiente e favorire la sinergia tra le dimensioni economica, sociale ed ambientale.

Le attività fondamentali realizzate nell'ambito del processo di VAS del PON *Reti e Mobilità* possono essere così sintetizzate:

- Redazione del Rapporto Ambientale e di una sintesi del rapporto in linguaggio non tecnico;
- Consultazione delle autorità con competenze ambientali e del pubblico, che sono state chiamate ad esprimere il proprio parere sulla bozza di PON e sul RA prima dell'approvazione del Programma;
- Integrazione degli esiti della valutazione e delle risultanze delle consultazioni nel Programma;
- Informazione delle autorità con competenze ambientali e del pubblico sul processo e sui suoi risultati, mediante la predisposizione di una specifica dichiarazione di sintesi;
- Definizione di adeguate misure per il monitoraggio ambientale.

In relazione, in particolare, a questo ultimo punto, nell'ambito del processo di VAS del PON *Reti e Mobilità* è stato predisposto il **Piano di Monitoraggio Ambientale** (Quaderno n° 2 <http://ponreti.mit.gov.it/index.php/comunicazione/pubblicazioni>).

Con la realizzazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (di seguito, PMA) l'Autorità di Gestione (di seguito, AdG) del PON ha voluto adempiere agli obblighi previsti sia dalla normativa nazionale in materia di valutazione ambientale sia dai Regolamenti comunitari relativi ai Fondi Strutturali dotandosi di uno strumento operativo in grado di assicurare il controllo costante della performance ambientale del Programma.

Al fine di garantire il raggiungimento di tali obiettivi, il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato elaborato ricercando la più ampia sinergia e condivisione con le autorità nazionali

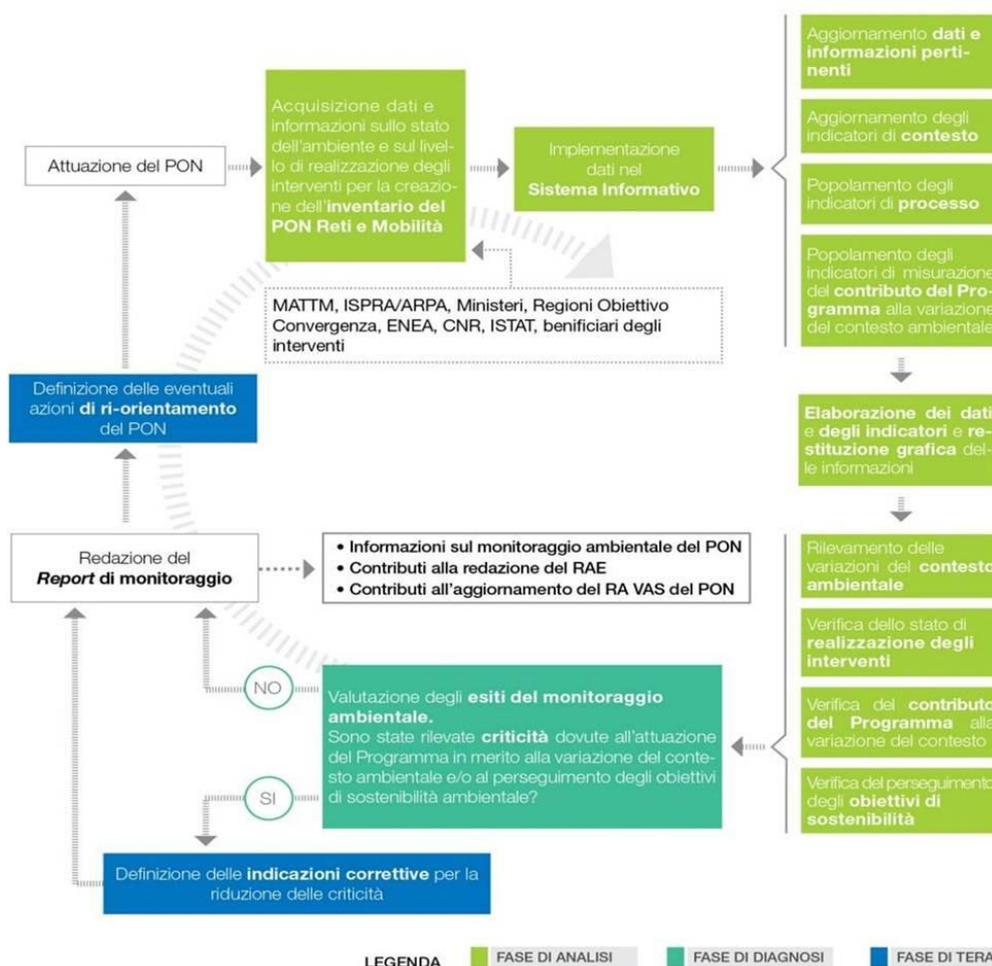
PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

competenti in materia ambientale (Ministero dell'Ambiente e ISPRA) e, al contempo, definendo una metodologia facilmente mutuabile nel contesto programmatico delle Regioni direttamente interessate dalla attuazione del Programma (Sicilia, Calabria, Campania e Puglia).

Tale metodologia è stata sviluppata facendo riferimento, essenzialmente, a due documenti: (i) il Rapporto Ambientale della VAS del PON Reti e Mobilità; (ii) il Rapporto finale realizzato nell'ambito della Convenzione MATTM-ISPRA. Ha previsto lo svolgimento: di alcune *attività preliminari* dedicate per lo più ad aspetti propedeutici all'avvio delle attività di monitoraggio (1. Individuazione dei soggetti coinvolti nelle attività di monitoraggio del Programma e definizione dei rispettivi ruoli e funzioni, 2. Definizione dell'inventario dei dati e delle informazioni ambientali, 3. Definizione del set di indicatori di processo, di contesto e di contributo; 4. Definizione dei criteri necessari alla classificazione degli interventi da sottoporre a monitoraggio ambientale; 5. Definizione delle caratteristiche del Sistema Informativo per la gestione dei dati e delle informazioni ambientali), ; di alcune *attività di carattere operativo* costituenti il core del Piano (distinte in: *Fase di analisi* – 1. Acquisizione dei dati e delle informazioni ambientali necessarie per la creazione dell'inventario del PON Reti e Mobilità; 2. Implementazione dei dati nel Sistema Informativo; 3. Elaborazione dei dati e degli indicatori e restituzione grafica delle informazioni. *Fase di diagnosi* – 4. Valutazione degli esiti del monitoraggio ambientale. *Fase di terapia* – 5. Definizione delle indicazioni correttive per la riduzione delle criticità; 6. Predisposizione del Report di monitoraggio ambientale del Programma).

La figura seguente rappresenta l'intero schema metodologico del PMA del PON *Reti e mobilità*.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020



Tra la fine del 2011 e l'inizio del 2012 è stata avviata l'attività di implementazione del PMA che ha consentito di definire, attraverso un articolato e costante processo di condivisione con il Ministero dell'Ambiente (Autorità Ambientale del Programma), ISPRA, MIBACT e Regioni dell'Obiettivo Convergenza:

- le matrici ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi previsti dal Programma;
- gli obiettivi di sostenibilità ad esse correlati;
- il set di indicatori necessari al monitoraggio ambientale del PON, distinti in indicatori di contesto, di processo e di contributo (cfr. Allegato 4);
- la metodologia di valutazione dei potenziali impatti ambientali;
- il Sistema Informativo, basato sulla tecnologia WebGIS, in cui vengono caricati ed elaborati i dati relativi al monitoraggio ambientale del PON;
- il Report di monitoraggio ambientale del Programma.

Sintetizzando, in relazione, quindi, all'attuale ciclo di programmazione, e nello specifico al Programma attualmente in corso di attuazione, il **processo di integrazione della variabile ambientale** è stato caratterizzato da una serie di specifiche azioni che hanno interessato le seguenti fasi: (i) definizione del Programma (*programmazione*); (ii) valutazione ambientale

della proposta di programma (VAS); (iii) implementazione del Programma (*attuazione*); (iv) valutazione dei potenziali impatti ambientali ad esso imputabili (*monitoraggio ambientale*). Nell'ambito di tale processo sono stati, inoltre, attivati **specifici gruppi di lavoro** finalizzati a supportare l'Autorità di Gestione nell'adempimento degli obblighi previsti sia dalla normativa nazionale in materia di valutazione ambientale sia dai Regolamenti comunitari relativi ai Fondi Strutturali.

Tra questi vale la pena ricordare:

➤ **TAVOLO INTERMINISTERIALE AMBIENTE**

Istituito nel 2008 al fine di assicurare il dialogo interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Autorità di Gestione), Ministero dell'Ambiente (Autorità Ambientale) e Ministero dello Sviluppo Economico (MISE-DPS) sulle problematiche di natura ambientale legate alla implementazione del Programma.

➤ **GDL "SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PON"**

Istituito nel 2009 con disposizione dell'Autorità di Gestione, il GdL opera in collaborazione con l'Autorità Ambientale al fine di analizzare i temi trattati dal Tavolo Interministeriale Ambiente ed elaborare pareri ed approfondimenti tecnici.

➤ **GDL "IMPLEMENTAZIONE DEL PMA"**

Istituito nel 2012, il GdL fornisce supporto specialistico all'AdG per le attività di implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale del PON.

L'esperienza maturata sarà utilizzata anche nell'ambito della procedura di definizione ed attuazione del PON *Infrastrutture e reti 2014-2020*, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e la piena integrazione della dimensione ambientale anche nel futuro ciclo di programmazione.

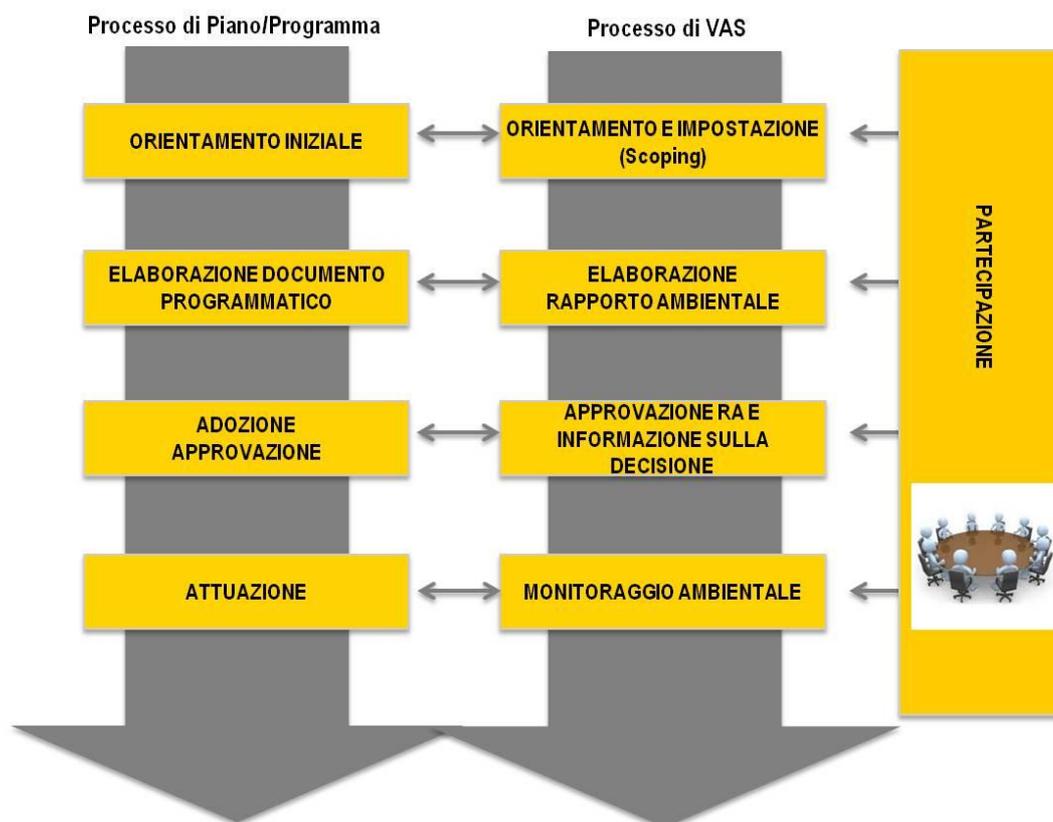
3.2 L'approccio metodologico del processo di VAS del nuovo Programma

L'approccio metodologico che verrà utilizzato per la VAS del nuovo PON *Infrastrutture e Reti* precedentemente sintetizzato attraverso l'individuazione degli indirizzi strategici e delle linee di azione, fa riferimento ad un modello concettuale nell'ambito del quale tale procedura viene concepita come uno strumento di aiuto alla decisione da utilizzarsi durante tutte le fasi della formulazione del Programma.

Essa, quindi, non sarà intesa come un mero elemento valutativo ma come un processo che "permea" il Programma e ne diventa elemento costruttivo, valutativo, gestionale e di monitoraggio.

Lo schema seguente rappresenta in maniera semplificata il rapporto tra le principali fasi del processo di pianificazione/programmazione e quello della Valutazione Ambientale Strategica.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020



Il processo di VAS del PON "Infrastrutture e Reti", che sarà opportunamente descritto in questa sezione del documento, si baserà, in particolare, su alcuni principi essenziali:

- **Integrazione:** la sinergia tra percorso di programmazione, Valutazione ex Ante e VAS è requisito essenziale al fine di passare da una visione settoriale dei temi ambientali alla costruzione del programma considerando la dimensione ambientale come prerequisito di base.
- **Sistematicità ed endoprocedimentalità:** tali requisiti fanno della VAS non momento episodico, funzionale all'adozione e approvazione del programma, ma un processo di adattamenti incrementali che si inserisce in modo organico con i suoi strumenti in un contesto più ampio di strumenti di supporto ai processi decisionali, in tutte le fasi del ciclo di vita del programma, anche successivamente al momento di approvazione.
- **Terzietà e trasparenza:** nell'ambito del processo di VAS il criterio della terzietà assume una valenza particolare al fine di garantire credibilità e qualità al processo di valutazione. Essa ha a che fare con la capacità di riconoscere e tenere distinti nell'ambito del processo di pianificazione i distinti ruoli del proponente e del valutatore. La trasparenza della procedura di valutazione, al pari di quella dell'iter di pianificazione, costituisce un requisito essenziale per evitare l'autoreferenzialità del processo di valutazione e garantire una maggiore efficacia del processo decisionale.
- **Consultazione e partecipazione:** La partecipazione del pubblico configura un diritto all'informazione ed alla partecipazione alle decisioni nei termini indicati dalla Convenzione di Aarhus, cioè diritto ad un'informazione completa ed accessibile,

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

all'espressione di osservazioni e pareri, alla conoscenza dei contenuti e delle motivazioni delle decisioni prese. La VAS, infatti, non si basa solamente sulla qualità delle valutazioni ambientali in senso stretto, ma deve prevedere un ampio e informato dibattito tra i diversi attori territoriali. Pertanto, la consultazione/partecipazione dei soggetti interessati e la raccolta dei pareri deve accompagnare tutto il processo di VAS.

