



ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto Ambientale
(ex art. 13 d.lgs. 152/2006)

Allegato 1
Quadro di riferimento normativo e programmatico

Ottobre 2016

Atto	Obiettivi /Target	Tema
LIVELLO INTERNAZIONALE E TRANSFRONTALIERO		
<i>Protocollo di Kyoto (Kyoto, 11 dicembre 1997)</i>	Il protocollo di Kyoto concerne le emissioni di sei gas ad effetto serra e rappresenta un importante passo avanti nella lotta contro il riscaldamento planetario perché contiene obiettivi vincolanti e quantificati di limitazione e riduzione dei gas ad effetto serra. Globalmente, gli Stati inclusi nell'allegato I della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (ovvero i paesi industrializzati) si impegnano collettivamente a ridurre le loro emissioni di gas ad effetto serra, nel periodo 2008-2012, per una riduzione delle emissioni totali dei paesi sviluppati di almeno il 5 % rispetto ai livelli del 1990. L'allegato B del protocollo contiene gli impegni quantificati sottoscritti dagli Stati contraenti. L'Unione europea ha ratificato il Protocollo di Kyoto il 31 maggio 2002. Il protocollo è entrato in vigore il 16 febbraio 2005, dopo la ratifica della Russia.	aria
<i>Censimento SITI UNESCO, istituiti e proposti</i>	Salvaguardare i beni culturali riconosciuti come patrimonio dell'umanità.	paesaggio e beni culturali
<i>Convenzione UNESCO sulla Protezione del Patrimonio Culturale Subacqueo firmata a Parigi il 21/11/2001</i>	ratificata con la LN 157/2009	paesaggio e beni culturali
<i>Convenzione delle Alpi</i>	La Convenzione delle Alpi è un trattato internazionale sottoscritto dai Paesi alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) e dall'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile e la protezione delle Alpi. La Convenzione sulla Protezione delle Alpi, detta "Convenzione delle Alpi", siglata il 7 novembre 1991 a Salisburgo/A da Austria, Francia, Germania, Italia, Svizzera, Liechtenstein e l'UE (la Slovenia ha firmato la Convenzione il 29 marzo 1993 e il Principato di Monaco vi ha aderito sulla base di un protocollo supplementare), è entrata in vigore il 6 marzo 1995. Si tratta del primo trattato per la protezione di un'area montana al mondo ad essere vincolante in conformità al diritto internazionale. Per la prima volta infatti un territorio montano transnazionale viene considerato in base alla sua continuità geografica e come uno spazio comune che deve affrontare problematiche comuni.	trasversale
<i>Strategia macroregionale UE per la Regione Alpina (EUSALP) (lanciata il 28 luglio 2015)</i>	Una strategia macroregionale è un quadro integrato sostenuto dal Consiglio Europeo volto ad affrontare le sfide comuni relative agli Stati Membri e ai Paesi Terzi localizzati in una stessa area geografica specifica, che traggono beneficio da una cooperazione rafforzata contribuendo al raggiungimento della coesione economica, sociale e territoriale. La strategia alpina macroregionale (EUSALP) riguarda 7 Paesi - 5 dei quali membri dell'UE (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e 2 non membri (Liechtenstein e Svizzera) - e 48 Regioni. EUSALP ha come obiettivo principale quello di assicurare che la regione alpina resti una delle aree più attrattive in Europa, sfruttandone al meglio le potenzialità per uno sviluppo sostenibile e innovativo in un contesto europeo. Tale obiettivo sarà affrontato attraverso 3 Pilastri tematici: Pilastro 1. Migliorare la competitività, la prosperità e la coesione della regione alpina - Priorità del pilastro: 1) Sviluppare la capacità d'innovazione e di ricerca e metterla in pratica; 2) Migliorare e sviluppare	trasversale

	<p>sostegno alle imprese; 3) Promuovere alti livelli d'occupazione, con l'obiettivo di assicurare un'occupazione totale nella regione; Pilastro 2. Assicurare l'accessibilità e i collegamenti a tutti gli abitanti della regione alpina - Priorità del pilastro: 1) Sistemi di trasporto generalmente migliori in termini di sostenibilità e qualità; 2) Migliore accessibilità sostenibile per tutte le aree alpine; 3) Migliore connessione della società nella regione; Pilastro 3. Rendere la regione alpina sostenibile e attraente dal punto di vista ambientale - Priorità del pilastro: 1) Rafforzare le risorse naturali e culturali delle Alpi quali beni di un'area con qualità di vita elevata; 2) Consolidare ulteriormente la posizione della regione alpina a livello mondiale in termini di risparmio energetico e produzione sostenibile di energie rinnovabili; 3) Gestione del rischio Alpino, compreso il dialogo del rischio, per affrontare potenziali minacce, come quelle del cambiamento climatico.</p>	
LIVELLO EUROPEO		
Obiettivi prevalentemente socio-economici e trasportistici		
<p><i>Regolamento Parlamento europeo e Consiglio Ue 1315/2013/Ue Sviluppo di una rete transeuropea dei trasporti. Abrogazione decisione 661/2010/Ue, così come modificato dal Regolamento 473/2014/Ue (29/05/2014)</i></p>	<p>Nel documento sono precisati, all'art. 4, gli Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti nei seguenti termini.</p> <p>La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:</p> <p><i>a) la coesione, attraverso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> i) l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate; ii) riduzione del divario esistente fra Stati membri a livello di qualità dell'infrastruttura; iii) sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'interconnessione tra le infrastrutture di trasporto per il traffico di lungo raggio, da un lato, e il traffico regionale e locale, dall'altro; iv) un'infrastruttura di trasporto che riflette le situazioni specifiche in diverse parti dell'Unione e offre una copertura equilibrata di tutte le regioni europee; <p><i>b) l'efficienza, attraverso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> i) la rimozione delle strozzature e la realizzazione di collegamenti mancanti, sia all'interno delle infrastrutture di trasporto che nei punti di collegamento tra di esse, all'interno dei territori degli Stati membri e tra di essi; ii) l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti di trasporto nazionali; iii) l'integrazione e l'interconnessione ottimali di tutti i modi di trasporto; iv) la promozione di trasporti economicamente efficienti e di alta qualità, che contribuiscano all'ulteriore crescita e competitività economica; v) l'uso efficiente dell'infrastruttura nuova ed esistente; vi) l'applicazione efficace in termini di costi di concetti operativi e tecnologici innovativi; <p><i>c) la sostenibilità, attraverso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> i) lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine; ii) un contributo agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di gas a effetto serra e di carbonio, alla sicurezza dei combustibili, alla riduzione dei costi esterni e alla protezione dell'ambiente; iii) la promozione di trasporti a basse emissioni di carbonio, con l'obiettivo di ridurre significativamente entro il 2050 le emissioni di CO₂, in linea con i pertinenti obiettivi di riduzione del CO₂ dell'Unione; <p><i>d) maggiori benefici per tutti gli utenti, attraverso:</i></p>	<p>mobilità</p>

	<p>i) il soddisfacimento delle esigenze di trasporto e mobilità dei suoi utenti all'interno dell'Unione e nelle relazioni con i paesi terzi;</p> <p>ii) la garanzia di standard qualitativi sicuri e di elevata qualità, sia per il trasporto di passeggeri che per quello di merci;</p> <p>iii) il sostegno alla mobilità anche in caso di disastri naturali o provocati dall'uomo e assicurando l'accessibilità ai servizi di emergenza e di soccorso.</p> <p>iv) l'istituzione di requisiti di infrastruttura, in particolare nel settore dell'interoperabilità, della protezione e della sicurezza, che serviranno a garantire la qualità, l'efficienza e la sostenibilità dei servizi di trasporto;</p> <p>v) l'accessibilità per le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili.</p>	
<i>ACCORDO DI PARTENARIATO 2014-20 -</i>	<p>OT4 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori</p> <p>OT5 - Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi</p> <p>OT6 Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse</p>	aria, cambiamenti climatici, risparmio risorse
<i>ACCORDO DI PARTENARIATO 2014-20 -</i>	OT7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	mobilità
<i>Vertice di Riga, dedicato al futuro delle Reti TEN (...)</i>	<p>Nel vertice si è ribadito la centralità del tema, rimarcando la necessità di un vero e proprio Action Plan comunitario relativo al "miglior uso dei nuovi strumenti finanziari per i progetti europei di infrastrutture e trasporti". A tal riguardo, il Documento conclusivo ruota attorno a 12 "Raccomandazioni" ed a tre punti che il Governo italiano intende far propri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • favorire un flusso di progetti di migliore qualità, soprattutto sotto il profilo della loro sostenibilità economica e finanziaria; • dare maggiori certezze a promotori e investitori, soprattutto sul versante della applicazione delle norme di regolazione comunitaria e nazionale; • coinvolgere altri capitali nel finanziamento, così che la strategia possa fungere da elemento catalizzatore e generare "l'effetto leva" auspicato. 	sostenibilità finanziaria delle infrastrutture dei trasporti
Obiettivi prevalentemente ambientali		
<i>Un programma "Aria pulita" per l'Europa COM(2013) 918 final</i>	<p>(Le misure di questa nuova strategia si basano su quelle proposte dalla strategia tematica del 2005 sull'inquinamento atmosferico)</p> <p>Raggiungere "livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente"</p> <p>Target previsti per il 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridurre del 75% la concentrazione del PM2,5; - ridurre del 60% la concentrazione dell'ozono rispetto a quanto tecnicamente fattibile - ridurre del 55% i pericoli per l'ambiente naturale dovuti all'acidificazione e all'eutrofizzazione rispetto a quanto sia tecnicamente possibile. <p>Per conseguire questi obiettivi sarà necessario abbattere dell'82% le emissioni di SO2, del 60% quelle di NOx, del 51% le emissioni di COV, del 27% quelle dell'ammoniaca e del 59% quelle del PM2,5 primario rispetto ai dati del 2000</p>	aria, energia, e cambiamenti climatici
<i>Comunicazione "Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell'UE: riesame 2009</i>	– Intensificare le misure ambientali volte a tutelare la biodiversità, le risorse idriche e le altre risorse naturali.	trasversale

