

DELLA
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
del Segretario della Commissione
MIL
MINISTERO DEL MARE

La presente copia fotostatica composta
di N° 8..... fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 18-07-2014



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 1560 del 18 luglio 2014

Programma	Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e reti" 2014-2020 Consultazione sul Rapporto Preliminare ai sensi dell'art. 13 comma 1 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.
Autorità procedente	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale e la Coesione Economica

FA

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTO il d. lgs. del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" ed in particolare l'art. 8 inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS;

VISTO il D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del d. l. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS (in seguito "CTVA")

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA;

VISTO il d. l. 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011 dalla l. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19 luglio 2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA;

VISTO il D. Lgs. n. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale" nel suo complesso ed in particolare le norme della Parte seconda inerenti alla procedura di VAS;

VISTA la nota della Direzione generale per le valutazioni ambientali (in seguito DVA) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (in seguito MATTM) del 25 giugno 2014 (n. prot. DVA-2014-0020759) acquisita agli atti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS in data 25 giugno 2014 con prot. n. CTVA-2014-00021990, con la quale:

- è stata trasmessa la nota prot. n. 4437 R.U. del 12 giugno 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale; con detta nota il Ministero delle Infrastrutture ha comunicato l'intenzione di voler dare avvio alla procedura di Consultazione sul Rapporto Preliminare ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il Programma compreso nell'ambito dei settori previsti dall'art. 6 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. e denominato "Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020". Contestualmente alla comunicazione di avvio della fase di consultazione ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso il Rapporto Preliminare;
- si è data notizia del termine della consultazione entro 30 giorni a partire dalla trasmissione del Rapporto Preliminare;
- viene ricordato che la legge n. 98/2013 di conversione del D. L. n. 69/2013 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" all'art. 9 da indicazioni alle amministrazioni e aziende di Stato di dare precedenza, nella trattazione degli affari di competenza, ai procedimenti relativi all'utilizzazione dei fondi strutturali europei;

VISTO il Rapporto Preliminare del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020;

CONSIDERATO che, con riferimento al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020:

- Il PON 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 PON, che persegue l'obiettivo generale di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete, ha come obiettivo, in coerenza con gli indirizzi della Commissione Europea, il superamento delle criticità del sistema dei trasporti, puntando al potenziamento dell'offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti nei 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 PON Infrastrutture e Reti intende rispondere ai fabbisogni del sistema infrastrutturale delle regioni interessate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) come risultanti dall'analisi di contesto e dall'analisi SWOT, individuando specifiche azioni di intervento, nonché completare alcuni progetti dell'attuale PON Reti e Mobilità 2007-2013;
- Il PON Infrastrutture e Reti si articola in quattro assi prioritari:
 - **ASSE I** - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T. Gli obiettivi specifici di tale asse saranno:
 - *Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza* cui corrisponderanno le seguenti Linee di Azione:
 - I.1.1 - 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 ed eliminando i colli di bottiglia;
 - I.1.2 - Completare infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale
 - *Ottimizzazione del traffico aereo* cui corrisponderà l'azione:
 - I.2.1 - Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo
 - **ASSE II** - Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali. L'obiettivo specifico di tale asse sarà:
 - *Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale* cui corrisponderanno le seguenti Linee di Azione:
 - II.1.1 - Potenziare collegamenti plurimodali di porti, aeroporti e interporti con la rete globale favorendo una logica di unitarietà del sistema;

FF

- II.1.2 - 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;
 - II.1.3 - Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e persone.
- **ASSE 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. L'obiettivo specifico di tale asse sarà:
- *Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale* cui corrisponderanno le seguenti Linee di Azione:
 - III.1.1 - Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali 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;
 - III.1.2 - Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso il consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo;
 - III.1.3 - Modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione e intermodalità con l'obiettivo di accelerare l'instradamento 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;
- **ASSE 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. L'obiettivo specifico di tale asse sarà:
- *Miglioramento della governance multilivello e delle capacità degli organismi coinvolti nell'attuazione e gestione dei programmi operativi* cui corrisponderanno le seguenti Linee di Azione:
 - IV.1.1 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;
 - IV.1.2 - Azioni per il miglioramento dell'efficacia delle politiche pubbliche attraverso la diffusione e l'applicazione di metodi di valutazione appropriati (ex ante, in itinere e 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 di Nuclei di Valutazione, come strumento di valutazione diretta e/o di supporto alla definizione di linee guida per valutazioni effettuate da altri soggetto