- **Alternative:** Occorre garantire che il processo decisionale sia aperto e trasparente fin dalle prime fasi, quando le scelte strategiche non sono ancora state compiute e si stanno valutando le diverse opzioni possibili. Il processo di pianificazione deve dare chiaramente conto delle alternative prese in considerazione e delle motivazioni che hanno portato alla scelta finale. Sottoporre a valutazione diverse alternative è un modo per garantire integrazione tra i processi di piano e di VAS fin dalle fasi preliminari del processo decisionale.

Dal punto di vista operativo, il processo strutturato di valutazione ed integrazione ambientale per il Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" si configurerà come una vera e propria "cassetta degli attrezzi" dove trovare, di volta in volta, gli strumenti giusti per valutare i diversi step di avanzamento della procedura di programmazione.

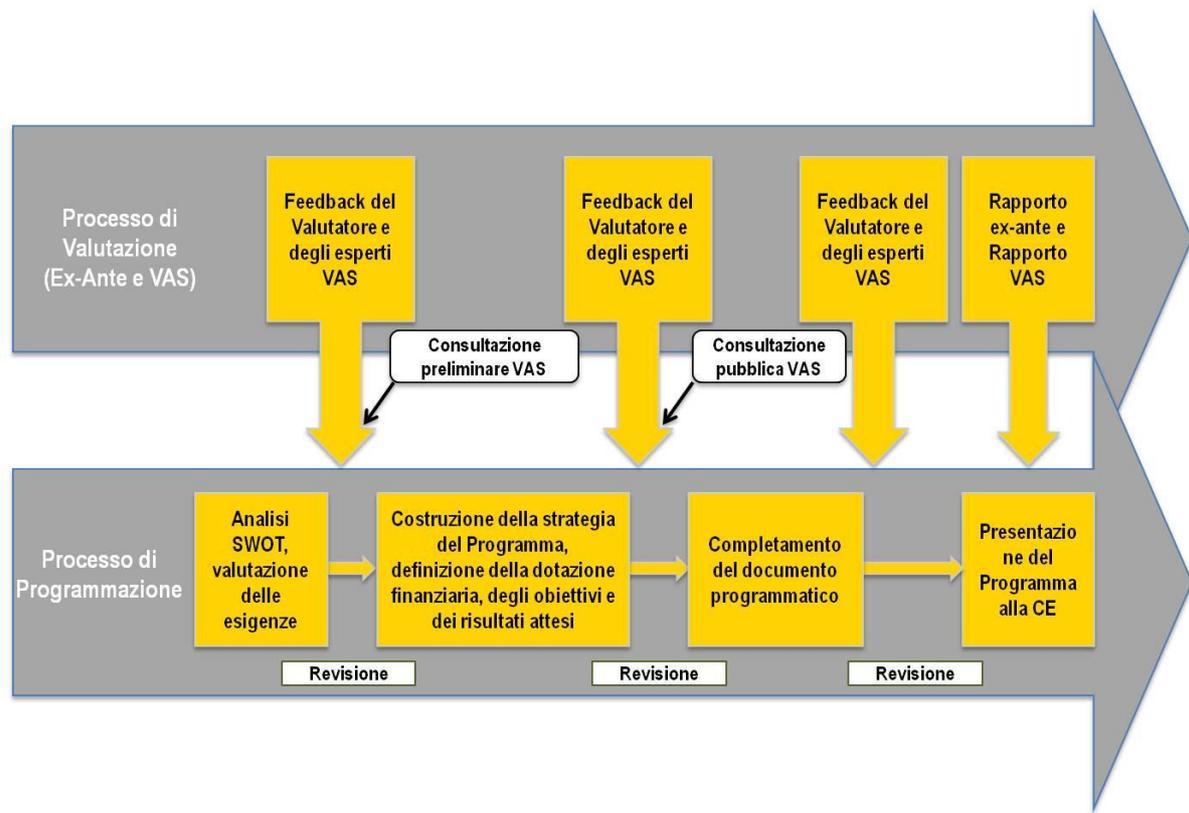
Nello specifico, il processo di valutazione ambientale si articolerà in cinque fasi principali:

- Orientamento e impostazione
- Raccolta dati
- Elaborazione del Rapporto Ambientale
- Consultazione e informazione
- Approvazione e informazione sulla decisione



Tali fasi saranno strettamente collegate tra di loro e in forte sinergia con le fasi della Valutazione ex Ante, trattandosi, come è possibile vedere dallo schema seguente, di due processi strutturalmente interconnessi tra di loro e, a loro volta, strettamente collegati con il processo di definizione del nuovo Programma.

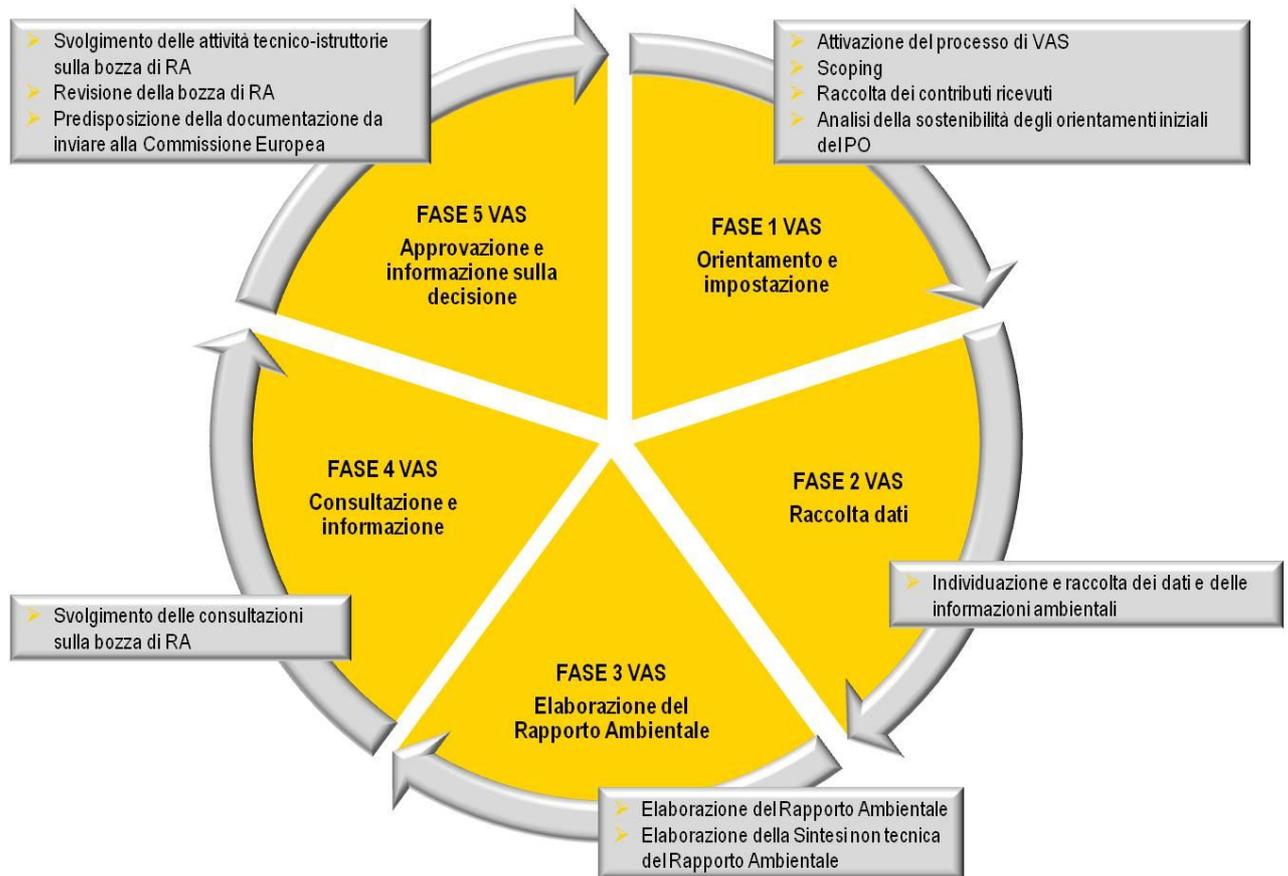
PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020



A tale scopo sono stati pianificati una serie di incontri sia con il gruppo di lavoro che si sta occupando della predisposizione del nuovo Programma sia con quello incaricato di predisporre la Valutazione ex Ante.

Nelle pagine seguenti si riporta la descrizione degli obiettivi, delle attività e dei risultati attesi per ciascuna delle fasi in cui sarà articolata la VAS del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020



FASE 1 VAS: Orientamento e impostazione

Obiettivi

L'obiettivo generale della prima fase della VAS è quello di definire la portata e la struttura complessiva del processo di valutazione

Attività

- *Attivazione del processo di VAS*
 - *Mappatura degli stakeholders e dei Soggetti con Competenze Ambientali (SCA) coinvolti nel processo di VAS*
- *Definizione della portata e del livello di dettaglio del Rapporto Ambientale (Scoping)*
 - *Predisposizione del Rapporto preliminare (Rapporto di Scoping)*
 - *Consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali*
- *Raccolta dei contributi ricevuti ai fini della definizione dei contenuti del Rapporto Ambientale*
 - *raccolta, analisi e catalogazione delle osservazioni, dei contributi e delle valutazioni pervenute sul Rapporto preliminare*
- *Analisi della sostenibilità degli orientamenti iniziali del PO*
 - *analisi preliminare della sostenibilità ambientale degli orientamenti iniziali del Programma*

Risultati attesi

Sulla base delle attività della prima fase saranno realizzati:

- la mappa completa dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato che saranno coinvolti nell'intero processo di valutazione ambientale;
- l'elaborazione, la redazione e la condivisione del Rapporto preliminare ambientale (Rapporto di Scoping);
- un primo feedback utile riguardante l'analisi della sostenibilità ambientale degli orientamenti iniziali del Programma Operativo.

FASE 2 VAS: Raccolta dati

Obiettivi

L'obiettivo principale di questa fase è la costruzione di un quadro conoscitivo funzionale alla scala della VAS. La raccolta dei dati è finalizzata alla creazione di una conoscenza ambientale di base che restituisca una fotografia del territorio e ne definisce l'assetto nelle sue forme fisiche e funzionali prevalenti e conformi le risorse nel medio/lungo periodo.

Attività

- Predisposizione degli strumenti di raccolta dei dati e delle informazioni
- Individuazione e raccolta dei dati e delle informazioni ambientali
 - Caratterizzazione del contesto ambientale e territoriale di riferimento
 - Costruzione della Matrice delle criticità ambientali

Risultati attesi

Caratterizzazione del contesto ambientale e territoriale dell'ambito di incidenza potenziale delle azioni del Programma Operativo.

FASE 3 VAS: Elaborazione del Rapporto Ambientale

Obiettivi

Il Rapporto Ambientale rappresenta il documento cardine che raccoglie in sintesi quello che è stato svolto nel corso della procedura di valutazione ambientale del Programma. L'obiettivo prioritario del RA è quello di concludere il processo di Valutazione Ambientale Strategica e di interagire con il Programma Operativo, indirizzando le azioni previste verso la sostenibilità. Inoltre verrà mantenuta costante l'attenzione alla trasparenza e alla partecipazione grazie alla redazione di una Sintesi non tecnica.

Attività

- Elaborazione del Rapporto Ambientale

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

- *Verifica di coerenza esterna*
- *Analisi dello stato dell'Ambiente*
- *Definizione degli Obiettivi generali, Obiettivi specifici di protezione ambientale e Indicatori*
- *Valutazione dei potenziali effetti ambientali del PO*
- *Individuazione e valutazione della sostenibilità ambientale delle possibili alternative di PO*
- *Verifica di coerenza interna*
- *Definizione delle misure di monitoraggio*
- *Elaborazione della Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale*

Risultati attesi

Il risultato di questa fase sarà l'elaborazione di un documento metodologicamente valido, in grado di restituire un'informazione puntuale e di rappresentare un contributo efficace per la stesura del Programma Operativo. Inoltre, grazie alle informazioni contenute nel RA, si intende rendere trasparente il processo di interazione e di acquisizione di giudizi e contenuti compiuto dal valutatore ambientale e dall'autorità cui compete l'approvazione del Programma.

FASE 4 VAS: Consultazione e informazione

Obiettivi

L'obiettivo di questa fase è quello di far sì che il Rapporto Ambientale divenga strumento fondamentale per la consultazione delle autorità con competenza ambientale, chiamate ad esprimere il proprio parere sulla proposta di Programma relativamente ai suoi possibili effetti sull'ambiente, e per la partecipazione del pubblico, invitato a fornire osservazioni e contributi.

Attività

- *Svolgimento delle consultazioni sulla bozza di RA*

Risultati attesi

I risultati che si otterranno dallo svolgimento dell'attività di consultazione saranno:

- consultare e condividere con gli stakeholders interessati le principali scelte programmatiche;
- rendere trasparente il processo di interazione e di acquisizione di giudizi e contenuti compiuto dal valutatore ambientale.

FASE 5 VAS: Approvazione e informazione sulla decisione

Obiettivi

L'obiettivo dell'ultima fase è quella di giungere ad una versione definitiva del Programma Operativo e del relativo Rapporto Ambientale che, avendo superato le fasi di condivisione e revisione, possano essere sottoposte al parere dell'Autorità competente. Una volta ottenuto il parere si potrà procedere all'adozione e all'approvazione del Programma e del Rapporto Ambientale.

Un ultimo obiettivo riguardante la fase 5 della VAS concerne la diffusione delle informazioni che, in linea con quanto previsto dalla normativa, deve raggiungere un pubblico quanto più vasto possibile.