<p>della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile" (Nuova Strategia europea per lo Sviluppo Sosten.)</p>		
<p>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» (7° programma di azione per ambiente»)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione; - Trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva. <p>TARGET: Entro il 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'inquinamento atmosferico e i suoi impatti sugli ecosistemi e la biodiversità siano ulteriormente ridotti con l'obiettivo di lungo termine di non superare carichi e livelli critici; - i terreni siano gestiti in maniera sostenibile all'interno dell'Unione, il suolo sia adeguatamente protetto e la bonifica dei siti contaminati sia ben avviata; - il ciclo dei nutrienti (azoto e fosforo) sia gestito in maniera più sostenibile ed efficiente nell'impiego delle risorse. - la perdita di biodiversità e il degrado dei servizi ecosistemici, compresa l'impollinazione, siano stati debellati, gli ecosistemi e i relativi servizi siano preservati e almeno il 15 % degli ecosistemi degradati sia stato ripristinato; - la gestione delle foreste sia sostenibile, le foreste, la loro biodiversità e i servizi che offrono siano protetti e rafforzati nei limiti del fattibile, e la resilienza delle foreste verso i cambiamenti climatici, gli incendi, le tempeste, le infestazioni di parassiti e le malattie sia migliorata. - l'impatto delle pressioni sulle acque di transizione, costiere e dolci sia considerevolmente ridotto per raggiungere, preservare o migliorare il buono stato, così come definito nella direttiva quadro sulle acque; - l'impatto delle pressioni sulle acque marine sia ridotto per raggiungere o preservare il buono stato, così come richiesto dalla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, e le zone costiere siano gestite in modo sostenibile; 	<p>aria, suolo, biodiversità, ambiente marino</p>
<p>Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (così come aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Adozione da parte degli Stati membri di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona - Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale - Gli Stati membri provvedono affinché entro il 18 luglio 2008 le autorità competenti mettano a punto piani destinati a gestire nei loro territori i problemi di rumore e i relativi effetti, compreso, se necessario, un contenimento del rumore, per: <ul style="list-style-type: none"> a) gli assi stradali principali su cui transitano più di sei milioni di veicoli all'anno, gli assi ferroviari principali su cui transitano più di 60 000 convogli all'anno e gli aeroporti principali; b) gli agglomerati con più di 250 000 abitanti. Tali piani sono volti anche a evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose. - Gli Stati membri adottano gli opportuni provvedimenti affinché, entro il 30 giugno 2012, e successivamente ogni cinque anni, siano elaborate e, se del caso, adottate dalle autorità competenti mappe acustiche strategiche relative al precedente anno solare di tutti gli agglomerati e di tutti gli assi stradali principali 	<p>Rumore</p>

	e gli assi ferroviari principali situati nel loro territorio.	
<i>Direttiva 2000/60/CE del 23 ott. 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (così come aggiornata dalla Dir.2009/31/CE)</i>	La direttiva istituisce un quadro per la protezione: - delle acque interne superficiali, - delle acque sotterranee, - delle acque di transizione - delle acque costiere. La direttiva quadro persegue molteplici obiettivi, quali la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, la promozione di un utilizzo sostenibile dell'acqua, la protezione dell'ambiente, il miglioramento delle condizioni degli ecosistemi acquatici e la mitigazione degli effetti delle inondazioni e della siccità. Il suo obiettivo ultimo è raggiungere un «buono stato» ecologico e chimico di tutte le acque comunitarie entro il 2015.	risorse idriche
<i>Direttiva 2006/118/CE sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento</i>	Per la protezione e la conservazione delle acque sotterranee, la Direttiva 2000/60/CE prevede (art. 17) l'adozione di una specifica direttiva, che stabilisce: - criteri per valutare il buono stato chimico delle acque sotterranee; - criteri per individuare e invertire le tendenze significative e durature all'aumento dell'inquinamento; - linee guida per la fissazione di valori soglia da parte degli Stati Membri. Inoltre, il documento integra le disposizioni nell'allegato V della Dir. 2000/60/CE	Risorse idriche sotterranee
<i>Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo"</i>	Prevenire l'ulteriore degrado del suolo e mantenerne le funzioni quando: – il suolo viene utilizzato e ne vengono sfruttate le funzioni: in tal caso è necessario intervenire a livello di modelli di utilizzo e gestione del suolo; – il suolo svolge la funzione di pozzo di assorbimento/recettore degli effetti delle attività umane o dei fenomeni ambientali: in tal caso è necessario intervenire alla fonte; - riportare i suoli degradati ad un livello di funzionalità corrispondente almeno all'uso attuale e previsto, considerando pertanto anche le implicazioni, in termini di costi, del ripristino del suolo. La direttiva consente agli Stati membri di stabilire gli obiettivi secondo le proprie ambizioni e di scegliere le misure da inserire nei programmi e le strategie di bonifica che essi ritengono più valide e più efficaci in termini di costi.	Suolo
<i>"Attuazione della Strategia Tematica per la protezione del suolo e attività in corso" (COM (2012) 46 def.)</i>	La relazione fornisce una visione d'insieme sull'attuazione della Strategia tematica per la protezione del suolo - finalizzata a proteggere il suolo consentendone un uso sostenibile, attraverso la prevenzione di un'ulteriore degradazione, la tutela delle funzioni del suolo e il ripristino dei suoli degradati - sin dall'adozione avvenuta a settembre 2006.	Suolo
<i>Direttiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni</i>	Creare un quadro di riferimento omogeneo a scala europea per la gestione dei fenomeni alluvionali e si pone, pertanto, l'obiettivo di ridurre i rischi di conseguenze negative derivanti dalle alluvioni soprattutto per la vita e la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale, l'attività economica e le infrastrutture. - Predisporre, a livello di distretto idrografico o unità di gestione, mappe della pericolosità da alluvione e mappe del rischio di alluvioni; - Definire piani di gestione del rischio di alluvioni coordinati a livello di distretto idrografico o unità di gestione TARGET: Entro il 2011: valutazione preliminare del rischio di alluvioni; Entro il 2013: elaborazione di mappe della pericolosità e del rischio di alluvione; Entro il 2015: predisposizione ed attuazione di piani di gestione del rischio di	Suolo e rischi naturali, adattamenti climatici

	alluvioni	
<i>Strategia europea per la Biodiversità verso il 2020 – La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale (COM (2011) 244)</i>	Arrestare la perdita di biodiversità e il degrado degli ecosistemi nell'Unione europea (UE) entro il 2020. In particolare: - conservare e ripristinare l'ambiente naturale - preservare e valorizzare gli ecosistemi e i loro servizi - garantire la sostenibilità dell'agricoltura e della silvicoltura- garantire l'uso sostenibile delle risorse aliutiche - combattere le specie esotiche invasive - gestire la crisi della biodiversità a livello mondiale TARGET- arrestare il deterioramento dello stato di tutte le specie e gli habitat contemplati nella legislazione dell'UE e conseguire un miglioramento significativo e quantificabile del loro stato in modo che, entro il 2020, rispetto alle valutazioni odierne: i) lo stato di conservazione risulti migliorato nel doppio degli habitat e nel 50% in più delle specie oggetto delle valutazioni condotte a titolo della direttiva habitat; e ii) lo stato di conservazione risulti preservato o migliorato nel 50% in più delle specie oggetto delle valutazioni condotte a titolo della direttiva Uccelli;-ripristinare il 15% degli ecosistemi degradati entro il 2020;- entro il 2020 estendere al massimo le superfici agricole coltivate a prati, seminativi e colture permanenti che sono oggetto di misure inerenti alla biodiversità a titolo della PAC;- entro il 2020	biodiversità
<i>Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche</i>	La presente direttiva, denominata direttiva «Habitat», mira a contribuire alla conservazione della biodiversità negli Stati membri definendo un quadro comune per la conservazione degli habitat, delle piante e degli animali di interesse comunitario. Essa stabilisce la rete Natura 2000. Tale rete è la più grande rete ecologica del mondo ed è costituita da zone speciali di conservazione designate dagli Stati membri a titolo della presente direttiva. Inoltre, essa include anche le zone di protezione speciale istituite dalla direttiva «Uccelli» 2009/147/CE.	biodiversità
<i>Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici</i>	Gli Stati membri dell'Unione europea (UE) devono adottare le misure necessarie per garantire la conservazione e regolamentare lo sfruttamento degli uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo per mantenere o adeguare la loro popolazione a livelli adeguati. Per preservare, mantenere e ripristinare i biotopi e gli habitat degli uccelli, gli Stati membri devono: - istituire zone di protezione speciale (ZPS) per le specie minacciate di estinzione e per gli uccelli migratori (allegato I); le ZPS costituiscono insieme alle zone speciali di conservazione (ZSC) della direttiva "Habitat" (92/43/CEE) la rete europea Natura 2000 dei siti ecologici protetti. - mantenere e gestire gli habitat in conformità alle esigenze ecologiche; - ripristinare i biotopi distrutti e crearne di nuovi. La direttiva istituisce un regime generale di protezione di tutte le specie di uccelli selvatici presenti sul territorio europeo. In funzione del loro livello di popolazione, della distribuzione geografica e del tasso di riproduzione, talune specie (allegato II) possono comunque essere oggetto di caccia pur nel rispetto di alcuni principi.	biodiversità
<i>COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE</i>	La Strategia comprenderà i seguenti ambiti tematici: (1) crescita economica ed innovazione; (2) mobilità e connettività; e (3) ambiente ed energia. Il documento è accompagnato da un "Action Plan" {COM(2015) 366 final}, per l'implementazione della Strategia UE per la Macro-regione Alpina (EUSALP)	biodiversità