CONSIDERATO, relativamente al contesto normativo e programmatico di riferimento del PON:

- il RP, al fine di meglio interpretare i potenziali impatti ambientali positivi o negativi derivanti dall'attuazione del programma, prevede che nel RA la descrizione del contesto ambientale e territoriale 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 un'efficace verifica della coerenza programmatica del nuovo PO.
- Nel RP è stato individuato un primo elenco di documenti programmatici di riferimento ritenuti come rilevanti per il PO, ossia:
 1. Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)
 2. Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013
 3. Piano Nazionale della Logistica 2011-2020
 4. Piani Regionali dei Trasporti
 5. Piani della Mobilità Regionale
 6. Piani regolatori Portuali
 7. Piani di Sviluppo Aeroportuale
 8. Piani Territoriali e Paesaggistici Regionali
 9. Piano di Gestione dei Distretti Idrografici
 10. Piani di Risanamento della qualità dell'aria
 11. Programmi Operativi Nazionali 2014-2020
 12. Programmi Operativi Regionali 2014-2020
- I RP riporta in allegato le indicazioni dei principali strumenti normativi pianificatori e programmatici, a livello comunitario, nazionale e regionale, ai quali si farà riferimento;

CONSIDERATO che, in merito alla Componente Ambientale, il Rapporto Preliminare del PON Infrastrutture e Reti:

- evidenza come 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;
- evidenza altresì che l'introduzione di innovazioni tecniche e gestionali, se opportunamente pianificate e progettate, possono contribuire in modo positivo al miglioramento di alcune componenti ambientali rilevanti;

- evidenza inoltre che gli effetti ambientali negativi dei trasporti sull'ambiente sono legati soprattutto all'esercizio dei mezzi e alle operazioni di costruzione dell'infrastruttura. Più precisamente:
 - il movimento dei veicoli provoca consumo di risorse energetiche non rinnovabili e come conseguenza diretta, inquinamento atmosferico e acustico diffuso;
 - la realizzazione di infrastrutture necessarie all'attività di trasporto produce modificazioni sull'ambiente e sul territorio in termini di occupazione di suolo, 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;
 - la fase di cantiere inoltre da luogo ad impatti acustici e atmosferici legati soprattutto ai movimenti di terre.
- infine nel RP si precisa che 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 del programma.

CONSIDERATO che le principali componenti ambientali interessate dall'attuazione del PON sono:

- Aria – la descrizione del contesto prenderà in considerazione principalmente due aspetti:
 - 1) Le emissioni dei principali inquinanti (Ossidi di azoto, composti organici volatili non metallici, Biossido di zolfo, Polveri sottili, 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 sulla componente ;
 - 2) La qualità dell'aria nelle regioni interessate dal programma con riferimento al rispetto dei valori limite previsti dalla normativa per i principali inquinanti.

Relativamente alla componente ARIA le fonti informative principali saranno costituite dall'inventario nazionale delle emissioni atmosferiche ISPRA, dai questionari sul monitoraggio della qualità dell'aria, e dagli strumenti di pianificazione regionale

- Rumore – la descrizione della componente darà conto dei livelli di emissione acustica determinati dal settore trasporti (es. densità infrastrutturali, traffico, ecc)
- Suolo e sottosuolo – l'analisi della componente riguarderà l'utilizzo del suolo e le sue evoluzioni con particolare riferimento alla problematica relativa all'impermeabilizzazione.
- Aree naturali e biodiversità – l'analisi della componente descriverà lo stato delle aree naturali e della conservazione della biodiversità sulla base dei seguenti elementi:
 - 1) Il sistema delle Aree protette, che viene descritto perché significativo per valutare lo stato di naturalità di un territorio e fornisce indicazioni sui territori di maggior pregio e sensibilità ambientale da tener presente in fase di valutazione e selezione dei progetti da finanziare a valere sul programma;