Attività

- Svolgimento delle attività tecnico-istruttorie sulla bozza di RA (Analisi e valutazione delle osservazioni pervenute)
- Espressione del parere motivato
- Eventuale revisione della bozza di RA in funzione delle risultanze del parere motivato
- Approvazione del PO e del Rapporto Ambientale allegato
- Redazione della Dichiarazione di sintesi
- Pubblicazione e diffusione dei risultati della VAS

Risultati attesi

I risultati che si intendono ottenere in questa fase sono:

- acquisizione nel RA delle osservazioni pervenute in fase di consultazione;
- ottenimento, da parte dell'Autorità competente, del parere favorevole sulla bozza di RA;
- acquisizione del parere ed elaborazione del RA definitivo;
- diffusione dei risultati della VAS.

4. CARATTERIZZAZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

4.1 Il contesto normativo e programmatico di riferimento

Al fine di meglio interpretare i potenziali impatti ambientali positivi o negativi derivanti dall'attuazione del Programma la descrizione del contesto ambientale e territoriale delle regioni interessate (Basilicata, Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) sarà integrata - a partire dalla descrizione degli aspetti chiave e delle principali tendenze evolutive del settore dei trasporti -, dall'analisi del contesto normativo, pianificatorio e programmatico di riferimento, al fine di pervenire ad una efficace verifica della coerenza programmatica del nuovo PO.

Tale esercizio prevede la condivisione ed eventuale integrazione dei primi risultati del processo di valutazione ex-ante, al quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti.

Di seguito si riporta un primo elenco dei documenti programmatici di riferimento identificati come rilevanti per il PON:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)
- Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013
- Piano Nazionale della Logistica 2011/2020
- Piani Regionali dei Trasporti
- Piani della Mobilità Regionale
- Piani Regolatori Portuali
- Piani di Sviluppo Aeroportuale
- Piani Territoriali e Paesaggistici Regionali
- Piano di Gestione dei Distretti Idrografici
- Piani di Risanamento della qualità dell'aria
- Programmi Operativi Nazionali 2014-2020
- Programmi Operativi Regionali 2014-2020

L'attività di valutazione della coerenza con altri piani e programmi regionali e nazionali di sviluppo, a valere su risorse comunitarie e nazionali, sarà effettuata in sinergia con il gruppo di lavoro che sta procedendo alla redazione della Valutazione ex Ante.

L'Allegato 3 al documento riporta l'indicazione dei principali strumenti normativi, pianificatori e programmatici, a livello comunitario, nazionale e regionale, ai quali si farà riferimento per le valutazioni di cui al presente paragrafo nonché per l'aggiornamento degli obiettivi di sostenibilità (cfr. Cap.5).

4.2 Il contesto ambientale di riferimento: le potenziali pressioni ambientali del PON Infrastrutture e reti

La Dir. 42/01 prevede che nell'ambito del Rapporto Ambientale siano descritti *"gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma, le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate, qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE"*.

Il trasporto è uno dei settori economici che esercita le maggiori pressioni sull'ambiente e rappresenta un settore che più di altri rischia di compromettere il raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale dell'Unione Europea. Allo stesso tempo, l'introduzione di innovazioni tecniche e gestionali, se opportunamente pianificate e progettate, possono contribuire in modo positivo al miglioramento dello stato di alcune componenti ambientali rilevanti, come indicato dal Libro bianco *Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* (CE 2011), al miglioramento della qualità della vita e della competitività dei territori.

Per tali ragioni la valutazione ambientale mai come in questo caso risulta il frutto di un processo condotto a più livelli e in diverse fasi, dalla programmazione, alla progettazione, fino all'esercizio delle opere. In tale prospettiva il processo di valutazione ambientale si propone di fornire il quadro informativo necessario alle altre valutazioni ambientali che riguarderanno le singole progettazioni (VIA e Valutazione di incidenza).

Come più volte sottolineato (cfr. Rapporto Ambientale e Valutazione ex ante ambientale del PON Reti e mobilità 2007-2013 nonché la Valutazione ex ante ambientale del PON Trasporti 2000-2006), gli effetti ambientali negativi dei trasporti sull'ambiente sono legati principalmente all'esercizio dei mezzi e alle operazioni di costruzione delle infrastrutture. Il movimento dei veicoli stradali, ferroviari, aerei e navali provoca il consumo di risorse energetiche non rinnovabili e, come diretta conseguenza, inquinamento atmosferico ed acustico diffuso. La realizzazione delle infrastrutture necessarie all'attività di trasporto produce modificazioni sull'ambiente e sul territorio come l'occupazione di suolo, l'effetto barriera, le intrusioni visive e può essere causa di rischi per la stabilità dei versanti, per gli equilibri idrici superficiali e profondi, per la conservazione della biodiversità e del patrimonio storico-artistico (cfr. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2001). La fase di cantiere delle opere dà luogo ad impatti acustici ed atmosferici, questi ultimi legati soprattutto ai movimenti di terre. Le stesse terre costituiscono inoltre, nelle operazioni di costruzione di infrastrutture, la principale risorsa naturale consumata e rifiuto prodotto. I consumi energetici per i trasporti in Italia, così come peraltro in moltissimi altri Paesi occidentali, sono in costante aumento, sia in valore assoluto, sia come percentuale sui consumi energetici nazionali complessivi. Essendo i combustibili fossili la fonte energetica principale delle attività di trasporto, un aumento dei consumi è causa del progressivo depauperamento di fonti energetiche non rinnovabili, fenomeno che oggi sta compromettendo la capacità di carico del pianeta a livello globale.

L'inquinamento atmosferico causato dalle attività di trasporto ha origine dai processi di combustione dei veicoli a motore, che provocano l'emissione di sostanze gassose e polveri, dannose agli equilibri chimico-fisici dell'atmosfera ed alla salute dell'uomo e degli animali. Oltre a causare il consumo di risorse energetiche e l'emissione nell'atmosfera di sostanze inquinanti, il movimento dei veicoli produce rumore; in particolare il traffico stradale è il principale responsabile della pressione acustica, dannosa alla salute dei cittadini. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità oltre il 97% della popolazione europea è esposta, a causa del traffico stradale, a rumori oltre i 55 dB(A), il 72% a livelli di rumore più alti di 65 dB(A), il 27% a livelli di rumore superiori a 75 dB(A). Già al di sopra dei 55 dBA si registrano effetti negativi sul sistema nervoso, disturbi del sonno, della comunicazione e della capacità di concentrazione (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2001).

In Italia, e in particolare in alcune regioni, i trasporti sono all'origine della maggior parte delle emissioni di gas climalteranti, giocando un ruolo prioritario anche nell'ambito degli interventi di mitigazione al cambiamento climatico.

Ulteriori e più specifici indicatori di pressione saranno individuati, ove possibile, per le singole componenti ambientali descritte nei relativi paragrafi in riferimento alle differenti tipologie di interventi previsti dal Programma.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Alla luce di tali premesse, il processo di valutazione ambientale sarà organizzato attraverso l'aggiornamento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e l'individuazione dei potenziali impatti positivi e negativi derivanti dall'attuazione delle azioni di Programma, in relazione ai **tematismi ambientali** già individuati nell'ambito del processo di monitoraggio ambientale VAS del PON *Reti e mobilità* (Cfr. par. 3.1):

1. Aria
2. Rumore
3. Suolo e sottosuolo
4. Aree naturali e biodiversità
5. Ambiente marino e costiero
6. Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
7. Popolazione e salute
8. Rischi naturali
9. Energia e cambiamenti climatici

Tali tematismi saranno eventualmente integrati in funzione di specifiche esigenze legate alle caratteristiche del nuovo Programma.

Il Rapporto Ambientale ricostruirà, quindi, lo stato del contesto ambientale dei territori di riferimento e la sua evoluzione in assenza di interventi. L'analisi valutativa sarà svolta prendendo in considerazione prioritariamente la situazione ambientale del Mezzogiorno nel suo insieme, trattando separatamente le componenti ambientali - e i relativi indicatori di contesto e di processo - pertinenti alla natura degli interventi previsti dal nuovo Programma.

Gli **indicatori ambientali**, utilizzati per l'analisi di contesto e per il successivo monitoraggio ambientale del Programma, saranno selezionati a partire da quelli individuati nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale del PON *Reti e mobilità 2007-2013* (cfr. colonna "*Indicatore di contesto*" dell'Allegato 4), che rappresenta, come anticipato, un riferimento informativo importante per la selezione degli indicatori utili per la valutazione ambientale del Programma, in particolare rispetto ad alcune tematiche strategiche (aria, suolo e sottosuolo, aree naturali e biodiversità, ecc.).

In particolare, per ciascuna tematica ambientale saranno utilizzati i dati:

- più aggiornati disponibili al livello di aggregazione territoriale funzionale alla valutazione (regionale, macroaree geografiche, nazionale);
- prodotti prevalentemente da fonti istituzionali;
- caratterizzati da una omogeneità sul territorio interessato e dalla disponibilità di un minimo di serie storica per poter eseguire comparazioni territoriali e analisi dei trend;
- per i quali sia previsto, con sufficiente sicurezza, un aggiornamento anche per il futuro.

Di seguito si riportano le principali problematiche relative ai tematismi proposti con le fonti programmatiche di riferimento individuate per definire il set di obiettivi di sostenibilità ambientale su cui impostare la valutazione delle azioni programmatiche. Infatti, la natura del Programma oggetto di valutazione costringe a valutazioni più approfondite e ampie rispetto alla semplice verifica del contributo del programma all'attuazione degli obiettivi ambientali previsti dall'Accordo di Partenariato (Obiettivo tematico 4, 5, 6 e 7).

I tematismi proposti per la descrizione del contesto ambientale rimandano alle principali componenti ambientali e potranno essere opportunamente integrati sulla base delle indicazioni ricevute nel corso della consultazione delle Autorità con Competenze Ambientali.

ARIA

Le problematiche riguardanti l'atmosfera coinvolgono diverse scale spaziali e temporali. Da un lato, la qualità dell'aria in ambito urbano ha una valenza strettamente locale; dall'altro, gli effetti delle emissioni di sostanze acidificanti hanno un carattere transfrontaliero, quindi di estensione in genere continentale. Hanno una rilevanza globale le emissioni di sostanze che contribuiscono ai cambiamenti climatici e alle variazioni dello strato di ozono stratosferico. Oltre all'analisi del quadro normativo, l'analisi del contesto sarà finalizzata a rilevare lo stato qualitativo dell'aria (indicatori di stato) e i livelli di emissione (indicatori di pressione).

La strategia tematica sull'inquinamento atmosferico (COM/2005/446), predisposta dalla Commissione europea per migliorare la qualità dell'aria, punta a ridurre di quasi il 40% entro il 2020 il numero di morti premature per malattie dovute all'inquinamento atmosferico rispetto ai livelli del 2000. La strategia mira, inoltre, a diminuire in modo significativo la superficie delle foreste e di altri ecosistemi danneggiati dagli inquinanti atmosferici. Pur riguardando tutti i principali inquinanti atmosferici, tale strategia concentra l'attenzione soprattutto sulle polveri sottili (o "particolato") e sull'ozono troposferico, le sostanze più pericolose per la salute umana. La Commissione propone, inoltre, di introdurre nuove norme di qualità dell'aria per le particelle sottili (PM_{2,5}), che penetrano in profondità nei polmoni danneggiando la salute umana e di razionalizzare la normativa in materia di qualità dell'aria, fondendo gli strumenti legislativi vigenti in un'unica direttiva. La Direttiva 2008/50/CE relativa alla *qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa* recepita con D.lgs. 13 agosto 2010, n. 155 costituisce oggi un riferimento chiave per l'individuazione degli obiettivi di qualità dell'aria ambiente volti a evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso e per valutare la qualità dell'aria ambiente sulla base di metodi e criteri comuni su tutto il territorio nazionale.

Il settore dei trasporti, in particolare del trasporto su strada, fornisce uno dei contributi più rilevanti per quanto riguarda le emissioni di inquinanti atmosferici sia a carattere locale che a scala globale (gas a effetto serra) e costituisce uno dei settori per i quali i trend di crescita contrastano maggiormente gli obiettivi ambientali dell'Unione Europea.

Gli effetti delle emissioni inquinanti a scala locale sono largamente dipendenti dal contesto locale in cui si inseriscono: fattori come il livello di qualità dell'aria già esistente, nonché le caratteristiche meteorologiche e orografiche dell'area risultano fondamentali per determinare possibili effetti sulla variazione della qualità dell'aria.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Per questa ragione la determinazione dei livelli di qualità dell'aria esistenti costituisce una premessa fondamentale per la valutazione dei potenziali impatti del Programma, nonché un elemento di sicura rilevanza per la scelta degli interventi e/o delle relative specifiche progettuali e attuative.

La descrizione del contesto prenderà quindi in considerazione principalmente due aspetti:

1. le emissioni dei principali inquinanti (Ossidi di azoto, Composti Organici Volatili Non Metanici - COVNM, Biossido di zolfo, Polveri sottili - PM₁₀, PM_{2,5} -, Monossido di carbonio), con particolare riferimento al contributo del settore trasporti, che costituiscono il parametro più diretto per descrivere e stimare gli impatti del settore trasporti sul comparto aria;
2. la qualità dell'aria nelle regioni interessate dal Programma, con riferimento al rispetto dei valori limite previsti dalla normativa per i principali inquinanti (Polveri sottili - PM₁₀, PM_{2,5} -, Ozono troposferico, Biossido di azoto, Biossido di zolfo, Composti Organici Volatili).

Nel Rapporto Ambientale si prevede uno specifico approfondimento del problema nelle principali città del territorio interessato dall'attuazione del Programma, mentre nell'ambito della componente salute sarà trattato il problema dell'esposizione agli inquinanti che determinano rischi sanitari. Le fonti informative principali, integrate anche dalle osservazioni che perverranno in fase di scoping, saranno costituite dall'inventario nazionale delle emissioni atmosferiche ISPRA, dai questionari di monitoraggio della qualità dell'aria e dagli strumenti di pianificazione regionale. Ai sensi del D.Lgs. 155/2010, regioni e province autonome devono infatti predisporre i piani per la qualità dell'aria (nel caso venga superato un qualsiasi valore limite o valore obiettivo fissato per i seguenti inquinanti atmosferici: biossido di zolfo (SO₂), biossido di azoto (NO₂), benzene, monossido di carbonio (CO), piombo, materiale particolato PM₁₀ e PM_{2,5}) individuando le aree di risanamento e di mantenimento della qualità dell'aria.