<p><i>EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Una Strategia dell'Unione europea per la Regione Alpina {SWD(2015) 147 final}</i></p>		
<p><i>Comunicazione "Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa" (COM (2013) 249 def.)</i></p>	<p>Secondo la UE le infrastrutture verdi possono contribuire significativamente al raggiungimento di una serie di obiettivi delle principali politiche dell'UE e il miglior modo per promuoverne lo sviluppo è creare un quadro di sostegno che favorisca e incentivi i progetti incentrati sulle infrastrutture verdi nel quadro degli strumenti giuridici, politici e finanziari esistenti. La Commissione ha invitato gli Stati membri a basarsi su queste opportunità per imprimere un impulso alla realizzazione delle infrastrutture verdi e valorizzare i relativi vantaggi a favore dello sviluppo sostenibile</p>	<p>biodiversità</p>
<p><i>Comunicazione "Integrare lo sviluppo sostenibile nelle politiche dell'UE: riesame 2009 della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile</i></p>	<p>– Intensificare le misure ambientali volte a tutelare la biodiversità, le risorse idriche e le altre risorse naturali. – Contribuire ad accelerare il passaggio ad un'economia a basse emissioni di carbonio e a basso uso di fattori produttivi, basata sull'energia e su tecnologie che consentano un uso razionale delle risorse;</p>	<p>sviluppo sostenibile</p>
<p><i>Protocollo Gestione integrata delle zone costiere</i></p>	<p>Gli obiettivi della gestione integrata delle zone costiere sono: - facilitare, attraverso la pianificazione razionale delle attività, lo sviluppo sostenibile delle zone costiere assicurando che l'ambiente e i paesaggi siano presi in considerazione in armonia con economico, sociale e sviluppo culturale; - preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future; - assicurare l'uso sostenibile delle risorse naturali, con particolare riguardo all'uso dell'acqua; - assicurare la conservazione dell'integrità degli ecosistemi costieri, i paesaggi e la geomorfologia; - prevenire e/o ridurre gli effetti dei rischi naturali ed in particolare di cambiamento climatico, che possono essere indotti da attività naturali o umane; - garantire la coerenza tra iniziative pubbliche e private e tra tutte le decisioni delle autorità pubbliche, a livello nazionale, regionale e locale in relazione all'uso delle zone costiere.</p>	<p>Ambiente marino</p>
<p><i>Direttiva 2008/56/CE</i></p>	<p>- Proteggere e preservare l'ambiente marino, prevenirne il degrado o, laddove possibile, ripristinare gli ecosistemi marini nelle zone in cui abbiano subito danni; - Prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino, nell'ottica di eliminare progressivamente l'inquinamento, per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per la biodiversità marina, gli ecosistemi marini, la salute umana o gli usi legittimi del mare. Entro il 2020: conseguire o mantenere un buono stato ecologico dell'ambiente marino.</p>	<p>Ambiente marino</p>

<p><i>Convenzione Europea del Paesaggio – Consiglio d'Europa, Firenze, 20 ottobre 2000</i></p>	<p>La Convenzione incoraggia le autorità pubbliche ad adottare politiche e provvedimenti a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale per la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi in Europa. Riguarda tutti i paesaggi, sia quelli eccezionali, che quelli ordinari, e ne riconosce il ruolo rilevante nel determinare la qualità della vita degli abitanti. Il testo prevede un approccio flessibile per i paesaggi le cui caratteristiche particolari richiedono vari tipi di interventi, dall'attenta preservazione mediante la protezione, la gestione e il miglioramento, fino alla loro effettiva creazione. La Convenzione propone provvedimenti giuridici e finanziari a livello nazionale ed internazionale, volti a creare delle "politiche del paesaggio" e a promuovere le interazioni tra le autorità locali e quelle centrali, nonché una cooperazione transfrontaliera per la tutela dei paesaggi. Indica tutta una serie di soluzioni che possono essere applicate dagli Stati, a seconda dei loro bisogni specifici. I Comitati intergovernativi del Consiglio d'Europa controlleranno l'applicazione della convenzione.</p>	<p>Paesaggio</p>
<p><i>Convenzione Europea per la Protezione del Patrimonio Archeologico de La Valletta (16/01/1992)</i></p>	<p>ratificata con LN 52/2015.</p>	<p>paesaggio e beni culturali</p>
<p><i>Libro bianco "L'adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d'azione europeo" (COM (2009) 147 def.).</i></p>	<p>Esso definisce le linee guida per ridurre la vulnerabilità dell'UE agli impatti del cambiamento climatico, nonché il proposito di incrementare la relativa comprensione degli effetti del riscaldamento globale, evidenziando come sia necessario adottare strategie che aumentino la capacità di resilienza in termini di salute, infrastrutture e funzioni produttive del terreno e come il rafforzamento della capacità di resilienza dell'UE agli impatti del CC possa diventare anche un'opportunità di investimento in un'economia a basse emissioni di carbonio che promuova, l'efficienza energetica e la diffusione dei prodotti ecologici (obiettivo per la ripresa economica).</p>	<p>Adattamenti climatici</p>
<p><i>Comunicazione "Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici" (COM (2013) 216 def.).</i></p>	<p>Contribuire a rendere l'Europa più resiliente ai cambiamenti climatici. Le azioni previste sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incoraggiare tutti gli Stati membri ad adottare strategie di adattamento globali - sostenere il consolidamento delle capacità e rafforzare le azioni di adattamento in Europa con i fondi LIFE (2013-2020) - includere l'adattamento nel quadro del Patto dei sindaci (2013/2014) - colmare le lacune nelle competenze - sviluppare ulteriormente la piattaforma Climate-ADAPT e farla diventare un punto di riferimento per le informazioni sull'adattamento in Europa - favorire una politica agricola comune (PAC), una politica di coesione e una politica comune della pesca (PCP) a prova di clima - garantire un'infrastruttura più resiliente - promuovere prodotti assicurativi e altri prodotti finanziari per decisioni d'investimento e commerciali resilienti 	<p>Adattamenti climatici</p>
<p><i>Comunicazione "Limitare il surriscaldamento dovuto ai cambiamenti climatici a +2 gradi Celsius - La</i></p>	<p>La Comunicazione identifica come azioni prioritarie in tema di trasporti la riduzione delle emissioni di anidride carbonica delle automobili, la riduzione delle emissioni provocate dal trasporto merci su strada e dal trasporto marittimo, l'incentivo dell'uso dei biocarburanti e il rafforzamento degli interventi sui consumatori.</p>	<p>Riduzione gas climalteranti</p>

<p><i>via da percorrere fino al 2020 e oltre" (COM (2007) 2 def.)</i></p>		
<p><i>Proposta di Decisione reattiva alle norme di contabilizzazione e ai piani di azione relativi a alle emissioni e agli assorbimenti di gas effetto serra risultanti da attività connesse all'uso del suolo, ai cambiamenti di uso del suolo e alla silvicoltura (COM (2012) 93 def.)</i></p>	<p>L'obiettivo principale della decisione proposta è di stabilire norme di contabilizzazione rigorose ed esaurienti per il settore dell'uso del suolo, dei cambiamenti di uso del suolo e della silvicoltura (LULUCF), nonché consentire il futuro sviluppo della politica verso la piena inclusione di tale settore negli impegni assunti dall'Unione in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. A tal fine la decisione proposta stabilisce un quadro per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'obbligo per gli Stati membri di contabilizzare le emissioni di gas a effetto serra provenienti da fonti associate ad attività del settore LULUCF e gli assorbimenti ad opera di pozzi associati alle stesse attività, nonché la contabilizzazione volontaria per quanto concerne le attività di rivegetazione e di drenaggio e riuniformazione delle zone umide; - le norme di contabilizzazione generali e specifiche; - l'adozione di piani d'azione LULUCF negli Stati membri, volti a limitare o ridurre le emissioni provenienti da fonti associate ad attività LULUCF e a mantenere o aumentare gli assorbimenti da parte di pozzi associati alle stesse attività, nonché la valutazione di tali piani da parte della Commissione. 	<p>aria energia, e cambiam enti climatici</p>
<p><i>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</i></p>	<p>La Direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la promozione dell'efficienza energetica nell'Unione al fine di garantire il conseguimento dell'obiettivo relativo all'efficienza energetica del 20% entro il 2020 e di gettare le basi per ulteriori miglioramenti dell'efficienza energetica al di là di tale data. Individua norme rivolte a rimuovere gli ostacoli sul mercato dell'energia e a superare le carenze del mercato che frenano l'efficienza nella fornitura e nell'uso dell'energia e prevede la fissazione di obiettivi nazionali indicativi (i requisiti stabiliti dalla Direttiva sono requisiti minimi e non impediscono ai singoli Stati membri di mantenere o introdurre misure più rigorose) in materia di efficienza energetica per il 2020. Essa modifica le Direttive sull'eco-progettazione e l'etichettatura energetica dei prodotti (Direttive 2009/125/CE e 2010/30/CE), abroga la Direttiva riguardante la cogenerazione (Direttiva 2004/8/CE) e sostituisce la prima Direttiva sull'efficienza energetica (2005/32/CE). La Direttiva, che in Italia dovrà essere recepita entro il 5 giugno 2014, stabilisce che le imprese energetiche di pubblica utilità dovranno realizzare – dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2020 – un obiettivo annuale di risparmio energetico "almeno equivalente" al conseguimento di nuovi risparmi pari all'1,5%, in volume, dell'energia venduta in totale, ai clienti finali di tutti i distributori di energia o tutte le società di vendita di energia al dettaglio, sulla base delle vendite medie annue di energia realizzate nell'ultimo triennio precedente al 1° gennaio 2013.</p>	<p>aria energia, e cambiam enti climatici</p>
<p><i>Comunicazione "Piano di efficienza energetica 2011" (COM (2011) 109 def.)</i></p>	<p>L'efficienza energetica è considerata come un elemento fondamentale della politica energetica europea. Costituisce pertanto una pietra miliare della strategia 2020 dell'Unione europea (UE). Il presente piano propone diversi percorsi da seguire per raggiungere una maggiore efficienza nell'uso delle risorse energetiche.</p>	<p>aria energia, e cambiam enti climatici</p>

<p><i>Energia 2020 Una strategia per un'energia competitiva, sostenibile e sicura COM(2010) 639 definitivo/3</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre il consumo energetico in Europa; - Creare un mercato integrato dell'energia realmente paneuropeo; - Responsabilizzare i consumatori e raggiungere il massimo livello di sicurezza; - Estendere la leadership europea nelle tecnologie e nelle innovazioni legate all'energia; - Rafforzare la dimensione esterna del mercato energetico dell'UE. 	<p>aria energia, e cambiam enti climatici</p>
<p><i>Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo (SWD (2012) 101 def.)</i></p>	<p>Documento di lavoro dei servizi della Commissione Europea, contenente orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo, nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - limitare l'impermeabilizzazione del suolo attraverso una riduzione del terreno occupato oppure il riutilizzo di terreni già edificati, nonché tramite il consolidamento delle infrastrutture di trasporto pubblico; - mitigare gli effetti dell'impermeabilizzazione del suolo, ad esempio attraverso l'uso di materiali e superfici altamente permeabili, l'infrastruttura verde e la raccolta di acqua; - compensare l'impermeabilizzazione del suolo, tramite: riutilizzo del terreno arabile scavato quando si impermeabilizza un'area per sfruttarlo altrove; de-impermeabilizzazione di una zona (recupero del suolo) per compensare l'impermeabilizzazione di un'altra; eco-account e scambio di certificati di sviluppo; raccolta di una tassa sull'impermeabilizzazione del suolo da usare per la protezione del terreno o altri scopi ambientali; - attività di sensibilizzazione. 	<p>aria energia, e cambiam enti climatici</p>
<p><i>Comunicazione "Strategia europea per l'ambiente e la salute" (COM (2003) 338 def.)</i></p>	<p>L'obiettivo della strategia è integrare le informazioni sullo stato dell'ambiente, sull'ecosistema e sulla salute umana. L'obiettivo finale è quello di istituire un quadro per contribuire a produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata. Ulteriori obiettivi sono identificare e ridurre ogni nuova minaccia per la salute dovuti a fattori ambientali e rafforzare la capacità dell'Unione di definire politiche in questo settore. Il piano è quello di implementare la strategia in modo incrementale in cicli successivi. La strategia aprirà la strada ad un sistema comunitario di informazione per valutare l'impatto complessivo dell'ambiente sulla salute umana ed il sistema di collegamenti causa-effetto e per lo sviluppo di una politica integrata in materia di ambiente e salute</p>	<p>popolazione e salute umana</p>
<p><i>Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM (2011) 144 def.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili - Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico - Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato - Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate; - Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti. <p>TARGET</p> <p>Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; Conseguire nelle</p>	<p>mobilità sostenibile e</p>

	<p>principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030. Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; Sempre entro il 2050 ridurre nell'Unione europea del 40% (e se praticabile del 50%¹¹) le emissioni di CO2 provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.</p>	
<p><i>Comunicazione "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" COM(2006) 314 def.</i></p>	<p>La comunicazione riafferma i principi del 2001, che restano alla base della politica europea dei trasporti: occorre rispondere alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società. La comunicazione propone una panoramica dei vari settori per identificare nuove soluzioni in un contesto che cambia. È necessario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dissociare la mobilità dai suoi effetti secondari, che sono la congestione, gli incidenti e l'inquinamento; - ottimizzare il potenziale racchiuso in ogni modo di trasporto. Alcuni modi, come il trasporto fluviale, non sfruttano pienamente le proprie capacità; - favorire la propulsione pulita e incoraggiare l'uso dei trasporti più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e più efficaci dal punto di vista energetico; - favorire la co-modalità, ovvero il ricorso efficace a diversi modi di trasporto, utilizzati singolarmente o in combinazione, per ottimizzare le risorse disponibili. <p>La Commissione desidera inoltre applicare i principi del mercato interno al trasporto ferroviario e per via navigabile. Grazie alla maggiore efficienza favorita dalle politiche comunitarie, questi modi di trasporto dovrebbero essere più concorrenziali, soprattutto rispetto al trasporto stradale. Per realizzare questi obiettivi, la comunicazione definisce quattro pilastri per la politica dei trasporti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mobilità delle persone e delle imprese in tutta l'Unione; - la protezione dell'ambiente, la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, il rispetto delle norme minime in materia di lavoro e la protezione dei passeggeri e dei cittadini; - l'innovazione, destinata a sostenere la realizzazione dei due obiettivi precedenti, rendendo più efficiente e sostenibile l'attività del settore; - l'azione nel contesto internazionale, per associare i paesi terzi a questi obiettivi. 	<p>mobilità sostenibile</p>
<p><i>Comunicazione della Commissione "Strategia dell'UE per i Biocarburanti" (COM (2006) 34)</i></p>	<p>La comunicazione delinea una strategia dell'UE per i biocarburanti con tre finalità: promuovere maggiormente i biocarburanti nell'UE e nei paesi in via di sviluppo e garantire che la loro produzione e il loro utilizzo siano compatibili con l'ambiente e che possano dare un contributo alla realizzazione degli obiettivi di Lisbona; avviare i preparativi per un utilizzo su vasta scala dei biocarburanti migliorandone la competitività in termini di costi attraverso l'ottimizzazione della coltivazione di materie prime dedicate, la ricerca sui biocarburanti "di seconda generazione" e il sostegno alla diffusione sul mercato, incrementando la scala dei progetti di dimostrazione ed eliminando gli ostacoli di carattere non tecnico; esaminare le opportunità che si aprono per i paesi in via di sviluppo grazie alla produzione di materie prime per biocarburanti e di biocarburanti e definire il ruolo che l'UE potrebbe svolgere nell'incentivare lo sviluppo di una produzione sostenibile di biocarburanti. La strategia si articola quindi in sette direttrici politiche: 1) Incentivare la domanda di biocarburanti; 2) Sfruttare i vantaggi ambientali dei biocarburanti in termini di emissioni di gas serra; 3) Sviluppare la produzione e la distribuzione di biocarburanti; 4) Ampliare le forniture di materie prime; 5) Potenziare le opportunità commerciali; 6) Sostenere i paesi in via di sviluppo; 7) Sostenere la ricerca e lo sviluppo.</p>	<p>mobilità sostenibile</p>
<p><i>Comunicazione "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità"</i></p>	<p>La mondializzazione e l'allargamento verso est hanno posto il settore europeo dei trasporti di fronte a nuove sfide. Se da un lato la rapida crescita del trasporto merci contribuisce allo sviluppo economico, dall'altro causa anche ingorghi stradali, rumore, inquinamento e incidenti. Inoltre, i trasporti dipendono sempre più da combustibili fossili. Si illustra come, in assenza di misure adeguate, la</p>	<p>mobilità sostenibile</p>