- 2) La densità delle infrastrutture di comunicazione in aree protette che costituisce un indicatore di pressione del settore trasporti sui territori di maggior pregio a valore naturalistico;
 - 3) L'indice di pressione antropica, che sintetizza i principali fattori di pressione (urbanizzazione, attività agricola e infrastrutturazione) sulle zone umide tutelate
 - 4) La Rete Natura 2000 che descriverà la composizione e lo stato di conservazione dei siti
- Ambiente marino e costiero – l'analisi della componente descriverà:
 - 1) le caratteristiche di qualità delle acque marine costiere lungo le coste delle Regioni interessate dal programma;
 - 2) la qualità ecologica degli ecosistemi marini misurando gli scostamenti dal valore di naturalità degli Elementi di Qualità Biologica (EQB);
 - Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico - l'analisi della componente si baserà su alcuni elementi e indicatori comuni a tutte le regioni interessate dal programma, ossia:
 - 1) La superficie provinciale tutelata ai sensi del D.Lgs 42/04;
 - 2) La carta del patrimonio culturale redatta dall'istituto Centrale per il restauro del Ministero per i Beni e Attività Culturali
 - Popolazione e salute – nel RA saranno affrontati due aspetti ritenuti particolarmente significativi in termini di impatto sulla salute, ovvero:
 - 1) l'incidentalità e il riflesso che questa ha sugli infortuni e sulla riduzione dell'aspettativa di vita della popolazione;
 - 2) la percentuale di popolazione esposta all'inquinamento atmosferico.
 - Rischi naturali con particolare riferimento al rischio idrogeologico
 - Energia e cambiamenti climatici

Per ciascuna componente il RP contiene una prima individuazione degli indicatori di contesto da utilizzare ai fini della valutazione;

VALUTATO che, come evidenziato nel RP, l'individuazione delle principali problematiche relative ai tematismi proposti sarà fondamentale per l'individuazione degli obiettivi di sostenibilità e protezione ambientale, utile per effettuare la valutazione ambientale del programma attraverso una comparazione tra gli obiettivi e i contenuti degli assi prioritari del PON Infrastrutture e Reti e la valutazione per ogni asse degli impatti potenziali (positivi o negativi) sugli obiettivi stessi;

VALUTATA la particolare rilevanza che assume questo Piano rispetto al tema della localizzazione delle opere pubbliche lineari ed, in particolare, per le cd. Infrastrutture strategiche, per le quali il procedimento di VIA non permette di esaminare compiutamente la cd. "Opzione 0", trattandosi di interventi la cui realizzazione, sul piano Programmatico, è già stata stabilita dai massimi livelli

dell'ordinamento nazionale (ovvero, nella maggior parte dei casi, trattandosi dei corridoi europei, dai massimi livelli dell'Unione Europea);

VALUTATO che il Piano dovrà prevedere un articolato sistema di definizione delle singole misure – anche in attuazione degli “assi di intervento” sopra descritti – da realizzarsi sulla base, anzitutto, di esigenze di tutela ambientale;

VALUTATO che il Piano – al fine di superare la criticità sopra descritta – dovrà riportare il quadro complessivo delle infrastrutture attualmente in corso di realizzazione nell'ambito della trascorsa programmazione e, per le nuove, dovrà definire i parametri ambientali che permettano di stabilire i singoli corridoi attraversati;

CONSIDERATO che il Rapporto Preliminare presentato per il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 ha la finalità di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;

CONSIDERATO infine le seguenti osservazioni dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale – ISPRA, nota del 11 luglio 2014 prot. 028917, acquisita agli atti della DVA in data 14 luglio 2014 con prot. DVA-2014-0023124 e agli atti della CTVA in data 16 luglio con prot. CTVA-2014-0002543:

“...In merito all'Inquadramento della Strategia del PON Infrastrutture e Reti

- *A pag. 4 del RP si riporta: “ 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”, Si ritiene necessario tenere conto e dare evidenza anche dei criteri di sostenibilità ambientale sulla base dei quali vengono individuati i Grandi Progetti da completare;*
- *Come riportato a pag 18 del RP, si ritiene opportuno considerare per le valutazioni di cui al paragrafo 4.1 anche gli strumenti normativi, pianificatori e programmatici riportati nell'allegato 3. Valutare, inoltre, i seguenti strumenti:*
 - *Piano per la gestione dei rifiuti*
 - *Piano di sviluppo rurale*
 - *Piano delle attività estrattive*
 - *Piano forestale*
 - *Aggiornamento della classificazione sismica*
 - *Piano di gestione Siti Natura 2000*

In merito alla Portata delle Informazioni per la costruzione del contesto ambientale

- *Qualora il Piano preveda interventi connessi a vie navigabili interne, come indicato nell'Asse prioritario III, si ritiene opportuno analizzare anche la componente “ambiente idrico superficiale”.*

- A pag 2 del RP si riporta che: **"Il rapporto Ambientale ricostruirà, quindi, lo stato del contesto ambientale dei territori di riferimento e la sua evoluzione in assenza di interventi"**. Non viene specificato quali saranno gli aspetti ambientali oggetto dell'analisi dell'evoluzione del contesto ambientale. Al riguardo si ritiene necessario che in tale analisi rientrino gli aspetti ambientali maggiormente interessati dall'evoluzione della domanda e dell'offerta di trasporto. L'analisi degli scenari dovrà essere effettuata tenendo in considerazione gli orizzonti temporali finali ed intermedi del PON I&R. Tra gli aspetti da considerare nella descrizione del contesto e nelle successive attività di valutazione, sarebbe opportuno prevedere anche la erosione costiera.
- Informazioni e dati ambientali possono essere reperiti nel sito di ISPRA - Istituto Speciale per la Protezione e la Ricerca Ambientale:
 - <http://www.isprambiente.gov.it/it>
 - <http://www.geoviewer.isprambiente.it>
 - <http://annuario.isprambiente.it>
 - <http://sgi.isprambiente.it/geoportal>
- Qualora il Piano preveda interventi riguardanti le aree urbane, consultare il Rapporto ISPRA sulla Qualità dell'ambiente urbano (RAU) sia in riferimento all'analisi di contesto, sia in relazione alla fonte dei dati degli indicatori di contesto. Le varie edizioni del RAU (prima edizione del 2004) sono disponibili all'URL <http://www.areeurbane.isprambiente.it>, mentre la banca dati da cui estrarre gran parte dei dati riportati nelle edizioni del RAU è raggiungibile all'URL <http://www.ost.sinanet.isprambiente.gov.it/Valorilist.php>
- Per alcune tematiche ambientali (ad esempio rumore, natura e biodiversità, paesaggio) sarebbe auspicabile accedere alle banche dati ambientali disponibili a livello regionale e sub regionale, in modo da acquisire informazioni e dati più pertinenti alle scale locali.

In merito agli Obiettivi di sostenibilità

- Fare riferimento anche alla "Guidance of Integrating Climate Change and Biodiversity Into Strategic Environmental Assessment" (versione 2013) della Commissione Europea;
- Gli obiettivi di sostenibilità ambientale riportati nelle pagg 33-34 sono molto generici. Nel rapporto ambientale dovranno essere riportati gli obiettivi ambientali specifici del PON I&R e, ove possibile, dovranno essere misurabili, al fine di supportare la verifica del perseguimento degli obiettivi in fase di monitoraggio, tenendo anche in considerazione gli esiti dell'attuazione del PON reti e mobilità 2007-2013.
- Come già accennato al punto 4.3, visto che per alcuni indicatori la scala più appropriata è quella di livello locale, si ritiene opportuno, per il loro popolamento, accedere alle banche dati ambientali disponibili a livello regionale e sub regionale, in modo da acquisire informazioni e dati più pertinenti alle scale locali.