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
ARIA	Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto (totali e settoriali): C ₆ H ₆ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO _x , NO _x , COVNM, Pb
	Superamenti rilevati alle centraline per i seguenti inquinanti: NO ₂ , PM ₁₀ , O ₃ , C ₆ H ₆
	Livelli di concentrazione in aria degli inquinanti rispetto ai valori limite

RUMORE

L'inquinamento acustico in ambiente di vita assume oggi un'importanza particolare a causa dell'elevato numero di persone esposte a livelli ritenuti significativi, con conseguenze negative sulla qualità della vita e potenziali effetti sulla salute con presenza

di patologie indotte. Secondo la Legge Quadro 447/95, si definisce come "l'inquinamento di rumore nell'ambito abitativo o nell'ambiente esterno, tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi".

I suoni indesiderati o nocivi, dovuti prevalentemente al traffico stradale, ferroviario e aereo, alle attività industriali, e non ultimo alle stesse abitudini di vita dei cittadini, inducono sensazioni di fastidio, di disturbo a una crescente percentuale di popolazione.

Le politiche in tema di inquinamento acustico individuano quale obiettivo principale la riduzione del numero di persone esposte, prevenendo o riducendo il rumore ambientale attraverso la definizione di livelli limite e tutelando la presenza delle zone contraddistinte da una buona qualità acustica.

La Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale definisce gli indirizzi comunitari con lo scopo di consentire un approccio unitario, destinato agli Stati membri, per l'adozione delle azioni di contrasto. Il conseguimento di un elevato livello di tutela della salute e dell'ambiente e in questo contesto la protezione dall'inquinamento acustico, è obiettivo prioritario nella politica comunitaria.

Il Decreto Legislativo 194 del 19 agosto 2005, con il quale è stata recepita la direttiva comunitaria, definisce le competenze e le procedure allo scopo di prevenire o ridurre, in relazione alle priorità definite, gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale.

Fra le principali sorgenti di rumore vi sono i trasporti: strade, ferrovie e ed aeroporti generano infatti rilevanti emissioni sonore, tali da richiedere in fase progettuale l'introduzione di adeguate misure di salvaguardia e mitigazione. Anche la fase di realizzazione degli interventi determina potenziali impatti negativi sulla componente da gestire attraverso misure di mitigazione e compensazione da prevedere in fase di VIA.

La descrizione della componente darà conto anche di indicazioni di tipo *proxi* relative alle potenziali pressioni, cioè dei livelli di emissione acustica determinati dal settore trasporti (es. densità infrastrutturali, traffico, ...).

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
RUMORE	Superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate

SUOLO E SOTTOSUOLO

Il suolo rappresenta una risorsa strategica, che finisce per giocare un ruolo prioritario nella salvaguardia anche di altre risorse naturali come ad esempio le acque sotterranee dall'inquinamento, nel controllo della quantità di CO₂ atmosferica, nella regolazione dei flussi idrici superficiali con dirette conseguenze sugli eventi alluvionali e franosi, nel mantenimento della biodiversità e nei cicli degli elementi nutritivi.

Al fine di tutelare il suolo dai fenomeni impattanti sia di origine antropica che naturale

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

(erosione, contaminazione locale e diffusa, impermeabilizzazione, compattazione, perdita di sostanza organica, diminuzione della biodiversità, frane e alluvioni, salinizzazione e desertificazione), a livello europeo è stata proposta una Direttiva per una Strategia tematica per la protezione del suolo (COM (2006) 232) che, per la prima volta a livello comunitario prevede di affrontare il tema della protezione del suolo in modo integrato.

Gli impatti che il sistema dei trasporti può determinare sul suolo sono diversi e riguardano sia la fase di cantiere che la fase di esercizio. Certamente uno dei più evidenti è connesso con l'impermeabilizzazione di suoli naturali legata alla costruzione di nuove infrastrutture, che comporta la perdita irreversibile della risorsa suolo con ulteriori ripercussioni sulla variazione del deflusso idrico e degli equilibri ecosistemici. A questo si aggiungono l'inquinamento diffuso (in particolare in termini di metalli pesanti) derivante dal trasporto stradale che interessa le aree contigue alle infrastrutture stradali, l'alterazione della struttura del suolo in fase di cantiere e la possibile alterazione della morfologia, con riflessi sulla stabilità di aree di versante, in seguito alla costruzione di nuove infrastrutture.

Per tali motivi l'analisi della componente riguarderà l'utilizzo del suolo e le sue evoluzioni con particolare riferimento alla problematica relativa all'impermeabilizzazione; le relative conseguenze in termini di rischi naturali sono affrontate nella componente dedicata. I dati utilizzati saranno principalmente quelli pubblicati nell'Annuario dei dati ambientali.

L'uso del suolo è descritto attraverso i dati del progetto CORINE Land Cover (CLC): la sintesi regionale dell'indicatore è stata costruita utilizzando le cinque classi di copertura di primo livello CLC:

Classe 1: Aree artificiali.

Classe 2: Aree agricole.

Classe 3: Aree boschive e seminaturali.

Classi 4 + 5: Altro (Zone umide e Corpi idrici).

Nell'analisi della componente saranno considerati inoltre un gruppo di indicatori che interessano sia il suolo sia il sottosuolo e che interessano alcune attività di evidente impatto ambientale e territoriale: i siti di estrazione di minerali di prima categoria (miniere), riportati nel Censimento dei siti minerari dismessi realizzato da ISPRA (ex APAT) in base alla L. 179/02; i siti utilizzati per l'estrazione di risorse energetiche; i siti di emungimento di risorse idriche (pozzi denunciati in base alla L. 464/84); le mappe della pericolosità da alluvione e mappe del rischio di alluvioni definite in applicazione del D.lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE

Le attività estrattive di prima e seconda categoria (miniere e cave) rappresentano un importante settore dell'economia nazionale che però determina un elevato impatto ambientale e paesaggistico. La valutazione degli insediamenti estrattivi minerari di prima categoria (miniere) fornisce indicazioni circa l'esistenza di possibili focolai di diffusione di sostanze inquinanti connesse alla presenza dei materiali di scarto delle lavorazioni e, per quanto riguarda i siti dismessi, alla struttura e geometria dell'area coltivata. Le gallerie in sotterraneo, intersecando le falde profonde e mettendole a contatto con le mineralizzazioni scoperte e rimaste in posto, costituiscono a loro volta una potenziale sorgente di contaminazione. Gli insediamenti sopra citati sono inoltre indice di degradazione, in quanto le attività antropiche collegate comportano il consumo di risorse

non rinnovabili, determinano perdite di suolo, possono essere causa di degrado qualitativo delle falde acquifere, modificano la morfologia naturale con possibile ripercussione sulla stabilità dei versanti, creano le condizioni per l'instaurarsi di aree degradate e/o di discariche abusive di rifiuti, per l'abbandono delle strutture e dei macchinari di pertinenza dei siti. Inoltre, in funzione del tipo di coltivazione mineraria e delle tecnologie di arricchimento, delle caratteristiche del minerale estratto e della roccia incassante, il processo di degrado delle strutture di pertinenza degli insediamenti estrattivi può provocare: crolli in sotterraneo, con conseguenti smottamenti e subsidenze in superficie; crolli in superficie delle dighe dei bacini di laveria e/o dei depositi di discarica degli sterili, con conseguenti frane, alluvioni, inquinamenti delle acque superficiali.

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
SUOLO	Uso del suolo (superficie per classe di uso del suolo CLC 2006)
	Superficie impermeabilizzata

AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ

La varietà di condizioni biogeografiche, geomorfologiche e climatiche, che caratterizza l'Europa continentale e il bacino Mediterraneo, fanno dell'Italia una straordinaria area di concentrazione sia di specie, sia di habitat, sede di importanti hot spot di biodiversità, sia di capitale naturale all'origine di importanti servizi ecosistemici.

In particolare, con riferimento alle pressioni che possono essere originate dal Programma, gli effetti più diretti riguardano la frammentazione degli ecosistemi degli habitat, la riduzione degli areali delle specie o addirittura della loro estinzione locale o globale nei casi peggiori (es. specie endemiche con areale ristretto o puntiforme), le modifiche negli habitat, quali l'artificializzazione del reticolo idrografico, i disturbi diretti associati alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture (rumore e vibrazioni, inquinamento atmosferico, inquinamento luminoso, dilavamento di inquinanti, ...). Tali effetti possono essere particolarmente significativi se insistono su aree caratterizzate da particolare sensibilità e/o da un valore naturalistico e una funzionalità ecologica elevati.

Diversi studi e valutazioni hanno già evidenziato come, in particolare nel nostro Paese, limitare ulteriore frammentazione del territorio costituisca un obiettivo prioritario per la conservazione della natura infatti la dimensione media delle unità di territorio contiguo non tagliate da infrastrutture principali di trasporto, pari a circa 100 kmq, risulta inferiore rispetto alla media europea (UE15, pari a circa 130 kmq secondo i dati dell'Agenzia Europea per l'Ambiente).

Al fine di conservare la biodiversità, la legislazione italiana (Legge 394/1991 - Legge quadro sulle aree protette) e comunitaria (Direttiva 92/43/CEE - Direttiva Habitat) prevedono la tutela di porzioni del territorio particolarmente significative, attraverso l'istituzione delle Aree protette e della Rete Natura 2000 e l'applicazione di specifiche valutazioni ambientali

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

che verifichino l'incidenza delle realizzazioni sugli habitat naturali e sulle speci (Valutazione di incidenza).

In presente paragrafo descriverà lo stato delle aree naturali e della conservazione della biodiversità sulla base dei seguenti elementi:

- il sistema delle Aree protette, che viene descritto perché significativo per valutare indirettamente lo stato di naturalità del territorio e le azioni che le Regioni hanno intrapreso per la sua tutela. Fornisce, inoltre, indicazioni in merito ai territori di maggior pregio e sensibilità ambientale da tener presente in sede di valutazione e selezione dei progetti da finanziare a valere sul Programma;
- la densità delle infrastrutture di comunicazione in aree protette che costituisce un indicatore di pressione del settore trasporti sui territori di maggior pregio e valore naturalistico;
- l'indice di pressione antropica, che sintetizza i principali fattori di pressione (urbanizzazione, attività agricola e infrastrutturazione) sulle zone umide tutelate ai sensi della Convenzione di Ramsar;
- la Rete Natura2000, di cui si descrive la composizione e lo stato di conservazione dei Siti. La presenza dei Siti Natura 2000 comporta infatti particolari attenzioni e la realizzazione di specifiche Valutazione di Incidenza Ambientale per le opere che, pur esterne ai siti, possano interferire con i loro obiettivi di conservazione. Anche in questo caso costituisce un elemento da valutare attentamente in fase di decisione in merito ai progetti da realizzare e alle eventuali misure di mitigazione e compensazione.

Le informazioni per l'analisi della componente saranno tratte dall'Elenco Ufficiale delle Aree Protette, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dall'Annuario dei dati ambientali ISPRA e, dove disponibili, dalla Carta della natura finalizzata a valutare il valore ecologico dei territori delle Regioni interessate dall'attuazione del Programma.

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ	Superficie delle aree naturali protette terrestri (Parchi Nazionali, Parchi Regionali, Riserve Naturali, altre Aree Protette), marine (Aree Naturali Marine Protette e Riserve Naturali Marini) e dei siti Natura 2000
	Tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo Corine Biotopes)
	Classificazione del Valore Ecologico degli habitat
	Classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat
	Classificazione della Pressione antropica sugli habitat
	Classificazione della fragilità ambientale degli habitat

AMBIENTE MARINO E COSTIERO

Le attività di trasporto esercitano pressioni sull'ambiente marino e costiero soprattutto in relazione al trasporto marittimo ed alle relative infrastrutture portuali. Le infrastrutture e le attività connesse creano infatti modificazioni dell'ambiente costiero, in particolare alla circolazione idrica, alla stabilità della costa e agli ecosistemi acquatici; questi ultimi subiscono inoltre le pressioni dovute agli scarichi, agli sversamenti di carburante in mare ed ai possibili incidenti nel trasporto di merci pericolose (soprattutto oli combustibili).

L'entità degli effetti prodotti da tali pressioni dipende dallo stato di qualità delle acque preesistente.

L'analisi della componente descriverà quindi le caratteristiche di qualità delle acque marine costiere lungo le coste delle Regioni interessate dal Programma, con particolare riferimento, ove possibile, ai principali porti del Mezzogiorno (Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Palermo, Messina, Catania).

Le acque costiere rappresentano l'interfaccia principale tra i fattori di pressione localizzati sulla costa o nell'immediato entroterra e le acque pelagiche verso le quali, prima i fiumi e poi le correnti marine ne veicolano e diffondono gli effetti. Inoltre, proprio in questa ristretta fascia di mare si sviluppano i più complessi ecosistemi marini (praterie di Posidonia, coralligeno, ecc.), vi hanno luogo fondamentali fasi dei processi che regolano la vita negli oceani (zone di riproduzione, risalita di acque profonde, ecc.) e, in definitiva, si ha il maggior livello di biodiversità e di ricchezza ambientale: tutto ciò rende queste acque particolarmente importanti e sensibili ai cambiamenti.

L'analisi della componente prenderà quindi in considerazione la qualità ecologica di tali ecosistemi, misurando lo scostamento dai valori di naturalità, ovvero di riferimento, degli Elementi di Qualità Biologica (EQB) - fitoplancton, macroinvertebrati bentonici, macroalghe e angiosperme - che caratterizzano l'ambiente medesimo. Il traguardo ambientale è rappresentato dal raggiungimento dello stato ecologico "buono" entro il 2015 per tutti i corpi idrici superficiali.

Gli indici di classificazione adottati dall'Italia attraverso il recente DM 260/2010 che saranno utilizzati per l'analisi della componente sono: la biomassa fitoplanctonica, espressa come concentrazione di clorofilla "a", per l'EQB fitoplancton; l'indice CARLIT (Cartografia Litoranea) per l'EQB macroalghe; l'indice PREI (Posidonia oceanica Rapid Easy Index) per l'EQB angiosperme "Posidonia oceanica" e, infine, l'indice M-AMBI (Multivariate AZTI Marine Biotic Index) per l'EQB macroinvertebrati bentonici.