<i>sostenibile" (COM (2006) 336 def.)</i>	situazione continuerà a peggiorare con conseguenze sempre più gravi per la competitività dell'Europa e l'ambiente. La Commissione raccomanda di modernizzare la logistica per migliorare l'efficienza dei vari modi di trasporto e delle rispettive combinazioni. In particolare, auspica una migliore ripartizione del traffico a favore dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri e più efficienti dal punto di vista dei consumi energetici.	
<i>Comunicazione della Commissione "L'Agenda UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto merci in Europa" (COM (2007) 606 def.)</i>	Con la comunicazione, la Commissione Europea lancia una serie di iniziative in sintonia con il riesame intermedio del Libro Bianco sui trasporti del 2001 (COM(2006) 314 def.): il Piano d'azione per la logistica del trasporto merci; la comunicazione su una rete ferroviaria con priorità per le merci; la comunicazione sulla politica portuale; un documento di lavoro dei servizi della Commissione "Verso uno spazio senza barriere per i trasporti marittimi europei" e un documento di lavoro sulle autostrade del mare. Si tratta di iniziative che contribuiranno a rendere il trasporto di merci nell'UE più efficiente e sostenibile, seguendo un'impostazione comune caratterizzata da: centralità dei corridoi (e in particolare dei "corridoi verdi", caratterizzati da un basso impatto sull'ambiente e incentrati sul trasporto su rotaia, marittimo e idroviario); la promozione di tecnologie e prassi innovative nell'infrastruttura, nei mezzi di trasporto e nella gestione del carico (con particolare riguardo alla realizzazione della rete TEN-T e all'uso efficiente delle infrastrutture); la semplificazione delle catene di trasporto merci e delle relative procedure amministrative (in primo luogo per le catene di trasporto multimodali e la navigazione a corto raggio); il rafforzamento della qualità del servizio (con particolare attenzione al miglioramento delle prestazioni delle ferrovie e alla maggiore integrazione della navigazione marittima e fluviale nella catena logistica dei trasporti). Tali iniziative vanno nel senso di una politica europea del trasporto merci fondata sulla comodalità (per migliorare l'efficienza, l'interoperabilità e l'interconnettività dei trasporti e dei relativi hub, in modo da realizzare la loro piena integrazione), su sistemi di trasporto intelligenti - ITS (che offrono la possibilità di migliorare la gestione dei trasporti e di accrescere il tasso di utilizzazione delle infrastrutture disponibili), sui corridoi verdi (per integrare i profili ambientali e di sicurezza nella progettazione e nel funzionamento delle infrastrutture della rete TEN) e sull'orientamento alle esigenze dell'utenza.	mobilità sostenibile
<i>Libro Verde della Commissione "Verso una nuova cultura della Mobilità Urbana" (COM (2007) 551 def.)</i>	<p>Il Libro verde è il risultato di una vasta consultazione pubblica e mira a suscitare un ampio dibattito su come potrebbe configurarsi una politica europea in materia di mobilità urbana. In base agli esiti delle consultazioni è stata definita una serie di opzioni politiche:</p> <p>Per un traffico scorrevole nelle città:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promuovere gli spostamenti a piedi e in bicicletta ad es. attraverso: piena integrazione di queste modalità di trasporto nelle politiche di mobilità urbana; sviluppo di adeguate infrastrutture; coinvolgimento dei cittadini nell'elaborazione e nell'attuazione delle politiche. - Ottimizzare l'uso dell'automobile privata mediante soluzioni come car-sharing, carpooling, "mobilità virtuale", politica oculata in materia di parcheggi (tariffazione differenziata, parcheggi di scambio) ed ottimizzazione dell'infrastruttura esistente (ITS, utilizzo flessibile e differenziato dell'infrastruttura, mobility management). - Maggiore integrazione della City logistics nella politica locale e nell'assetto istituzionale. <p>Per una città più pulita:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Migliorare le prestazioni ambientali dell'attuale parco veicoli e promuovere una più ampia diffusione delle nuove tecnologie sul mercato in materia di trasporto urbano pulito. - Appalti pubblici "ecologici" e appalti ecologici congiunti per favorire l'immissione sul mercato di veicoli puliti e a basso consumo energetico. 	mobilità sostenibile

	<ul style="list-style-type: none"> - Incoraggiare la “guida ecologica”, cioè uno stile di guida meno dispendioso di energia. - Orientamenti e norme armonizzate a livello UE per le “zone urbane pulite”. <p>Per un trasporto urbano più intelligente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maggiore diffusione ed interoperabilità degli ITS nelle città e metropoli dell'UE. <p>Per un trasporto urbano accessibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trasporti collettivi rispondenti alle esigenze dei cittadini, con particolare riguardo alle persone a mobilità ridotta, sulla base di un idoneo quadro giuridico comunitario. - Promuovere soluzioni più economiche in materia di trasporto collettivo, come l'autobus espresso in alternativa al tram e alla metropolitana. - Interconnessione equilibrata dei territori e approccio integrato alla mobilità urbana che comprenda il trasporto sia di merci che di persone entro il perimetro cittadino e nell'area metropolitana. <p>Per un trasporto urbano sicuro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promuovere ulteriormente le buone pratiche in materia di sicurezza stradale e intavolare un dialogo più assiduo e strutturato con gli attori locali e regionali e con gli Stati membri, specialmente sulle nuove tecnologie e sugli STI. - Incentivare le campagne educative e d'informazione per sensibilizzare i cittadini sul comportamento al volante e motivare a un comportamento sicuro anche i ciclisti e i motociclisti. - Generalizzare l'impiego di dispositivi di controllo delle infrazioni nelle città, nei confronti di tutti gli utenti della strada. - Infrastrutture più sicure (migliore visibilità, buona illuminazione stradale, ITS...). - Veicoli più sicuri. 	
<p><i>Comunicazione "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso" (COM (2009) 279 def.)</i></p>	<p>La presente comunicazione presenta i risultati di un'ampia riflessione sul futuro del sistema di trasporto dell'Unione europea. Essa considera i recenti sviluppi della politica europea dei trasporti, individua le sfide che l'UE dovrà affrontare in futuro, propone gli obiettivi politici per affrontare le sfide emergenti nel settore dei trasporti, e suggerisce come gli obiettivi possono essere raggiunti.</p>	<p>mobilità sostenibile</p>
<p><i>Direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose</i></p>	<p>La Direttiva instaura un regime a livello comunitario che contempla tutti gli aspetti del trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile, dettando gli indirizzi per una gestione del trasporto delle merci pericolose nel rispetto delle norme sulla sicurezza, sulla salute pubblica e sulla tutela dell'ambiente, sia a livello comunitario sia rispetto al trasporto internazionale in coerenza con i disciplinari previsti dagli accordi internazionali</p>	<p>mobilità, salute</p>
<p><i>Direttiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada</i></p>	<p>vedi D.lgs1 attuativo nazionale</p>	

<p><i>Direttiva 2010/40/CE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto</i></p>	<p>La Direttiva sottolinea il ruolo che le applicazioni e i servizi di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) hanno nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità.</p>	<p>mobilità sostenibile</p>
<p><i>Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM (2009) 490 def.)</i></p>	<p>L'obiettivo della strategia è integrare le informazioni sullo stato dell'ambiente, sull'ecosistema e sulla salute umana. L'obiettivo finale è quello di istituire un quadro per contribuire a produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata. Ulteriori obiettivi sono identificare e ridurre ogni nuova minaccia per la salute dovuti a fattori ambientali e rafforzare la capacità dell'Unione di definire politiche in questo settore. Il piano è quello di implementare la strategia in modo incrementale in cicli successivi. La strategia aprirà la strada ad un sistema comunitario di informazione per valutare l'impatto complessivo dell'ambiente sulla salute umana ed il sistema di collegamenti causa-effetto e per lo sviluppo di una politica integrata in materia di ambiente e salute</p>	<p>popolazione e salute umana</p>
<p><i>Comunicazione della Commissione - Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa (COM (2008) 886 def)</i></p>	<p>Il piano d'azione proposto in materia di ITS riguarda il settore del trasporto stradale, comprendendovi le interfacce con gli altri modi di trasporto. Lo scopo è arrivare a coordinare le risorse e gli strumenti esistenti disponibili implementando le seguenti azioni: l'ottimizzazione dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità, grazie ad un servizio di informazioni sul traffico e sugli spostamenti in tempo reale a livello europeo, nell'obiettivo di ridurre la congestione del traffico stradale e di rendere accessibili a tutti i cittadini europei le medesime informazioni; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci nei corridoi di trasporto europei e negli agglomerati urbani grazie ad un quadro comune; la promozione di pratiche esemplari in materia di sicurezza stradale, soprattutto promuovendo l'introduzione di sistemi avanzati di assistenza al conducente e di sistemi ITS per la sicurezza stradale; l'integrazione dei veicoli nelle infrastrutture di trasporto, ad esempio attraverso una piattaforma di servizi e di applicazioni ITS; la protezione della sicurezza dei dati a carattere personale; un'efficace cooperazione e coordinamento di tutte le parti coinvolte a livello europeo, soprattutto attraverso un quadro giuridico.</p>	<p>mobilità sostenibile</p>
<p><i>Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio e al Comitato (...) "Insieme verso una mobilità urbana</i></p>	<p>La comunicazione ha l'obiettivo di incrementare il sostegno alle città europee nella loro lotta contro i problemi della mobilità urbana ed illustra in che modo la Commissione rafforzerà i propri interventi in materia di mobilità urbana sostenibile in settori nei quali esiste un valore aggiunto UE, vale a dire attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promozione dello sviluppo e dell'attuazione di piani di mobilità urbana sostenibile. - Miglioramento dell'efficienza della logistica urbana, riducendone le emissioni di CO2 e assicurandone l'integrazione a livello di pianificazione e gestione urbana. - Regimi più intelligenti di accesso regolamentato alle aree urbane e di pedaggi urbani. 	<p>mobilità sostenibile</p>

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF
Rapporto ambientale - Allegato 1: Quadro di riferimento normativo e programmatico

<p><i>competitiva ed efficace sul piano delle risorse" (COM (2013) 913 def.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Applicazione coordinata dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) nelle aree urbane. - Miglioramento della sicurezza stradale nelle aree urbane, in particolare, per proteggere gli utenti più vulnerabili. 	
<p><i>Europa 2020</i></p>	<p>In tema di cambiamenti climatici e di sostenibilità energetica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riduzione delle emissioni di gas serra del 20% (o persino del 30%, se le condizioni lo permettono) rispetto al 1990 - 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili - aumento del 20% dell'efficienza energetica <p>TARGET</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riduzione del tasso di CO² per l'Italia: 13% - Energie rinnovabili: 17% - Efficienza - Riduzione del consumo di energia: 27,90 Mtep 	<p>cambiam enti climatici</p>
<p><i>Comunicazione "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse – Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020"</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Definire le esigenze dell'UE per giungere entro il 2050 a un'economia a basso impiego di carbonio, riducendo dell'80-95% le emissioni di gas a effetto serra come parte dell'azione globale contro il mutamento climatico, migliorando al tempo stesso la sicurezza energetica e promuovendo crescita e occupazione sostenibili; - Esaminare come l'UE possa adottare entro il 2050 un sistema energetico a basso impiego di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, sicuro e competitivo, il che offrirà la necessaria certezza agli investitori, ai ricercatori e alle autorità politiche e di regolamentazione; - Delineare un sistema di trasporti, da attuare entro il 2050, a basso impiego di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, sicuro e competitivo, che sopprima tutti gli ostacoli che si frappongono al mercato interno dei trasporti, promuova tecnologie pulite e renda più moderne le reti di trasporto; - Stabilire obiettivi a medio e lungo termine e definire i mezzi per conseguirli, allo scopo principale di scindere la crescita economica dall'impiego delle risorse e dagli effetti di tale impiego sull'ambiente. 	<p>mobilità sostenibil e</p>
<p><i>"Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" (COM (2011) 271)</i></p>	<p>La tabella di marcia definisce le tappe da conseguire entro il 2020 per far avanzare l'UE verso una crescita sostenibile ed efficiente sotto il profilo delle risorse. In particolare, negli ambiti legati al settore dei trasporti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le norme europee provvisorie in materia di qualità dell'aria saranno rispettate, anche nelle zone urbane più problematiche, e saranno state aggiornate; - le strategie dell'UE terranno conto delle ripercussioni dirette e indirette sull'uso dei terreni nell'UE e a livello mondiale la percentuale di occupazione dei terreni sarà conforme all'obiettivo di arrivare a quota zero entro il 2050; l'erosione dei suoli sarà ridotta e il contenuto di materia organica aumentato, nel contempo saranno intraprese azioni per ripristinare i siti contaminati; - la rinnovazione e la costruzione di edifici e infrastrutture raggiungerà elevati livelli di efficienza nell'impiego delle risorse; - l'efficienza globale nel settore dei trasporti permetterà di valorizzare le risorse grazie ad un uso ottimale di materie prime, energia e terreni, nonché di ridurre le ripercussioni in termini di cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico, rumore, salute, incidenti, biodiversità e degradazione degli ecosistemi. I mezzi di trasporto impiegheranno energia pulita e in minor quantità, sfrutteranno meglio un'infrastruttura moderna e ridurranno l'impatto negativo sull'ambiente e sulle risorse naturali chiave come l'acqua, i terreni e gli ecosistemi. A partire dal 2012 le emissioni di gas serra dovute ai trasporti diminuiranno in media dell'1% l'anno. 	<p>consumo risorse</p>

<p><i>Direttiva 2008/98/CE del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere il riutilizzo dei prodotti e le misure di preparazione per le attività di riutilizzo, in particolare favorendo la costituzione e il sostegno di reti di riutilizzo e di riparazione, l'uso di strumenti economici, di criteri in materia di appalti, di obiettivi quantitativi o di altre misure; - Quando non sia effettuato il recupero i rifiuti devono essere sottoposti a operazioni di smaltimento sicure che ottemperino alle disposizioni di cui all'articolo in relazione alla protezione della salute umana e dell'ambiente - Garantire che la gestione dei rifiuti sia effettuata senza danneggiare la salute umana, senza recare pregiudizio all'ambiente la produzione, la raccolta, il trasporto, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti pericolosi devono essere eseguiti in condizioni tali da garantire la protezione dell'ambiente e della salute umana - Garantire che i rifiuti pericolosi non siano miscelati con altre categorie di rifiuti pericolosi o con altri rifiuti, sostanze o materiali 	<p>rifiuti</p>
<p><i>European Environmental Agency - "Urban adaptation to climate change in Europe" - EEA Report no. 2/2012</i></p>	<p>Il report dell'Agenzia Europea rappresenta il riferimento principale per l'azione di contrasto al cambiamento climatico in ambito urbano. Identifica per la prima volta effetti e sfide specifiche per il livello urbano proponendo un approccio basato sulla governance multilivello. Il rapporto identifica gli effetti potenziali più significativi del cambiamento climatico sulle città europee, caratterizzandole in termini di vulnerabilità o capacità adattiva al cambiamento in relazione a fattori quali posizione geografica, dimensione e struttura urbana, sistemi sanitari e di governance. Propone inoltre una serie di risposte legate all'adattamento in base ai differenti livelli spaziali e territoriali considerati; identifica infine le sfide e le opportunità per la governance multilivello nell'ambito del complessivo quadro di policy europea</p>	<p>Cambiam enti climatici, ambiente urbano</p>
<p><i>Comunicazione "Strategia tematica sull'ambiente urbano" COM(2005) 718 def.</i></p>	<p>L'Unione Europea stabilisce misure di cooperazione e linee direttive volte al miglioramento dell'ambiente urbano. Tali misure vertono essenzialmente sullo scambio di esperienze e la diffusione delle informazioni ai livelli più appropriati al fine di garantire un'attuazione efficace della normativa e di favorire le migliori pratiche all'interno delle autorità locali.</p>	<p>ambiente urbano</p>
<p><i>"Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione" 2010/2158 (INI)</i></p>	<p>Risoluzione del Parlamento europeo del 23 giugno 2011 sull'Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione, dove si motiva l'impegno per le zone urbane da parte della UE evidenziando che sono per lo più le zone urbane ad attuare sul territorio le politiche europee. Si dichiara che l'Agenda urbana debba cercare di promuovere investimenti sostenibili, intelligenti e inclusivi in modo da rafforzare il ruolo delle città.</p>	<p>ambiente urbano</p>
<p><i>Dichiarazione di Toledo approvata nel 22 giugno 2010 "Sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee"</i></p>	<p>La Dichiarazione è stata approvata nell'ambito della riunione informale dei Ministri europei responsabili per lo sviluppo urbano degli Stati Membri dell'Unione Europea (UE) sul tema della "rigenerazione urbana integrata". In tale occasione, i Ministri hanno ratificato gli impegni acquisiti a Lipsia e a Marsiglia, rafforzando l'impegno nei confronti dello sviluppo urbano sostenibile e integrato attraverso l'adozione di un approccio olistico. La dichiarazione contiene riferimenti al Quadro di riferimento per le città europee sostenibili (RFSC), operativo dal 2013, uno strumento creato per supportare gli enti locali che intendano impegnarsi o sono già impegnati in un percorso per uno sviluppo sostenibile e integrato dei propri territori. Lo strumento ha previsto un fase di test con 66 città coinvolte. Al suo termine, nel 2011, i ministri responsabili per lo sviluppo urbano riunitisi a Poznan hanno convenuto di rendere operativo lo strumento con interfaccia web e garantirne massima diffusione (www.rfsc.eu).</p>	<p>ambiente urbano</p>

LIVELLO NAZIONALE		
Obiettivi prevalentemente socio-economici e trasportistici		
<i>Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (approvato in Consiglio dei Ministri il 03.07.2015)</i>	indicazioni integrate nell'Allegato Infrastrutture	mobilità
<i>Piano degli Aeroporti</i>		
<i>Contratto di programma RFI</i>		
<i>Contratto di programma ANAS</i>		
<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL, approvato 2001)</i>		
<i>Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" 2014-2020</i>		
<i>Programma Nazionale di Riforma 2014</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Ridisegnare un sistema di tassazione ambientale organico, capace di preservare e garantire l'equilibrio ambientale e assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di Kyoto di riduzione delle emissioni di carbonio - Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra coerentemente agli obiettivi della strategia Europa 2020 - Aumento della quota di energia prodotta da fonti rinnovabili coerentemente agli obiettivi della strategia Europa 2020 - Aumento dell'efficienza energetica negli usi finali di energia TARGET <ul style="list-style-type: none"> - Riduzione delle emissioni carbonio al 2020 del 13% rispetto al livello del 2005; - Obiettivo della quota di energie rinnovabili 17% - Obiettivo di efficienza energetica di 15,5 Mtep/anno al 2020 e di 10,88 Mtep/anno al 2016 	aria energia, e cambiamenti climatici
Obiettivi prevalentemente ambientali		
<i>D.lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa"</i>	Norma di recepimento della direttiva 2008/50/CE.	aria energia, e cambiamenti climatici
<i>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</i>	Documento programmatico che fornisce indicazioni dettagliate sulle azioni da porre in atto per il raggiungimento, entro il 2020, dell'obiettivo vincolante per l'Italia di coprire con energia prodotta da fonti rinnovabili il 17% dei consumi lordi nazionali. L'obiettivo deve essere raggiunto mediante l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili nei settori: Elettricità, Riscaldamento - Raffreddamento e Trasporti.	aria energia, e cambiamenti climatici

<i>dell'energia da fonti rinnovabili</i>		
<i>Decreto Interministeriale 8 marzo 2013 "Approvazione della Strategia Energetica Nazionale (SEN)"</i>	<p>La Strategia Energetica Nazionale (SEN), introdotta con il Decreto Legge n. 112 del 25 giugno 2008, rappresenta lo strumento di indirizzo e di programmazione di carattere generale della politica energetica nazionale. La Strategia Energetica Nazionale, approvata dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si incentra su quattro obiettivi principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridurre significativamente il gap di costo dell'energia per i consumatori e le imprese, con un allineamento ai prezzi e costi dell'energia europei; - raggiungere e superare gli obiettivi ambientali definiti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020 (la cosiddetta politica 20-20-20); - continuare a migliorare la nostra sicurezza di approvvigionamento, soprattutto nel settore del gas, e ridurre la dipendenza dall'estero; - favorire la crescita economica e sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico. <p>Tre sono gli scenari di riferimento considerati dalla Sen: il 2020 per quanto riguarda il raggiungimento (ed il superamento) degli obiettivi definiti dal Pacchetto Clima – Energia 2020, il 2030 per il medio termine ed il 2050 nella più lunga prospettiva delineata dalla "Roadmap europea 2050" definendo un percorso di decarbonizzazione verso il 2050.</p>	aria energia, e cambiamenti climatici
<i>Strategia Nazionale per la biodiversità, MATTM 2010</i>	<p>La Strategia si pone come strumento di integrazione della esigenze della biodiversità nelle politiche nazionali di settore, riconoscendo la necessità di mantenerne e rafforzarne la conservazione e l'uso sostenibile per il suo valore intrinseco e in quanto elemento essenziale per il benessere umano, rispondendo appieno alla sfida 2011-2020 per la biodiversità. Per il conseguimento della visione per la conservazione della biodiversità la Strategia nazionale è articolata intorno a tre tematiche cardine: biodiversità e servizi ecosistemici; biodiversità e cambiamenti climatici; biodiversità e politiche economiche. In stretta relazione con le tre tematiche cardine, sono individuati tre obiettivi strategici, fra loro complementari:- Entro il 2020 garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entro il 2020 ridurre sostanzialmente nel territorio nazionale l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, definendo le opportune misure di adattamento alle modificazioni indotte e di mitigazione dei loro effetti ed aumentando la resilienza degli ecosistemi naturali e seminaturali. - Entro il 2020 integrare la conservazione della biodiversità nelle politiche economiche e di settore, anche quale opportunità di nuova occupazione e sviluppo sociale, rafforzando la comprensione dei benefici dei servizi ecosistemici da essa derivanti e la consapevolezza dei costi della loro perdita. 	biodiversità
<i>Piano d'azione Italiano per l'efficienza energetica</i>	<p>Obiettivo nazionale indicativo globale di risparmio energetico al 2016, pari al 9% per il nono anno di applicazione, da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica. Il risultato è da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica.</p> <p>TARGET Settore Trasporti Risparmio energetico annuale atteso al 2016: 21.783 GWh/anno Emissioni CO2 evitate al 2016: 5,89 MtCO2</p>	energia

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF
Rapporto ambientale - Allegato 1: Quadro di riferimento normativo e programmatico

<p><i>Strategia energetica nazionale approvata decreto interministeriale dell'8 marzo 2013</i></p>	<p>Superare gli obiettivi ambientali definiti dal 'Pacchetto 20-20-20' e assumere un ruolo guida nella 'Roadmap 2050' di decarbonizzazione europea TARGET: Riduzioni gas serra: -21% Mto di CO2/anno Sviluppo Rinnovabili: 19-20% consumi finali totali Efficienza energetica: -24% Mtep</p>	<p>aria energia, e cambiamenti climatici</p>
<p><i>Piano nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra (aggiornamento Delibera CIPE)</i></p>	<p>Porre il Paese su un percorso emissivo idoneo a rispettare gli obiettivi annuali vincolanti di cui alla decisione n. 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 e le "tappe" di cui alla Comunicazione della Commissione COM(2011)112 che prevedono riduzioni del 25% al 2020, del 40% al 2030, del 60% al 2040 e dell'80% al 2050 rispetto ai livelli del 1990. TARGET: Riduzioni delle emissioni climalteranti, rispetto ai livelli del 1990:- 25% al 2020- 40% al 2030- 60% al 2040- 80% al 2050</p>	<p>aria energia, e cambiamenti climatici</p>
<p><i>Delibera CIPE "Linee strategiche per l'adattamento al cambiamento climatico, la gestione sostenibile e la messa in sicurezza del territorio" novembre 2012</i></p>	<p>Ai fini dell'attuazione della strategia sono individuate le seguenti azioni prioritarie :</p> <p>a) l'approvazione da parte del CIPE, entro il 1 marzo di ogni anno a partire dal 2014, di un piano annuale di interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici e la messa in sicurezza del territorio predisposto dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, d'intesa con i Ministeri delle politiche agricole e forestali, delle infrastrutture e dell'economia e finanze, sentita la Conferenza unificata, sulla base dei PAI (piano di assetto idrogeologico);</p> <p>b) ai fini del finanziamento del PAI, la costituzione – per il periodo 2013- 2020- di un fondo nazionale alimentato con</p> <ul style="list-style-type: none"> - il 40% dei proventi derivanti dalle aste dei permessi di emissione di cui alla direttiva europea 2009/29/CE; - un prelievo, determinato annualmente, su ogni litro di carburante consumato fino al raggiungimento di 2000 milioni € all'anno; <p>c) l'approvazione da parte del Governo, entro il 31 marzo 2013, di un disegno di legge per l'introduzione di un'assicurazione obbligatoria per la copertura dei rischi connessi agli eventi climatici estremi a carico di beni e strutture di proprietà pubblica e privata</p>	<p>biodiversità</p>
<p><i>Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici</i></p>	<p>Ridurre al minimo i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, proteggere la salute e il benessere e i beni della popolazione e preservare il patrimonio naturale, mantenere o migliorare la capacità di adattamento dei sistemi naturali, sociali ed economici nonché trarre vantaggio dalle eventuali opportunità che si potranno presentare dall'attuazione delle azioni di adattamento. Per il settore dei trasporti tali obiettivi possono essere raggiunti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere ed effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità; - realizzando le nuove infrastrutture secondo criteri climate proof, al fine di adattarsi ai cambiamenti futuri. 	<p>Adattamento climatico</p>

<p><i>D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.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></p>	<p>Norma di recepimento della direttiva 92/43/CE.</p>	<p>biodiversità</p>
<p><i>Piani di conservazione Eco-regionale</i></p>	<p>La Conservazione Eco-regionale (Eco-Regional Conservation, o ERC) o Global 200, consta di una classificazione e di una metodologia per Piani d'azione proposta dal WWF internazionale che riguarda 238 Ecoregioni prioritarie individuate nell'intero pianeta. Alcune applicazioni di questa metodologia già hanno riguardato le due Ecoregioni globali che riguardano l'Italia (Alpi e Mediterraneo). Risultato dell'applicazione della metodologia ERC è l'individuazione delle aree prioritarie, intese quali aree dove sono rappresentati i valori di biodiversità peculiari e irrinunciabili per l'intera Ecoregione. Le aree prioritarie, i fenomeni evolutivi ed ecologici, gli obiettivi di conservazione e le specie focali (indicatori di efficacia delle azioni di conservazione) sono i perni sui quali si regge la Biodiversity Vision, intesa come l'auspicabile scenario di medio termine (almeno 50 anni) per la conservazione della biodiversità.</p>	<p>biodiversità</p>
<p><i>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"</i></p>	<p>il Piano nazionale per le Città stanziava fondi specifici per le città e identifica alcune dimensioni prioritarie di azione per i comuni che si candidano a finanziamento: Le proposte inoltrate devono infatti dimostrare la loro capacità di concorrere prioritariamente a soddisfare uno o più dei seguenti ambiti operativi del "Piano per le città":</p> <ul style="list-style-type: none"> - riduzione di fenomeni di tensione abitativa, di marginalizzazione e degrado sociale; - miglioramento della dotazione infrastrutturale anche con riferimento al miglioramento dell'efficienza dei sistemi di trasporto urbano; - incremento della dotazione di attrezzature pubbliche e, in maniera ampia, miglioramento della qualità urbana, del tessuto sociale (ad esempio la previsione di "contenitori" con valenza sociale) ed ambientale (azioni volte all'Efficientamento Energetico e coerenti con gli obiettivi UE 20/20/20). Il Decreto 3 agosto 2012 costituisce di fatto la Cabina di Regia per il Piano, alla quale vengono demandate le funzioni di analisi e selezione delle proposte di finanziamento pervenute dalle città. 	<p>ambiente urbano</p>
<p><i>D.lgs. 3 marzo 2011, n. 24 "Attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto"</i></p>	<p>Le finalità del Decreto vengono espresse come segue nel primo articolo del Decreto stesso: al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, di clima e di energia, il presente decreto stabilisce l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), dell'impatto energetico e dell'impatto</p>	<p>aria energia, e cambiamenti climatici</p>

<p><i>ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada"</i></p>	<p>ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO 2 e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco della loro la vita. Le disposizioni del decreto si applicano ai contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera c), stipulati:</p> <p>a) dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), nei casi in cui sono assoggettati all'obbligo di applicare le procedure di appalto ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;</p> <p>b) dagli operatori di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), che assolvono obblighi di servizio pubblico, nel quadro di un contratto di servizio pubblico, ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, di importo superiore alle soglie definite all'articolo 28 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006</p>	
<p><i>Decreto 1 febbraio 2013 "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia"</i></p>	<p>Il Decreto definisce le linee d'indirizzo per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia. In base al decreto, costituiscono settori d'intervento per la diffusione e l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; - la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; - le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto; - il collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto. 	<p>mobilità</p>
<p><i>Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e s.m.i.</i></p>	<p>La legge quadro definisce l'inquinamento acustico come "l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane; pericolo per la salute umana, deterioramento dell'ecosistema, dei beni, dei monumenti, dell'ambiente abitativo e dell'ambiente esterno tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi". La legge indica le specifiche competenze di soggetti pubblici e/o privati, che possono essere causa diretta o indiretta di inquinamento acustico, nonché degli enti pubblici. La legge attribuisce ai comuni competenze di carattere programmatico, decisionale e di controllo assegnandogli un ruolo centrale in merito al problema dell'inquinamento acustico. L'art. 6, in particolare, prevede l'obbligo per i Comuni di procedere alla classificazione del territorio in zone omogenee dal punto di vista acustico -Zonizzazione Acustica- sulla base della prevalente destinazione del territorio comunale. I Comuni provvedono all'adozione di Piani di Risanamento Acustico in caso di superamento dei limiti di zona, cioè dei valori che segnalano la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente.</p>	<p>rumore</p>
<p><i>D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale"</i></p>	<p>Il decreto, al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio, definisce le competenze e le procedure per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche; - l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione, volti ad evitare e a ridurre il rumore ambientale laddove necessario, in particolare, quando i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché ad evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose; - assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito al rumore ambientale ed ai relativi effetti. <p>Il decreto non si applica al rumore generato dalla persona esposta, dalle attività domestiche, proprie o del vicinato, né al rumore sul posto di lavoro prodotto dalla stessa attività lavorativa o a bordo dei mezzi di trasporto o dovuto ad attività militari svolte nelle zone militari. Laddove non esplicitamente modificate dal decreto, si applicano le disposizioni della l. 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni, nonché la normativa vigente in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico adottata in attuazione della citata l. n. 447 del 1995.</p>	<p>rumore</p>