- Con riferimento agli indicatori di processo riportati nell' allegato 4, per la componente ambientale "atmosfera" si ritiene più funzionale utilizzare indicatori relativi alla domanda di trasporto, più relazionabili alle variazioni delle emissioni di inquinanti dovute all'attuazione degli interventi del programma.

In merito alla proposta di struttura/indice del Rapporto Ambientale

- Nel RP non sono fornite indicazioni in merito alla Valutazione di Incidenza, che dovrà essere svolta nel caso di possibile incidenza sullo stato di conservazione dei Siti di Natura 2000 e dovrà essere parte integrante del Rapporto Ambientale.

In merito alla valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi del PON "Infrastrutture e Reti"

- Nel RA sarebbe opportuno riportare, chiaramente, in che modo si terrà conto degli obiettivi ambientali e dell'analisi di contesto per la selezione dei progetti da finanziare (criteri ambientali).

Con riferimento alla metodologia per la valutazione degli impatti ambientali descritta nelle pagg. 34-35, si sottolinea l'importanza che la stima dei potenziali effetti tenga conto delle caratteristiche delle aree realmente interessate dagli interventi.

In merito alle Ulteriori Osservazioni

- In fase di Rapporto Ambientale, si ritiene sia opportuno:
 - Descrivere le modalità di svolgimento dei processi di partecipazione del pubblico e dei soggetti coinvolti nelle fasi di elaborazione e di valutazione del PON I&R, fornendo anche una sintesi dei risultati scaturiti dalla fase preliminare e chiarendo come sono state tenute in considerazione le osservazioni pervenute (tabella in cui sono riportati: "soggetto competente, osservazioni e modalità di recepimento delle osservazioni");
 - Considerare anche i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (di cui all'art. 21 del D.Lgs 18/05/2001, n. 288);
 - Effettuare l'analisi di coerenza esterna con Piani/Programmi pertinenti (inclusi documenti a carattere programmatico) sovra e sotto ordinati e di pari livello, territoriali e di settore attraverso un confronto tra gli obiettivi/interventi del PON e gli indirizzi/previsioni degli altri P/P, tenendo come riferimento gli obiettivi ambientali del PON. Tale analisi deve evidenziare eventuali sinergie o conflitti e indicare le modalità di gestione degli stessi al fine di valutare come il PON si inserisce nelle strategie di sviluppo del territorio interessato;
 - Effettuare l'analisi di coerenza interna tra gli obiettivi ambientali specifici del PON e gli interventi del PON al fine di valutare e orientare i contenuti del Programma in base a criteri di sostenibilità;
 - In merito alla metodologia per la verifica della significatività delle interazioni ambientali, considerare tutti gli effetti significativi, con particolare attenzione a quelli cumulativi e alla verifica degli effetti congiunti di altri piani e progetti;

- *Indicare eventuali misure di mitigazione da adottare in caso di effetti negativi, così come previsto dall'allegato VI lettera G del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;*
- *Che gli indicatori che descrivono il contesto ambientale interessato dal Programma e gli indicatori che descrivono gli effetti, stimati, degli interventi del Programma siano popolati così da costituire i valori di riferimento (situazione al tempo T0) del monitoraggio. ..."*

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ritiene che il Rapporto Ambientale del PON Infrastrutture e Reti, dovrà comprendere i contenuti previsti dall'art. 13 e dall'all. VI alla Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006 e dovrà tener conto anche delle seguenti indicazioni:

- 1) Nel Rapporto Ambientale (RA) andranno chiaramente indicati Autorità Procedente, Autorità Competente, il Proponente del PON e il soggetto che predispose il RA;
- 2) Nel RA sarebbe opportuno indicare l'iter seguito per l'elaborazione del PON, facendo riferimento a quanto già svolto e a quanto previsto per le fasi future, oltre all'illustrazione delle modalità di integrazione tra le attività di pianificazione e quelle di valutazione ambientale;
- 3) Nel RA dovrà essere trattato il tema dell'integrazione con la VAS della valutazione di incidenza ambientale del PON, relativa alla rete Natura 2000;
- 4) Nel RA particolare attenzione dovrà essere posta alla descrizione del processo di consultazione del pubblico e dei soggetti coinvolti, oltre alla descrizione di come verranno considerati i risultati delle consultazioni;
- 5) Nel RA sarà necessario considerare adeguatamente i risultati del processo di VAS sui Programmi Operativi della programmazione 2007-2013. E' necessario che venga reso esplicito il modo operativo con cui gli esiti della valutazione ambientale del Programma saranno un riferimento per gli atti conseguenti e per la realizzazione degli interventi;
- 6) La Relazione Preliminare (RP) non contiene informazioni circa l'impostazione delle fasi di valutazione ambientale che dovranno essere descritte nel RA (i.e. analisi del contesto ambientale, valutazione degli effetti, delle alternative, analisi di coerenza interna, monitoraggio degli effetti, ecc.);
- 7) Ai fini della valutazione degli effetti prodotti dal PON sull'ambiente interessato, il RA dovrà includere specificamente la trasformazione dei pur condivisibili obiettivi strategici previsti dal Piano, in specifiche misure che si intendono realizzare, fornendo un quadro di interventi/tipologie interventi, idoneo a consentire una adeguata Valutazione Ambientale Strategica. In particolare sul tema della realizzazione del cd. Infrastrutture strategiche finanziate a valere sui fondi del PON, il Piano dovrà prevedere un articolato sistema di definizione delle singole misure – anche in attuazione degli “assi di intervento” sopra descritti – da realizzarsi sulla base, anzitutto, di esigenze di tutela ambientale. Dovrà inoltre riportare il quadro complessivo delle infrastrutture attualmente in corso di realizzazione nell'ambito della trascorsa programmazione e, per le nuove, dovrà definire i parametri ambientali che permettano di stabilire i singoli corridoi attraversati;

Descrizione del programma

- 8) Nel RA dovrà essere compresa l'analisi delle alternative sulla base degli effetti ambientali; questa dovrà tener conto anche di alternative di ripartizione delle risorse finanziarie tra le attività del programma;
- 9) E' necessario indicare estesamente le modalità di attuazione del programma, e quindi gli strumenti procedurali messi in atto;

Inquadramento normativo e pianificatorio

- 10) Il RA dovrà descrivere gli obiettivi ambientali specifici del PON, le azioni che si intendono attuare per perseguirli, e a ciascuno di essi dovrà associare un indicatore che ne misuri la realizzazione. In caso di azioni localizzabili dovrà essere indicato l'ambito territoriale su cui insistono;
- 11) L'analisi di coerenza dovrà essere condotta rispetto a tutti i Piani/Programmi pertinenti, inclusi i documenti a carattere programmatico, confrontando gli obiettivi/azioni del PON con quelli degli altri Piani/Programmi, avendo a riferimento gli obiettivi ambientali del programma. Questa analisi ha il compito di evidenziare eventuali sinergie o conflitti tra obiettivi/azioni del PON e indicare le modalità di gestione degli stessi per valutare come il PON si inserisce nelle strategie di sviluppo del territorio interessato;

Aspetti e problemi ambientali, analisi di contesto

- 12) Nella descrizione degli aspetti e dei problemi ambientali si dovrà fare riferimento all'Allegato VI lett. f) parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Devono essere identificati anche gli aspetti ambientali interessati indirettamente dalle azioni di programma;
- 13) per le aree con particolare sensibilità ambientale, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, ove il programma dovesse presentare degli impatti anche solo potenziali, l'Autorità Procedente dovrà elaborare il previsto Studio di Incidenza Ambientale; in ogni caso, nell'analisi del contesto ambientale del Piano, dovrà essere elaborato uno specifico rapporto relativo a tutte le aree protette potenzialmente incluse, alle loro caratteristiche, corredato di cartografie tematiche in conformità alle norme emanate con la Direttiva 2000/60/CE;
- 14) la caratterizzazione ambientale e le successive fasi di valutazione si devono avvalere di indicatori opportunamente selezionati, che tengano conto della scala di analisi, del loro aggiornamento e della loro rappresentatività rispetto al fenomeno da descrivere. Per la caratterizzazione ci si potrà riferire anche ad analisi, rapporti e documentazione tecnica già prodotta, possibilmente aggiornata;
- 15) nella scelta degli indicatori per il RA si potranno considerare le analisi svolte nella valutazione ex ante del programma, delle analisi svolte nelle precedenti programmazioni, dei dati disponibili presso le agenzie ambientali delle regioni interessate dal PON e dei dati ambientali messi a disposizione di ISPRA.