In relazione alla balneabilità, la Direttiva 2006/7/CE recepita in Italia con il D.Lgs. 30/05/2008 n. 116 e il Decreto del Ministero della salute del 30/03/2010, prevede la valutazione qualitativa delle acque secondo quattro classi di qualità, eccellente, buona, sufficiente e scarsa. Tale valutazione viene effettuata annualmente sulla base del campionamento, relativo alle ultime 3 o 4 stagioni balneari, di due indicatori di contaminazione fecale (Enterococchi ed Escherichia coli). Un'acqua è balneabile se risulta almeno di classe sufficiente. Pertanto, la balneabilità è rappresentata dalla percentuale di acque che risultano classificate almeno come sufficienti rispetto al totale delle acque adibite alla balneazione per ciascuna regione. Considerato, tuttavia, che il nuovo sistema di monitoraggio ai sensi della Direttiva 2006/7/CE è stato avviato soltanto a partire dal 2010, nell'attesa di avere una serie completa di dati acquisiti con tale sistema, è previsto che

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

nell'applicazione del nuovo metodo di calcolo per la classificazione delle acque si utilizzino, transitoriamente, anche i dati di campionamento acquisiti negli anni antecedenti al 2010. Nelle valutazioni dell'evoluzione della componente occorrerà considerare tali elementi.

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
AMBIENTE MARINO E COSTIERO	Qualità delle acque marino-costiere: Stato degli elementi biologici di qualità (fitoplancton, macroalghe, macroinvertebrati bentonici e angiosperme) e degli elementi chimico fisici e idromorfologici (ex Dlgs 152/06 e DM 260/10)
	Estensione della linea di costa destinata alla balneazione

PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO

Il paesaggio e il patrimonio culturale, rappresentano parte essenziale dell'ambiente di vita. La Convenzione europea del paesaggio (Firenze 2000), all'art. 5, riconosce il paesaggio oltre che come parte essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni, fondamento della loro identità. Seguendo tale approccio, si richiede di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico. Per alcuni aspetti il D.lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" riconosce questa impostazione. Il Decreto Legislativo 42/2004 (codice Urbani) individua elementi di interesse ambientale e paesaggistico da sottoporre a tutela. Nelle Tabelle 50 e 51 sono riportate le distribuzioni provinciali degli ambiti territoriali in cui sono presenti i vincoli previsti dal D. Lgs 42/04 (ex L 431/85 e ex L 1497/39 – Bellezze individue e bellezze d'insieme).

Il territorio italiano, ed in particolare le Regioni in ritardo di sviluppo, possiedono un inestimabile patrimonio d'arte e cultura ed una notevole diversità e ricchezza paesaggistica. Le attività e le infrastrutture di trasporto possono esercitare effetti differenti sul patrimonio culturale e paesaggistico: effetti negativi, in virtù delle modificazioni che la realizzazione di nuove infrastrutture può apportare alla morfologia ed al paesaggio di zone soggette a tutela o ritenute di particolare pregio, effetti positivi perché viene migliorata l'accessibilità ai siti d'interesse culturale.

Ai fini della programmazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto risulta fondamentale tenere conto dei vincoli territoriali e delle misure previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e paesaggistica esistenti, i cui dettagli e delimitazioni territoriali sono disponibili presso ciascuna Regione.

L'analisi della componente si baserà su alcuni elementi e indicatori comuni a tutte le Regioni interessate dal Programma:

- la superficie provinciale tutelata ai sensi del D.Lgs. 42/04 (ex L 1497/39 e ex L 431/85);

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

- la carta del patrimonio culturale, redatta all'interno del progetto "Carta del rischio" dall'Istituto Centrale per il Restauro del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

Per gli approfondimenti regionali, ove disponibili, si farà ampio riferimento alle analisi di contesto realizzate nell'ambito dei rapporti ambientali dei POR FESR delle Regioni in ritardo di sviluppo e/o ai Documenti di pianificazione e indirizzo regionale.

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO	Aree sottoposte a vincolo paesaggistico (ai sensi artt. 136 e 157 D.lgs. n. 42/2004) e già tutelate ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939
	Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'articolo 142 c. 1 del Codice (come originariamente introdotti dalla legge n. 431/1985)

POPOLAZIONE E SALUTE

I trasporti possono condizionare la salute e la qualità della vita in vari modi, i principali effetti potenzialmente negativi sono riconducibili al rischio di infortuni o di decesso a seguito di incidenti, a disturbi diretti quali il rumore, a danni alla salute, in termini di incremento delle patologie a carico dell'apparato respiratorio e cardio-circolatorio dovuti all'esposizione agli inquinanti atmosferici.

Nelle regioni interessate dal programma vivono circa 18 milioni di persone che, a seconda della distribuzione sul territorio, sono variamente esposte alle pressioni esercitate dal sistema dei trasporti e di conseguenza alle problematiche ad esso connesse. Da rilevare che, se alcune problematiche hanno carattere essenzialmente locale, quale ad esempio l'esposizione al rumore, altre si manifestano a scala regionale e sovregionale, richiedendo quindi, per la loro soluzione, interventi di ampio respiro: si pensi, ad esempio, al fenomeno dell'inquinamento di origine secondaria che si sviluppa anche in aree remote rispetto a quelle di origine degli inquinanti primari.

Dell'inquinamento atmosferico, del rumore e delle problematiche specifiche riferibili agli ambiti urbani si è già parlato in altre sezioni: in questa sezione ci si concentrerà solo sulla descrizione degli effetti che questi possono avere sulla salute umana.

Il Rapporto ambientale descriverà due aspetti ritenuti particolarmente significativi in termini di impatto sulla salute: l'incidentalità e il riflesso che questa ha sugli infortuni e sulla riduzione dell'aspettativa di vita della popolazione e le percentuali di popolazione esposta a inquinamento atmosferico, analizzate attraverso gli indicatori riportati dall'Annuario dei dati ambientali ISPRA.

Componente	Indicatore di contesto
POPOLAZIONE E	Numero di incidenti stradali

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Componente	Indicatore di contesto
SALUTE	Popolazione residente in aree di risanamento della qualità dell'aria

RISCHI NATURALI

La questione dei rischi naturali e in particolare del rischio idrogeologico è diventata a livello nazionale, in particolare in alcune aree, un problema prioritario dal momento che, anche per effetto dei cambiamenti climatici, l'esposizione della popolazione e di importanti infrastrutture al pericolo di frane e alluvioni risulta particolarmente elevata e costituisce un problema di grande rilevanza sociale, sia per il numero di vittime che per i danni prodotti.

Le attività di trasporto possono interferire con gli equilibri idrogeologici del territorio in fase di realizzazione delle infrastrutture; la modifica della morfologia del territorio, insieme alle opere di scavo e sbancamento, possono infatti causare alterazioni del regime idrologico superficiale e delle condizioni di stabilità dei versanti.

Nel caso in cui le infrastrutture interferiscano con aree caratterizzate da una propensione al rischio naturale (di frana, di alluvione, sismico o vulcanico), è necessario prevedere opportuni criteri progettuali al fine di evitare le ripercussioni che gli eventi di frana o di alluvione potrebbero esercitare sia sul territorio che sulle infrastrutture stesse. Nel caso particolare delle infrastrutture marittime, la possibile alterazione della circolazione idrica costiera può contribuire all'innescarsi di processi erosivi della costa stessa.

Per predisporre tali criteri è fondamentale conoscere la predisposizione del territorio al rischio idrogeologico e alla gestione dei rischi naturali. Informazioni al riguardo sono contenute nei Piani per l'Assetto Idrogeologico (PAI), la cui redazione è prevista dal DL 180/98 "recante misure urgenti sulla prevenzione del rischio idrogeologico", per ciascun Bacino Nazionale, Interregionale e Regionale, come stralcio funzionale del corrispondente Piano di Bacino e nel Piano Gestione Rischio Alluvioni (Dir. 2007/60/CE - D. Lgs. 49/2010) in fase di definizione. I PAI individuano sul territorio le aree a rischio di frana e di alluvione secondo classi crescenti di rischio: moderato (R1), medio (R2), elevato (R3), molto elevato (R4); in base a tale classificazione il Piano prevede misure di salvaguardia del territorio. Tali informazioni saranno raccolte e messe a disposizione del processo valutativo. L'analisi del contesto sarà integrata da ulteriori informazioni di dettaglio relative al settore e da indici sintetici definiti a livello nazionale o regionale.

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
RISCHI NATURALI	Rischio idrogeologico (superficie per classe di Rischio)

ENERGIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI

I temi energetici a livello europeo si inquadrano nell'ambito delle politiche di mitigazione e

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

adattamento al cambiamento climatico. Per tale considerazione, in tale contesto si è scelto di trattare insieme i due tematismi.

In seguito a un lungo dibattito, nel dicembre 2008 l'Unione Europea ha adottato diversi strumenti legislativi (il cosiddetto "pacchetto energia") che prevedono entro il 2020 una riduzione del 20% delle emissioni di gas serra rispetto a quelle registrate nel 1990, un risparmio energetico del 20%, oltre all'impiego delle fonti di energia rinnovabili per la copertura del 20% dei consumi energetici finali totali dell'UE (a fronte di un valore pari all'8,5% nel 2007).

Per raggiungere quest'ultimo obiettivo a livello comunitario, ad ogni Stato membro è stata assegnata una quota specifica. Nel caso dell'Italia, la percentuale di consumo energetico finale da energie rinnovabili entro il 2020 dovrà essere pari al 17%.

Il 30 giugno 2009, la Commissione europea ha pubblicato un modello per la compilazione dei differenti Piani d'Azione Nazionali (PAN) per lo sviluppo delle energie rinnovabili. Il modello include tutte le dettagliate informazioni che gli Stati membri UE devono fornire alla Commissione per spiegare come intendono raggiungere l'obiettivo ad essi assegnato. L'obiettivo di questa rigida impostazione modellistica è quello di fornire alla Commissione uno strumento che possa permettere di valutare e comparare l'efficienza ed efficacia degli Stati membri nel perseguire gli obiettivi comunitari. Il modello fornisce anche le basi per la compilazione del rapporto biennale che ciascun governo nazionale dovrà inviare alla Commissione che ha il compito di verificare la congruità delle iniziative intraprese a fronte degli obiettivi da raggiungere.

Nel 2006 l'UE aveva adottato un Piano di azione per l'efficienza energetica nel quale venivano individuate possibili azioni per ridurre l'uso di energia del 20%, entro il 2020, rispetto ai livelli tendenziali raggiungibili a tale data. I settori per i quali si ipotizzavano interventi mirati sono i trasporti, l'edilizia, la generazione, la trasmissione e la distribuzione dell'elettricità. A fronte di una valutazione negativa degli sforzi effettuati dagli Stati membri nella promozione di misure a sostegno dell'efficienza energetica ed a seguito dell'adozione del "pacchetto energia", la Commissione Europea si è impegnata a presentare un nuovo piano d'azione per l'efficienza energetica entro il 2010. Il nuovo Piano di efficienza energetica si concentra sui settori che presentano le massime potenzialità di efficienza energetica: le costruzioni ed il trasporto (cfr. COM(2011) 109 definitivo del 3 marzo 2011).

Mentre gli impegni su rinnovabili ed emissioni sono legalmente vincolanti e prevedono sanzioni, quello per l'efficienza non è obbligatorio. La fissazione di target addizionali per l'efficienza non è al momento giustificata e solo nel 2013 saranno considerate, se necessario, eventuali revisioni. In occasione del summit tenuto il 28 febbraio 2011 dai Ministri europei per l'energia è stata discussa la Comunicazione della Commissione denominata Energy 2020: A Strategy for competitive, sustainable and secure energy.²⁰ La Comunicazione rileva come nel caso in cui l'obiettivo sull'efficienza fosse vincolante e rispettato, al 2020 le emissioni di CO₂ si potrebbero ridurre senza ulteriori misure del 25% anziché del 20%, evitando 740 milioni di tonnellate di CO₂ e producendo un risparmio medio di 1.000 € a famiglia. Al contrario, con l'obiettivo non vincolante, l'Europa dimostra di procedere troppo lentamente sulla strada dell'efficienza. Da quel che emerge dai Piani nazionali per l'efficienza già consegnati (la scadenza era ad aprile 2011), le misure previste si propongono di ridurre i consumi al 2020 in media del 14%. Di questo passo, la Commissione prevede che i consumi al 2020 saranno ridotti solo del 9-11%. Il raggiungimento al 2020 della percentuale-obiettivo

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

impone di fatto agli stati membri interventi di efficientamento energetico, che nel caso dell'Italia sono particolarmente sfidanti (in pratica usi finali di energia costanti fra il 2010 e il 2020).

Gli obiettivi di incremento delle fonti di energia rinnovabili (FER) e della riduzione delle emissioni di gas serra si sono invece concretizzati in altrettante direttive incluse nel "pacchetto energia": Direttiva 2009/28/CE e Direttiva 2009/29/CE. La prima, oltre a definire un nuovo quadro complessivo per la promozione delle fonti rinnovabili, include l'obbligo dell'impiego di energia rinnovabile nel settore dei trasporti pari al 10%. La seconda modifica le precedenti disposizioni comunitarie per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (la Direttiva 2003/87/CE che ha istituito un sistema di scambio di quote di emissione di gas serra e la Direttiva 2004/101/CE relativa all'utilizzo dei meccanismi flessibili introdotti dal Protocollo di Kyoto).

Si riportano di seguito i principali indicatori di contesto ritenuti utili ai fini della valutazione ambientale del programma:

Componente	Indicatore di contesto
ENERGIA E CAMBIAMENTO CLIMATICO	Consumi finali di combustibili fossili per modo di trasporto
	Emissioni di gas serra: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O

Adattamento ai cambiamenti climatici e infrastrutture

Il tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici riveste oggi un ruolo sempre più significativo, anche nell'ambito dei processi di pianificazione e gestione dei sistemi di trasporto e delle relative infrastrutture.

Poiché, infatti, la frequenza e l'intensità di eventi meteorologici estremi è destinata ad aumentare a causa dei cambiamenti climatici è probabile che gli impatti sulle infrastrutture di trasporto saranno sempre più significativi, principalmente per la stabilità dei manufatti stradali, ferroviari o portuali o la tenuta di asfalti stradali e binari ferroviari.

I cambiamenti climatici potranno inoltre aumentare il rischio di alluvioni, frane, incendi con conseguenze sulle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario.

In Italia, ad oggi, non esiste un riferimento univoco e completo che consenta di valutare gli effetti dei cambiamenti climatici sui trasporti. Si registra, principalmente, una carenza di studi di dettaglio degli scenari di impatto sul territorio che determina una notevole difficoltà di analisi di rischio per il sistema infrastrutturale.

Anche il tema dell'adattamento sarà affrontato, compatibilmente con la effettiva disponibilità di dati ed informazioni in merito, nell'ambito del Rapporto Ambientale VAS del nuovo Programma e saranno fornite ai programmatori indicazioni utili a favorire l'integrazione di eventuali criteri di selezione degli interventi finalizzati a garantire la mitigazione e la gestione degli effetti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture di trasporto.

5. GLI STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

La selezione degli obiettivi di sostenibilità di riferimento per la valutazione ambientale ha un'importanza cruciale nel percorso di VAS e di programmazione. È, infatti, funzionale a definire rispetto a quali obiettivi e target le azioni che il Programma deciderà effettivamente di attivare saranno valutate, in termini di contributo al loro raggiungimento. Rispetto al complessivo quadro programmatico che fa da riferimento al Programma, è dunque necessario selezionare gli obiettivi verso cui le scelte dovrebbero orientarsi. In questa fase preliminare, coerentemente con l'approccio valutativo adottato e descritto, gli obiettivi di sostenibilità sono stati aggregati seguendo i temi chiave scelti per la VAS, sebbene alcuni di essi possano avere una valenza trasversale più ampia anche rispetto agli altri temi.

Questo approccio comporta la necessità di focalizzare e articolare al meglio gli obiettivi prescelti in funzione dei temi e degli ambiti di azione che effettivamente troveranno spazio nel Programma.

L'individuazione delle principali problematiche relative ai tematismi proposti, delle fonti normative e programmatiche, ci consente di individuare gli obiettivi di sostenibilità ambientale su cui ci si propone di valutare il potenziale effetto delle azioni del Programma. Il punto e) dell'allegato I della Direttiva 42/2001/CE stabilisce, infatti, che tra le informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale ci siano gli "obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma".

La definizione degli obiettivi di protezione ambientale è, pertanto, necessaria per realizzare la valutazione ambientale del Programma, attraverso una comparazione fra tali obiettivi ed i contenuti degli assi prioritari del PON "Infrastrutture e Reti", e la valutazione, per ogni asse, degli impatti potenziali (positivi e negativi) sugli obiettivi stessi.

Gli obiettivi di protezione ambientale selezionati per la valutazione ambientale del PON "Infrastrutture e Reti" assumono come principali fonti il *Database dei documenti di riferimento utili all'individuazione degli obiettivi di sostenibilità da impiegare nel contesto della Valutazione Ambientale Strategica dei piani di governo del territorio* redatto dal MATTM e il *Catalogo Obiettivi-Indicatori 2011* predisposto da ISPRA.

Tematismi/Componenti ambientali	Obiettivi di sostenibilità ambientale del PON
ARIA	Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici (con particolare riferimento alle sostanze acidificanti, ai precursori dell'Ozono troposferico, alle Polveri sottili).
RUMORE	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale.
SUOLO E SOTTOSUOLO	Proteggere il suolo da fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione.
AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ	Contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

AMBIENTE MARINO COSTIERO	Garantire che le attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino siano svolte in modo sostenibile, così da promuovere un migliore equilibrio tra conservazione e sfruttamento sostenibile di mari.
PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO	Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi delle regioni interessate dal PON <i>Infrastrutture e reti</i> al fine di tutelare le presistenze significative ed i relativi contesti.
POPOLAZIONE E SALUTE	Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita.
CAMBIAMENTI CLIMATICI E ENERGIA	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO ₂ , CH ₄ e N ₂ O).
RISCHI NATURALI	Non incrementare il livello di rischio naturale e industriale.

4.2.1 La metodologia per la valutazione dei potenziali impatti ambientali del nuovo Programma

L'obiettivo prioritario della fase di valutazione sarà la definizione delle caratteristiche del contesto ambientale di riferimento e, al contempo, la determinazione dei potenziali impatti ambientali imputabili alla realizzazione degli interventi previsti nel PON.

La metodologia che sarà utilizzata si basa su un **processo di analisi tarato alla scala territoriale propria della VAS** (intero territorio interessato dal Programma) **e orientato alla verifica dei potenziali impatti ambientali generati dall'insieme degli interventi previsti nell'ambito del Programma.**

Tale processo sarà, pertanto, finalizzato a definire le caratteristiche degli interventi e, sulla base degli indicatori di contesto individuati, a descrivere nel dettaglio le relative matrici ambientali.

Conseguentemente sarà possibile valutare i potenziali impatti ambientali riferibili al singolo intervento e, quindi, la sua capacità di contribuire al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità.

Gli obiettivi di sostenibilità rappresentano il punto di riferimento dell'intero processo di VAS che deve essere in grado di verificare in che misura l'attuazione dei singoli interventi, e ancor più dell'intero Programma, sia coerente con il loro perseguimento.

Operativamente, una volta completata la fase di raccolta, catalogazione ed analisi dei dati e delle informazioni ambientali, si procederà alla loro elaborazione e alla successiva valutazione in relazione al potenziale impatto ambientale generato.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Lo strumento che sarà utilizzato per la valutazione ambientale è una matrice di verifica degli impatti che correla le componenti ambientali con gli interventi del Programma.

Tale metodologia si basa su una valutazione "pesata" degli effetti ambientali potenzialmente generati, che consente una rappresentazione dell'intensità con la quale una determinata componente ambientale è sollecitata dalla realizzazione di un certo intervento.

La valutazione "pesata" degli effetti ambientali sarà realizzata attraverso l'attribuzione di punteggi commisurati alla intensità dell'impatto atteso.

ALLEGATI

ALLEGATO 1**QUESTIONARIO PER LA CONSULTAZIONE PRELIMINARE DEL DOCUMENTO DI SCOPING SUL
PON *INFRASTRUTTURE E RETI* DA PARTE DELLE AUTORITÀ CON COMPETENZE AMBIENTALI****1. DATI**

NOME	
COGNOME	
AUTORITÀ AMBIENTALE DI APPARTENENZA	
TELEFONO	
FAX	
E-MAIL	
SITO INTERNET	

2. INQUADRAMENTO DELLA STRATEGIA DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

2.1 RITENETE CHE L'INQUADRAMENTO DEL PON SIA CORRETTO ED ESAUSTIVO IN TERMINI DI ILLUSTRAZIONE DELLA STRATEGIA PERTINENTE AL PROGRAMMA OPERATIVO? (CFR. CAP. 2)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI PER CUI SI RITIENE NON CHIARA ED ESAUSTIVA L'ILLUSTRAZIONE:

--

2.2 RITENETE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" PER I QUALI DOVRANNO ESSERE SPECIFICATI I RAPPORTI E LE EVENTUALI INTERFERENZE CON IL PROGRAMMA STESSO? (CFR. TABELLA SUCCESSIVA)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, DEPENNATE DALL'ELENCO SOTTOSTANTE I PIANI E I PROGRAMMI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESI IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE QUELLI CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATI, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

PIANI E PROGRAMMI	MOTIVO DELL'ESCLUSIONE	INTEGRAZIONE (ALTRI PIANI/PROGRAMMI, PROVVEDIMENTI DI ADOZIONE/APPROVAZIONE, ECC)
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)		
Il Piano Nazionale della Logistica 2011/2020		
Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013		
Piani Regionali dei Trasporti		
Piani della Mobilità Regionale		
Piani Regolatori Portuali		
Piani di Sviluppo Aeroportuale		
Piani Territoriali e Paesaggistici Regionali		
Piano di Gestione dei Distretti Idrografici		
Piani di Risanamento della qualità dell'aria		
Programmi Operativi Nazionali 2014-2020		
Programmi Operativi Regionali 2014-2020		

3. METODOLOGIA DEL PROCESSO DI VAS

3.1 RITENETE CHIARA ED ESAUSTIVA LA METODOLOGIA ILLUSTRATA? (CFR. CAP. 3)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI PER CUI SI RITIENE NON CHIARA ED ESAUSTIVA LA METODOLOGIA ILLUSTRATA:

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

4. PORTATA DELLE INFORMAZIONI PER LA COSTRUZIONE DEL CONTESTO AMBIENTALE

4.1 RITENETE CHE SIANO STATE PRESE IN CONSIDERAZIONE TUTTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI PERTINENTI IL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"? (CFR. PARAGRAFO 4.2)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, DEPENNATE DALL' ELENCO SOTTOSTANTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESE IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATE, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

TEMI E FATTORI AMBIENTALI	MOTIVO DELL'ESCLUSIONE	INTEGRAZIONE
Aria		
Rumore		
Suolo e sottosuolo		
Aree naturali e Biodiversità		
Ambiente marino e costiero		
Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico		
Popolazione e salute		
Rischi naturali		
Energia e Cambiamenti climatici		

4.2. LA DESCRIZIONE DEL CONTESTO COGLIE GLI ASPETTI PIÙ SIGNIFICATIVI IN TERMINI DI CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ? (CFR. PARAGRAFO 4.2)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICATE I MOTIVI:

4.3 AI FINI DELLA PROCEDURA DI VAS DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" RITENETE UTILE SEGNALARE EVENTUALI ULTERIORI DISPONIBILITÀ DI BANCHE DATI E/O INFORMAZIONI?

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI

5. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

5.1 RITENETE ESAUSTIVO L'ELENCO DEGLI ATTI DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E REGIONALE DA UTILIZZARE PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE? (CFR. ALLEGATO 3)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICATE ALTRI ATTI/DOCUMENTI STRATEGICI DA UTILIZZARE PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

5.2 RITENETE CHE GLI OBIETTIVI AMBIENTALI INDIVIDUATI SIANO SUFFICIENTI E PERTINENTI? (CFR. CAPITOLO 5)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI :

5.3 RITENETE CHE L'ELENCO DEGLI INDICATORI PROPOSTI SIANO ESAUSTIVI E COERENTI PER LA VALUTAZIONE E LA SUCCESSIVA FASE DI MONITORAGGIO DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA? (CFR. PARAGRAFO 4.2 E ALLEGATO 4)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

6. PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

6.1 RITENETE CHE I PARAGRAFI INDIVIDUATI DALLA PROPOSTA DI INDICE SIANO SUFFICIENTI PER LA REDAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE? (CFR. ALLEGATO 5)

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA INTEGRATE L'INDICE NEL MODO CHE RITENETE PIÙ OPPORTUNO POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

7. VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

7.1. RITENETE CHE LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEL PON SIANO ESAUSTIVI? (CFR. PARAGRAFO 4.2.1)

SI NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA INDICARNE LE MOTIVAZIONI:

8. ULTERIORI OSSERVAZIONI

8.1. AI FINI DELLO SVOLGIMENTO DELLA VALUTAZIONE ED INTEGRAZIONE AMBIENTALE AI SENSI DELLA DIRETTIVA 42/01, RITENETE VI SIANO SUGGERIMENTI E/O ASPETTI DA FAR EMERGERE O CONTRIBUTI UTILI DA POTER FORNIRE?

ALLEGATO 2**ELENCO DELLE CATEGORIE DA CONSULTARE NELL'AMBITO DEL PROCESSO DI VAS DEL PON****1. Autorità competente**

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

1. Autorità con competenze ambientali

- a. Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo
- b. Ministero della Salute
- c. Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali
- d. Autorità Ambientali Regionali
- e. Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare (ICRAM)
- f. Soprintendenze regionali
- g. Direzioni Generali Regionali con competenze ambientali attinenti al Programma (Sanità, Qualità dell'Ambiente, Agricoltura)
- h. Direzioni Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici
- i. ISPRA
- j. ARPA
- k. Autorità di Bacino
- l. Federparchi
- m. Enti Parco:
 - Parchi Nazionali
 - Parchi Regionali
- n. Istituto Superiore della Sanità

2. Parti economiche e sociali e associazioni di categoria

(Considerare anche le rappresentanze a livello regionale)

- a. UNIONE INDUSTRIALI
- b. CONFINDUSTRIA
- c. ASSOCIAZIONE PICCOLE E MEDIE INDUSTRIE
- d. UNIONE REGIONALE DEL COMMERCIO E DEL TURISMO
- e. UNIONCAMERE E CAMERE DI COMMERCIO
- f. CONFESERCENTI
- g. CONFARTIGIANATO
- h. CONFCOMMERCIO
- i. CONFCOOPERATIVE
- j. COLDIRETTI
- k. CNA - CONFEDERAZIONE NAZIONALE DELL'ARTIGIANATO
- l. CIA - CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI
- m. FEDERAMBIENTE
- n. CGIL - CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA LAVORATORI

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

- o. CISL - CONFEDERAZIONE ITALIANA SINDACATO LAVORATORI
- p. UIL - UNIONE ITALIANA LAVORATORI
- q. UGL - UNIONE GENERALE LAVORATORI

3. Associazioni Ambientaliste

(Considerare anche le rappresentanze a livello regionale)

- a. WWF
- b. Legambiente
- c. Greenpeace
- d. Italia Nostra
- e. LIPU
- f. Amici della Terra
- g. FAI - Fondo per l'Ambiente Italiano

ALLEGATO 3
QUADRO DELLE POLITICHE AMBIENTALI COMUNITARIE E NAZIONALI

DOCUMENTI DI INDIRIZZO STRATEGICO	ANNO
AMBITO COMUNITARIO	
Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013 , recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio	2013
Decisione n.1386/2013/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013 , su un programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 «Vivere bene entro i limiti del nostro pianeta»	2013
Comunicazione " <i>L'innovazione per una crescita sostenibile: una bioeconomia per l'Europa</i> " COM (2012) 60 final	2012
Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" Bruxelles, 8.3.2011 COM(2011) 144 definitivo	2011
Comunicazione " <i>Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse – Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020</i> " COM (2011) 21 def.	2011
Proposta di <i>Direttiva sugli appalti pubblici</i> COM (2011) 896 def.	2011
Comunicazione "Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" COM (2011) 571 def.	2011
Comunicazione " <i>Innovazione per un futuro sostenibile - Piano d'azione per l'ecoinnovazione (Eco-AP)</i> " COM(2011) 899 def.	2011
Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse COM(2011)21	2011
Roadmap un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse COM(2011)571	2011
Comunicazione " <i>Strategia Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva</i> " COM (2010) 2020 def.	2010
Comunicazione " <i>Iniziativa faro Europa 2020 – L'Unione dell'innovazione</i> "	2010

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

COM (2010) 546 def.	
Comunicazione " <i>Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell'UE: riesame 2009 della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile</i> " COM (2009) 400 def	2009
Comunicazione della commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - <i>Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell'UE: riesame 2009 della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile</i>	2009
Comunicazione " <i>Libro verde sulla coesione territoriale – Fare della diversità territoriale un punto di forza</i> " COM (2008) 616 def.	2008
Comunicazione "Appalti pubblici per un ambiente migliore" COM(2008) 400	2008
Comunicazione sul piano d'azione "Produzione e consumo sostenibili" e "Politica industriale sostenibile" COM (2008) 397	2008
Comunicazione della Commissione al parlamento europeo, al consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni sul piano d'azione "Produzione e consumo sostenibili" e "Politica industriale COM(2008) 397 definitivo	2008
Comunicazione della Commissione del 13 dicembre 2005 sul riesame della strategia per lo sviluppo sostenibile - Una piattaforma d'azione [COM(2005) 658 def.	2005
Comunicazione "Strategia tematica per l'uso sostenibile delle risorse naturali" COM (2005) 670 def.	2005
Comunicazione della Commissione, del 21 dicembre 2005, intitolata: "Strategia tematica per l'uso sostenibile delle risorse naturali" COM(2005) 670	2005
Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo del 21 settembre 2005: "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico" COM(2005) 446	2005
Commission Communication of 21 December 2005 "Taking sustainable use of resources forward: A Thematic Strategy on the prevention and recycling of waste" COM(2005) 666	2005
Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano COM/2005/0718 def	2005
Comunicazione "Incentivare le tecnologie per lo sviluppo sostenibile: piano d'azione per le tecnologie ambientali nell'Unione europea" COM (2004) 38 def.	2004
Comunicazione della Commissione, del 1 luglio 2002, al Consiglio, al Parlamento europeo e al Comitato economico e sociale - Verso una strategia	2002

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

tematica per l'uso sostenibile dei pesticidi [COM(2002) 349 def	
Comunicazione della Commissione, del 16 aprile 2002, al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni: Verso una strategia tematica per la protezione del suolo COM(2002) 179	2002
Comunicazione "Governance europea - Un libro bianco" COM (2001) 428 def.	2001
Comunicazione della Commissione del 15 maggio 2001 - Sviluppo sostenibile in Europa per un mondo migliore: strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile (Proposta della Commissione per il Consiglio europeo di Göteborg) [COM(2001) 264 def.	2001
Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni, del 24 gennaio 2001, sul Sesto programma di azione per l'ambiente della Comunità europea "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta" COM(2001) 31 def.	2001
Convenzione Europea del Paesaggio – Consiglio d'Europa, Firenze, 20 ottobre 2000	2000
SSSE - <i>Schema di sviluppo dello spazio europeo. Verso uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio dell'Unione europea</i>	1999

AMBITO NAZIONALE

Accordo di Partenariato Italia 2014-2020	2014
Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance	2013
Metodi e obiettivi per un uso efficace delle risorse dei fondi comunitari 2014-2020 (Ministero per la coesione territoriale)	2012
Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPU), "Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana", 20 marzo 2013	2013
Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83, art. 12 "Piano Nazionale per le città" e Decreto del Ministero per le infrastrutture e i Trasporti del 3 agosto 2012 "Istituzione della Cabina di regia per l'attuazione del Piano Nazionale per le Città"	2012
D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"	2006
Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia	2002
D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e	2002

s.m.i.

QUALITÀ DELL'ARIA	ANNO
AMBITO COMUNITARIO	
Direttiva 2010/75/CE IPPC	2010
Direttiva 2009/30/CE combustibili	2009
Reg. 443/2009 emissioni autovetture	2009
Direttiva 2008/50/CE relativa alla <i>qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa</i>	2008
Decisione 2006/944 della Commissione Europea del 14 dicembre 2006 <i>sulla determinazione dei livelli di emissione rispettivamente assegnati alla Comunità ed a ciascuno degli Stati membri nell'ambito del protocollo di Kyoto ai sensi della decisione 2002/358/CE del Consiglio</i>	2006
Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico - COM(2005)	2005
Direttiva 2004/107/CE del 15 dicembre 2004 <i>concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nickel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente</i>	2004
Direttiva 2002/3/CE del 9 marzo 2002 <i>relativa all'ozono nell'aria</i>	2002
Direttiva 2001/81/CE del 23 ottobre 2001 <i>relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici</i>	2001
Direttiva 2000/69/CE del 16 novembre 2000, <i>concernente i valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente</i>	2000
Direttiva 1999/30/CE del 22 aprile 1999, n. 30 <i>concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo.</i>	1999
Direttiva 96/62/CE del 27 settembre 1996 <i>in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente.</i>	1996
AMBITO NAZIONALE	
D.lgs. 13 agosto 2010, n. 155 <i>"Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa"</i>	2010
D.lgs. 21 maggio 2004, n. 171. <i>"Attuazione della direttiva 2001/81/CE"</i>	2004

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici"

D.lgs. n. 183 del 2004 <i>relativo all'ozono</i>	2004
D.lgs. 21 maggio 2004, n. 183 <i>Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria</i>	2004
Piani di Tutela della Qualità dell'aria	2002
Decreto Ministeriale n. 60 del 2002 <i>relativo ai valori limite per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, monossido di carbonio, benzene, particelle, piombo</i>	2002

RUMORE**ANNO**
AMBITO COMUNITARIO

Direttiva 2002/30/CE Rumore aeroporti	2002
Direttiva 2002/49/CE <i>relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale</i>	2002

AMBITO NAZIONALE

D.lgs 13/05 attuazione Dir. 2002/30/CE rumore aeroporti	2005
D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194. <i>Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale</i>	2005
Legge 26 ottobre 1995, n. 447 " <i>Legge quadro sull'inquinamento acustico</i> " e s.m.i.	1995

RISORSE IDRICHE**ANNO**
AMBITO COMUNITARIO

Direttiva 2009/90/CE tecniche di monitoraggio	2009
Direttiva 2008/105/CE <i>Qualità delle acque</i>	2008
Direttiva 2006/11/CE sugli scarichi	2006
Direttiva 2006/118/CE, <i>relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento.</i>	2006

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Direttiva 2000/60/CE del 23 ottobre 2000 che <i>istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque</i>	2000
Dir. 98/83/CE acque destinate al consumo umano	1998
Direttiva 91/271/CE e 98/15/CE acque reflue urbane	1998

AMBITO NAZIONALE

D.lgs 219/2010 attuazione della direttiva 2008/105/CE	2010
Dm 8 novembre 2010, n. 260 Criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali	2010
D. lgs 16 marzo 2009, n. 30 Attuazione della direttiva 2006/118/CE, relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento.	2009
D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale - Parte terza"	
D.lgs. 30 maggio 2005, n. 128 "Attuazione della direttiva 2003/30/CE relativa alla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti"	2005
D.lgs. 31/2001 attuazione della Dir. 98/83/CE	2001
D.lgs. 152/99 recepimento Dir. 91/271/CEE e 91/676/CEE	1999

SUOLO E SOTTOSUOLO

ANNO

AMBITO COMUNITARIO

Direttiva 2007/60/CE, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvione	2007
Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo"	2006
Verso una strategia tematica per la protezione del suolo COM(2002)179	2002
Convenzioni delle nazione Unite per la lotta alla desertificazione	1994

AMBITO NAZIONALE

D.lgs. n. 49/2010 Recepimento Direttiva 2007/60/CE, Alluvioni	2010
---	------

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

D.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale - Parte terza e quarta"	2006
Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale	2001
L. 267/1998 Legge Sarno	1998
L. 183/1989 Difesa suolo	1989

AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ

ANNO

AMBITO COMUNITARIO

Infrastrutture verdi – <i>Rafforzare il capitale naturale in Europa</i> , COM(2013) 249 def.	2013
Proposta di Regolamento " <i>recante disposizioni volte a prevenire e a gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive</i> " COM(2013) 620 final	2013
Comunicazione "A new EU Forest Strategy: for forests and the forest-based sector" COM(2013) 659 def.	2013
European forest 2020	2011
Strategia europea per la Biodiversità verso il 2020 – <i>La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale</i> COM (2011) 244	2011
Libro verde sulle foreste	2010
Piano Strategico per la Biodiversità 2011-2020	2010
Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici	2009
Piano d'azione comunitario <i>per la biodiversità</i>	2008
Comunicazione della Commissione. <i>Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 - e oltre. Sostenere i servizi ecosistemici per il benessere umano</i> COM(2006) 216	2006
Comunicazione "Un piano d'azione dell'UE per le foreste" COM(2006) 302 def.	2006
Annexes to the Communication from the Commission. <i>Halting the loss of biodiversity by 2010 - and beyond. Sustaining ecosystem services for human well-being</i> . ANNEX 1 - EU ACTION PLAN TO 2010 AND BEYOND	2006
Decisione della Commissione del 19 luglio 2006 che <i>adotta, a norma della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, l'elenco dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea</i> (2006/613/CE)	2006

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Arrestare la perdita di biodiversità nella regione Pan-europea	2005
Decisione della Commissione del 7 dicembre 2004 che <i>stabilisce, ai sensi della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, l'elenco di siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica atlantica (2004/813/CE)</i>	2004
Linee guida gestione siti Natura 2000	2002
Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 - relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche	1992
Principi delle foreste	1992
<i>Convenzione sulle Specie Migratrici appartenenti alla fauna selvatica (CMS - Convenzione di Bonn)</i>	1983
Direttiva del Consiglio del 2 aprile 1979 concernente <i>la conservazione degli uccelli selvatici (79/409/CEE)</i>	1979

AMBITO NAZIONALE

Legge 14 gennaio 2013, n. 10 " <i>Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani</i> "	2013
Strategia Nazionale per la biodiversità	2010
D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120. <i>Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.</i>	2003
D.M. 3 settembre 2002 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. <i>Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000.</i>	2002
D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357. <i>Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.</i>	1997
Legge 14 febbraio 1994, n. 124 <i>Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla biodiversità</i>	1994
Legge 6 dicembre 1991, n. 394 - <i>Legge quadro sulle aree protette</i>	1991
Legge 25 gennaio 1983, n. 42. <i>Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla conservazione delle specie migratorie appartenenti alla fauna selvatica, con allegati, adottata a Bonn il 23 giugno 1979</i>	1983
Legge 5 agosto 1981, n. 503 – <i>Ratifica della Convenzione sulla Conservazione della Vita Selvatica e degli Habitat naturali in Europa</i>	1981

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Legge 21 Gennaio 1979 n. 30 Ratifica della Convenzione di Barcellona 1979
relativa alla protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento

AMBIENTE MARINO E COSTIERO	ANNO
----------------------------	------

AMBITO COMUNITARIO

Decisione della Commissione del 1 settembre 2010 sui *criteri e gli standard metodologici relativi al buono stato ecologico delle acque marine* 2010

Protocollo Gestione Integrate delle Zone Costiere 2009

Direttiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della *politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino)* 2008

Direttiva 2006/7/CE del 15 febbraio 2006 *relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e che abroga la direttiva 76/160/CEE* 2006

COM(2006)475 Strategia ambientale per il Mediterraneo 2006

Libro Verde, *Verso la futura politica marittima dell'Unione: Oceani e mari nella visione europea*. COM(2006) 275 2006

Strategia tematica per la *protezione e la conservazione dell'ambiente marino* COM(2005)504 2005

Raccomandazione sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere 2002

AMBITO NAZIONALE

DM 34/2013 Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive 2013

D.lgs 190/2010 attuazione Dir. 2008/56/CE 2010

D.lgs 94/2007 e D.lgs 116/2008 attuazione Dir. 2006/7/CE 2007

PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE E TERRITORIO	ANNO
---	------

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

AMBITO COMUNITARIO

Convenzione europea del Paesaggio	2000
SSSE - Schema di sviluppo dello spazio europeo. Verso uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio dell'Unione europea	1999
Convenzione europea per la protezione del patrimonio archeologico	1992
Convenzione per la salvaguardia del patrimonio architettonico	1985
Convenzione UNESCO tutela del patrimonio culturale e naturale	1972

AMBITO NAZIONALE

Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137"	2004
L. 431/1985 Legge Galasso	1985

POPOLAZIONE E SALUTE

ANNO

AMBITO COMUNITARIO

Decisione n. 1350/2007/CE che istituisce un secondo programma d'azione comunitaria in materia di salute (2008-2013)	2007
Libro Bianco "Un impegno comune per la salute: Approccio strategico dell'UE per il periodo 2008-2013" COM(2007) 630 def.	2007
Piano d'azione europeo per l'ambiente e la salute 2004-2010 - COM(2004) 416	2004
Strategia europea per l'ambiente e la salute COM(2003) 338	2003
Direttiva 2008/1/CE prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento	2008
Direttiva 2003/105/CE (Direttiva Seveso III) del 16 dicembre 2003 che modifica la direttiva 96/82/CE del Consiglio sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose	2003

AMBITO NAZIONALE

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Decreto Legislativo 21 settembre 2005, n. 238. "Attuazione della direttiva 2003/105/CE, che modifica la direttiva 96/82/CE, sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" 2005

ENERGIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI

ANNO

AMBITO COMUNITARIO

Comunicazione "Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici" COM(2013) 216 def.	2013
Dir. 2008/1/CE prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento	2008
Direttiva 2012/27/CE sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE	2012
Comunicazione "Piano di efficienza energetica 2011" COM(2011) 109 def.	2011
Energia 2020 COM (2010) 639	2010
Sviluppo tecnologie a basse emissioni COM(2009)519	2009
Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE	2009
COM(2008)772 Efficienza energetica: conseguire l'obiettivo del 20%	2008
Riesame della politica energetica - COM(2008) 781	2008
Politica energetica per l'Europa. Contributo del Consiglio "Energia" al Consiglio europeo di primavera del 2007	2007
Comunicazione "Un piano strategico europeo per le tecnologie energetiche (Piano SET) - Verso un futuro a bassa emissione di carbonio" COM (2007) 723 def.	2007
Direttiva 2006/32/CE concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio	2006
Piano d'azione per l'efficienza energetica COM(2006)545	2006
Libro verde della Commissione "Una strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura" COM(2006)105	2006
Comunicazione "La politica internazionale sul clima dopo Copenaghen: intervenire subito per dare nuovo impulso all'azione globale sui cambiamenti climatici" COM (2010) 86	2010
Riduzione delle emissioni superiore al 20% COM(2010)265	2010

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Dir. 2009/29/CE Emission trading	2009
Libro bianco "L'adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d'azione europeo" COM(2009) 147 definitivo.	2009
Comunicazione "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050" COM (2011) 112 def.	2011
"Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability", rapporto sul clima dell'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)	2007
Libro verde <i>sull'adattamento ai cambiamenti climatici – COM (2007) 354</i>	2007
Libro bianco sull'adattamento ai cambiamenti climatici	2007
Comunicazione della Commissione. <i>Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2 gradi Celsius. La via da percorrere fino al 2020 e oltre – COM (2007) 2</i>	2007
Direttiva 2005/166/CE del 10 febbraio 2005 <i>relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto</i>	2005
Comunicazione Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo (COM/2005/35) <i>"Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici"</i> .	2005
Decisione 2002/358/CE del Consiglio, del 25 aprile 2002, relativa all'approvazione, in nome della Comunità europea, del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici e l'esecuzione congiunta degli impegni che ne derivano	2002
Protocollo di Kyoto della <i>Convenzione sui Cambiamenti Climatici</i>	1997

AMBITO NAZIONALE

D.lgs. 13 marzo 2013, n. 30 Recepimento Direttiva emission trading	2013
Delibera CIPE 19/12/2002 <i>Piano nazionale per la riduzione emissioni gas serra</i>	2002
Piano Nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra: 2003-2010 (PAN)	2002
Legge 1 giugno 2002, n. 120 <i>"Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici"</i>	2002
Legge 15 gennaio 1994, n.65 <i>"Ratifica ed esecuzione della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, con allegati, fatta a New York il 9 maggio 1992"</i>	1994
Decreto Interministeriale 8 marzo 2013 <i>"Approvazione della Strategia</i>	2013

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Energetica Nazionale (SEN)"

Proposta di direttiva "che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e la direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili" COM(2012) 595 def	2012
D.M. Sviluppo economico 15 marzo 2012 "Definizione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome (c.d. Burden Sharing)"	2012
Piano di Azione italiano per l'efficienza energetica 2011 (in attuazione della Direttiva 2006/32/CE) - Ministero per lo Sviluppo Economico	2011
D.lgs. 3 marzo 2011 , n. 28 Attuazione della direttiva 2009/28/CE su lla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE.	2011
Piano di Azione Nazionale (PAN) in attuazione della direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili	2009
D.Lgs 115/2008 attuazione della Dir. 2006/32/CE	2008
Piano d'azione nazionale per l'efficienza energetica	2007
Politica energetica per l'Europa. Contributo del Consiglio "Energia" al Consiglio europeo di primavera del 2007	2007
Libro verde della Commissione "Una strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura" (COM(2006)105)	2006

RISCHI NATURALI**ANNO****AMBITO COMUNITARIO**

Direttiva 2007/60/CE, Alluvioni	2007
Direttiva 2000/60/CE Direttiva Quadro sulle Acque	2000

AMBITO NAZIONALE

Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" Parte Terza norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche	2006
---	------

Quadro delle politiche regionali

QUALITÀ DELL'ARIA	ANNO
<u>Regione Campania</u> : Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria	2005
<u>Regione Calabria</u> : Piano di Tutela della Qualità dell'Aria	2008
<u>Regione Puglia</u> : Piano Regionale della Qualità dell'Aria Ambiente	2008
<u>Regione Sicilia</u> : Piano Regionale di Coordinamento per la Tutela della Qualità dell'Aria	2007
RISORSE IDRICHE	ANNO
<u>Regione Puglia</u> : Accordo di programma quadro "Tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche".	2006
<u>Regione Sicilia</u> : Piano di tutela delle acque in Sicilia. Pianificazione, definizione scenari, programma misure.	2007
<u>Regione Calabria</u> : Piano di tutela delle acque	2009
<u>Regione Campania</u> : Piano di tutela delle acque	2010
<u>Regione Basilicata</u> : Piano regionale di tutela delle acque	2008
SUOLO E SOTTOSUOLO	ANNO
<u>Regione Sicilia</u> : Piano stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico	2004
<u>Regione Puglia</u> : Piano di Bacino stralcio Assetto Idrogeologico	2004
<u>Regione Campania</u> : Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico	2001
<u>Regione Calabria</u> : Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Calabria	2001
<u>Regione Basilicata</u> : Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico	2002
TRASPORTI	ANNO
<u>Regione Sicilia</u> : Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità	2003

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

<u>Regione Campania</u> : Piano Regionale dei Trasporti	1993
<u>Regione Puglia</u> : Piano Regionale dei Trasporti	1990
<u>Regione Calabria</u> : Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti.	2013
<u>Regione Basilicata</u> : Piano Regionale dei Trasporti	2005

ENERGIA**ANNO**

<u>Regione Puglia</u> : Piano Energetico Ambientale Regionale	2007
<u>Regione Sicilia</u> : Piano Energetico Ambientale Regionale della Regione Siciliana	2009
<u>Regione Campania</u> : Piano Energetico Ambientale Regionale	2009
<u>Regione Calabria</u> : Piano Energetico Ambientale Regionale	2004
<u>Regione Basilicata</u> : Piano Energetico Ambientale Regionale	2001

PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE**ANNO**

<u>Regione Campania</u> : Piano Territoriale Regionale. Linee Guida per il paesaggio in Campania	2006
<u>Regione Sicilia</u> : Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale	1999
<u>Regione Calabria</u> : Documento per la Politica del Paesaggio in Calabria	2013
<u>Regione Puglia</u> : Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia	2013
<u>Regione Basilicata</u> : D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 - Codice dei beni culturali e del paesaggio,	2004

ALLEGATO 4**SET DI INDICATORI PER IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013**

(Fonte: Piano di Monitoraggio Ambientale)

Componente ambientale	Indicatori di processo (Fonte: SIPONREM)	Indicatore di contributo	Indicatore di contesto
Aria	Estensione (km o kmq) dell'intervento in lunghezza (ferrovie, strade, aeroporti e porti) Numero di impianti realizzati (ITS, impianti e sistemi tecnologici)	Variazione delle emissioni di sostanze inquinanti, per modalità di trasporto, a cui concorre la realizzazione dell'intervento	Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto (totali e settoriali): C ₆ H ₆ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO _x , NO _x , COVNM, Pb
		Variazione del n. di superamenti (NO ₂ , PM ₁₀ , O ₃ , C ₆ H ₆) rilevati alle centraline a cui concorre la realizzazione dell'intervento	Superamenti rilevati alle centraline per i seguenti inquinanti: NO ₂ , PM ₁₀ , O ₃ , C ₆ H ₆
		Variazione dei livelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti rispetto ai valori limite	Livelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti rispetto ai valori limite
Rumore	Estensione (km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati (ferrovie, strade, aeroporti e porti) Numero di impianti realizzati (ITS, impianti e sistemi tecnologici)	Percentuale di superamenti dei limiti di immissione acustica a cui concorre la realizzazione dell'intervento	Superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate
Suolo e sottosuolo	Estensione (km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati (ferrovie, strade, aeroporti e porti)	Superficie delle singole classi di uso del suolo (CLC 2006) interessate dalla realizzazione dell'intervento	Uso del suolo (superficie per classe di uso del suolo CLC 2006)

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Componente ambientale	Indicatori di processo (Fonte: SIPONREM)	Indicatore di contributo	Indicatore di contesto
		Variazione della superficie impermeabilizzata connessa alla realizzazione dell'intervento	Superficie impermeabilizzata
Aree naturali e biodiversità	Estensione (km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati - comprese aree di pertinenza - in aree naturali protette o siti Natura 2000 o in prossimità di essi	Variazione della superficie tutelata dell'ANP registrata a seguito della realizzazione dell'intervento	Superficie delle aree naturali protette terrestri (Parchi Nazionali, Parchi Regionali, Riserve Naturali, altre Aree Protette), marine (Aree Naturali Marine Protette e Riserve Naturali Marini) e dei siti Natura 2000
		Habitat interessati dalla realizzazione dell'intervento	Tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo Corine Biotopes)
		Variazione del Valore Ecologico degli habitat interessati dalla realizzazione dell'intervento	Classificazione del Valore Ecologico degli habitat
		Variazione della Sensibilità ecologica degli habitat interessati dalla realizzazione dell'intervento	Classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat
		Variazione della Pressione antropica sugli habitat interessati dalla realizzazione dell'intervento	Classificazione della Pressione antropica sugli habitat
		Variazione della fragilità ambientale degli habitat interessati dalla realizzazione dell'intervento	Classificazione della fragilità ambientale degli habitat

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Componente ambientale	Indicatori di processo (Fonte: SIPONREM)	Indicatore di contributo	Indicatore di contesto
Ambiente marino e costiero	Superficie (kmq) di banchine e/o piazzali realizzati (porti) Lunghezza (km) degli accosti realizzati (porti) Quantità (mc) di materiale rimosso per dragaggi (porti) Superficie (kmq) e lunghezza (km) dei raccordi ferroviari e/o stradali realizzati (Porti/Interporti)	Variazione della qualità delle acque marino-costiere a cui concorre la realizzazione dell'intervento	Qualità delle acque marino-costiere: Stato degli elementi biologici di qualità (fitoplancton, macroalghe, macroinvertebrati bentonici e angiosperme) e degli elementi chimico fisici e idromorfologici (ex Dlgs 152/06 e DM 260/10)
	Superficie (kmq) di banchine e/o piazzali realizzati (porti) Lunghezza (km) degli accosti realizzati (porti) Quantità (mc) di materiale rimosso per dragaggi (porti)	Variazione della linea di costa destinata alla balneazione a seguito della realizzazione dell'intervento	Estensione della linea di costa destinata alla balneazione
Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico	Estensione (Km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati in aree sottoposte a vincolo paesaggistico (D.lgs. 42/04 artt. 136 e 157)	Variazione della superficie tutelata ai sensi del D.lgs. 42/04 artt. 136 e 157, in seguito alla realizzazione dell'intervento	Aree sottoposte a vincolo paesaggistico (ai sensi artt. 136 e 157 D.lgs. n. 42/2004) e già tutelate ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Componente ambientale	Indicatori di processo (Fonte: SIPONREM)	Indicatore di contributo	Indicatore di contesto
	Estensione (Km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati all'interno di beni paesaggistici ed archeologici tutelati ai sensi dell'articolo 142	Variazione della superficie dei beni paesaggistici ed archeologici tutelati ai sensi dell'articolo 142 c. 1 del Codice, in seguito alla realizzazione dell'intervento	Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'articolo 142 c. 1 del Codice (come originariamente introdotti dalla legge n. 431/1985)
Popolazione e salute	Estensione (Km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati (ferrovie, strade, aeroporti e porti)	Variazione del numero di incidenti stradali a seguito della funzionalità dell'intervento.	Numero di incidenti stradali
Rischi naturali	Estensione (Km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati in aree a rischio idrogeologico (classificazione)	Variazione dell'estensione o della superficie infrastrutturata (Km o Km ²) in aree a rischio idrogeologico, con riferimento alle differenti classi di rischio, a seguito della realizzazione dell'intervento	Rischio idrogeologico (superficie per classe di Rischio)
Energia e cambiamenti climatici	Estensione (Km o kmq) degli interventi infrastrutturali realizzati (ferrovie, strade, aeroporti e porti)	Variazione dei consumi finali di combustibili fossili a cui concorre la realizzazione dell'intervento	Consumi finali di combustibili fossili per modo di trasporto
	Numero di impianti realizzati (ITS, impianti e sistemi tecnologici)	Variazione delle emissioni di gas serra a cui concorre la realizzazione dell'intervento	Emissioni di gas serra: CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O

ALLEGATO 5

PROPOSTA DI STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

1. INTRODUZIONE

- 1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" E DELLA VAS
- 1.2 STRUTTURA E FINALITÀ DEL RAPPORTO AMBIENTALE

2. CARATTERISTICHE E CONTENUTI DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

- 2.1 RIFERIMENTI PROGRAMMATICI E STRATEGICI DEL PON
- 2.2 OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PROGRAMMA

3. IMPOSTAZIONE PROCEDURALE E METODOLOGICA DELLA VAS

- 3.1 DESCRIZIONE DELLE FASI DELLA VAS
- 3.2 CONSULTAZIONE, PARTECIPAZIONE, COMUNICAZIONE

4. CONTESTO DI RIFERIMENTO DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

- 4.1 CONTESTO PROGRAMMATICO
 - 4.1.1 QUADRO DELLE POLITICHE AMBIENTALI COMUNITARIE E NAZIONALI
 - 4.1.2 QUADRO DELLE POLITICHE REGIONALI
- 4.2 CONTESTO AMBIENTALE
 - 4.2.1 ASSETTO SOCIOECONOMICO
 - 4.2.2 FATTORI E COMPONENTI AMBIENTALI
 - ARIA
 - RUMORE
 - SUOLO E SOTTOSUOLO
 - AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ
 - AMBIENTE MARINO COSTIERO
 - PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO
 - POPOLAZIONE E SALUTE
 - RISCHI NATURALI
 - ENERGIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI

- 4.3 OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

5. VALUTAZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI AMBIENTALI E INDICAZIONI PER L'INTEGRAZIONE DELL'AMBIENTE NEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

- 5.1 POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DELLA STRATEGIA DI SVILUPPO DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"
 - 5.1.1 POTENZIALI IMPATTI PER ASSE PRIORITARIO
 - 5.1.2 POTENZIALI IMPATTI SU FATTORI E COMPONENTI AMBIENTALI
- 5.2 ORIENTAMENTI PER L'INTEGRAZIONE AMBIENTALE IN FASE DI ATTUAZIONE
 - 5.2.1 ORIENTAMENTI PER ASSE PRIORITARIO
 - 5.2.2 ORIENTAMENTI PER COMPONENTE AMBIENTALE
- 5.3 ANALISI DELLE ALTERNATIVE STRATEGICHE INDIVIDUATE

6. ATTIVITÀ PER LA FASE DI ATTUAZIONE DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"

7. PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

- 7.1 IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013: LA LEZIONE APPRESA
- 7.2 MISURE PER IL MONITORAGGIO
- 7.3 RUOLI E STRUMENTI PER IL MONITORAGGIO
- 7.4 INDIVIDUAZIONE DEGLI INDICATORI
- 7.5 REPORT PERIODICI DI MONITORAGGIO

8. SINTESI NON TECNICA