<i>D.M.Ambiente del 29/11/2000</i>	Il decreto stabilisce, ai sensi dell'art. 10, co.5 della L 447/1995, l'obbligo, per le società ed Enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture hanno l'obbligo di :1) individuare le aree in cui, per effetto delle immissioni delle infrastrutture stesse, si abbia superamento dei limiti di immissione previsti; 2) determinare il contributo specifico delle infrastrutture al superamento dei limiti suddetti; 3) presentare ai comuni e alle regioni o alle autorità da esse indicate, il piano di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dall'esercizio delle infrastrutture. Particolare rilevanza per la prevenzione e il contenimento acustico assumono i Regolamenti di esecuzione (distinti per sorgente sonora relativamente alla disciplina dell'inquinamento acustico avente origine da traffico veicolare ferroviario, marittimo e aereo) previsti dallo stesso decreto.	rumore (contributo o Regg. Veneto e Valle d'Aosta)
<i>D.lgs. 23 febbraio 2010, n. 49 "Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni"</i>	Con l'emanazione del d.lgs. 49/2010 n. 49 compete alle Autorità di Bacino Distrettuali l'adozione dei Piani Stralcio di distretto per l'assetto idrogeologico. I Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni sono predisposti dalle Autorità di Bacino distrettuali, per la parte di propria competenza, e dalle Regioni in coordinamento tra loro e con il Dipartimento nazionale della Protezione Civile, per la parte relativa al sistema di allertamento per il rischio idraulico ai fini di protezione civile. I Piani di cui al d.lgs. 49/2010 (da ultimare e pubblicare entro il 22 giugno 2015) devono prevedere misure per la gestione del rischio di alluvioni nelle zone ove possa sussistere un rischio potenziale ritenuto significativo evidenziando, in particolare, la riduzione delle potenziali conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali, attraverso l'attuazione prioritaria di interventi non strutturali e di azioni per la riduzione della pericolosità.	Idrogeomorfologia e adattamenti climatici
<i>D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i.</i>	Principale riferimento legislativo che attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale nazionale	Paesaggio e Beni culturali
<i>Legge 20 febbraio 2006, n. 77 "Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella "lista del patrimonio mondiale", posti sotto la tutela dell'UNESCO"</i>	La legge, nel ribadire il valore simbolico dei siti italiani UNESCO, stabilisce per essi priorità di intervento, contenuti dei piani di gestione e misure di sostegno. Istituisce inoltre, presso il MIBAC, una Commissione consultiva per i piani di gestione dei siti UNESCO e per sistemi turistici locali, che rende pareri, su richiesta del Ministro, su questioni attinenti i siti italiani UNESCO.	Paesaggio e Beni culturali

<p><i>MATTM – “Strategia d’azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia” - Approvata dal CIPE il 2 agosto 2002 con Deliberazione n. 57</i></p>	<p>I principi ispiratori della strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile per il nostro Paese sono fondamentalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l’integrazione dell’ambiente nelle altre politiche; • la preferenza per stili di vita consapevoli e parsimoniosi; • l’aumento nell’efficienza globale dell’uso delle risorse; • Il rigetto della logica d’intervento “a fine ciclo” e l’orientamento verso politiche di prevenzione; • la riduzione degli sprechi; • l’allungamento della vita utile dei beni; • la chiusura dei cicli materiali di produzione-consumo; • lo sviluppo dei mercati locali e delle produzioni in loco; • la valorizzazione dei prodotti tipici e delle culture della tradizione; • la partecipazione di tutti gli attori sociali alla determinazione degli obiettivi e degli impegni e alla corrispondente condivisione delle responsabilità. 	<p>trasversale</p>
<p><i>D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.</i></p>	<p>Codice dell'ambiente</p>	<p>trasversale</p>
<p><i>Piani di gestione Rischio Alluvioni, Autorità di bacino del fiume PO, Arno, Tevere, dei fiumi dell'Alto Adriatico, di Puglia e Sicilia</i></p>	<p>Con Decreto del Segretario Generale del 22 dicembre 2010, avente per oggetto "D.lgs. 23 febbraio 2010 n. 49, recante "Attuazione della direttiva 2007/60/CE sono state assunte le decisioni in merito all’attuazione della Direttiva Alluvioni per quanto attiene le competenze dell’Autorità di bacino del fiume Po ed in particolare è stato previsto che si darà attuazione a tali adempimenti nell’ambito di un Progetto di variante complessivo del PAI, i cui contenuti saranno pertanto aggiornati e completati in coerenza con quanto previsto dal D. Lgs. 49/2010. La Direttiva 2007/60/CE, recepita con D. Lgs. n. 49/2010, pone l’obiettivo, agli enti competenti in materia di difesa del suolo, di ridurre le conseguenze negative, derivanti dalle alluvioni, per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l’ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali. In tal senso la direttiva disciplina le attività di valutazione e di gestione dei rischi di alluvione, prevedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla scadenza del giugno 2011, la valutazione preliminare del rischio di alluvioni e l’individuazione delle zone a rischio potenziali di alluvioni; - alla scadenza del giugno 2013, la redazione di mappe di pericolosità di alluvioni con indicazione dei parametri idraulici necessari, e mappe di rischio di alluvioni con indicazione degli abitanti coinvolti, delle infrastrutture strategiche, dei beni ambientali, storici e culturali di rilevante interesse presenti nelle aree interessate, delle attività economiche insistenti sulle aree, nonché degli impianti che potrebbero provocare inquinamento accidentale; - alla scadenza del giugno 2015, la redazione del Piano di Gestione del rischio ed in particolare delle azioni strutturali e non per la riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche. 	<p>acque, suolo, cambiamenti climatici</p>

<p><i>Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose"</i></p>		<p>Rischio di incidente rilevante</p>
<p>Disegni di legge in itinere</p>		
<p><i>Disegno di Legge relativo alla riforma del trasporto pubblico locale (in attesa di esame presso il Consiglio dei Ministri)</i></p>	<p>Il Disegno è strutturato in 13 articoli che affrontano diverse tematiche come il ricorso a procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto; la possibilità di detrarre dalle tasse il costo degli abbonamenti ai mezzi pubblici; il rimborso in denaro del biglietto a costo pieno in due casi: la cancellazione delle corse oppure i ritardi superiori a 60 minuti in ambito urbano. E ancora la liquidazione delle società in perdita. La riforma prevede, inoltre, che ad un anno dalla sua approvazione le Regioni dovranno provvedere alla riorganizzazione del servizio di TPL in virtù dei bacini di utenza che non dovranno essere inferiori a 350.000 abitanti e che potranno però essere suddivisi in più lotti di gara. Per quanto concerne le Città Metropolitane, le Province ed i Comuni che superano i centomila abitanti, invece, dovranno essere predisposti i Piani Urbani di Mobilità (PUM) (ben definiti in termini di obiettivi quantitativi, incremento del numero di passeggeri e di misure da assumere) in base ai quali organizzare i servizi di trasporto in quanto i finanziamenti pubblici in conto capitale saranno erogati solo in relazione agli interventi pianificati. Di qui la previsione della costituzione di un Fondo unico nel quale catalizzare tutte le risorse destinate agli investimenti in materia di TPL da concedere solo al procedere dell'implementazione del Programma.</p>	<p>mobilità</p>
<p><i>Riforma Appalti.</i></p>	<p>Finalizzata alla trasparenza nella governance e nella concreta attuazione delle opere pubbliche .</p> <p>Più del 15 per cento del PIL italiano è composto dalla spesa in appalti pubblici: il nuovo Codice non sarà quindi solamente uno strumento di regolazione tecnico-giuridico. Esso avrà anche un altissimo potenziale economico, rappresentando anche un modo per sostenere una domanda interna di grande qualità e potenzialmente generatrice di innovazione sul fronte della produzione industriale e dei servizi del sistema imprenditoriale nazionale. La revisione della disciplina su appalti pubblici e concessioni, così, oltre ad essere un fattore strategico per la modernizzazione del sistema infrastrutturale sarà strumento anche per l'efficientamento della spesa pubblica attraverso il suo contenimento nei settori dei servizi e delle forniture e la conseguente riduzione dei costi organizzativi delle stazioni appaltanti.</p> <p>Oltre che al recepimento delle tre direttive comunitarie – la 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, la 2014/24/UE sugli appalti pubblici e la 2014/25 /UE sulle procedure di appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali – la Riforma offre l'opportunità di una razionalizzazione delle disposizioni legislative e</p>	<p>mobilità, efficientamento della spesa pubblica</p>

	<p>regolamentari vigenti contenute nel codice degli appalti, che nonostante abbia soltanto dieci anni è da molti ritenuto non più adeguato. Occorrerà valutare attentamente il contesto italiano e l'esigenza di assicurare la tutela di principi fondamentali - come quello del contrasto alla corruzione e alla illegalità eventualmente introducendo anche disposizioni mirate - senza introdurre allo stesso tempo nuovi oneri. L'introduzione del coordinamento tra le varie amministrazioni, di banche dati interoperabili, di una gestione standardizzata, informatizzata e tracciabile delle procedure di gara e del documento unico europeo sono tutti strumenti che vanno in questa direzione.</p>	
--	--	--