Monitoraggio degli effetti ambientali

- 16) nel RA si dovrà evidenziare e descrivere dettagliatamente il monitoraggio degli effetti ambientali che dovrà riferirsi agli obiettivi ambientali specifici individuati durante la procedura di VAS e, se necessario, usare indicatori aggiuntivi rispetto a quelli previsti per il

monitoraggio del PON. Dovranno essere riportati dettagliatamente gli indicatori usati, le risorse necessarie e le responsabilità coinvolte nell'attuazione del monitoraggio;

- 17) sulla base di quanto stabilito dalla normativa sulla VAS, il monitoraggio ambientale del PON dovrà consentire di controllare gli effetti significativi sull'ambiente derivanti dalla sua attuazione e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati. In caso di effetti negativi imprevisi, occorrerà prevedere e quindi adottare opportune misure correttive. Di quest'ultimo aspetto si dovrà tener conto nella definizione del sistema di monitoraggio, per il quale dovranno essere individuate le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e gestione;

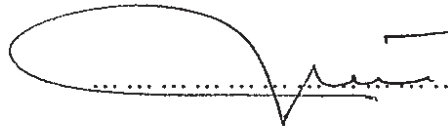
Misure di mitigazione e compensazione

- 18) dovranno essere previste idonee misure di mitigazione e di compensazione per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente, dovuti all'attuazione del piano;

- 19) si dovrà infine rendere esplicito che gli esiti della Valutazione Ambientale del Programma – e quindi il relativo Parere, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. - costituirà riferimento per gli atti conseguenti e per la realizzazione degli interventi in esso previsti.

Ai fini della redazione del RA, dovranno essere recepite inoltre le osservazioni e proposte di integrazioni sulle tematiche analizzate pervenute..

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente Commissione CTVA VIA-VAS)


.....

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

.....

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

.....

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

.....

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

.....

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

.....

Prof. Vittorio Amadio

.....

ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

.....

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

.....

Ing. Stefano Bonino

.....

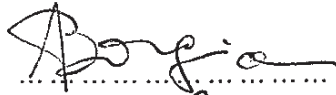








Dott. Andrea Borgia



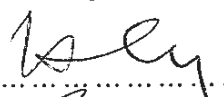
Ing. Silvio Bosetti



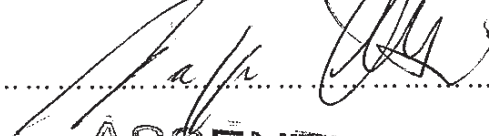
Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



ASSENTE

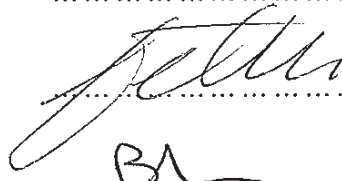
Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



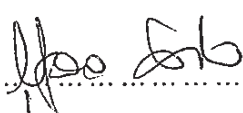
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

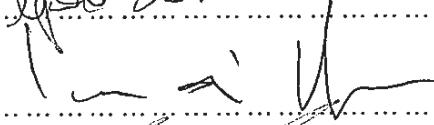
Cons. Marco De Giorgi



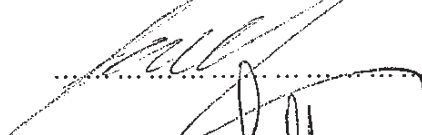
Ing. Chiara Di Mambro



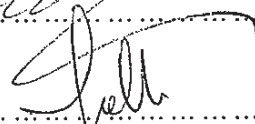
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel
Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE