



ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Valutazione Ambientale Strategica

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

Allegato 2
Dossier di valutazione

Ottobre 2016

Indice

1.A.1 INTERVENTI SUI PUNTI SINGOLARI DELLA RETE CONVENZIONALE PER L'INNALZAMENTO DELLA VELOCITÀ.....	1
1.A.2 INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE AV/AC, LA VELOCIZZAZIONE DEI TRATTI ANTENNA E L'UPGRADING DEI PRINCIPALI CORRIDOI VIAGGIATORI.....	6
1.A.3 INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PRINCIPALI AEROPORTI SULLA RETE "CORE"	12
1.B.1 ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE PER IL TRAFFICO MERCI DEI PRINCIPALI CORRIDOI EUROPEI "CORE CORRIDORS"	17
1.B.2 POTENZIAMENTO ED EFFICIENTAMENTO DELLE INTERCONNESSIONI TRA LA RETE FERROVIARIA E I DISTRETTI PRODUTTIVI, I PORTI E GLI INTERPORTI.....	23
1.C.1 INTERVENTI PER LA SICUREZZA FERROVIARIA E ADEGUAMENTO OBBLIGHI DI LEGGE.....	28
1.C.2 INTERVENTI PER LA QUALITÀ ED EFFICIENTAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA (ERMTS).....	32
2.A.1 INTERVENTI FUNZIONALI AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI FERROVIARI REGIONALI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE GRANDI AREE METROPOLITANE	36
2.A.2 INTERVENTI FUNZIONALI AL POTENZIAMENTO DELLE RETI METROPOLITANE.....	41
3.A.1 MISURE PER LA SEMPLIFICAZIONE E LA VELOCIZZAZIONE DELLE PROCEDURE NEI PORTI	46
3.B.1 MISURE PER MIGLIORARE I SERVIZI DI TRASPORTO ED AUMENTARE L'ACCESSIBILITÀ DEI PORTI VIA MARE E VIA TERRA.....	50
3.B.2 MISURE PER IL POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DEI PORTI E DEI LORO COLLEGAMENTI TERRESTRI	54
3.C.1 INTEGRAZIONE DELLE CATENE LOGISTICHE E DELLE ATTIVITÀ MANIFATTURIERE E LOGISTICHE.....	59
3.C.2 RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE TECNOLOGICA NELLA PORTUALITÀ ITALIANA	63
3.D.1 MISURE PER L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI PORTI.....	67
3.E.1 ADEGUAMENTO DELLA GOVERNANCE DEI PORTI ALLA MISSIONE DELLA PORTUALITÀ ITALIANA.....	71
4.A.1 INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA STATICA DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI	75

4.B.1 ADEGUAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE.....	79
4.B.2 SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS) STRADALI	84
4.C.1 MIGLIORAMENTO DELLA STABILITÀ DI VERSANTI IN FRANA O DI STRADE A RISCHIO IDRAULICO	89
4.D.1 INTERVENTI PER FAVORIRE L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE INTERNE.....	93
5.A.1 SISTEMI DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO (PROGRAMMA SESAR)	97
5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI	101
5.B.2 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO CON GLI ALTRI AEROPORTI STRATEGICI	106
5.B.3 OTTIMIZZAZIONE DELLE CONNESSIONI INTERMODALI CON GLI AEROPORTI PIÙ VICINI PER LE REGIONI NELLE QUALI NON SUSSISTONO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	111
5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI.....	116
5.C.2 IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE	121

1.A.1 INTERVENTI SUI PUNTI SINGOLARI DELLA RETE CONVENZIONALE PER L'INNALZAMENTO DELLA VELOCITÀ

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.A.1 INTERVENTI SUI PUNTI SINGOLARI DELLA RETE CONVENZIONALE PER L'INNALZAMENTO DELLA VELOCITÀ
Definizione estesa	1.A.1 Interventi sui punti singoli della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano un limitato uso del territorio per consentire l'innalzamento della velocità
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.A Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio. Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende azioni diffuse finalizzate all'innalzamento delle velocità fino a 200 km/h su importanti assi passeggeri della rete convenzionale, in funzione dello sviluppo dei traffici atteso nel medio periodo. Gli interventi riguarderanno prevalentemente i nodi e le stazioni, dove si prevede di adottare soluzioni preferibilmente tecnologiche - quali il rinnovo dell'armamento, l'installazione di nuovi sistemi di controllo e gestione della circolazione ferroviaria (ACC-M o altre tecnologie innovative), realizzazione di "deviate" di ingresso/uscita e "tronchini" di sicurezza per la velocizzazione degli itinerari nelle stazioni sedi di incrocio - o che prevedano un limitato uso del territorio - quali la riorganizzazione del Piano Regolatore Generale di Stazione, rettifiche in sede, piccole varianti. Soluzioni infrastrutturali più impegnative, quali raddoppi e quadruplicamenti, sono previste in presenza di limitata capacità residua ed elevata domanda potenziale che non sia possibile soddisfare con interventi tecnologici sull'infrastruttura esistente.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013: <ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento tecnologico nodo di Napoli; • Raddoppio Bari – S. Andrea Bitetto; • Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia (Sicilia); • Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo (Sicilia). Progetti maturi ricadenti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS): <ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento della linea Napoli-Bari; • Potenziamento della linea Catania-Palermo.
Principali soggetti coinvolti	RFI
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano prioritariamente i nodi sulle direttrici ferroviarie corrispondenti ai corridoi europei della rete TEN-T centrale e globale, con particolare riferimento nel caso della rete globale alle tratte di adduzione alla rete AV/AC.

Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	<p>Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti e ascrivibili alla linea d'azione relativa alla "Velocizzazione dei principali corridoi viaggiatori" e, per alcuni interventi inerenti i nodi urbani principali, a quella relativa agli "Interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane".</p> <p>Alcuni degli interventi afferenti all'AF sono programmati da tempo, si segnalano in particolare gli interventi di upgrading e potenziamento tecnologico delle direttrici Palermo-Messina-Catania (tra cui il tratto ferroviario Bicocca-Raddusa Agira già individuato come opera prioritaria del Programma Infrastrutture Strategiche) e della direttrice Salerno-Reggio Calabria, entrambi inclusi nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) omonimi e citati dal PON Infrastrutture e Reti 2014/20.</p> <p>Alcune delle opere afferenti all'AF sono in corso di realizzazione, per altre è previsto l'avvio dei lavori nel brevissimo termine in ottemperanza del D.L. 133/2014-L.164/2014 "Sblocca Italia".</p>
Aree funzionali strettamente correlate	<p>1.B.1 Adeguamento prestazionale per il traffico merci dei principali Corridoi sulla rete "Core"</p> <p>2.A.1 Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali nelle grandi aree metropolitane</p> <p>1.C.2 Interventi per la qualità ed efficientamento dell'infrastruttura (ERMTS)</p>
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p>A titolo di premessa si segnala che tra le azioni ascrivibili all'AF i cui tempi di realizzazione rientrano nell'orizzonte temporale dell'AI, rientrano interventi già ampiamente assentiti, tra cui alcuni in corso d'opera e altri già sottoposti a procedure di valutazione di impatto ambientale (generalmente procedura VIA sul progetto preliminare ai sensi della L. 443/2001).</p> <p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OAS 1. In generale, infatti, la velocizzazione delle linee sulla rete convenzionale può avere un impatto positivo sulla qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti nella misura in cui migliorando la competitività del modo ferroviario possono indurre il trasferimento di una certa quota di spostamenti di medio-lungo raggio da modalità di trasporto più energivore e più emmissive di quella ferroviaria, quali l'auto o l'aereo. In questo caso, ciò avverrebbe anche a fronte di un limitato consumo di risorse, che spesso compensa negativamente – in termini di emissioni – quelle risparmiate dallo shift modale. L'entità dell'impatto dipende dalla effettiva consistenza della domanda di trasporto intercettata sulle tratte oggetto di intervento che può essere valutata positivamente in virtù del carattere diffuso degli interventi afferenti all'AF.</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità - accentuata in funzione della rilevanza strategica delle opere - che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i></p> <p>Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento</p>

	<p>dell'OAS 3 impatti negativi limitati alle potenziali interferenze che le opere infrastrutturali inevitabili potrebbero determinare nel caso in cui le linee ferroviarie oggetto di intervento attraversassero aree naturali di particolare valore. I potenziali effetti negativi attengono principalmente alle possibili interruzioni della continuità ecologica che le ferrovie, in quanto infrastrutture lineari, possono determinare e che può venire accentuato ad esempio nel caso di ampliamento della sede ferroviaria. In linea generale il verificarsi degli impatti si considera comunque improbabile, dal momento che le soluzioni infrastrutturali sono molto limitate e previste esclusivamente nei casi in cui gli interventi tecnologici sull'infrastruttura esistente non siano risolutivi. Sono infatti previsti anche raddoppi e quadruplicamenti delle infrastrutture, "in presenza di limitata capacità residua ed elevata domanda potenziale che non sia possibile soddisfare con interventi tecnologici sull'infrastruttura esistente". (oss. 7 ISPRA)</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi generalmente trascurabili connessi alla sottrazione di suolo richiesta per la realizzazione dei limitati interventi infrastrutturali previsti. Anche nel caso dei limitati interventi di adeguamento infrastrutturale previsti, il consumo di suolo è limitato a marginali ampliamenti della sede ferroviaria nel caso dei raddoppi e piccole varianti del tracciato, a patto che sia assicurato il ripristino delle aree precedentemente occupate dai tracciati dismessi, risulta nullo in tutti i casi in cui gli interventi sono realizzati all'interno dei nodi ferroviari. <i>Va comunque considerati anche gli impatti in termini di prelievo di risorse e rifiuti prodotti, specie in caso si rendessero necessari raddoppi e quadruplicamenti delle infrastrutture.</i> (oss. 7 ISPRA)</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 5 impatti negativi trascurabili. I potenziali impatti negativi attengono principalmente all'inserimento paesaggistico dei limitati interventi infrastrutturali previsti, che tuttavia, trattandosi prevalentemente di interventi nei nodi e sulle linee esistenti può essere generalmente valutato come poco problematico. Nell'ambito del giudizio complessivo rispetto all'OAS5 un fattore di compensazione deriva inoltre da un effetto indiretto tendenzialmente positivo sull'accessibilità dei beni culturali – inclusi quelli meno frequentati - per effetto del miglioramento delle prestazioni della rete ferroviaria convenzionale.</p> <p><i>Punteggio: 0 (-1+1)</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 6 effetti indiretti e tendenzialmente positivi. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento atmosferico della popolazione urbana, l'impatto è positivo, ma limitato alla riduzione delle emissioni connessa allo shift modale che il miglioramento prestazionale del servizio passeggeri sulla rete convenzionale di medio-lungo raggio determinerà al livello di traffico urbano. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento acustico l'impatto è negativo e connesso alla possibile accentuazione del rumore ambiente dovuto alla velocizzazione e all'incremento del traffico ferroviario, tuttavia si tratta di impatti la cui verifica e la cui mitigazione ricadono nel campo di applicazione ordinaria della normativa vigente in materia. Dal punto di vista dell'incidentalità l'impatto è positivo, nella misura in cui tra gli interventi per la velocizzazione delle linee rientra anche la soppressione dei passaggi a livello, notoriamente punti critici della sicurezza ferroviaria.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p>
Perseguimento	<i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti</i>

<p>degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)</p>	<p><i>e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OES 1, l'<i>upgrading</i> prestazionale e la velocizzazione delle direttrici viaggiatori sulla rete convenzionale permetterà infatti il miglioramento delle condizioni attuali di accessibilità, anche e soprattutto con riferimento alle aree periferiche e scarsamente popolate che non possono essere raggiunte dalla rete AV, ma sono servite dalle linee della rete convenzionale, in alcuni casi con funzione di adduzione rispetto al sistema AV. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti positivi, grazie a interventi tecnologici sarà inoltre favorita una circolazione più regolare dei treni e quindi una maggiore puntualità del servizio passeggeri che è uno requisiti fondamentali per orientare i cittadini verso l'intermodalità. L'interazione con l'OES è tuttavia giudicata indiretta dal momento che l'effettiva integrazione tra le modalità di trasporto dipende soprattutto dalla disponibilità di servizi - quali i parcheggi di scambio, linee di TPL, etc. - che esula dai contenuti specifici della presente AF. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 3, dal momento che la velocizzazione delle linee è perseguita in gran parte intervenendo sugli itinerari di stazione attraverso l'attuazione degli interventi tecnologici e infrastrutturali destinati a migliorare la circolazione nei nodi con particolare riferimento alle stazioni sedi di incrocio. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 4, in quanto espressamente finalizzati a elevare le prestazioni del network ferroviario sulle principali direttrici viaggiatori, intervenendo prioritariamente sulle linee esistenti per aumentare l'efficienza del sistema. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 5, in termini di qualità del servizio e di accessibilità. In generale i dispositivi di controllo e gestione del traffico la cui installazione è prevista in attuazione dell'AF, sono infatti funzionali a rendere la circolazione dei treni più efficiente e puntuale, limitando le interferenze tra i flussi. L'adozione di soluzioni tecnologiche consente di elevare la velocità sulle direttrici viaggiatori della rete convenzionale senza dover ricorrere alla soppressione delle stazioni, quindi senza restringere su base territoriale le opportunità di accesso al trasporto ferroviario da parte dei cittadini. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che l'attuazione dell'AF abbia nel complesso effetti indiretti positivi sul</p>
--	--

	<p>conseguimento dell'OES 6, nella misura in cui gli interventi ad essa afferenti si caratterizzano per una importante componente tecnologica, funzionale a migliorare le prestazioni del network sotto il profilo della gestione della circolazione ferroviaria.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano impatto positivo moderato sul conseguimento dell'OES 7, nella misura in cui gli interventi di <i>upgrading</i> prestazionale saranno progettati nel rispetto dei requisiti tecnici stabiliti per garantire l'interoperabilità del network ferroviario passeggeri sulla rete TEN-T.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 2 interferenze negative, per un totale di 1 punto • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 7 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 21 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 22 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino interazioni negative di tipo trascurabile sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti • Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 • Informazioni sulle opere pubbliche programmate con i Contratti Istituzionali di Sviluppo: http://operecis.gov.it/site/cis/home.html • Elenco Opere del decreto "Sblocca Italia" (D.L. n.133/2014, L. n.164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf • Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati: http://silos.infrastrutturestrategiche.it/ • Approfondimenti sui Corridoi TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm • Valutazioni ambientali di competenza del MATTM: http://www.va.minambiente.it/it-IT • Sito RFI (Reti e territorio): http://www.rfi.it/

1.A.2 INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE AV/AC, LA VELOCIZZAZIONE DEI TRATTI ANTENNA E L'UPGRADING DEI PRINCIPALI CORRIDOI VIAGGIATORI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.A.2 INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE AV/AC, LA VELOCIZZAZIONE DEI TRATTI ANTENNA E L'UPGRADING DEI PRINCIPALI CORRIDOI VIAGGIATORI
Definizione estesa	1.A.2 Interventi per elevare le prestazioni del network, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC (con specifica attenzione al Mezzogiorno attraverso gli interventi identificati dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.A Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio. Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende azioni finalizzate all'adeguamento degli itinerari di maggior traffico agli standard tecnici caratteristici dei sistemi AV/AC. Sono previsti interventi infrastrutturali e tecnologici, in parte di upgrading prestazionale e potenziamento tecnologico delle linee esistenti, in parte di realizzazione di alcune nuove linee. Nell'ambito degli interventi sulle linee esistenti sono previsti l'adeguamento delle caratteristiche geometriche dei tracciati, dei sistemi di alimentazione, delle dotazioni impiantistiche per il controllo e la gestione del traffico; la realizzazione di alcuni raddoppi in affiancamento o in variante rispetto ai tracciati originali, la realizzazione di nuove stazioni/fermate, la soppressione di passaggi a livello.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Progetti maturi ricadenti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS): • Potenziamento della linea Napoli-Bari.
Principali soggetti coinvolti	RFI
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano tutte le principali direttrici viaggiatori che interessano la penisola ed in particolare quelle situate lungo i 4 corridoi della rete centrale TEN-T che interessano l'Italia: Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Corridoio Mediterraneo, Corridoio Reno Alpino, Corridoio Baltico Adriatico.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti e ascrivibili alla linea d'azione relativa al "Potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini". Gli interventi più significativi previsti dall'AF sono già stati individuati come opere prioritarie

	<p>del Programma Infrastrutture Strategiche, tra questi quelli relativi alla linea AV/AC Milano Venezia (Brescia-Verona, Treviglio-Brescia, Verona-Padova) e l'insieme degli interventi sulla direttrice Napoli-Bari, previsti anche dal PON Infrastrutture e Reti 2014/20 e inclusi nel Contratto Istituzionale di Sviluppo CIS Napoli-Bari-Lecce/Taranto.</p> <p>Alcune progettualità ricadenti nell'AF sono ad un livello di attuazione molto avanzato: già in corso di realizzazione o con avvio dei lavori previsto nel brevissimo termine, in parte per effetto dell'inclusione nell'elenco opere del D.L. 133/2014-L.164/2014 "Sblocca Italia" (alcuni lotti costruttivi relativi alle linee Napoli-Bari e Verona-Padova). Ricade nell'AF anche la nuova linea AV/AC Torino Lione, la cui parte italiana è prevista nel Programma Infrastrutture Strategiche e la cui sezione transfrontaliera ha ricevuto un finanziamento nell'ambito del programma CEF, tuttavia è possibile che l'effettiva realizzazione dell'opera non rientri nell'orizzonte temporale dell'AI.</p>
Aree funzionali strettamente correlate	<p>1.B.1 Adeguamento prestazionale per il traffico merci dei principali Corridoi sulla rete "Core"</p> <p>1.C.2 Interventi per la qualità ed efficientamento dell'infrastruttura (ERMTS)</p>
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p>A titolo di premessa si segnala che tra le azioni ascrivibili all'AF, i cui tempi di realizzazione ricadono nell'orizzonte temporale dell'AI, rientrano interventi già ampiamente assentiti, tra cui alcuni in corso d'opera e altri già sottoposti a procedure di valutazione di impatto ambientale (generalmente procedura VIA sul progetto preliminare ai sensi della L. 443/2001).</p> <p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo moderato sul conseguimento dell'OAS 1.</p> <p>In generale, infatti, lo sviluppo della rete passeggeri AV può avere un impatto positivo sulla qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti nella misura in cui, migliorando la competitività del modo ferroviario, può indurre il trasferimento di una certa quota di spostamenti di medio-lungo raggio da modi di trasporto più energivori e più emissivi, quali l'auto o l'aereo. L'entità dell'impatto dipende dalla effettiva consistenza della domanda di trasporto intercettata sulle tratte oggetto di intervento, che può essere valutata positivamente in virtù del fatto che gli interventi dell'AF interessano linee dal traffico decisamente elevato.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità - accentuata in funzione della rilevanza strategica delle opere - che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i></p> <p>Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 3 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente moderati. In linea generale l'entità degli impatti potenziali non si considera comunque significativa poiché l'AF interessa prevalentemente ambiti già compromessi dal punto di vista naturalistico; ciò vale per tutti gli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, inclusi i raddoppi in affiancamento, in corrispondenza dei quali</p>

tuttavia l'effetto di interruzione della continuità ecologica dovuto al carattere lineare dell'infrastruttura risulta accentuato; impatti più consistenti, in termini di sottrazione di aree naturali, e interferenze con habitat o specie sottoposte a tutela possono derivare dagli interventi per i quali si prevedono varianti importanti rispetto ai tracciati originali o nuove linee ferroviarie che interessino aree naturali. Da questo punto di vista impatti meno significativi sono generalmente connessi ai tracciati che si sviluppano su viadotto o in galleria (es. Tratta appenninica Napoli–Bari).

Punteggio: -2

OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e nel complesso potenzialmente significativi, connessi alla sottrazione di suolo richiesta per la realizzazione degli interventi infrastrutturali. Il consumo di suolo può infatti essere considerato trascurabile, nel caso degli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti (inclusi i raddoppi in affiancamento), e da moderato a consistente nel caso degli interventi per i quali si prevedono varianti importanti rispetto ai tracciati originali o nuove linee ferroviarie, esclusi i casi in cui interessino ambiti già artificializzati (es. interventi sulla linea AV/AC Milano-Venezia). Poiché sono riconducibili all'AF anche opere che prevedono importanti tratti in galleria, oltre al consumo di suolo assumono rilevanza anche i potenziali impatti in materia di rifiuti prodotti, in particolare per le questioni connesse alla gestione delle rocce e terre di scavo e allo smaltimento dello smarino. Altre interferenze importanti possono verificarsi con il regime delle acque sotterranee.

Punteggio: -3

OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 5 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e nel complesso potenzialmente significativi. I potenziali effetti negativi attengono principalmente all'inserimento paesaggistico dei vari manufatti che compongono l'infrastruttura ferroviaria. Da questo punto di vista l'impatto può essere considerato trascurabile nel caso degli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, ma risulta potenzialmente significativo nel caso degli interventi che richiedano la realizzazione di opere quali viadotti o rilevati particolarmente estesi e consistenti; impatti minori sul paesaggio sono invece generalmente connessi ai tracciati che si sviluppano in galleria.

Punteggio: -3

OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 6 vari effetti indiretti di entità e segno variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento atmosferico della popolazione urbana l'impatto è positivo, ma limitato alla riduzione delle emissioni connessa allo shift modale che la disponibilità del servizio AV sugli spostamenti di medio-lungo raggio determinerà al livello di traffico urbano. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento acustico l'impatto è negativo e connesso alla possibile accentuazione del rumore ambiente dovuto alla velocizzazione e all'incremento del traffico ferroviario, tuttavia si tratta di impatti la cui verifica e la cui mitigazione ricadono nel campo di applicazione ordinaria della normativa vigente in materia. Dal punto di vista dell'incidentalità l'impatto è positivo, nella misura in cui tra gli interventi per la velocizzazione delle linee rientra anche la soppressione dei passaggi a livello, notoriamente punti critici della sicurezza ferroviaria. D'altra parte ulteriori impatti negativi possono verificarsi, inoltre, nel caso degli interventi più impegnativi sulla qualità della vita delle persone che vivono e lavorano nelle aree interessate dai cantieri, in alcuni casi destinati a perdurare oltre il 2030.

Punteggio: -1

<p>Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)</p>	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo trascurabile sul conseguimento dell'OES 1, l'adeguamento agli standard AV delle direttrici viaggiatori permetterà infatti il miglioramento delle condizioni attuali di accessibilità attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza e in generale con la creazione di condizioni favorevoli all'incremento del traffico ferroviario. Poichè l'AF interessa le direttrici principali esistenti, con particolare riferimento alla rete AV/AC, il contributo al miglioramento dell'accessibilità delle aree periferiche e scarsamente popolate non si ritiene tuttavia significativo. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti positivi sul conseguimento dell'OES 2, nella misura in cui le direttrici viaggiatori sulla rete AV interessate dagli interventi dell'AF collegano tra loro nodi urbani a loro volta sedi di aeroporti e porti. L'entità di tali impatti è giudicata nel complesso limitata del momento che l'effettiva integrazione tra le modalità di trasporto dipende soprattutto dall'operatività dei collegamenti "ultimo-miglio", oggetto di altre AF (Cfr. AF 1.A.3, 5.B.1, 5.B.2). <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano impatti positivi moderati sul conseguimento dell'OES 3, specialmente con riferimento all'attuazione degli interventi tecnologici destinati a migliorare la circolazione nei nodi e agli interventi che interessano le sezioni transfrontaliere dei corridoi TEN-T (es. nuova linea AV/AC Torino-Lione, la cui realizzazione tuttavia potrebbe non tralasciare l'orizzonte temporale dell'AI). Alcuni degli interventi riconducibili all'AF risultano, infatti, compresi nell'Elenco di progetti individuati in via preliminare nell'Allegato I - parte I del Regolamento n. 1316/2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa o comunque sono stati identificati risolutivi di criticità negli studi di Corridoio. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OES 4, in quanto espressamente finalizzati a elevare le prestazioni del network ferroviario sulle principali direttrici viaggiatori, intervenendo prioritariamente sulle linee esistenti per aumentare l'efficienza del sistema, senza tuttavia escludere la realizzazione di nuove infrastrutture. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 5. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 6 - Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che l'attuazione dell'AF abbia nel complesso effetti indiretti positivi sul</p>
--	--

	<p>conseguimento dell'OES 2, nella misura in cui gli interventi ad essa afferenti si caratterizzano per una importante componente tecnologica, funzionale a migliorare le prestazioni del network sotto il profilo della gestione della circolazione ferroviaria.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi moderati sul conseguimento dell'OES 7 nella misura in cui, tanto gli interventi di upgrading prestazionale quanto le nuove linee infatti saranno progettati nel rispetto dei requisiti tecnici stabiliti per garantire l'interoperabilità del network ferroviario passeggeri sulla rete TEN-T.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 1 interferenza positiva, 4 interferenze negative, per un totale di -7 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 12 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 5 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tutela aree naturali (OAS 3): si raccomanda la messa in opera di misure per la salvaguardia della connettività ecologica, in particolare si suggerisce di mantenere/riqualificare gli habitat naturali attigui alle infrastrutture in questione, agendo sulle fasce di rispetto, sulle eventuali scarpate e canali di drenaggio, di valutare la realizzazione di "passaggi per fauna" ai fini del mantenimento dei corridoi ecologici (cfr. RA par. 8.4). ● Consumo di suolo e rifiuti prodotti (OAS4): al fine di minimizzare il consumo di suolo si raccomanda il ripristino delle aree naturali nel caso di varianti con dismissione del tracciato preesistente; quanto ai rifiuti prodotti, oltre alle ovvie precauzioni per lo smaltimento dell'eventuale smarino, per il quale si rimanda alle normative vigenti, si suggerisce di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime (cfr. RA par. 8.5). ● Tutela del paesaggio (OAS 5): si suggerisce la massima attenzione all'inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti, privilegiando l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e materiali capaci di integrarsi visivamente nel paesaggio e prevedendo dove possibile opere di mitigazione dell'impatto visivo tramite piantumazione di alberi o arbusti autoctoni (cfr. RA par. 8.6). <p>Impatti sulla popolazione (OAS 6): si raccomanda di minimizzare gli impatti acustici intervenendo con tecniche di riduzione alla sorgente del rumore ferroviario, sia sul materiale rotabile, sia sulla rotaia (cfr. RA, par. 8.6), e di ridurre le eventuali conseguenze negative sull'economia locale e sugli attuali livelli di mobilità e salute sia in fase di cantiere, in particolare</p>

	se prolungata, sia in fase di esercizio.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti• Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020• Informazioni sulle opere pubbliche programmate con i Contratti Istituzionali di Sviluppo: http://operecis.gov.it/site/cis/home.html• Elenco Opere del decreto “Sblocca Italia” (D.L. n.133/2014, L. n.164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf• Progetti beneficiari del programma Connecting Europe Facility (CEF) https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility• Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati: http://silos.infrastrutturestrategiche.it/• Approfondimenti sui Corridoi TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm• Valutazioni ambientali di competenza del MATTM: http://www.va.minambiente.it/it-IT• Sito RFI (Reti e territorio): http://www.rfi.it/

1.A.3 INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PRINCIPALI AEROPORTI SULLA RETE "CORE"

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.A.3 INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PRINCIPALI AEROPORTI SULLA RETE "CORE"
Definizione estesa	1.A.3 Interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "core" per favorire l'intermodalità aria-ferro
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.A Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio. Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità <i>door-to-door</i> punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende azioni volte a potenziare i collegamenti con i principali aeroporti per favorire l'intermodalità aria-ferro in un'ottica di crescente domanda di trasporto aereo. Gli interventi riconducibili all'AF riguardano il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria ai terminali aeroportuali, con particolare riferimento agli aeroporti Core della rete TEN-T a maggiore frequentazione, sia mediante la realizzazione di nuove fermate e nuovi collegamenti, sia mediante il miglioramento dei collegamenti esistenti.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'Al	Completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013: <ul style="list-style-type: none"> • Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini.
Principali soggetti coinvolti	RFI, Società di gestione aeroportuali
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano prioritariamente ma non esclusivamente i collegamenti ferroviari con gli 11 aeroporti Core individuati sulla rete TEN-T.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI - parte investimenti e ascrivibili alla linea d'azione relativa alla "Velocizzazione dei principali corridoi viaggiatori", che fa esplicito riferimento a Venezia, Fiumicino, Genova, Bergamo, Catania. Il PON Infrastrutture e Reti 2004-2020, nell'ambito dell'Obiettivo specifico 2.2 – "Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali", considera come prioritari gli interventi che contribuiscono al

	<p>potenziamento dei collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e con le principali città, e al miglioramento dei servizi di collegamento, limitatamente ai nodi “Core”.</p> <p>Ulteriori indicazioni per interventi riconducibili all’AF sono inclusi nel CIS Messina-Catania-Palermo che migliora, nell’ambito dell’intervento sul nodo di Palermo, il collegamento con l’aeroporto Falcone-Borsellino e propone, nell’ambito dell’intervento sul nodo di Catania, la realizzazione di una nuova fermata a servizio dell’aeroporto Fontanarossa.</p> <p>Per quanto riguarda i collegamenti degli aeroporti core nel Nord Italia, è possibile citare il progetto di collegamento ferroviario dell’aeroporto Milano Malpensa, approvato nell’ambito del programma CEF.</p>
Aree funzionali strettamente correlate	<p>5.B.1 Interventi di collegamento viario e ferroviario dei tre gate intercontinentali</p> <p>5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici</p>
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimenti o degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell’aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell’AF abbiano un impatto positivo complessivamente trascurabile sul conseguimento dell’OAS 1. In generale, infatti, la velocizzazione delle linee sulla rete convenzionale può avere un impatto positivo sulla qualità dell’aria, il risparmio energetico e la riduzione a scala locale dei gas climalteranti, nella misura in cui, migliorando la competitività del modo ferroviario, possono indurre il trasferimento di una certa quota di spostamenti da e per gli aeroporti dalla modalità stradale a quella ferroviaria, tendenzialmente meno energivora ed emissiva. L’entità dell’impatto dipende dalla effettiva consistenza della domanda di trasporto intercettata sulle tratte oggetto di intervento che può essere valutata positivamente in virtù del carattere diffuso degli interventi afferenti all’AF. L’impatto positivo è tuttavia parzialmente compensato dall’effetto indiretto negativo che la realizzazione di migliori collegamenti con gli aeroporti potrebbe indurre favorendo l’incremento del traffico aereo a sua volta responsabile di quote significative di consumi energetici ed emissioni di gas serra.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall’AF non presentino interazioni rilevanti con l’OAS, ferma restando la necessità - accentuata in funzione della rilevanza strategica delle opere - che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall’AF possano avere sul conseguimento dell’OAS 3 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente modesti. In linea generale l’entità degli impatti potenziali non si considera significativa per tutti gli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti e/o realizzazione di nuove fermate.</p> <p>Impatti più consistenti, in termini di interruzione della continuità ecologica, sottrazione di aree naturali, interferenze con habitat o specie sottoposte a tutela, possono derivare dagli interventi per le nuove linee ferroviarie o dall’insieme delle strutture di corredo alle nuove fermate (stazioni, viabilità, parcheggi etc.). Tuttavia trattandosi di collegamenti tendenzialmente brevi in area urbana o suburbana, appare ragionevole supporre che</p>

	<p>l'interferenza con aree di valore naturalistico anche nel caso dei manufatti di nuova costruzione possa essere limitata. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente modesti prevalentemente connessi alla sottrazione di suolo che può essere valutata come nulla o trascurabile nel caso dell'adeguamento delle linee esistenti, fino a moderata per ciò che attiene le nuove linee ferroviarie e l'insieme delle strutture di corredo alle nuove fermate (stazioni, viabilità, parcheggi etc.). Tuttavia trattandosi di collegamenti tendenzialmente brevi in area urbana o suburbana, appare ragionevole supporre che l'interferenza con aree naturali/non artificializzate anche nel caso dei manufatti di nuova costruzione possa essere limitata. <i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 5 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente trascurabili. I potenziali impatti negativi riguardano infatti l'impatto paesaggistico dei manufatti di nuova realizzazione, dunque delle eventuali tratte ferroviarie nuove e delle strutture di corredo alle nuove fermate (stazioni, viabilità, parcheggi etc.), (oss. ISPRA 8) <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 6 effetti indiretti di entità trascurabile, che si compensano vicendevolmente. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento atmosferico della popolazione urbana l'impatto è positivo, ma limitato alla riduzione delle emissioni connessa allo shift modale che la disponibilità del servizio ferroviario sugli spostamenti da e per l'aeroporto è in grado di determinare al livello di traffico urbano. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento acustico l'impatto è negativo, inevitabilmente correlato al modo ferroviario e generalmente mitigabile applicando la normativa vigente in materia. Impatti positivi sulla qualità di vita della popolazione e sulle attività economiche locali possono essere invece indotte da una migliorata accessibilità al trasporto aereo. <i>Punteggio: +1 (+1-1+1)</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi previsti dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 1 dal momento che riguarda aree metropolitane già fortemente infrastrutturate. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OES 2, in quanto espressamente finalizzati all'integrazione modale ferro-aria sui principali corridoi passeggeri della rete europea TEN-T . <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i></p>

	<p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un moderato impatto positivo sul conseguimento dell'OES 3, in quanto espressamente finalizzati a completare i collegamenti ferroviari sui principali corridoi passeggeri della rete europea TEN-T connettendo al sistema i nodi aeroportuali Core che attualmente non lo sono. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un moderato impatto positivo sul conseguimento dell'OES 4, in quanto espressamente finalizzati a completare e potenziare i collegamenti con i principali aeroporti, intervenendo prioritariamente sulle linee esistenti, per valorizzare il modo ferroviario e aumentare l'efficienza del sistema. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le azioni afferenti all'AF possano avere effetti indiretti positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto tanto i collegamenti nuovi che quelli potenziati/rinnovati con gli aeroporti saranno progettati, nel rispetto delle normative più recenti, per essere accessibili, confortevoli e fruibili per tutte le categorie di utenti. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che l'attuazione dell'AF abbia nel complesso effetti indiretti positivi sul conseguimento dell'OES 2, nella misura in cui gli interventi ad essa afferenti prevedono una componente tecnologica, funzionale a migliorare le prestazioni del network sotto il profilo della gestione della circolazione ferroviaria. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF non incidano sull'OES7 anche se evidentemente essi saranno progettati nel rispetto dei requisiti tecnici di interoperabilità del network ferroviario passeggeri sulla rete TEN-T, non risulta che i collegamenti di ultimo miglio aeroportuale attualmente risentano in tal senso di barriere amministrative e tecniche. <i>Punteggio: ---</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di -2 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 9 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 7 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli</p>

	<p>impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consumo di suolo (OAS4): soprattutto per ciò che riguarda le eventuali strutture di corredo alle nuove fermate (stazioni, viabilità, parcheggi etc.) si raccomanda di contenere il più possibile l'impermeabilizzazione dei suoli, privilegiando l'utilizzo di asfalti drenanti e altre pavimentazioni permeabili, fermo restando l'adeguato trattamento delle acque di prima pioggia provenienti da sedime stradale e parcheggi (cfr. RA par. 8.5).
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti • Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 • Piano strategico nazionale della portualità e della logistica • Informazioni sulle opere pubbliche programmate con i Contratti Istituzionali di Sviluppo: http://operecis.gov.it/site/cis/home.html • Progetti beneficiari del programma Connecting Europe Facility (CEF) https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility

1.B.1 ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE PER IL TRAFFICO MERCI DEI PRINCIPALI CORRIDOI EUROPEI "CORE CORRIDORS"

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.B.1 ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE, PER IL TRAFFICO MERCI, DEI PRINCIPALI CORRIDOI EUROPEI "CORE CORRIDORS"
Definizione estesa	1.B.1 Adeguamento prestazionale, per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treno), in particolare potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali – con specifica attenzione per quelli del Mezzogiorno - e valichi alpini e separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.B Incremento della qualità del network merci rendendo più appetibile la modalità ferroviaria, programmando, in raccordo con gli operatori logistici, una serie di azioni per dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'area funzionale comprende azioni di razionalizzazione del reticolo e di adeguamento tecnologico e infrastrutturale dei principali corridoi merci italiani nel rispetto degli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea e/o determinati dalle esigenze del mercato logistico. L'AF comprende dunque interventi diffusi di adeguamento agli standard "Alta Capacità" delle linee esistenti e alcuni progetti infrastrutturali più significativi in corrispondenza dei valichi alpini dove si rende necessaria la realizzazione di nuove sezioni, che si svilupperanno prevalentemente in galleria. Nell'ambito degli interventi sulle linee esistenti è previsto l'adeguamento delle caratteristiche geometriche e in particolare delle sagome di linea per consentire il transito di autostrada viaggiante o high cube (standard PC 80), del peso assiale (incremento a 22.5 t) e dei moduli di linea (allungamento a 650-700-750 mt); interventi per l'incremento della velocità commerciale sulle principali linee merci, quali rettifiche, adeguamenti della pendenza, potenziamento tecnologico-impiantistico; interventi di riassetto funzionale dei principali nodi urbani e terminali ferroviari per la rimozione dei colli di bottiglia, la separazione e l'ottimizzazione dei flussi per le differenti tipologie di servizio, inclusa - dove necessaria - la realizzazione di by pass, passanti ferroviari e gronde merci.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013: • Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria (Calabria).
Principali soggetti coinvolti	RFI
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano le principali direttrici merci situate lungo i 4 corridoi della rete centrale TEN-T che interessano l'Italia, con priorità ai valichi alpini e al Mezzogiorno.

Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	<p>Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti e ascrivibili alla linea d'azione "Sviluppo prestazionale dei corridoi merci" e alla linea d'azione "Potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini".</p> <p>Afferiscono in particolare all'AF alcuni interventi già individuati come opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche e in particolare: la nuova linea AC Terzo Valico dei Giovi e il nuovo Tunnel di base del Brennero. Quest'ultimo intervento, oggetto di un accordo con il Governo Austriaco stipulato nel 2004, è in corso di realizzazione dal 2011, i lavori relativi ad alcuni lotti sono già conclusi, nel 2015 il progetto ha ricevuto ulteriori finanziamenti per studi e lavori nell'ambito del programma CEF.</p> <p>Lo stesso programma CEF finanzia anche altri interventi afferenti all'AF e finalizzati al potenziamento tecnologico e infrastrutturale di vari corridoi merci multinazionali tra cui la tratta Milano-Chiasso, il cui adeguamento consentirà ai convogli in transito dall'Italia alla Svizzera in condizione di beneficiare del nuovo Tunnel del Gottardo che entrerà in esercizio nel 2016.</p> <p>Attuano infine gli obiettivi dell'AF vari interventi inclusi nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, molti dei quali previsti a completamento di progetti già avviati con il PON Reti e Mobilità 2007-2013, e alcuni progetti tecnologici e infrastrutturali orientati al miglioramento del traffico merci ricadenti nei 3 Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) "Napoli-Bari-Lecce/Taranto", "Messina-Catania-Palermo", "Salerno-Reggio Calabria". In quest'ultimo ricadono in particolare vari interventi per il potenziamento del collegamento ferroviario Gioia Tauro-Taranto-Bari, previsti dall'APQ Polo logistico di Gioia Tauro del 2010. Come già evidenziato molte delle progettualità afferenti all'AF sono ad un livello di attuazione molto avanzato: la maggior parte delle opere citate sono già in corso di realizzazione con alcuni lotti addirittura conclusi. In alcuni casi i lavori sono stati accelerati per effetto dell'inclusione nell'elenco opere del D.L. 133/2014-L.164/2014 "Sblocca Italia": alcuni lotti costruttivi relativi alle linee Napoli-Bari e Palermo-Messina Catania, il Terzo Valico dei Giovi, il proseguimento dei lavori per il nuovo tunnel del Brennero.</p>
Aree funzionali strettamente correlate	<p>1.A.1 Interventi sui punti singoli della rete convenzionale per l'innalzamento della velocità</p> <p>1.A.2 Interventi per lo sviluppo della rete AV/AC, la velocizzazione dei tratti antenna e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori</p> <p>1.C.2 Interventi per la qualità ed efficientamento dell'infrastruttura (ERMTS)</p>
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p>A titolo di premessa si segnala che tra le azioni ascrivibili all'AF, i cui tempi di realizzazione ricadono nell'orizzonte temporale dell'AI, rientrano interventi già ampiamente assentiti, tra cui alcuni in corso d'opera e altri già sottoposti a procedure di valutazione di impatto ambientale (generalmente procedura VIA sul progetto preliminare ai sensi della L. 443/2001).</p> <p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo moderato sul conseguimento dell'OAS 1. In generale, infatti, gli interventi che implementano l'AF sono funzionali a mettere il network merci italiano in condizione di poter soddisfare le diverse tipologie di traffico generato/attratto dai principali nodi logistici: porti, centri intermodali e valichi alpini e dunque a consentire il trasferimento di significative quote di trasporto merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria nella direzione degli obiettivi stabiliti in sede europea per il 2030. L'entità dell'impatto dipende dalla effettiva consistenza della domanda di trasporto intercettata sulle tratte oggetto di intervento che può essere valutata positivamente dal momento che gli itinerari oggetto dell'AF corrispondono alle rotte merci più trafficate d'Europa (tra cui il Corridoio Reno-Alpino su cui insistono diversi interventi in corso o già programmati e che collega le regioni europee a maggior vocazione industriale con il sistema portuale ligure).</p>

Punteggio: 2

OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico

Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 2, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.

Punteggio: ---

OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine

Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 3 impatti negativi complessivamente moderati. L'AF infatti prevede prevalentemente interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti che anche quando possiedono una componente infrastrutturale si concentrano in ambiti già compromessi dal punto di vista naturalistico (ad es. nodi e terminali ferroviari). Eventuali impatti negativi possono verificarsi sotto forma di accentuata interruzione della continuità ecologica nei casi in cui sia necessario un ampliamento della sede ferroviaria oppure dove si prevede la realizzazione di nuove tratte, come ad esempio in corrispondenza dei valichi alpini, dove in ogni caso l'impatto sulle aree naturali non si ritiene particolarmente significativo e diffuso dal momento che i tracciati si sviluppano prevalentemente in galleria.

Punteggio: -2

OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi di entità variabile in funzione dei diversi aspetti dell'obiettivo. Il consumo di suolo è infatti nullo quando gli interventi interessano ambiti già artificializzati quali nodi, scali o terminali ferroviari generalmente limitato a marginali ampliamenti della sede ferroviaria nei casi cui si intervenga per l'adeguamento prestazionale delle linee esistenti, con adeguamenti geometrici dei tracciati. Nel caso delle nuove tratte di valico, il tema del consumo di suolo è significativo dal momento che i tracciati si sviluppano prevalentemente in galleria, tuttavia assumono rilevanza i potenziali impatti in materia di rifiuti prodotti, in particolare per le questioni connesse alla gestione delle rocce e terre di scavo. Altre interferenze importanti possono verificarsi con il regime delle acque sotterranee.

Punteggio: -3

OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 5 impatti negativi moderati. I potenziali impatti negativi attengono principalmente all'inserimento paesaggistico degli interventi infrastrutturali previsti, che nel caso degli interventi nei nodi ferroviari e sulle linee esistenti può essere generalmente valutato come poco problematico. Anche nel caso delle nuove tratte di valico, considerato che si sviluppano prevalentemente in galleria, non si prevedono impatti particolarmente significativi sul paesaggio, ferma restando la necessaria attenzione progettuale richiesta sotto il profilo dell'inserimento paesaggistico in corrispondenza degli imbocchi e dei tratti allo scoperto. Gli impatti potrebbero risultare invece significativi nel caso degli interventi che richiedano la realizzazione di opere quali viadotti o rilevati particolarmente estesi e consistenti.

Punteggio: -3

OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 6 effetti indiretti tendenzialmente positivi. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento atmosferico della popolazione urbana l'impatto è nullo, lo shift modale

	<p>potenzialmente indotto dall'AF non ha infatti ricadute dirette sul traffico urbano. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento acustico l'impatto è positivo: i livelli di rumore ambiente anche accentuati dalla velocizzazione e dall'incremento dei volumi in transito, risultano comunque attenuati in ambito urbano per effetto dell'allontanamento del traffico merci dalle linee ferroviarie che attraversano la città (ad esempio per la costruzione di gronde dedicate) oltre che come conseguenza di una più efficiente circolazione dei convogli. Dal punto di vista dell'incidentalità l'effetto è indiretto e positivo, dovuto alla separazione dei flussi e al miglioramento complessivo della circolazione. D'altra parte ulteriori impatti negativi possono verificarsi, inoltre, nel caso degli interventi più impegnativi sulla qualità della vita delle persone che vivono e lavorano nelle aree interessate dai cantieri, in alcuni casi destinati a perdurare oltre il 2030.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p>
<p>Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)</p>	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un effetto indiretto positivo sul conseguimento dell'OES 1, in quanto genericamente finalizzati a migliorare le l'operatività della rete ferroviaria merci e dunque a favorire l'ulteriore sviluppo dei traffici commerciali su ferro tra il nord e il sud Europa e attraverso il Mediterraneo.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 2, nella misura sono funzionali a soddisfare le diverse tipologie di traffico (autostrada viaggiante, high cube, casse mobili e semi rimorchi) generato/attratto dai principali nodi logistici: porti, centri intermodali e valichi alpini.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 3, nella misura in cui prevedono interventi tecnologici e infrastrutturali nei nodi ferroviari espressamente indirizzati a separare e ottimizzare i flussi limitando le interferenze che determinano rallentamenti e inefficienze nella circolazione.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 4 in quanto espressamente finalizzati ad aumentare l'offerta dei servizi ferroviari per le merci e migliorare i livelli prestazionali della modalità ferroviaria rendendoli comparabili con il trasporto su gomma, valorizzando un'infrastruttura estesa ma attualmente sottoutilizzata, attraverso interventi di razionalizzazione e adeguamento prestazionale dal limitato contenuto infrastrutturale.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 5.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di</i></p>

	<p><i>tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene che l'attuazione dell'AF abbia nel complesso effetti indiretti positivi sul conseguimento dell'OES 6, nella misura in cui gli interventi ad essa afferenti si caratterizzano per una importante componente tecnologica, funzionale a migliorare le prestazioni del network sotto il profilo della gestione della circolazione ferroviaria.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 7, in quanto espressamente finalizzati all'adeguamento prestazionale delle sezioni italiane e transfrontaliere dei principali corridoi merci agli standard di interoperabilità definiti nel Regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di -5 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 20 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 15 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Tutela aree naturali (OAS 3): si raccomanda la messa in opera di misure per la salvaguardia della connettività ecologica, in particolare si suggerisce di mantenere/riqualificare gli habitat naturali attigui alle infrastrutture in questione, agendo sulle fasce di rispetto, sulle eventuali scarpate e canali di drenaggio, di valutare la realizzazione di "passaggi per fauna" ai fini del mantenimento dei corridoi ecologici (cfr. RA par. 8.4). ● Consumo di suolo e rifiuti prodotti (OAS4): al fine di minimizzare il consumo di suolo si raccomanda il ripristino delle aree naturali nel caso di varianti con dismissione del tracciato preesistente; quanto ai rifiuti prodotti, oltre alle ovvie precauzioni per lo smaltimento dell'eventuale smarino, per il quale si rimanda alle normative vigenti, si suggerisce di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime (cfr. RA par. 8.5). ● Tutela del paesaggio (OAS 5): si suggerisce la massima attenzione all'inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti, privilegiando l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e materiali capaci di integrarsi visivamente nel paesaggio e prevedendo dove possibile opere di mitigazione dell'impatto visivo tramite piantumazione di alberi o arbusti autoctoni (cfr. RA par. 8.6).

4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti• Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020• Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013• Informazioni sulle opere pubbliche programmate con i Contratti Istituzionali di Sviluppo: http://operecis.gov.it/site/cis/home.html• Elenco Opere del decreto “Sblocca Italia” (D.L. n.133/2014, L. n.164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf• Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati: http://silos.infrastrutturestrategiche.it/• Intesa Istituzionale di Programma tra Governo della Repubblica Italiana e la Regione Calabria - Accordo di programma quadro “Polo logistico di Gioia Tauro”• Approfondimenti sui Corridoi TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm• Valutazioni ambientali di competenza del MATTM: http://www.va.minambiente.it/it-IT• Sito RFI (Reti e territorio): http://www.rfi.it/

1.B.2 POTENZIAMENTO ED EFFICIENTAMENTO DELLE INTERCONNESSIONI TRA LA RETE FERROVIARIA E I DISTRETTI PRODUTTIVI, I PORTI E GLI INTERPORTI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.B.2 POTENZIAMENTO ED EFFICIENTAMENTO DELLE INTERCONNESSIONI TRA LA RETE FERROVIARIA E I DISTRETTI PRODUTTIVI, I PORTI E GLI INTERPORTI
Definizione estesa	1.B.2 Potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi “dell’ultimo miglio” e miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.B Incremento della qualità del network merci rendendo più appetibile la modalità ferroviaria, programmando, in raccordo con gli operatori logistici, una serie di azioni per dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'AF persegue l'obiettivo citato concentrando le risorse sul completamento o l'adeguamento dei collegamenti ferroviari a servizio di porti, interporti e distretti produttivi per favorire l'accesso alla rete ferroviaria delle merci, ridurre i costi di “ultimo miglio”, migliorare e ampliare i servizi negli impianti. Nell'ambito dell'AF sono pertanto previsti prevalentemente interventi di tipo infrastrutturale: la realizzazione dei collegamenti ferroviari laddove mancanti, e l'adeguamento di quelli esistenti con eventuale modifica del layout dei binari (lunghezza e distanza dalle banchine) per aumentare la lunghezza dei treni operabili in porto, semplificare le operazioni di carico/scarico riducendo le manovre per la formazione del treno e limitando i percorsi dei container su mezzi gommati. L'AF è complementare e presenta delle sovrapposizioni in termini di contenuto degli interventi rispetto all'area funzionale relativa all'adeguamento prestazionale dei corridoi merci, risulta inoltre sinergica rispetto alle aree funzionali relative al miglioramento dell'accessibilità e al potenziamento infrastrutturale dei porti.
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Realizzazione di interventi di “ultimo miglio” nei nodi logistici appartenenti alla rete Core: porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli, Palermo e Taranto, interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari concentrandosi in particolare: <ul style="list-style-type: none"> • per il quadrante sud orientale della Sicilia, su interventi relativi alla connessione del porto di Augusta con la rete ferroviaria nazionale, ricompresi anche nell'ambito di priorità del CEF; • per il Polo logistico di Gioia Tauro, completare quanto avviato con l'Accordo di Programma Quadro del 2010; • per il Sistema pugliese potenziamento dei collegamenti di “ultimo miglio” ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi- Taranto, con particolare attenzione all'interporto di Bari; • nell'ambito dell'area campana, sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.
Principali soggetti coinvolti	Es. RFI, Autorità portuali e società di gestione poli logistici

Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano le principali direttrici merci situate lungo i 4 corridoi della rete centrale TEN-T che interessano l'Italia con esplicita priorità al Mezzogiorno e dunque alle connessioni ferroviarie al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo dei porti e interporti delle 5 aree vaste intermodali meridionali (Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema Pugliese, Logistica Campana, Quadrante sud orientale della Sicilia Quadrante occidentale Sicilia).
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	<p>Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti, ascrivibili alla linea d'azione "Sviluppo prestazionale dei corridoi merci". Per l'infrastrutturazione dei porti e terminali intermodali il CdP RFI prevede infatti potenziamenti sinergici agli investimenti all'interno degli scali realizzati a cura delle autorità competenti.</p> <p>All'AF afferiscono vari interventi di "ultimo miglio" da realizzarsi nei nodi logistici appartenenti alla rete Core previsti dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020, molti dei quali a completamento di progetti già avviati con il PON Reti e Mobilità 2007-2013 e in parte ricadenti anche nei 3 CIS "Napoli-Bari-Lecce/Taranto", "Messina-Catania-Palermo", "Salerno-Reggio Calabria". Tra questi in particolare rientrano: la connessione alla rete ferroviaria nazionale del porto di Augusta, l'infrastrutturazione ferroviaria nel porto di Gioia Tauro (a completamento dell'APQ Polo logistico di Gioia Tauro del 2010), il potenziamento dei collegamenti ferroviari nei nodi portuali di Bari, Brindisi e Taranto, lo sviluppo delle connessioni alla rete TEN T dei porti di Napoli e Salerno e degli interporti di Nola e Marcianise.</p> <p>Molte delle progettualità afferenti all'AF, ed in particolare quelle identificate dal PON 2014-2020, a completamento della programmazione nazionale del ciclo precedente, sono ad un livello di attuazione avanzato.</p>
Aree funzionali strettamente correlate	<p>1.B.1 Adeguamento prestazionale per il traffico merci dei principali Corridoi sulla rete "Core"</p> <p>3.B.1 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p> <p>3.B.2 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo moderato sul conseguimento dell'OAS 1. In generale, infatti, gli interventi che implementano l'AF sono funzionali a consentire l'accesso al network ferroviario alle merci movimentate nell'ambito principali nodi logistici, dunque in un certo senso rappresenta la <i>conditio sine qua non</i> per consentire il trasferimento di significative quote di trasporto merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria nella direzione degli obiettivi stabiliti in sede europea per il 2030. Soprattutto nel Mezzogiorno dove si concentrano le maggiori criticità dal punto di vista dell'accessibilità ferroviaria.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 2, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i></p>

	<p>Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 3 impatti negativi trascurabili. L'AF prevede interventi che interessano prevalentemente ambiti già occupati da porti o interporti, dunque aree già ampiamente compromesse dal punto di vista naturalistico. Cautelativamente, l'impatto tuttavia non è giudicato nullo in quanto non si esclude la possibilità che la realizzazione degli interventi possa richiedere modesti ampliamenti delle aree ferroviarie o logistiche. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi trascurabili. Analogamente a quanto evidenziato per l'OAS precedente infatti L'AF prevede interventi che interessano prevalentemente ambiti già occupati da porti o interporti, dunque aree completamente artificializzate e non si rilevano elementi che possano ragionevolmente far supporre impatti al livello di prelievo delle risorse o produzione di rifiuti. Cautelativamente l'impatto tuttavia non è giudicato nullo in quanto non si esclude la possibilità che la realizzazione degli interventi possa richiedere modesti ampliamenti delle aree ferroviarie o logistiche. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi trascurabili. L'AF prevede interventi che interessano prevalentemente ambiti già occupati da porti o interporti, pertanto non si ritiene che possano emergere impatti rilevanti a livello del patrimonio paesistico culturale, tuttavia cautelativamente, l'impatto non è giudicato nullo in considerazione del potenziale impatto visivo che potrebbe verificarsi in corrispondenza degli interventi più impegnativi, specie a carico del paesaggio costiero nel caso di opere in ambito portuale. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 6 impatti positivi significativi. Dal punto di vista dell'esposizione all'inquinamento atmosferico e acustico della popolazione urbana lo shift modale potenzialmente indotto dall'AF comporta in linea di principio una minore affluenza di mezzi pesanti e della congestione nelle aree portuali urbane, con conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti e del rumore ambiente, ascrivibile a tale tipologia di traffico, nonché del rischio di incidenti determinato da una circolazione veicolare congestionata e mista. Tuttavia l'impatto complessivo è considerato limitato dal momento che spesso i flussi di traffico in entrata e uscita dai nodi logistici utilizzano comunque una viabilità dedicata. <i>Punteggio: 2 (oss.2 ISPRA)</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OES 1, in quanto genericamente finalizzati a migliorare la capacità di porti e interporti di attrarre/gestire i flussi di merci e di indirizzarli verso il modo ferroviario dunque indirettamente a favorire l'ulteriore sviluppo dei traffici commerciali su ferro tra il nord e il sud Europa e attraverso il Mediterraneo. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 2, in quanto espressamente indirizzati a favorire l'accessibilità in chiave intermodale di distretti produttivi, porti e interporti, dove questa non è</p>

	<p>efficacemente garantita. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 3, nella misura in cui prevedono, tra i vari interventi, la realizzazione di collegamenti ferroviari mancanti o non operativi tra porti e interporti della rete Core attualmente solo parzialmente connessi attraverso altri modi di trasporto. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 4 in quanto espressamente finalizzati ad aumentare l'operatività e la capacità di movimentazione merci di porti e interporti elevando lo share modale ferroviario. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 5. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 6 - Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 6. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 7, in quanto espressamente finalizzati al completamento di collegamenti mancanti o inefficienti lungo i principali corridoi merci, adeguandoli agli standard di interoperabilità definiti nel Regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. <i>Punteggio: 4</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di 1 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 18 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 19 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>

3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE

Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino solo interazioni negative trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.

4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

- Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti
- Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020
- Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013
- Informazioni sulle opere pubbliche programmate con i Contratti Istituzionali di Sviluppo: <http://operecis.gov.it/site/cis/home.html>
- Elenco Opere del decreto "Sblocca Italia" (D.L. n.133/2014, L. n.164/2014): <http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf>
- Intesa Istituzionale di Programma tra Governo della Repubblica Italiana e la Regione Calabria - Accordo di programma quadro "Polo logistico di Gioia Tauro"
- Approfondimenti sui Corridoi TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm
- Sito RFI (Reti e territorio): <http://www.rfi.it/>

1.C.1 INTERVENTI PER LA SICUREZZA FERROVIARIA E ADEGUAMENTO OBBLIGHI DI LEGGE

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.C.1 INTERVENTI PER LA SICUREZZA FERROVIARIA E ADEGUAMENTO OBBLIGHI DI LEGGE
Definizione estesa	1.C.1 Interventi per la sicurezza e adeguamento obblighi di legge (sicurezza passaggi a livello, sicurezza in galleria, rischio idrogeologico, verifiche sismiche, risanamento acustico)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.C Incremento della sicurezza, la qualità e l'efficientamento dell'infrastruttura assicurando continuità ai programmi manutentivi
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'area funzionale prevede interventi di vario tipo destinati a incrementare i livelli di sicurezza complessiva dell'infrastruttura ferroviaria, procedendo nella direzione del soddisfacimento di requisiti stabiliti da specifiche normative. In particolare gli interventi afferenti all'AF riguardano:</p> <p>L'incremento della sicurezza nei passaggi a livello, in attuazione del Piano generale proposto da RFI nel 2013 che - in alternativa al precedente programma di soppressione dei passaggi a livello troppo oneroso in termini di tempi e costi – prevede: attrezzaggi lato strada (dossi artificiali, bande rumorose, cartellonistica), sistemi di rilevamento dei veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno e parziale automazione dei PL privati.</p> <p>L'adeguamento alle vigenti disposizioni per la sicurezza nelle gallerie ferroviarie, definite dal DM 28/10/2005 e attualmente in corso di revisione per l'allineamento alle analoghe normative europee (TSI-SRT). Gli interventi di adeguamento, riguardano: la segnaletica, i sistemi di comunicazione delle emergenze, i requisiti di sicurezza antincendio per il materiale da costruzione di nuova installazione, le misure per impedire l'accesso non autorizzato alle uscite di emergenza e ai locali delle attrezzature.</p> <p>L'attuazione del piano di intervento per la risoluzione delle criticità idrogeologiche sull'infrastruttura ferroviaria richiesto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), prevede sia l'eliminazione di punti critici singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, sia l'installazione di sistemi di allarme.</p> <p>L'espletamento delle procedure di verifica di vulnerabilità sismica sugli edifici di interesse strategico e sulle opere infrastrutturali di proprietà di RFI in ottemperanza all'OPCM 3274 del 20/03/2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" (in base al censimento effettuato si tratterebbe di 7664 manufatti, tra ponti e fabbricati).</p> <p>L'attuazione del Piano di risanamento acustico redatto in ottemperanza al DM Ambiente 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture" che prevede, previo accordo con gli enti locali interessati, l'installazione di barriere antirumore e interventi diretti su ricettori isolati in caso di superamento dei valori limite.</p>

Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	RFI, ANSF, Autorità di Bacino, Enti Locali
Ambito geografico interessato	Gli interventi in attuazione dell'AF sono diffusi su tutto il territorio nazionale. Nel caso del programma per la riduzione del rischio idrogeologico gli interventi saranno localizzati sulla base delle criticità individuate nei Piani di Assetto Idrogeologico delle Autorità di Bacino o dell'inventario Fenomeni Franosi Italiani di ISPRA.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti, ascrivibili alla linea d'azione "Mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario" Risultano inoltre riconducibili all'AF 2 interventi individuati nell'elenco opere del D.L. 133/2014-L.164/2014 "Sblocca Italia" (Soppressione e automazione di passaggi a livello con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna-Lecce; Messa in sicurezza Cuneo-Ventimiglia).
Aree funzionali strettamente correlate	---

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 1. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF abbiano sull'OAS2 impatto positivo molto significativo, nella misura in cui includono programmi di intervento esplicitamente indirizzati a ridurre la vulnerabilità dei manufatti esistenti sia rispetto ai fenomeni sismici che al rischio idrogeologico. Oltre che per motivi intrinseci, la protezione degli edifici e delle infrastrutture ferroviarie è importante a fini di protezione civile, per assicurare, in caso di calamità, la funzionalità di collegamenti strategici per l'invio dei soccorsi. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 3 impatti negativi complessivamente trascurabili in quanto limitati alle potenziali interferenze che le opere in attuazione del programma di riduzione del rischio idrogeologico potrebbero determinare nei casi in cui tecniche di ingegneria naturalistica a basso impatto non siano sufficienti e si rendano necessari interventi infrastrutturali più impegnativi, ad esempio per il consolidamento dei versanti o la regimazione delle acque. <i>Punteggio: -1</i></p>
--	---

	<p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 4, dal momento che generalmente non comportano la realizzazione di nuove infrastrutture. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 5 impatti negativi complessivamente trascurabili dovuti alle potenziali interferenze che potrebbero determinare sul paesaggio sia le opere in attuazione del programma di riduzione del rischio idrogeologico, soprattutto nel caso degli interventi infrastrutturali più impegnativi, che quelle di risanamento acustico, specie nel caso dell'installazione di barriere fonoassorbenti. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF abbiano sull'OAS6 un impatto positivo molto significativo, con riferimento alla sicurezza della popolazione, nella misura in cui sono espressamente orientate a migliorare la sicurezza delle diverse componenti dell'infrastruttura ferroviaria e dunque a ridurre l'incidentalità e i rischi connessi a situazioni di emergenza o calamità. <i>Punteggio: 4</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF manifestino effetti indiretti positivi ai fini del conseguimento dell'OES 1, in quanto comprendono interventi che contribuiscono anche in caso di emergenza o calamità a mantenere la funzionalità dei collegamenti ferroviari, dunque l'accessibilità del territorio. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 2. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 3. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 4. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF abbiano un impatto positivo significativo sul</p>

	<p>conseguimento dell'OES 5 con riferimento alla possibilità di garantire una maggiore continuità dei flussi di traffico dal momento che sono orientate a migliorare la sicurezza delle diverse componenti dell'infrastruttura ferroviaria. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 6. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF abbiano impatto positivo trascurabile sul conseguimento dell'OES 7 in termini di interoperabilità delle reti TEN, in quanto includono anche azioni che implicano il soddisfacimento degli standard definiti a livello europeo per la sicurezza in galleria. <i>Punteggio: 1</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 2 interferenze negative, per un totale di 6 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 3 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 6 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 12 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Media</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino interazioni negative trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti ● Elenco Opere del decreto "Sblocca Italia" (D.L. n.133/2014, L. n.164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf

1.C.2 INTERVENTI PER LA QUALITÀ ED EFFICIENTAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA (ERMTS)

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	1.C.2 INTERVENTI PER LA QUALITÀ ED EFFICIENTAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA (TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE, TELECOMUNICAZIONI, ERMTS)
Definizione estesa	1.C.2 Interventi per la qualità ed efficientamento dell'infrastruttura (ERMTS)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.C. Incremento della sicurezza, la qualità e l'efficientamento dell'infrastruttura assicurando continuità ai programmi manutentivi
Descrizione dell'Area Funzionale	L'area funzionale comprende azioni finalizzate alla diffusione di dotazioni tecnologiche e applicazioni telematiche che migliorino l'efficienza e la sicurezza della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento ai sistemi ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System). L'ERTMS è un sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario con apparecchiature sia a terra che a bordo, progettato allo scopo di rendere interoperabili i sistemi di circolazione e sicurezza delle varie Ferrovie Europee, sostituendo i sistemi tra loro incompatibili. Nel Regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (UE/1316/2013) la piena implementazione dell'ERTMS è espressamente indicata come obiettivo da raggiungere al 2030 per tutti i corridoi della rete centrale TEN-T. L'attrezzaggio è obbligatorio per tutte le linee ferroviarie nuove o soggette ad ammodernamento, inoltre esiste un Piano europeo per l'attuazione dell'ERTMS (Decisione 2009/561/CE) che identifica le sezioni da attrezzare entro il 2015 e il 2020.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Interventi di attrezzaggio con tecnologia ERTMS su linee individuate in coerenza con il piano di implementazione ERTMS al sud Italia.
Principali soggetti coinvolti	RFI
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano tutte le principali direttrici viaggiatori che interessano la penisola ed in particolare quelle situate lungo i 4 corridoi della rete centrale TEN-T che interessano l'Italia: Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Corridoio Mediterraneo, Corridoio Reno Alpino, Corridoio Baltico Adriatico.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti, ascrivibili alla linea d'azione "Mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario" (cfr. tabella A02 del contratto). Si segnala inoltre che nell'ambito dell'AF, l'implementazione del sistema di sicurezza

	ERTMS ha visto approvati vari finanziamenti dal programma CEF per proposte che interessano anche le sezioni italiane di corridoi ferroviari multinazionali. Interventi simili per l'attrezzaggio con tecnologia ERTMS di linee individuate in coerenza con il Piano di implementazione ERTMS al sud Italia sono stati inclusi anche nel PON infrastrutture e Reti 2014-20.
Aree funzionali strettamente correlate	1.A.1 Interventi sui punti singoli della rete convenzionale per l'innalzamento della velocità 1.A.2 Interventi per lo sviluppo della rete AV/AC, la velocizzazione dei tratti antenna e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori 1.B.1 Adeguamento prestazionale per il traffico merci dei principali Corridoi sulla rete "Core"
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF presentino effetti indiretti positivi con l'OAS, nella misura in cui si ritiene che l'efficientamento complessivo della circolazione ferroviaria, che si prevede di ottenere grazie alle nuove dotazioni tecnologiche, possa contribuire anche a ridurre i consumi energetici e le relative emissioni . <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF abbiano sull'OAS2 un impatto positivo molto significativo, con riferimento alla sicurezza della popolazione, in quanto sono espressamente orientate a migliorare la sicurezza della circolazione ferroviaria. <i>Punteggio: 4</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OES. <i>Punteggio: ---</i></p>

	<p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF abbiano effetto indiretto positivo ai fini del conseguimento dell'OES2 nella misura in cui le dotazioni tecnologiche oggetto dell'AF soprattutto con riferimento al trasporto merci favoriscono l'efficienza della rete e la competitività del modo ferroviario, stimolando di conseguenza l'intermodalità. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 3. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF abbiano effetto indiretto positivo ai fini del conseguimento dell'OES 4, nella misura in cui un efficace utilizzo dei sistemi tecnologici gioca un ruolo fondamentale nella creazione di un sistema di trasporto per le persone e per le merci integrato, sicuro, efficiente e sostenibile così come riconosciuto dalla politica comunitaria. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 5. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 6 - Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 6 in quanto espressamente finalizzati alla diffusione di dotazioni tecnologiche e applicazioni telematiche per l'efficienza e la sicurezza della circolazione ferroviaria. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le azioni previste dall'AF abbiano impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 7 in termini di interoperabilità delle reti TEN, soprattutto con riferimento all'implementazione di sistemi ERTMS, che nasce proprio con l'obiettivo di rimuovere i vincoli per la circolazione che derivavano dalla diversità tra i sistemi di segnalamento e controllo in uso nei vari paesi . <i>Punteggio: 4</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 5 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 4 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 13 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 18 punti

Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino interazioni negative trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • Contratto di Programma 2012-2016 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, parte investimenti • Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 • Progetti beneficiari del programma Connecting Europe Facility (CEF) https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility • Decisione della Commissione del 22 luglio 2009 recante modifica della decisione 2006/679/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale - (2009/561/CE) • Approfondimenti sui Corridoi TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm • Sito RFI (Sicurezza e tecnologia): http://www.rfi.it/

2.A.1 INTERVENTI FUNZIONALI AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI FERROVIARI REGIONALI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE GRANDI AREE METROPOLITANE

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	2.A.1 INTERVENTI FUNZIONALI AL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI FERROVIARI REGIONALI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE GRANDI AREE METROPOLITANE
Definizione estesa	2.A.1 Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane ed ai servizi per i pendolari
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	2. Riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi
Obiettivo specifico	2.A Sviluppo del network TPL con proposte innovative per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende interventi di tipo sia infrastrutturale, sia tecnologico-gestionale, volti a completare e potenziare i sistemi integrati di trasporto nelle aree metropolitane, migliorando le connessioni ferroviarie delle città metropolitane con i Comuni limitrofi e con gli aeroporti e sviluppando l'intermodalità e l'integrazione con gli altri sistemi di trasporto collettivo: l'AF prevede quindi sia azioni di completamento di infrastrutture esistenti per il trasporto su ferro (anche con realizzazione di raddoppi, quadruplicamenti, nodi di interscambio), sia interventi tecnologici volti a migliorare l'erogazione del servizio (rinnovo materiale rotabile, bigliettazione integrata, ecc.).
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	RFI, altri soggetti gestori dei servizi di trasporto pubblico su ferro e su gomma a livello regionale, locale e di area metropolitana.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF si focalizzano in particolare sulle Città metropolitane - 10 di queste sono state individuate con legge nazionale (Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia) e altre 4 dalle Regioni a statuto speciale (Cagliari, Catania, Messina, Palermo). Il PIS individua interventi localizzati nelle Città metropolitane di Bologna, Torino, Catania e Palermo.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'Area Funzionale rientra il completamento di opere già previste come Grandi Progetti nel PON Reti e Mobilità 2007-2013 (ad es. il completamento del Nodo di Palermo, con il raddoppio della linea ferroviaria che attraversa l'area urbana del Capoluogo siciliano) e come tali riprese nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020; di opere inserite nel PIS (oltre al già citato Nodo di Palermo, l'interconnessione Rebaudengo-Passante ferroviario di Torino, il completamento e l'integrazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna ed il potenziamento della ferrovia Circumetnea per il completamento del Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania) e di opere del Contratto di Programma RFI (interventi di potenziamento delle linee regionali). Il Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino è inserito tra le opere finanziate con il D.L. n. 133/2014 "Sblocca Italia"

	(convertito nella L. n. 164/2014). Il Nodo di Palermo fa anche parte dei CIS – Contratti Istituzionali di Sviluppo. L'AF è quindi in corso di attuazione.
Aree Funzionali strettamente correlate	2.A.2 Interventi funzionali al potenziamento delle reti metropolitane 5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 1. In generale, infatti, il completamento delle reti dei sistemi di trasporto metropolitano e la realizzazione di interventi di miglioramento dei servizi di trasporto passeggeri a scala sovracomunale avranno un impatto molto positivo sulla qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti, in quanto - aumentando la capillarità, l'accessibilità ed il <i>comfort</i> del servizio anche in termini di bigliettazione integrata e di dotazione di nuovi convogli - renderanno il trasporto su ferro più competitivo rispetto alla mobilità su gomma, incoraggiando uno <i>shift</i> modale in favore del trasporto su ferro, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal traffico (in particolare i gas climalteranti) e dei consumi di combustibili fossili per autotrazione. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Si ritiene che gli interventi associabili all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i> Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano impatti negativi pressoché trascurabili sul conseguimento dell'OAS 3. Infatti, laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie, l'attuazione dell'AF potrebbe comportare una sottrazione di aree naturali e un maggiore disturbo delle specie esistenti. Trattandosi di infrastrutture lineari, non si può escludere che queste possano interrompere la continuità ecologica tra gli habitat esistenti ed aumentarne la frammentazione, avviando un processo di impoverimento ecologico e di perdita di biodiversità. Tali impatti potenziali verranno comunque affrontati e valutati caso per caso, alle necessarie scale di dettaglio. Si evidenzia, tuttavia, che in caso di raddoppi e quadruplicamenti di linee esistenti le opere insisterebbero su aree comunque già compromesse dal punto di vista naturalistico, comportando impatti aggiuntivi ragionevolmente di minore entità. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 4, di entità variabile a seconda delle dimensioni e delle caratteristiche progettuali delle opere previste e comunque complessivamente moderati. Laddove, infatti, si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie, l'attuazione dell'AF può comportare una sottrazione di suolo; inoltre, l'eventuale scavo di tratti in galleria pone i tipici problemi (evidentemente proporzionali alle dimensioni delle gallerie stesse) dello smaltimento di ingenti quantità di smarino, che può contenere anche sostanze</p>

	<p>inquinanti che necessitano di trattamenti specifici. Di contro, in questi casi, si ottiene il vantaggio di una minore sottrazione di suolo anche se tali vantaggi sono da valutarsi caso per caso (oss. CT VIA-VAS). <i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti negativi trascurabili sul conseguimento dell'OAS 5, in quanto, comportando essenzialmente il potenziamento di linee già esistenti, hanno un impatto negativo limitato sul paesaggio, solitamente già in qualche modo compromesso. Permangono evidentemente rischi di impatto connessi all'eventuale presenza di beni archeologici, in caso di scavi. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto lo shift modale auto-treno indotto da tali azioni comporterà: i) una diminuzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico, responsabili di affezioni dell'apparato respiratorio e di altre patologie, con impatto positivo sulla salute pubblica; ii) una riduzione del traffico automobilistico nelle aree urbane, con conseguente diminuzione dei disturbi causati dal rumore, aumento della sicurezza dei pedoni e delle categorie deboli e complessivo aumento della qualità insediativa. Tali effetti saranno tanto più positivi quanto più la progettazione delle opere prevedrà l'applicazione di materiali, tecnologie e dispositivi volti a limitare la produzione di rumori e vibrazioni aggiuntivi che possono essere causa di ulteriore disturbo per gli abitanti delle aree limitrofe alle linee interessate. In ultimo, ma non per importanza, l'attenzione riservata al traffico pendolari avrà in impatto sicuramente positivo sulla vita delle tante persone che si spostano regolarmente per motivi di studio o di lavoro. <i>Punteggio: 4</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti positivi sul conseguimento dell'OES 1, in quanto il completamento della rete di trasporto su ferro a scala metropolitana consentirà una maggiore capillarità del servizio ed una sua maggiore accessibilità da parte delle varie località comprese nelle aree metropolitane, che godranno quindi di collegamenti più rapidi e sostenibili da/per la loro Città metropolitana di riferimento. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2: le azioni infrastrutturali e tecnologiche previste sono infatti specificamente mirate all'integrazione plurimodale dei sistemi di trasporto esistenti, in termini di interconnessioni sia fisiche (attraverso il completamento della rete di collegamenti su ferro) sia "immateriali" (ad es. attraverso la creazione della bigliettazione integrata, prevista per il SFM di Bologna). <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti positivi complessivamente moderati sul conseguimento dell'OES 3, specialmente laddove si prevede la realizzazione o il potenziamento delle connessioni ferroviarie tra le Città metropolitane incluse nei Corridoi TEN-T (come Torino, Milano, Bologna, Palermo e Catania)</p>

	<p>e i loro Aeroporti di riferimento. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto essi sono, in generale, finalizzate a valorizzare e ri-ammagliare la rete di trasporto pubblico su ferro esistente e ad aumentarne capacità e bacino di utenza, ammodernando le linee già in esercizio e realizzando, solo ove necessario, nuove tratte strettamente funzionali all'interconnessione tra aree urbane e nodi di interscambio modale (ad es. gli aeroporti di Catania, Palermo e Torino). <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti positivi (a livello di area metropolitana) sul conseguimento dell'OES 5, in quanto essi mirano all'ammodernamento e al miglioramento di infrastrutture e servizi di trasporto esistenti, anche al fine di renderli più accessibili, confortevoli e fruibili per tutte le categorie di utenti. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che gli interventi associabili all'AF possano avere moderati effetti positivi ai fini del conseguimento dell'OES 6, laddove si preveda l'introduzione di innovazioni di tipo tecnologico e gestionale, ad es. quelle riguardanti la bigliettazione integrata o l'introduzione di sistemi informatizzati di controllo per la sicurezza del trasporto ferroviario. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che gli interventi associabili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7. <i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di 3 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 15 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 18 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>

	<p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suolo e rifiuti (OAS4): oltre alle ovvie precauzioni per lo smaltimento dell'eventuale smarino (per il quale si rimanda alle normative e procedure vigenti), si suggerisce, laddove si preveda la realizzazione di nuovi tratti ferroviari, di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime. Si suggerisce inoltre di prediligere, in assenza di particolari problematiche idrogeologiche, il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo, modulando comunque tale scelta in base agli esiti di studi e valutazioni delle situazioni idrogeologiche sito specifiche (ARPAT –NURV Toscana, oss. 7). Si raccomanda infine di cogliere appieno le opportunità offerte dal potenziamento delle ferrovie metropolitane per attuare, ove necessario, interventi di riqualificazione ambientale e di bonifica dei suoli, ad esempio nelle aree di sedime.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 • PON Reti e Mobilità 2007-2013 • PON "Città Metropolitane" 2014-2020 • Contratto di Programma RFI • D.L. n. 133/2014 "Sblocca Italia", convertito nella L. n. 164/2014 • Elenco di interventi in corso di realizzazione sul sito del MIT, con relative schede-intervento: http://cantieri.mit.gov.it • Portale delle opere dei Contratti Istituzionali di Sviluppo: http://operecis.gov.it/ • Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati: http://silos.infrastrutturestrategiche.it/ • Sito ufficiale di Trenitalia S.p.A.: http://www.trenitalia.com • Sito del Sistema Ferroviario Metropolitano di Bologna: http://www.sfmbo.it/

2.A.2 INTERVENTI FUNZIONALI AL POTENZIAMENTO DELLE RETI METROPOLITANE

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	2.A.2 INTERVENTI FUNZIONALI AL POTENZIAMENTO DELLE RETI METROPOLITANE
Definizione estesa	2.A.2 Interventi funzionali al potenziamento delle reti metropolitane
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	2. Riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale per migliori e più affidabili servizi
Obiettivo specifico	2.A Sviluppo del network TPL con proposte innovative per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende interventi di tipo infrastrutturale, volti a completare e potenziare le reti di trasporto pubblico locale su ferro quali metropolitane e tramvie, migliorando le connessioni interne ed esterne delle città metropolitane e sviluppando l'intermodalità, in particolare attraverso l'integrazione con le altre linee metropolitane e con altri nodi di trasporto quali stazioni ferroviarie ed aeroporti. L'AF prevede la realizzazione di nuove linee e/o il prolungamento di linee già esistenti al fine di raggiungere altri Comuni dell'area metropolitana, nonché la realizzazione di nuove stazioni (anche in superficie) e di parcheggi di interscambio ferro/gomma.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	Soggetti gestori e attuatori dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF si focalizzano in particolare sulle Città metropolitane - 10 di queste sono state individuate con legge nazionale (Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Torino e Venezia) e altre 4 dalle Regioni a statuto speciale (Cagliari, Catania, Messina, Palermo).
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'Area Funzionale, in corso di realizzazione, rientrano opere già inserite nel PIS: il prolungamento della Linea 1 della Metropolitana di Torino, tratta Lingotto-Bengasi; l'ampliamento della rete delle linee metropolitane di Milano, con il prolungamento della linea M5 fino a Monza Bettola e la realizzazione della nuova linea M4 Lorenteggio-Linate; la realizzazione della Linea C della Metropolitana di Roma; il prolungamento della Linea 1 ed il completamento della Linea 6 della Metropolitana di Napoli; il completamento della Metrotramvia di Firenze. Di queste, alcune sono state finanziate con il D.L. n. 133/2014 "Sblocca Italia" (convertito nella L. 164/2014): la tratta Colosseo-Piazza Venezia della Linea C di Roma, il completamento della Linea 1 di Napoli, la Metropolitana di Torino e la Metrotramvia di Firenze.
Aree Funzionali strettamente correlate	2.A.1 Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali nelle grandi aree metropolitane 5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene molto probabile che le azioni afferenti all'AF abbiano effetti diretti e positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 1, soprattutto all'interno delle aree metropolitane, nelle quali il traffico automobilistico è il principale responsabile dell'inquinamento atmosferico e fornisce un contributo importante ai consumi energetici. In generale, infatti, il completamento delle reti delle metropolitane avrà un impatto molto positivo sulla qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti, in quanto - aumentando la capillarità e la qualità del servizio offerto, anche in termini di bacino di utenza e numero di passeggeri trasportati - renderà il trasporto pubblico locale su ferro più competitivo rispetto alla mobilità privata su gomma, incoraggiando uno shift modale in favore del trasporto su ferro, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal traffico (in particolare i gas climalteranti) e dei consumi di combustibili fossili per autotrazione.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi afferenti all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano impatti negativi pressoché trascurabili sul conseguimento dell'OAS 3, in quanto trattasi di azioni localizzate prevalentemente in aree già urbanizzate. È tuttavia ragionevole ipotizzare che potrebbero verificarsi situazioni di disturbo, ad esempio in aree di verde urbano interessate da nuovi tracciati, ed in particolare in fase di cantiere: spesso, infatti, in tessuti già urbanizzati e densamente edificati, le aree verdi sono utilizzate per le opere di cantierizzazione. Inoltre, la realizzazione di nuove gallerie e stazioni può comportare l'abbattimento di alberature esistenti.</p> <p><i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano modesti effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 4, di entità variabile a seconda della dimensione degli interventi ma, nel complesso, significativi. La realizzazione di nuove stazioni di superficie e di altre infrastrutture di servizio (quali i parcheggi di interscambio) comporta infatti un consumo di suolo, seppur ragionevolmente limitato ad aree comunque già in larga parte urbanizzate e peraltro ampiamente compensato dagli effetti positivi delle linee metropolitane, una volta ultimate, sulla qualità dell'aria e sulla mobilità; inoltre, lo scavo di tratti in galleria pone i tipici problemi (evidentemente proporzionali alle dimensioni delle gallerie stesse) dello smaltimento di ingenti quantità di smarino (che può contenere anche sostanze inquinanti che necessitano di trattamenti specifici), nonché problematiche di carattere idrogeologico.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF interferiscano negativamente con il conseguimento dell'OAS 5, sia una volta ultimate che in fase di realizzazione. Innanzitutto, le consistenti opere di scavo necessarie possono sviluppare interferenze potenziali con il</p>

	<p>patrimonio archeologico; inoltre la realizzazione di una linea metropolitana necessita di opere di cantierizzazione importanti e di lunga durata, che possono avere un impatto rilevante sul paesaggio urbano. Infine, la costruzione delle nuove stazioni ha un impatto potenziale significativo sul paesaggio urbano esistente, in particolare laddove esse siano localizzate all'interno di centri e nuclei storici e nei pressi di siti di interesse culturale.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i></p> <p>Si ritiene molto probabile che, una volta ultimate, le azioni riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto lo shift modale da esse indotto comporterà: i) una diminuzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico, responsabili di affezioni dell'apparato respiratorio e di altre patologie, con impatto positivo sulla salute pubblica; ii) una riduzione del traffico automobilistico nelle aree urbane, con conseguente diminuzione dei disturbi causati dal rumore, aumento della sicurezza dei pedoni e delle categorie deboli e complessivo aumento della qualità insediativa. Tuttavia, occorre anche considerare i potenziali impatti negativi: la realizzazione di una linea metropolitana necessita infatti di opere di cantierizzazione importanti e di lunga durata, che possono avere un impatto rilevante, ancorché limitato nel tempo, sulle condizioni della mobilità urbana e sulla qualità della vita dei cittadini in generale (occupazione di aree pubbliche da parte dei cantieri, produzione di rumore e vibrazioni, aumento del traffico in alcune aree, ecc.); eventuali disturbi causati da vibrazioni in fase di esercizio dovranno essere accuratamente valutati in fase di progettazione.</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p>
<p>Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)</p>	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i></p> <p>Si ritiene che le azioni riconducibili all'AF – prevalentemente concentrate nelle aree urbane e metropolitane - non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 1.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i></p> <p>Si ritiene probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano modesti effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2: le azioni previste sono infatti specificamente mirate all'integrazione plurimodale, puntando a costruire dei sistemi di trasporto integrati attraverso l'interconnessione tra linee metropolitane e linee ferroviarie, aeroporti, e grandi infrastrutture per il trasporto su gomma, e tramite la realizzazione di nodi e parcheggi di interscambio.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti genericamente positivi sul conseguimento dell'OES 3, specialmente laddove si prevede la realizzazione o il potenziamento delle connessioni tra le Città metropolitane incluse nei Corridoi TEN-T (come Milano e Firenze) e i loro Aeroporti di riferimento.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i></p> <p>Si ritiene probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto le azioni previste sono sempre finalizzate a valorizzare e ri-ammagliare la rete di trasporto pubblico esistente, realizzando nuove tratte di metropolitana che sono strettamente funzionali al potenziamento delle linee esistenti, in quanto consentono di estenderne il bacino di utenza ai Comuni della cintura metropolitana,</p>

	<p>di sviluppare le connessioni con le linee ferroviarie e le altre linee metropolitane (contribuendo alla creazione di sistemi di trasporto integrati) e di collegare le aree urbane a importanti nodi di interscambio modale (ad es. gli aeroporti di Milano e Firenze).</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano generici effetti positivi (a livello di area metropolitana) sul conseguimento dell'OES 5, in quanto le azioni proposte mirano all'ammodernamento e al miglioramento di infrastrutture e servizi di trasporto esistenti, anche al fine di renderli più accessibili, confortevoli e fruibili per tutte le categorie di utenti.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi ai fini del conseguimento dell'OES 6, laddove si preveda l'introduzione di innovazioni di tipo tecnologico e gestionale nella realizzazione di nuove linee di metropolitana (ad es. metropolitane ad automatismo integrale).</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che le azioni riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di 2 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 10 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 12 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Media</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Suolo e rifiuti (OAS4): oltre alle ovvie precauzioni per lo smaltimento dell'eventuale smarino (per il quale si rimanda alle normative e procedure vigenti), si suggerisce, nell'ambito della realizzazione di nuove tratte, di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime. ● Paesaggio e beni culturali (OAS5): si raccomanda particolare attenzione

	<p>nell'inserimento degli elementi fuori terra – stazioni della metropolitana, pozzi di ventilazione, parcheggi di scambio, ecc. – nel contesto urbano, soprattutto in zone di interesse storico-culturale, anche prevedendo l'utilizzo di materiali ed elementi costruttivi compatibili con le preesistenze, la realizzazione o la sistemazione di aree a verde (anche per mitigare gli impatti visivi delle nuove realizzazioni), la messa in opera di misure di compensazione laddove si preveda l'abbattimento di alberature esistenti (trapianti, nuove piantumazioni, ecc.).</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • PON "Città Metropolitane" 2014-2020 • Elenco di interventi in corso di realizzazione sul sito del MIT, con relative schede-intervento: http://cantieri.mit.gov.it • Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati: http://silos.infrastrutturestrategiche.it/ • Siti relativi a singole reti e linee di metropolitana: <ul style="list-style-type: none"> - Torino: http://www.infrato.it/it/ - Milano: http://www.metro4milano.it/ e http://www.metropolitana-milano.it/metropolitana-milano-linea-m5.htm - Napoli: http://www.metropolitanadinapoli.it/ e http://ec.europa.eu/regional_policy/it/projects/italy/completing-the-extension-of-naples-metro-line-1 - Roma: http://www.metrocspa.it/ - Firenze: http://mobilita.comune.fi.it/tramvia/index.html • Elenco Opere del decreto "Sblocca Italia" (D.L. n. 133/2014, L. n. 164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf

3.A.1 MISURE PER LA SEMPLIFICAZIONE E LA VELOCIZZAZIONE DELLE PROCEDURE NEI PORTI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.A.1 MISURE PER LA SEMPLIFICAZIONE E LA VELOCIZZAZIONE DELLE PROCEDURE NEI PORTI
Definizione estesa	3.A.1 Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale (obiettivo 1 PSNPL) e per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori (obiettivo 2 del PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della Governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.A Aumentare la competitività del Sistema Mare riducendo tempi e costi sia del transito delle merci sia della realizzazione degli interventi di miglioramento infrastrutturale previsti nei porti, nonché migliorando i servizi portuali.
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'Area Funzionale si riferisce ai primi due Obiettivi strategici presenti nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e prevede interventi immateriali finalizzati essenzialmente alla semplificazione burocratica e alla competitività del Sistema Mare. Gli interventi corrispondono alle Misure contenute nelle Azioni 1 e 2 del PSNPL.</p> <p>Le attività riferite all'Obiettivo 1 sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Completamento dello sportello unico dei controlli • Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali • Semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali • Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali. <p>Sarà attivato, quindi, uno Sportello Unico per i Controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata e all'uscita delle merci nel/dal territorio nazionale (quali, ad esempio, i controlli fitosanitari), da identificarsi nell'Agenzia delle Dogane. Saranno semplificate le procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali che avverranno mediante l'utilizzo della conferenza di servizi, e le procedure per il dragaggio dei fondali ed espletata l'indicazione di una tempistica certa per l'approvazione dei progetti di dragaggio.</p> <p>Le attività riferite all'Obiettivo 2 sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definizione di indirizzi nazionali e modalità di assegnazione dei servizi tecnico nautici • Regolamentazione delle concessioni demaniali e promozione della concorrenza e degli investimenti • Incremento della competitività del lavoro portuale • Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti • Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico. <p>Le misure relative all'Obiettivo 2 riguardano essenzialmente il miglioramento e l'efficienza dei servizi tecnico nautici nonché il miglioramento delle condizioni di accesso alle concessioni demaniali. Inoltre sarà favorita l'efficienza e uniformità del lavoro portuale e saranno create le condizioni per mercati più concorrenziali e trasparenti nei porti italiani.</p> <p>Per ciò che riguarda i controlli fitosanitari, vi è l'introduzione dei protocolli tecnici della European and Mediterranean Plant Protection Organization al fine di proteggere le produzioni nazionali garantendone gli standard qualitativi.</p> <p>Per ciò che riguarda il settore turistico, viene menzionato il segmento crocieristico, per il quale si prevede il potenziamento del collegamento intermodale, specie mediante l'Alta</p>

	Velocità ferroviaria.
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell’AI	Interventi in materia di Intelligent Transport System rivolti a sostenere l’implementazione e lo sviluppo dello Sportello Unico Doganale, nell’ottica della creazione di una Single Window nazionale.
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell’AF riguardano potenzialmente l’intero sistema portuale italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L’AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.
Aree funzionali strettamente correlate	3.E.1 Misure per l'adeguamento della Governance alla missione della Portualità italiana
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell’aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> L’Area Funzionale è interessata da misure di tipo immateriale, finalizzate, in linea generale, alla semplificazione burocratica e migliorare la competitività del Sistema Mare, in generale più vantaggioso in termini di emissioni di inquinanti. Pertanto ci sarà una relazione indiretta tendenzialmente positiva sul conseguimento dell’OAS 1. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Data la tipologia dell’ Area Funzionale in esame, si ritiene che non vi siano interazioni rilevanti sul perseguimento dell’OAS 2. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene possibile che le misure previste dall’AF abbiano una relazione positiva moderata sul conseguimento dell’OAS 3, in relazione al controllo della introduzione accidentale delle specie esotiche nel nostro paese (controlli fitosanitari). <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> E’ possibile che le misure ricadenti nell’AF abbiano una relazione indiretta tendenzialmente positiva sul conseguimento dell’OAS 4, in quanto si ritiene che la semplificazione delle procedure possa indurre una elevazione delle performance senza incidere sull’assetto fisico delle strutture. <i>Punteggio: 2</i></p>

	<p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF possano avere interazioni rilevanti sul conseguimento dell'OAS 5 nella misura in cui la semplificazione auspicata implichi una sottovalutazione di analisi preventive quali, ad esempio, lo svolgimento di verifiche di archeologia subacquea prima dei dragaggi.. Tuttavia, non si può non assumere anche che i processi di semplificazione auspicati saranno considerati secondo la gerarchia delle fonti normative vigente nel nostro ordinamento. Allo specifico riguardo dell'esempio si segnala che l'importanza dell'indagine preventiva archeologica è confermata dal nuovo codice degli appalti già a livello di studio di fattibilità".(oss. Soprintendenza Liguria 1) <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano una relazione indiretta tendenzialmente positiva sul conseguimento dell'OAS 6 in modo particolare per ciò che riguarda i controlli di qualità rafforzati sulle merci importate quali, ad esempio, i controlli fitosanitari. <i>Punteggio: 2</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano un impatto moderatamente positivo sul conseguimento dell'OES 1, in quanto si ritiene che la semplificazione delle procedure, nonché l'attivazione di Sportello Unico doganale, possa velocizzare la realizzazione di infrastrutture e migliorare l'accessibilità per l'import/export. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti tendenzialmente positivi sul conseguimento dell'OES 2, nella misura in cui le principali azioni comprese nell'AF mirano alla semplificazione e snellimento delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Le misure afferenti l'AF possono contribuire positivamente al raggiungimento dell'OES 3 in quanto mirano a velocizzare la realizzazione di importanti opere di adeguamento infrastrutturale nei porti senza le quali l'operatività del resto delle attrezzature offerte risulta compromessa (ad esempio, dragaggio fondali per accogliere navi cargo di nuova generazione a maggiore pescaggio). <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Le misure afferenti l'AF possono contribuire positivamente al raggiungimento dell'OES 4 in quanto mirano a velocizzare la realizzazione di importanti opere di adeguamento della capacità infrastrutturale nei porti. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul</p>

	<p>conseguimento dell' OES 5, in generale per ciò che riguarda lo snellimento delle procedure di autorizzazione che riguardano il miglioramento opere infrastrutturali dei porti legati alla qualità e all'accessibilità delle diverse categorie sociali. In particolar modo per ciò che riguarda il settore turistico, in particolar modo il segmento crocieristico, per cui vi è la necessità di miglioramento nei servizi di terra e nei collegamenti con altre modalità di trasporto (ferrovia/aereo). Punteggio: 3</p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le misure dell'AF abbiano nel complesso effetti indiretti tendenzialmente positivi sul conseguimento dell' OES 6, nella misura in cui il sistema della portualità e della logistica è supportato, per la gestione dell'operatività e dei colloqui tra i diversi attori coinvolti nella catena logistica, da una molteplicità di sistemi informatici funzionale per ridurre tempi e costi di transito delle merci e per ottimizzare le procedure approvative delle opere e le tempistiche di realizzazione degli interventi sui Porti. Punteggio: 2</p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell' OES 7 nella misura in cui le azioni riguardano essenzialmente lo snellimento/semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali, rimuovendo così le barriere amministrative e tecniche che ostacolano la concorrenza. Punteggio: 4</p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 4 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 7 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 7 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 18 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 25 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Molto Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Altissima</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

3.B.1 MISURE PER MIGLIORARE I SERVIZI DI TRASPORTO ED AUMENTARE L'ACCESSIBILITÀ DEI PORTI VIA MARE E VIA TERRA

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.B.1 MISURE PER MIGLIORARE I SERVIZI DI TRASPORTO ED AUMENTARE L'ACCESSIBILITÀ DEI PORTI VIA MARE E VIA TERRA
Definizione estesa	3.B.1 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra (obiettivo 3 PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della Governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.B Migliorare i servizi e le infrastrutture del comparto portuale e favorire un salto di qualità dei servizi di trasporto e logistici alle imprese manifatturiere
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale si riferisce all'Obiettivo strategico n. 3 del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) ed è finalizzata al miglioramento dell'accessibilità dei porti - lato terra e lato mare - attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari di inoltro terrestre delle merci dai porti e la promozione di nuovi servizi e collegamenti marittimi a supporto di mercati e di filiere logistiche. Si prevedono le seguenti attività: <ul style="list-style-type: none"> • Semplificazione delle manovre ferroviarie nei porti • Estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti <i>gateway</i> internazionali • Introduzione del <i>Fast Corridor</i> Ferroviario in scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati • Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo • Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci • Misure per la promozione e lo sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi per l'inoltro terrestre delle merci rinfuse e unitizzate in arrivo e partenza dai porti adriatici.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali, Ferrovie dello Stato SPA.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano potenzialmente l'intero sistema portuale italiano.

Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.
Aree funzionali strettamente correlate	3.B.2 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri 1.B.2 Potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene possibile che le misure previste dall'AF abbiano effetti significativi positivi sul conseguimento dell'OAS 1 in quanto l'AF è interessata da misure finalizzate al miglioramento dell'accessibilità lato terra e lato mare dei porti, attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari delle merci contribuendo così alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica e degli altri inquinanti originati dalla componente mobilità su gomma. L'obiettivo dell'AF è dunque quello di aumentare l'uso del mare come via di trasporto più sostenibile delle merci. Punteggio: 3</p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Data la tipologia dell'Area Funzionale in esame, si ritiene che non vi siano interazioni rilevanti sul perseguimento dell'OAS 2. Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene che le misure previste dall'AF possano avere interazioni tendenzialmente negative sul conseguimento dell'OAS 3 nella misura in cui l'obiettivo di potenziare i servizi ferroviari di inoltro terrestre delle merci dai porti e quello di promuovere nuovi servizi e collegamenti marittimi siano perseguiti con importanti interventi di infrastrutturazione. Punteggio: - 1</p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti trascurabili negativi sul conseguimento dell'OAS 4, per ciò che riguarda l'occupazione di suolo dovuto alla realizzazione di possibili interventi infrastrutturali come ad esempio i Nodi logistici del <i>Fast Corridor</i> ferroviario per la movimentazione di container dal punto di sbarco fino al magazzino di temporanea custodia. Punteggio: - 1</p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che le misure previste dall'AF possano avere interazioni tendenzialmente trascurabili sul conseguimento dell'OAS 5, stante la probabile compromissione dei Paesaggi dove si andrà a intervenire, a condizione che la Progettazione tenga comunque conto degli obiettivi della tutela, nel quadro delle pratiche delle verifiche archeologiche preventive (oss.2 Soprintendenza Archeologia Liguria). Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Data la tipologia dell'Area Funzionale in esame, si ritiene che non vi siano interazioni rilevanti sul perseguimento dell'OAS 6</p>

	Punteggio: ---
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 1, in quanto mirano al superamento dei limiti del trasporto delle merci creando le condizioni per un incremento del ricorso alla modalità ferroviaria e promuovendo l'effettiva competitività della stessa, in particolar modo per i traffici di media e lunga distanza. Si prevede l'estensione dei corridoi ferroviari merci sino all'interno dei porti <i>gateway</i> internazionali.</p> <p>Punteggio: 4</p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OES 2, nella misura in cui le principali azioni mirano a semplificare l'accesso ai servizi portuali per favorire un utilizzo ottimale della capacità dei nodi logistici. Si prevede di migliorare i collegamenti fluvio-marittimi attraverso la creazione di corridoi per lo sdoganamento di merci.</p> <p>Punteggio: 3</p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 3, nella misura in cui le principali azioni comprese nell'AF mirano alla promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo e del Mar Nero, attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti integrati di filiera.</p> <p>Punteggio: 4</p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto finalizzati a promuovere l'utilizzo del trasporto marittimo attraverso azioni volte a promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica.</p> <p>Punteggio: 3</p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>Si ritiene che le misure previste dall'AF non manifestino effetti positivi o negativi ai fini del conseguimento dell'OES 5.</p> <p>Punteggio: ---</p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene che le misure dell'AF abbiano nel complesso effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OES 6, in particolare per ciò che riguarda il "Fast Corridor Ferroviario" che ha l'obiettivo di snellire i tempi e le procedure di espletamento delle pratiche doganali e di trasporto delle merci per favorire la crescita del trasporto combinato ferroviario nei flussi in import. Inoltre saranno migliorati i servizi offerti alle imprese ferroviarie attraverso modalità di gestione dei processi di manovra innovative e sicure messe a disposizione dalle tecnologie ICT.</p>

	<p>Punteggio: 3</p> <p>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell' OES 7 in particolare per ciò che riguarda l'estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti <i>gateway</i> internazionali, che avverrà attraverso il pieno coordinamento tra Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria e Amministrazioni Portuali (Autorità di Sistema e Direzioni Portuali). E' previsto inoltre l'interfacciamento dei sistemi di prenotazione delle tracce internazionali offerte dal corridoio (RFC) ai sistemi informativi delle infrastrutture portuali.</p> <p>Punteggio: 3</p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 1 interferenze positive, 2 interferenze negative, per un totale di 1 punto • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 20 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 21 Punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici.</p> <p>Si consiglia comunque, ove possibile, di adottare misure simili a quelle dell'area funzionale 3.D.1. ("Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti") in maniera sinergica con le misure inerenti l'obiettivo 3.B, in modo tale da conseguire una preventiva mitigazione degli impatti nelle città portuali interessate degli interventi (oss. 15 ter ISPRA).</p> <p>Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)

3.B.2 MISURE PER IL POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DEI PORTI E DEI LORO COLLEGAMENTI TERRESTRI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.B.2 MISURE PER IL POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DEI PORTI E DEI LORO COLLEGAMENTI TERRESTRI
Definizione estesa	3.B.2 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri (obiettivo 5 PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della Governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.B Migliorare i servizi e le infrastrutture del comparto portuale e favorire un salto di qualità dei servizi di trasporto e logistici alle imprese manifatturiere
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'Area Funzionale si riferisce al quinto Obiettivo strategico presente nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL). Obiettivo dell'AF è quello di migliorare le prestazioni del Sistema Mare attraverso il recupero e ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente relativo alle opere di protezione, banchine, terminali, sistemi ausiliari; l'adeguamento mirato di fondali e banchine alle dimensioni del naviglio, nonché dei colli di bottiglia dei collegamenti ferroviari e stradali per l'accessibilità ai porti di breve e lungo.</p> <p>Presenza e qualità dei collegamenti ultimo miglio dovrebbero essere tratti distintivi della qualità dell'offerta portuale. La crescita dimensionale delle navi, guidata dalla ricerca di economie di scala crescenti, pone sfide analoghe sul lato terra. Per questo motivo, è fondamentale che i porti siano collegati in maniera efficiente alle reti ferroviaria e stradale. Inoltre sarà data priorità al recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, per aumentare le aree retroportuali minimizzando il consumo di suolo.</p> <p>Si prevedono le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti proposti dalla AdSP • Definizione di progetti sulle reti stradali, ferroviarie e idroviarie nazionali per aumentare la accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani • Costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti • Recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse sottoutilizzate.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'Al	<p>Realizzazione di interventi di "ultimo miglio" nei nodi logistici appartenenti alla rete Core: porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli, Palermo e Taranto, interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari concentrandosi in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per il quadrante sud orientale della Sicilia, su interventi relativi alla connessione del porto di Augusta con la rete ferroviaria nazionale, ricompresi anche nell'ambito di priorità del CEF; • per il Polo logistico di Gioia Tauro, completare quanto avviato con l'Accordo di Programma Quadro del 2010; • per il Sistema pugliese potenziamento dei collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi- Taranto, con particolare attenzione all'interporto di Bari; • nell'ambito dell'area campana, sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T. <p>Interventi di completamento di progettualità avviate nella programmazione 2007-2013 e</p>

	volti a colmare ulteriori gap infrastrutturali nei porti e interporti della rete centrale e globale, in coerenza con le indicazioni del Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, focalizzandosi: per i porti, sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e delle banchine, oltreché realizzare interventi per la diminuzione dei fattori di inquinamento atmosferico e acustico mediante l'elettificazione delle banchine; per gli interporti, sul potenziamento delle dotazioni logistiche.
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali, Ferrovie dello Stato SPA.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano potenzialmente l'intero sistema portuale italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.
Aree funzionali strettamente correlate	3.B.1 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra 1.B.2 Potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene possibile che l'AF abbia una relazione positiva trascurata sul conseguimento dell'OAS 1 in quanto presenta azioni finalizzate ad un miglioramento complessivo delle prestazioni dei porti italiani. Di contro il potenziamento infrastrutturale, in specie nei collegamenti, potrebbe generare impatti locali nelle zone interessate. Punteggio: 1</p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Pur ritenendo che l'AF possa avere una relazione tendenzialmente positiva sul perseguimento dell'OAS 2, in conseguenza alle azioni di ammodernamento che potranno prendere in considerazione i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e del controllo del rischio geologico (idraulico, geomorfologico, sismico, ecc.), però per ciò che riguarda le opere a mare (nuovi moli, dragaggi, ecc.) il rischio idrogeologico - nella fattispecie d'impatto sulle dinamiche delle correnti e di erosione/ripascimento della costa - è comunque presente. Complessivamente, quindi, si ritiene che l'AF abbia una relazione tendenzialmente negativa sul perseguimento dell'OAS 2. Punteggio: -1</p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene che le misure previste dall'AF possano avere una relazione indiretta tendenzialmente negativa sul perseguimento dell'OAS a causa degli impatti anche seri sulle biocomponenti marine, se non adeguatamente progettate e gestite in fase di cantiere (si pensi, ad esempio, ai sedimenti nocivi sollevati in fase di dragaggio dei fondali). Punteggio: -2</p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF possano avere effetti positivi significativi sul</p>

	<p>conseguimento dell'OAS 4, in quanto mirano al recupero di infrastrutture portuali esistenti migliorandone le caratteristiche qualitative. Inoltre si prevedono azioni di recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, per aumentare le aree retroportuali minimizzando il consumo di suolo. D'altra parte, si segnalano invece problematiche per la gestione dei sedimenti di dragaggio in area portuale (ad esempio il Porto di Livorno ne individua 1.860.000 mc) (Arpat e NURV Toscana, oss.1) Punteggio: 1</p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in quanto mirano al recupero di infrastrutture portuali esistenti migliorandone le caratteristiche qualitative, sempre a condizione che la progettazione dei nuovi interventi tenga conto degli obiettivi della tutela, anche nel quadro delle pratiche delle verifiche archeologiche preventive (oss.2 Soprintendenza Archeologia Liguria) Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano relazione indirette tendenzialmente positive sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto le azioni mirano a valorizzare le infrastrutture esistenti migliorando la qualità dell'ambiente urbano. Punteggio: 1</p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi moderati sul conseguimento dell'OES 1, in quanto partecipano al processo di miglioramento dell'accessibilità. Punteggio: 2</p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti tendenzialmente positivi sul conseguimento dell'OES 2, nella misura in cui le principali azioni mirano proprio al potenziamento dell'intermodalità. Punteggio: 2</p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi sul conseguimento dell'OES 3, nella misura in cui alcune azioni comprese nell'AF riguardano iniziative specificatamente rivolte a migliorare il sistema portuale. Punteggio: 2</p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto specificatamente rivolte ad ottimizzare il patrimonio esistente. Punteggio: 3</p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OES 5, in generale per ciò che riguarda il miglioramento della qualità</p>

	<p>delle attrezzature portuali, anche in termini di accessibilità delle diverse categorie sociali. In particolar modo per ciò che riguarda il settore turistico, in particolar modo il segmento crocieristico, per cui vi è la necessità di miglioramento nei servizi di terra e nei collegamenti con altre modalità di trasporto (ferrovia/aereo). Punteggio: 3</p> <p><i>OSE 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non partecipino significativamente al conseguimento dell'OES 6. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le misure dell'AF possano avere qualche effetto positivo sul conseguimento dell'OES 7, in particolare per ciò che riguarda la costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti, al fine di consentire il <i>benchmarking</i> delle condizioni di realizzazione, promuovere la soluzione dei problemi locali e la diffusione delle migliori pratiche, la promozione di un approccio progettuale che ottimizzi l'utilizzazione delle risorse pubbliche. Punteggio: 2</p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 3 interferenze positive, 2 interferenze negative, per un totale di 0 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 14 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 14 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici.</p> <p>Si consiglia comunque, ove possibile, di adottare misure simili a quelle dell'area funzionale 3.D.1. ("Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti") in maniera sinergica con le misure inerenti l'obiettivo 3.B, in modo tale da conseguire una preventiva mitigazione degli impatti nelle città portuali interessate degli interventi (oss. 15 ter ISPRA).</p> <p>Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tutela della biodiversità marina (OAS3): si raccomanda la messa in opera di misure per ridurre i possibili effetti negativi sull'habitat nelle aree marine prossime alle opere portuali in particolare per ciò che riguarda i sedimenti nocivi sollevati in fase di dragaggio.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	

	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
--	---

3.C.1 INTEGRAZIONE DELLE CATENE LOGISTICHE E DELLE ATTIVITÀ MANIFATTURIERE E LOGISTICHE

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.C.1 INTEGRAZIONE DELLE CATENE LOGISTICHE E DELLE ATTIVITÀ MANIFATTURIERE E LOGISTICHE
Definizione estesa	3.C.1 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche (obiettivo 4 PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.C Implementare una visione del Sistema Mare come motore per la ripresa economica, a beneficio anche del sistema industriale e produttivo italiano, promuovendo anche l'innovazione.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale si riferisce all'Obiettivo Strategico n. 4 del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL). Essa mira a far accrescere e migliorare la qualità e la competitività dei servizi logistici, forniti dentro e fuori il porto, attraverso un approccio di sinergia e coordinamento, che garantisca l'integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche. Le attività previste sono: <ul style="list-style-type: none"> • Istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo • Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali • Misure per l'incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno • Incentivazione della riutilizzazione delle aree industriali dismesse e di aree disponibili all'interno delle circoscrizioni portuali per la localizzazione di attività manifatturiere e logistico-manifatturiere.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato SPA .
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano potenzialmente l'intero sistema portuale italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.
Aree funzionali strettamente	---

correlate	
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene che le misure connesse l'AF possano avere effetti indiretti tendenzialmente positivi sul conseguimento dell'OAS 1 in particolar modo per ciò che riguarda il miglioramento della qualità servizi logistici portuali attraverso la riutilizzazione delle aree industriali dismesse per la localizzazione di attività manifatturiere che implicano una ottimizzazione dei processi e una riduzione della domanda di trasporto. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Le misure connesse all'AF essendo rivolte anche all'incentivazione dell'uso di aree già artificializzate, possano partecipare, seppur indirettamente, ai processi di potenziamento della resilienza dei sistemi insediativi. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF non abbiano particolari effetti Sull'OAS 3. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OAS 4, in quanto mirano ad incentivare interventi per il riutilizzo di aree industriali dismesse e di aree disponibili all'interno delle circoscrizioni portuali per la localizzazione di attività manifatturiere. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi moderati sul conseguimento dell'OAS 5, in quanto mirano ad incentivare interventi per il riutilizzo di aree industriali dismesse e di aree disponibili all'interno delle circoscrizioni portuali per la localizzazione di attività manifatturiere. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Data la tipologia e la localizzazione delle misure afferenti l'AF, è attesa qualche interazione positiva sulla qualità dell'ambiente urbano per via di eventuali effetti delocalizzazione di attività industriali. <i>Punteggio: 1</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non contribuiscano significativamente al conseguimento dell'OES 1. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non contribuiscano significativamente al</p>

	<p>conseguimento dell'OES 2. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non contribuiscano significativamente al conseguimento dell'OES 3. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto finalizzati, tra l'altro, a incentivare la localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno anche riutilizzando aree industriali dismesse o comunque disponibili all'interno delle circoscrizioni portuali. Punteggio: 4</p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non contribuiscano significativamente al conseguimento dell'OES 5. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non contribuiscano significativamente al conseguimento dell'OES 6. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi al conseguimento dell'OES 7, in quanto mirano a rendere più concorrenziali i servizi offerti dai porti sia agli operatori logistici, sia alle imprese degli altri settori di attività. Punteggio: 4</p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 7 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 2 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 8 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 15 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Molto Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli</p>

	impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

3.C.2 RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE TECNOLOGICA NELLA PORTUALITÀ ITALIANA

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.C.2 RICERCA, LO SVILUPPO E LA INNOVAZIONE TECNOLOGICA NELLA PORTUALITÀ ITALIANA
Definizione estesa	3.C.2 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana (obiettivo 6 PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.C Implementare una visione del Sistema Mare come motore per la ripresa economica, a beneficio anche del sistema industriale e produttivo italiano, promuovendo anche l'innovazione.
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'Area Funzionale si riferisce all'Obiettivo strategico n. 6 presente nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e prevede una serie di misure di innovazione tecnologica nel sistema della portualità italiana finalizzate sostanzialmente a: velocizzarne la procedura (e-port, sistemi intelligenti come i Port Community System, etc.), garantire la filiera digitale logistica in un'ottica di sicurezza e velocizzazione, nonché promuovere la ricerca ed i programmi di alta formazione a livello nazionale.</p> <p>Le azioni per la digitalizzazione della catena logistica sono accomunate dalla finalità di migliorare l'integrazione e l'interoperabilità tra i molteplici sistemi informatici oggi esistenti. Le attività previste sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Digitalizzazione della catena logistica • Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca • Promozione e finanziamento di programmi di alta formazione a livello nazionale • Misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Interventi in materia di Intelligent Transport System rivolti a sostenere il consolidamento degli interventi attuati e/o avviati nella programmazione 2007-2013, in primis della Piattaforma Logistica Nazionale, ma anche delle piattaforme legate all'ambito del ferro e dell'intermodalità, in stretto coordinamento ed interoperabilità con lo Sportello Unico Doganale.
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato SPA .
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano potenzialmente l'intero sistema portuale italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.

Aree funzionali strettamente correlate	---
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> E' ragionevole ipotizzare che le misure previste da questa AF di intervento possano indurre – sebbene indirettamente – buoni risultati su un utilizzo efficiente delle navi e dei treni, e dunque con una riduzione dei “viaggi di ritorno a vuoto” con riflessi positivi sui temi pertinenti all'OAS 1 Punteggio: 1</p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Si ritiene che gli interventi ad afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti sul perseguimento dell'OAS 2. Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i> Si ritiene che gli interventi afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti sul perseguimento dell'OAS 3. Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti tendenzialmente positivi sul conseguimento dell'OAS 4, in quanto mirano essenzialmente a favorire l'innovazione tecnologica ed in particolare la diffusione di Intelligent Transport Systems per la gestione delle operazioni portuali con la conseguente riduzione di consumo di suolo e di rifiuti prodotti. Punteggio: 1</p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che gli interventi a afferenti all'area funzionale non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell'OAS 5. Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che gli interventi a afferenti a questa AF non producano, in linea generale, effetti significativi sul perseguimento dell'OAS 6. Punteggio: ---</p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi afferenti all'AF non producano in linea di principio, effetti diretti positivi o negativi sul perseguimento dell'OES 1. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 2, in quanto finalizzati, tra l'altro, alla realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare informazioni e servizi</p>

	<p>relativi al trasporto su gomma e intermodalità (PLN - UIRNet), al trasporto ferroviario di merci (PIL/PIC - FS Italiane), al trasporto sulle vie del mare (PMIS – Comunità Portuali), alla gestione dei nodi (PLN, PCS, PIL) e al trasporto aereo (DG-Trasp. Aereo), con l'obiettivo di disporre di un network di servizi integrati secondo il principio della co-modalità e dell'intermodalità, nonché di coordinare misure d'intervento attraverso il monitoraggio e la valutazione degli effetti sui trasporti, sull'ambiente, sulla sicurezza e sull'efficienza del sistema logistico. Punteggio: 4</p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> I motivi precedentemente esposti a proposito del perseguimento dell'OES 2, in particolare attraverso l'implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale, lasciano ipotizzare buone performances anche per perseguimento dell'OAS ora in esame. Punteggio: 3</p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> I motivi precedentemente esposti a proposito del perseguimento dell'OES2, in particolare attraverso l'implementazione della Piattaforma Logistica Nazionale lasciano ipotizzare buone performances anche per perseguimento dell'OES 4, dovuto all'aumento di capacità in termini sostenibili. Punteggio: 4</p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che gli interventi ad essa afferenti non producano in linea generale, effetti significativi sul perseguimento dell'OES 5. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 6, in quanto finalizzati proprio a favorire l'innovazione tecnologica ed in particolare la diffusione di Intelligent Transport Systems per la gestione delle operazioni portuali. L'attività di ricerca e la promozione della collaborazione con le Università è d'altra parte assolutamente in linea con l'OES 6. Punteggio: 4</p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti tendenzialmente positivi sul conseguimento dell'OES 7, l'AF prevede una serie di misure di innovazione tecnologica nel sistema della portualità italiana, anche in termini di snellimento e semplificazione, per riuscire sostanzialmente a velocizzarne le procedure di attuazione. Punteggio: 2</p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 2 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 17 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 19 punti
Giudizi	GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo

qualitativi	GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

3.D.1 MISURE PER L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI PORTI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.D.1 MISURE PER L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEI PORTI
Definizione estesa	3.D.1 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti (obiettivo 7 PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.D Perseguire gli orientamenti internazionali ed europei in materia di tutela dell'ambiente e riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra accompagnando la promozione del sistema logistico e il crescente uso del mare come via di comunicazione e trasporto più sostenibile rispetto al trasporto terrestre con la tutela dell'ambiente delle aree portuali da varie fonti di inquinamento, nonché con la minimizzazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture sul territorio circostante e la riduzione dei consumi energetici legata alle attività portuali.
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'Area funzionale si riferisce all'Obiettivo strategico n.7 del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e prevede misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti.</p> <p>In particolare l'AF introduce l'obbligo da parte delle Autorità di Sistema Portuale di redazione dei Piani Energetici e Ambientali volti ad incrementare la dotazione infrastrutturale dei porti dal punto di vista energetico (anche con riferimento a impianti di produzione ai più alti livelli di efficienza e da fonte rinnovabile), e a garantire il rispetto di livelli di emissione sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori e dei carburanti. Si prevede anche l'introduzione di un fondo nazionale GREENPORTS per cofinanziare iniziative coerenti con i piani energetici ambientali; le risorse del fondo saranno assegnate secondo criteri di priorità e premialità, nonché l'adozione di misure volte ad introdurre misure incentivanti per il rinnovo delle flotte, nell'ottica di inserire natanti con caratteristiche di green ed energy efficient.</p> <p>Le attività previste sono :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ipotesi di D.L. che introduca l'obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle AdSP • Istituzione di un fondo nazionale GREENPORTS di co- finanziamento iniziative coerenti con i PEA dei Porti da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità • Di concerto con il MISE, introduzione di misure incentivanti per il rinnovo delle flotte nell'ottica di inserire natanti con caratteristiche di <i>green ed energy efficient</i>, in rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'Al	---
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato SPA .

Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano potenzialmente l'intero sistema portuale italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.
Aree funzionali strettamente correlate	---

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 1, in quanto prevedono l'ipotesi di D.L. che introduca l'obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle Autorità di Sistema Portuale con indicazione di azioni per il contenimento delle emissioni tra le quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incrementare la dotazione infrastrutturale dei porti dal punto di vista energetico (es. elettrificazione, collegamento a rete gas, introduzione generazione distribuita e autoconsumo, impianti di produzione ai più alto livelli di efficienza e da fonte rinnovabile; - Garantire il rispetto dei livelli di emissione sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori, dei carburanti; - Attrezzare l'infrastruttura portuale con illuminazione efficiente (es. lampade a led, regolazione del flusso luminoso, ...); - Realizzare interventi per la riqualificazione ed efficientamento degli edifici e delle infrastrutture esistenti (es. sostituzione dei tetti dei cantieri con tetti fotovoltaici, ammodernamento sistemi di condizionamento, revisione coibentazioni interne ecc.). <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF non abbiano effetti sul conseguimento dell'OAS 2.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OAS 3, in quanto tra le azioni elencate nel Piano vi è la realizzare interventi rivolti al recupero e alla salvaguardia dei fondali e l'attivazione di programmi di monitoraggio di eventuali siti protetti vicini ai porti. Inoltre vi sono azioni volte a garantire il rispetto di livelli di emissione sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori e dei carburanti, con conseguente riduzione dell'inquinamento marino.</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti positivi sul conseguimento dell'OAS 4, in quanto, se pur previsti interventi che riguardano la realizzazione di infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione per LNG (Liquified Natural Gas), tra le soluzioni più praticabili per riduzione tenore zolfo in carburanti, o di infrastrutture per l'ottenimento di titoli di efficienza energetica (es. inceneritori o attrezzatura portuale per l'importazione/ esportazione dei rifiuti), si ipotizza che vengano</p>
--	--

	<p>realizzate in aree portuali fortemente artificializzate utilizzando probabilmente aree dismesse e dunque riutilizzate per ridurre impatti ambientali. D'altra parte, l'area funzionale prevede il rinnovo delle flotte e dunque presumibilmente il verificarsi di una conseguente produzione di rifiuti in termini di natanti vetusti, fatto che in linea di massima annulla i potenziali precedenti benefici. (oss. 10 ISPRA) <i>Punteggio: 0</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell'OAS 5. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene possibile che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti indiretti tendenzialmente negativi sul conseguimento dell'OAS 6, soprattutto sul piano della protezione della popolazione, per via della prevista realizzare di infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione di LNG (Liquified Natural Gas). <i>Punteggio: -1</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 1. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 2. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 3. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti positivi modesti sul conseguimento dell' OES 4, in quanto tra l'altro, si prevedono azioni di realizzazione interventi per la riqualificazione ed efficientamento degli edifici e delle infrastrutture esistenti (es. sostituzione dei tetti dei cantieri con tetti fotovoltaici, ammodernamento sistemi di condizionamento, revisione coibentazioni interne ecc.). <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 5. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p>

	<p>Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 6 <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell'OES 7. <i>Punteggio: ---</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 4 interferenze positive, 1 interferenze negative, per un totale di 6 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 1 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 2 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 8 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Media</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici.</p> <p>Nei casi di porti collocati in settori urbani già problematici sotto il profilo della qualità dell'aria, quali quello di Livorno, si ritiene strategica la progressiva fornitura a tutte e banchine portuali di sistemi di approvvigionamento energetico (<i>cold ironing</i>) che permettano di eliminare o almeno ridurre in maniera consistente le emissioni da stazionamento delle navi attraccate in porto. Strategiche inoltre saranno le modalità di produzione dell'energia necessaria all'alimentazione delle banchine (ARPAT – Nurv Toscana oss. 1).</p> <p>Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

3.E.1 ADEGUAMENTO DELLA GOVERNANCE DEI PORTI ALLA MISSIONE DELLA PORTUALITÀ ITALIANA

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	3.E.1 ADEGUAMENTO DELLA GOVERNANCE DEI PORTI ALLA MISSIONE DELLA PORTUALITÀ ITALIANA
Definizione estesa	3.E.1 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali (obiettivo 8 PSNPL), per il Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del sistema mare (obiettivo 9 PSNPL) e per l'adeguamento della Governance dei porti alla missione della Portualità italiana (obiettivo 10 PSNPL)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	3. Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, puntando alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali ed una ottimizzazione della governance nazionale dei sistemi portuali.
Obiettivo specifico	3.E Sostenere la missione affidata alla portualità italiana attraverso una pianificazione centralizzata e pluriennale delle risorse finanziarie per le infrastrutture, il coordinamento, la programmazione e promozione del Sistema Mare, e un nuovo modello di Governance
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'Area funzionale si riferisce agli ultimi tre Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie (Obiettivo 8) • Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale (Obiettivo 9) • Attualizzazione della Governance del Sistema Mare (Obiettivo 10) <p>Si tratta, in linea di massima, di misure che mirano al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale attraverso la proposta di un nuovo modello della Governance e dalla constatazione dell'esigenza di superare la dimensione mono-scalo degli organi di governo dei porti, a favore di strutture di governo unitarie per sistemi portuali multi-scalo. Il nuovo modello della Governance pone tra gli strumenti necessari per la realizzazione degli obiettivi del Piano, la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti. In particolare, tra le strategie di intervento, il PSNPL definisce l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), con funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale.</p> <p>Si prevedono, inoltre, una serie di attività di riorganizzazione che coinvolgono sia il MIT, che ciascuna Autorità di Sistema Portuale (AdSP), nonché la nascita di un sistema di monitoraggio e pianificazione del sistema della portualità e della logistica e del trasporto marittimo, che prevede anche l'istituzionalizzazione di un apposito Forum del partenariato logistico e portuale e la revisione ed armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti e delle perimetrazioni delle AdSP, insieme alla definizione di norme quadro per i Piani regolatori e dei Programmi Operativi Triennali dei porti.</p> <p>In particolare, in riferimento all'obiettivo 8 - certezza e la programmabilità delle risorse finanziarie - è prevista la creazione di un sistema bilanciato di allocazione delle risorse generate all'interno dei porti attraverso una pianificazione centralizzata e pluriennale delle risorse finanziarie per le infrastrutture. Ciò sarà possibile attraverso una messa a sistema delle fonti esistenti (ad esempio, FESR, Fondo di Sviluppo e Coesione, Piano Juncker, etc.), al fine di individuare la fonte più corretta da imputare a ciascuna categoria di investimento, in ragione del grado di maturità dello stesso, dei suoi obiettivi specifici, dell'analisi costi benefici condotta e delle previsioni circa le sue tempistiche realizzative.</p>

Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	Autorità di Sistema Portuale, Imprese operanti nel settore portuale/marittimo, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Direzioni Portuali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato SPA .
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano potenzialmente l'intero sistema portuale italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'AF fa riferimento agli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - adottato ad Agosto 2015 – declinati al loro interno in specifiche azioni e attività la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le Linee guida fornite da PSNPL.
Aree funzionali strettamente correlate	3.A.1 Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>L'AF consiste di misure finalizzate, in linea generale, all'accorpamento delle competenze amministrative, alla semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali, e alla facilitazione dell'utilizzo dei fondi disponibili. Pertanto è plausibile una ottimizzazione dei processi con ricadute anche sull'efficienza generale dei nodi della rete costituiti dai porti, e dunque – anche se indirettamente – sul perseguimento dell' dell'OAS 1.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell'OAS 2.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine</i></p> <p>Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell'OAS 3.</p> <p><i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti lievemente positivi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto la nuova Governance ha previsto l'accorpamento di realtà territorialmente contigue come strumento per creare aree di espansione territoriale dei porti, senza espanderli fisicamente. Quindi si prevede l'espansione reciproca attraverso la fusione delle proprie aree, ottimizzando l'utilizzo degli spazi e degli investimenti.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i></p>
--	---

	<p>Si ritiene che le misure afferenti all'AF <i>non producano</i>, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell'OAS 5. Punteggio: ---</p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> L'AF consiste di misure finalizzate, in linea generale, all'accorpamento delle competenze amministrative, alla semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali e alla facilitazione dell'utilizzo dei fondi disponibili. Pertanto è plausibile una ottimizzazione dei processi con ricadute anche sull'efficienza generale dei nodi della rete costituiti dai porti, e dunque – anche se indirettamente – sul perseguimento dell' dell'OAS 6. Punteggio: 1</p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare un'adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF <i>non producano</i>, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 1. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che l'ottimizzazione della Governance possa produrre generici effetti positivi sul conseguimento dell' OES 2. Punteggio: 1</p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che l'ottimizzazione della Governance possa produrre generici effetti positivi sul conseguimento dell' OES 3. Punteggio: 1</p> <p><i>OES 4: Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che l'ottimizzazione della Governance possa produrre generici effetti positivi sul conseguimento dell' OES 4, per i motivi esposti all'OAS 4. Punteggio: 3</p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che le misure afferenti all'AF non producano, in linea generale, effetti positivi o negativi sul perseguimento dell' OES 5. Punteggio: ---</p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che l'ottimizzazione della Governance possa produrre generici effetti positivi sul conseguimento dell' OES 6 Punteggio: 1</p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le misure ricadenti nell'AF abbiano effetti molto significativi positivi sul conseguimento dell'OES 7, in quanto l'obiettivo principale della nuova Governance è di guadagnare più competitività attraverso la riorganizzazione di tutto il sistema portuale.</p>

	Punteggio: 4
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 3 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 4 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 10 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 14 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Media</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

4.A.1 INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA STATICA DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	4.A.1 INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA STATICA DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI
Definizione estesa	4.A.1 Interventi per la messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali anche attraverso la realizzazione di studi e verifiche sulla stabilità statica e sismica del patrimonio infrastrutturale con particolare riguardo ad alcuni itinerari oggetto di fenomeni di ammaloramento anche infrastrutturale, nonché attraverso interventi diffusi sulla rete
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	4. Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici
Obiettivo specifico	4.A Risoluzione delle criticità strutturali della rete, con particolare riferimento alla vetustà delle opere d'arte principali
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende interventi finalizzati a migliorare le condizioni statiche e la risposta sismica della rete stradale in una logica di valorizzazione e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, attraverso azioni diffuse di risanamento strutturale, adeguamento sismico, manutenzione straordinaria in genere (sostituzione di barriere di sicurezza ammalorate, segnaletica stradale, pavimentazioni, ecc.), inclusa la realizzazione di studi e verifiche sulla stabilità statica e sismica del patrimonio infrastrutturale. L'AF si concentra in particolare su ponti, viadotti e gallerie gestiti da ANAS, oltre il 40% dei quali è stato realizzato prima del 1970 e che richiede, quindi, una serie di operazioni di manutenzione volte a contrastare l'invecchiamento dei materiali, dovuto sia all'esposizione agli agenti atmosferici che ai crescenti volumi di traffico (soprattutto di mezzi pesanti).
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	ANAS
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'Area Funzionale comprende interventi già inseriti nel Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie dell'ANAS, il quale a sua volta si avvale di risorse provenienti dal Decreto "Sblocca Italia", dalla Legge di Stabilità 2014 e dal cosiddetto "Decreto del Fare" (Legge 9 agosto 2013, n. 98). Non si esclude che rientrino nell'AF anche interventi a valere su fondi CdP ANAS per manutenzione ordinaria e straordinaria.
Ambito geografico interessato	L'Area Funzionale interessa l'intero territorio nazionale.
Aree Funzionali strettamente correlate	4.C.1 Miglioramento della stabilità di versanti in frana o di strade a rischio idraulico

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 1. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano impatti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 2, in quanto la messa in sicurezza statica delle infrastrutture stradali potrà aumentare la loro resilienza ad eventi eccezionali (allagamenti, frane, ecc.) dovuti ai cambiamenti climatici, nonché agli eventi sismici. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 3. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 4. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 5. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto esse sono finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione stradale e, di conseguenza, ridurre il numero di incidenti stradali in grado di avere impatti anche rilevanti sulla salute della popolazione. <i>Punteggio: 4</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OES 1, laddove gli interventi di messa in sicurezza delle strade previsti consentano di mantenere e rendere più sicura una rete capillare di infrastrutture viarie che assicura attualmente l'accessibilità a tutte le aree del Paese. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 2. <i>Punteggio: --</i></p>

	<p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 3. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che l'AF contribuisca al conseguimento dell'OES 4, in quanto si concentra sulla valorizzazione, adeguamento e messa in sicurezza di infrastrutture già esistenti. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto la messa in sicurezza delle opere d'arte esistenti contribuisce ad assicurare la qualità delle infrastrutture e la continuità dei flussi di traffico, per quanto riguarda sia le persone, sia le merci. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 6. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7. <i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 8 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 3 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 7 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 15 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Molto Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Alta</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>

4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• ANAS, Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie (http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/manut_straordinaria)

4.B.1 ADEGUAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	4.B.1 ADEGUAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE
Definizione estesa	4.B.1 Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale con specifico riguardo a tratte affette da traffico sostenuto o rilevante incidentalità, o finalizzati a risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani, incluso il completamento di itinerari già interessati da rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	4. Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici
Obiettivo specifico	4.B. Miglioramento delle condizioni di sicurezza e di circolazione sulla rete stradale
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale è finalizzata essenzialmente a migliorare le prestazioni della rete stradale esistente, adeguandola maggiormente all'attuale domanda di mobilità su gomma e rendendo il trasporto su strada di merci e persone più efficiente e sicuro. A tale scopo, l'AF comprende interventi di tipo infrastrutturale, volti al completamento, ammodernamento ed adeguamento funzionale di itinerari esistenti, in specie quelli caratterizzati da alti livelli di traffico. In un'ottica di ampio respiro, l'AF si focalizza su itinerari di tipo strategico, il cui completamento è in grado di migliorare in maniera sostanziale le connessioni interregionali (ad es. l'asse viario Marche-Umbria, come parte integrante dei Corridoi trasversale e dorsale appenninica) e/o l'ottimizzazione del trasporto stradale su segmenti dei Corridoi TEN-T (ad es. il Corridoio Plurimodale Padano).
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	ANAS
Ambito geografico interessato	L'Area Funzionale interessa l'intero territorio nazionale.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'Area Funzionale comprende interventi già inseriti nel PIS (ad es. il completamento/ adeguamento dei seguenti itinerari: A4 Venezia Trieste, Pedemontana Lombarda, Pedemontana Veneta, Tangenziale EST Milano, Salerno–Reggio Calabria, A19 Agrigento Caltanissetta, Grosseto–Siena, Quadrilatero Marche–Umbria, S.S. 106 Jonica, Olbia-Sassari); di questi, alcuni sono finanziati con il D.L. n. 133/2014 "Sblocca Italia" (Asse autostradale Trieste-Venezia, terza corsia; Quadrilatero autostradale Umbria-Marche; Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria) e/o attraverso il FEIS – Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (ad es. la Venezia-Trieste e

	<p>la Pedemontana Veneta). L'AF include inoltre gli interventi ANAS finanziati dal Piano Azione e Coesione nelle regioni del Mezzogiorno, focalizzati soprattutto sulla S.S. 106 Jonica, sulla S.S. 100 di Gioia del Colle e sulla S.S. 96 "Barese". Comprende infine interventi inseriti nel CdP ANAS e nel Programma quinquennale ANAS 2015-2019. L'adeguamento ed ammodernamento dell'itinerario stradale Sassari-Olbia rientra tra le opere dei CIS – Contratti Istituzionali di Sviluppo. Infine, interventi afferenti all'AF sono inclusi nello Studio di Corridoio relativo al Corridoio Mediterraneo.</p>
Aree Funzionali strettamente correlate	---
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene altamente probabile che gli interventi riconducibili all'AF, trattandosi principalmente di interventi di completamento e potenziamento di itinerari esistenti, abbiano effetti negativi alquanto moderati sul conseguimento dell'OAS 1: infatti, posto l'alto grado di infrastrutturazione delle aree interessate, la piena attuazione dell'AF può determinare un aumento degli inquinanti locali e globali dovuto al traffico aggiuntivo generato dal miglioramento dell'offerta di trasporto. Ragionevolmente, tuttavia, gli impatti negativi sulla qualità dell'aria e sui consumi energetici saranno compensati, nel lungo termine, dal miglioramento delle performance del parco circolante, almeno per quanto riguarda le principali emissioni dannose per la salute.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi associabili all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano impatti negativi abbastanza trascurabili sul conseguimento dell'OAS 3. Infatti, laddove, nell'ottica del completamento degli itinerari esistenti, si preveda la realizzazione di nuove tratte stradali, l'attuazione dell'AF potrebbe comportare una sottrazione di aree naturali e un maggiore disturbo delle specie esistenti. Trattandosi di infrastrutture lineari, non si può escludere che queste possano aumentare ulteriormente la frammentazione gli habitat, avviando o aggravando processi di impoverimento ecologico e di perdita di biodiversità. Tali impatti potenziali verranno comunque affrontati e valutati caso per caso, alle necessarie scale di dettaglio. Si evidenzia, tuttavia, che in caso di interventi di mero adeguamento di viabilità esistente, le opere, insistendo su aree comunque già compromesse dal punto di vista naturalistico, comporteranno probabilmente impatti aggiuntivi di scarsa entità.</p> <p><i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 4, di entità variabile a seconda delle dimensioni e delle caratteristiche progettuali delle opere previste e comunque complessivamente moderati. Laddove, infatti, si preveda la realizzazione di nuove tratte stradali, l'attuazione dell'AF può comportare una sottrazione di suolo; inoltre, l'eventuale scavo di tratti in galleria pone i</p>

	<p>tipici problemi (evidentemente proporzionali alle dimensioni delle gallerie stesse) dello smaltimento di ingenti quantità di smarino. Di contro, in questi casi, si ottiene il vantaggio di una minore sottrazione di suolo, anche se tali vantaggi sono da valutarsi caso per caso (oss. CT VIA-VAS).</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, di entità variabile a seconda delle dimensioni e delle caratteristiche progettuali delle opere previste e comunque complessivamente moderati. Laddove, infatti, gli interventi siano limitati all'adeguamento di infrastrutture stradali già esistenti, gli impatti aggiuntivi saranno ragionevolmente di minore entità, dato che il paesaggio è già in qualche modo compromesso. Nel caso in cui, invece, la realizzazione di nuove tratte stradali renda necessaria (ad esempio nel caso delle Pedemontane Veneta e Lombarda) la costruzione di ponti e viadotti, l'impatto visivo sul paesaggio può essere anche rilevante, a seconda delle valenze paesaggistiche delle aree interessate. Permangono evidentemente rischi di impatto connessi all'eventuale presenza di beni archeologici, in caso di scavi.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto essi sono finalizzati anche a migliorare le condizioni di sicurezza degli assi stradali interessati e, di conseguenza, a ridurre il numero di incidenti stradali in grado di avere impatti anche rilevanti sulla salute della popolazione. Anche la diminuzione della congestione stradale attesa dall'attuazione dell'AF, soprattutto in corrispondenza dei nodi urbani, può contribuire a fluidificare il traffico a livello locale e a migliorare le condizioni di vita complessive della popolazione.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 1, in quanto l'adeguamento delle infrastrutture viarie esistenti comporterà ragionevolmente anche un potenziamento delle connessioni tra itinerari principali e rete viaria secondaria, rafforzando così l'intera rete, anche quella a servizio delle località più periferiche.</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene molto probabile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2, in quanto il completamento/potenziamento di alcuni degli itinerari interessati è funzionale a rafforzare i collegamenti con importanti nodi infrastrutturali, quali porti ed aeroporti (si pensi ad esempio alla SS 597/199 Sassari-Olbia, che collega i porti di Olbia e Porto Torres e i due aeroporti di Olbia e Alghero), favorendo l'integrazione intermodale soprattutto nel settore del trasporto delle merci.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti positivi significativi sul conseguimento dell'OES 3, in particolare laddove gli itinerari interessati da interventi di potenziamento siano inseriti all'interno dei Corridoi TEN-T (si veda ad esempio la Pedemontana Lombarda, inclusa nel Corridoio Mediterraneo).</p>

	<p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto esse si concentrano prioritariamente sull'adeguamento e sulla razionalizzazione delle infrastrutture esistenti, prefigurando la realizzazione di nuovi assi viari laddove essi siano funzionali al completamento ed al rafforzamento della rete stradale italiana nel suo complesso. Lo scopo ultimo dell'AF è comunque quello di realizzare un sistema di trasporto il più possibile integrato e multimodale, che sia quindi, nel complesso, maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti genericamente positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto, intervenendo sull'ammodernamento ed il miglioramento delle infrastrutture viarie esistenti, possono contribuire ad assicurare la qualità delle infrastrutture stesse e la continuità dei flussi di traffico, per quanto riguarda sia le persone, sia le merci.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che gli interventi associabili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 6.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che gli interventi associabili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 1 interferenza positiva, 4 interferenze negative, per un totale di -5 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 12 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 7 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>

	<p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualità dell'aria e riduzione dei gas climalteranti (OAS1): oltre all'attivazione di adeguati sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria e degli inquinanti atmosferici (anche, eventualmente, in connessione con l'AF 4.B.2), si suggerisce la messa in opera di misure di mitigazione e compensazione, quali ad esempio l'utilizzo delle fasce di rispetto, dei bordi e delle scarpate stradali per effettuare interventi di rinaturalizzazione, forestazione e piantumazione di nuova vegetazione per incrementare il sequestro di CO2 e schermare gli inquinanti atmosferici generati dal traffico. • Suolo e rifiuti (OAS4): si suggerisce, laddove si preveda la realizzazione di nuovi tratti stradali, di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime; si consiglia inoltre, al fine di preservare la qualità del suolo e delle acque di falda, di prestare attenzione alla progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque, anche prevedendo, ad esempio, il ricorso a tecniche di fitodepurazione nei canali di drenaggio. Viste le caratteristiche qualitative delle acque di piattaforma stradale (contenenti metalli pesanti e materiali in sospensione, oli e eventuali sversamenti) è inoltre necessario prevedere, almeno a monte della fitodepurazione e comunque indipendentemente dall'impiego della stessa, di idonei trattamenti (ARPAT Toscana + NURV, oss. 5). Si suggerisce inoltre, in assenza di particolari problematiche idrogeologiche, di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo, modulando comunque tale scelta in base agli esiti di studi e valutazioni delle situazioni idrogeologiche sito specifiche (ARPAT –NURV Toscana, oss. 7).. • Paesaggio (OAS5): laddove si renda necessaria la realizzazione di nuovi tratti stradali, si raccomanda di prestare particolare attenzione, in fase progettuale, all'inserimento paesaggistico delle infrastrutture, ad esempio utilizzando siepi e filari (barriere verdi) o tecniche di ingegneria naturalistica come elementi di mitigazione degli impatti visivi; prevedendo fasce-filtro a verde lungo i tracciati; progettando i tracciati stessi in modo tale che ponti e viadotti seguano il più possibile la morfologia del territorio circostante, e garantendo che gli attraversamenti dei corsi d'acqua siano il più possibile perpendicolari ad essi, così da minimizzare le interferenze con gli ecosistemi fluviali. Si suggerisce inoltre di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che interferiscono in maniera minore con il paesaggio.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • Schema di Contratto di Programma ANAS 2015 • Commissione Europea, <i>Mediterranean Core Network Corridor Study - Final Report</i>, Dicembre 2014 • Sezione del sito internet del DPS dedicata ai CIS – Contratti Istituzionali di Sviluppo: http://www.dps.mef.gov.it/cis/direttrice_ss_ol.asp • Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati: http://silos.infrastrutturestrategiche.it/

4.B.2 SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS) STRADALI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	4.B.2 SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS) STRADALI
Definizione estesa	4.B.2 Interventi per l'implementazione di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) stradali
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	4. Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici
Obiettivo specifico	4.B Miglioramento delle condizioni di sicurezza e di circolazione sulla rete stradale
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>In un contesto comunitario di assoluta prevalenza (e costante crescita) del trasporto su strada, in cui l'utilizzo dei sistemi tecnologici gioca sempre più un ruolo fondamentale nella creazione di un sistema di trasporto di persone e merci integrato, sicuro, efficiente e sostenibile, l'Area Funzionale comprende lo sviluppo e l'applicazione di sistemi di trasporto intelligenti (<i>Intelligent Transport Systems - ITS</i>) nel trasporto stradale, che siano adeguatamente coordinati con i sistemi già esistenti a livello nazionale ed europeo ed opportunamente interfacciati con gli altri modi di trasporto.</p> <p>Gli ITS, basati sull'interazione fra Informatica e Telecomunicazioni, consentono infatti di trasformare i trasporti in un sistema integrato, nel quale i flussi di traffico sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per una maggiore efficienza e sicurezza. Gli interventi afferenti all'AF riguardano essenzialmente la progettazione e lo sviluppo di tecnologie e servizi ITS per la gestione e monitoraggio del traffico e delle infrastrutture, per l'informazione all'utenza, il <i>road pricing</i>, la gestione del trasporto merci su strada e la sicurezza stradale - ad esempio: sensori, telecamere, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni atmosferiche, sistemi di gestione delle emergenze e di sicurezza delle strade, pagamento automatico del pedaggio, tracciamento delle merci pericolose.</p>
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	<p>Interventi in materia di Intelligent Transport System rivolti a sostenere la realizzazione di piattaforme e di strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • migliorare l'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri) attraverso interventi per lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi; • promuovere lo sviluppo di soluzioni di planner intermodale che garantiscano informazioni di carattere intermodale per supportare scelte di mobilità sostenibile sia in termini di costi che di impatto ambientale; • identificare modelli standard e standard architetture di riferimento per supportare lo sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS; • predisporre apposite interfacce di comunicazione tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani.
Principali	ANAS

soggetti coinvolti	
Ambito geografico interessato	L'AF interessa l'intero territorio nazionale.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	<p>L'Area Funzionale comprende interventi ANAS finanziati nell'ambito del Piano Azione e Coesione, nonché i 5 progetti ITS multinazionali finanziati nell'ambito di CEF - <i>Connecting Europe Facility</i> (I_HeERO, EU ITS Platform, Crocodile2, MedTIS2 e Ursa Major), finalizzati ad assicurare l'armonizzazione e l'applicazione coordinata di sistemi ITS sui Corridoi TEN-T, anche ai fini dell'ottimizzazione del trasporto delle merci su strada. I sistemi ITS sono anche presenti nel PON METRO 2014-2020: l'Azione 2.2.1.3 "Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti" sostiene infatti la realizzazione di <i>Intelligent Transport Systems</i> di scala urbana e metropolitana, volti ad esempio a controllare gli accessi e la sosta in aree urbane sensibili, fluidificare i flussi di traffico veicolare privato e collettivo, velocizzare i tempi di percorrenza e facilitare l'utilizzo di servizi di mobilità a minore impatto ambientale (ad esempio tramite la realizzazione di centrali operative unitarie di telecontrollo, reti di sensori per la raccolta <i>real time</i> dei dati di traffico, il coordinamento remoto degli schemi semaforici, l'attivazione di interfacce con l'utenza su piattaforme fisse e mobile). Inoltre, il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 sostiene la realizzazione di piattaforme e di strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • migliorare l'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri) attraverso lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi; • promuovere lo sviluppo di soluzioni di planner intermodale per supportare scelte di mobilità sostenibile; • identificare modelli standard e standard architetture di riferimento per supportare lo sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS; • predisporre apposite interfacce di comunicazione tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani.
Aree Funzionali strettamente correlate	---
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene altamente probabile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano moderati impatti positivi sul conseguimento dell'OAS 1, in quanto le applicazioni ITS consentono una gestione più efficiente dei flussi di traffico sulle strade, con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza e, quindi, dei consumi di carburanti fossili per autotrazione, delle emissioni di gas climalteranti e di altri inquinanti originati dal traffico automobilistico.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene probabile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano impatti significativi positivi sul conseguimento dell'OAS 2, in quanto le applicazioni ITS sono anche finalizzate a fornire informazioni in tempo reale sulle condizioni atmosferiche e a supportare sistemi di gestione delle emergenze, riducendo perciò la vulnerabilità del sistema stradale in caso di eventi eccezionali, specie di natura meteorologica.</p>

	<p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 3. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non influiscano in maniera significativa sul conseguimento dell'OAS 4. Occorre però sottolineare che l'applicazione degli ITS mira ad ottimizzare il trasporto stradale sulle infrastrutture esistenti, gettando le basi per una sostanziale disincentivazione di nuove infrastrutture. Ciò costituisce senza dubbio un vantaggio ai fini del conseguimento dell'OAS in esame. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 5. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto esse sono esplicitamente finalizzate a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • migliorare la sicurezza stradale e la gestione delle emergenze connesse al traffico e alle infrastrutture stradali e, di conseguenza, a ridurre il numero di incidenti stradali in grado di avere impatti anche rilevanti sulla salute della popolazione; • ottimizzare i flussi di traffico e ridurre i tempi di percorrenza, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti generati dal traffico, responsabili di diverse patologie dell'apparato respiratorio e cardiovascolare; • ridurre la congestione del traffico, specie nelle aree urbane e metropolitane, migliorando la qualità dell'ambiente urbano in termini di qualità dell'aria, riappropriazione di spazi pubblici, riduzione dell'inquinamento acustico, velocizzazione degli spostamenti casa-lavoro, ecc. <p><i>Punteggio: 2</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 1. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene probabile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2, in quanto la messa in opera di sistemi ITS nel settore del trasporto stradale può facilitare la pianificazione degli itinerari anche in chiave intermodale, soprattutto per quanto riguarda il trasporto delle merci. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti complessivamente positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OES 3, laddove l'applicazione di ITS armonizzati a livello europeo può consentire una generale ottimizzazione e velocizzazione</p>

	<p>dei trasporti stradali di merci e passeggeri lungo i corridoi TEN. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene altamente probabile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto gli ITS sono finalizzati proprio ad ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture viarie, rendendo i trasporti su strada più efficienti e valorizzando in tal modo l'esistente in un'ottica di sostenibilità. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto l'applicazione di ITS</p> <ul style="list-style-type: none"> • è in grado, attraverso i servizi informativi e di pianificazione intermodale degli itinerari, di assicurare la continuità dei flussi di traffico di persone e di merci; • può contribuire, attraverso la fornitura di servizi specificamente progettati, a rendere l'utilizzo dell'infrastruttura stradale più accessibile anche nei confronti delle utenze più "deboli". <i>Punteggio: 2</i> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere effetti molto significativi sul conseguimento dell'OES 6, in quanto essi sono esplicitamente focalizzati sullo sviluppo di tecnologie e servizi telematici di gestione "intelligente" del traffico e, quindi, presentano una forte componente di innovazione e sono strettamente legati al settore della R&S. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OES 7: lo sviluppo di sistemi ITS omogenei sull'intero territorio europeo potrà infatti contribuire a migliorare l'interoperabilità delle reti TEN. <i>Punteggio: 2</i></p>
Punteggi aggregati (con numero e segno delle interferenze rilevate)	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 4 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 8 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 16 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 24 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Molto Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Altissima</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di</p>

	<p>progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• Commissione Europea, Piano di Azione ITS, Dicembre 2008• Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 44 del 12/02/2014• PON Infrastrutture e Reti 2014-2020• PON Città Metropolitane 2014-2020• Progetti nel settore dei trasporti finanziati tramite Connecting Europe Facility: https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-projects

4.C.1 MIGLIORAMENTO DELLA STABILITÀ DI VERSANTI IN FRANA O DI STRADE A RISCHIO IDRAULICO

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	4.C.1 MIGLIORAMENTO DELLA STABILITÀ DI VERSANTI IN FRANA O DI STRADE A RISCHIO IDRAULICO
Definizione estesa	4.C.1 Miglioramento della stabilità di versanti in frana o di strade a rischio idraulico, attraverso opere di stabilizzazione di corpi franosi e di regolazione delle acque meteoriche
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	4. Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici
Obiettivo specifico	4.C. Messa in sicurezza della rete stradale da frane e rischio idraulico al fine di evitare interruzioni del servizio
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende interventi finalizzati a migliorare le condizioni statiche di quelle parti della rete stradale che versano in condizioni di rischio idraulico o geomorfologico, in una logica di valorizzazione e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti. L'AF prevede in particolare la realizzazione di opere di stabilizzazione di corpi franosi lungo i versanti e di regolazione delle acque meteoriche al fine di evitare il verificarsi di frane ed allagamenti lungo gli assi stradali interessati.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	ANAS
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	L'Area Funzionale comprende interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria già inseriti nel CdP ANAS. Non si esclude che rientrino nell'AF anche interventi a valere sul Programma di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie dell'ANAS.
Ambito geografico interessato	L'AF interessa l'intero territorio nazionale.
Aree Funzionali strettamente correlate	4.A.1 Interventi per la messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali	<i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene che gli interventi afferenti all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento

Sintetici (OAS)	<p>dell'OAS 1. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano impatti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 2, in quanto il miglioramento della stabilità dei versanti e l'attuazione di interventi di regolazione delle acque meteoriche su strade a rischio idraulico o geomorfologico potranno aumentare la resilienza delle infrastrutture ad eventi eccezionali (allagamenti, frane, ecc.) dovuti ai cambiamenti climatici e contribuire a ridurre il rischio idrogeologico. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 3. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 4. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano modesti effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in quanto la riduzione del rischio idrogeologico in corrispondenza delle infrastrutture stradali può anche richiedere la realizzazione di opere ingegneristiche consistenti che – se non adeguatamente inserite nel paesaggio - possono impattare sui valori dei paesaggi attraversati, compresi eventuali beni di interesse culturale posti in prossimità delle strade messe in sicurezza. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto esse sono finalizzate a migliorare sia le condizioni di sicurezza della circolazione stradale, sia la stabilità delle aree interessate dalle infrastrutture oggetto di intervento, con riduzione del rischio di frana e di esondazioni pericolose e conseguenti impatti positivi sulla sicurezza degli abitanti e degli utenti della strada. <i>Punteggio: 4</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OES 1, laddove gli interventi di messa in sicurezza delle strade previsti consentano di mantenere e rendere più sicura una rete capillare di infrastrutture viarie che assicura attualmente l'accessibilità a tutte le aree del Paese. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 2. <i>Punteggio: --</i></p>

	<p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 3. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che l'AF contribuisca positivamente al conseguimento dell'OES 4, in quanto si concentra sulla valorizzazione, adeguamento e messa in sicurezza di infrastrutture già esistenti. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene altamente probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie esistenti e la riduzione dei rischi contribuiscono a mantenere nel tempo la qualità delle infrastrutture e ad assicurare la continuità dei flussi di traffico, per quanto riguarda sia le persone, sia le merci. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 6. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7. <i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 1 interferenza negativa, per un totale di 7 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 3 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 7 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 14 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Molto Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Altissima</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier non si rilevino impatti negativi rilevanti sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in</p>

	grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• Schema di Contratto di programma ANAS 2015

4.D.1 INTERVENTI PER FAVORIRE L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE INTERNE**DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI**

Area Funzionale (definizione sintetica)	4.D.1 INTERVENTI PER FAVORIRE L'ACCESSIBILITÀ ALLE AREE INTERNE
Definizione estesa	4.D.1 Interventi per favorire l'accessibilità alle aree interne e di quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	4. Miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate; rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici.
Obiettivo specifico	4.D. Riduzione dell'isolamento di importanti strati della popolazione in un'ottica di sinergia ed integrazione tra i diversi livelli di programmazione
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale prevede prioritariamente interventi diffusi di manutenzione conservativa e messa in sicurezza delle infrastrutture di collegamento stradale esistenti, pur senza escludere del tutto in presenza di esigenze specifiche interventi minori di adeguamento/completamento della rete secondaria.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'Al	---
Principali soggetti coinvolti	Anas Spa, Enti locali in qualità di soggetti gestori delle infrastrutture stradali secondarie
Ambito geografico interessato	Aree interne periferiche e ultraperiferiche distribuite su tutto il territorio nazionale, caratterizzate da difficoltà di accesso a "centri di offerta" di servizi essenziali.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'AF rientrano interventi genericamente riconducibili al Programma quinquennale Anas 2015/19, in termini generali l'AF richiama anche quanto identificato nella Strategia nazionale per le Aree Interne in merito alla mobilità delle persone e delle merci.
Sovrapposizione con altre aree funzionali	---
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 1 effetti indiretti che si compensano vicendevolmente: se infatti eventuali interventi di adeguamento della rete stradale possono da un lato incoraggiare l'uso dell'auto, dall'altro possono determinare una riduzione dei chilometri percorsi, ad esempio per effetto della

realizzazione di un breve tratto che consente di ottimizzare gli itinerari. In entrambi i casi gli effetti, in termini di variazione dei consumi energetici e delle emissioni, sono da ritenersi localizzati e di entità trascurabile.

Punteggio: 0

OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico

Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi. Tenendo in considerazione che, tra le aree interne, quelle montane sono tra le più esposte a rischi di questo genere.

Punteggio: -1 (oss. 20 ISPRA)

OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine

Si ritiene che nel complesso le azioni previste dall'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 3 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente trascurabili. L'AF è infatti prevalentemente orientata alla manutenzione conservativa delle infrastrutture esistenti. Eventuali impatti negativi possono verificarsi nei casi in cui si renda necessaria la realizzazione di tratti stradali ex novo o varianti significative: in tali casi trattandosi di opere sul reticolo stradale secondario è ragionevole supporre che gli impatti siano poco diffusi e di entità limitata, d'altra parte localizzandosi in aree interne è possibile che interessino anche ambiti ad elevata naturalità.

Punteggio: -1

OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 4 impatti negativi di entità variabile in funzione delle caratteristiche dei singoli interventi e complessivamente trascurabili in quanto limitati al consumo di suolo eventualmente connesso alla realizzazione di tratti stradali ex novo o varianti significative dei tracciati esistenti, l'eventuale impatto può essere ulteriormente ridotto assicurando il ripristino delle aree precedentemente occupate dai tracciati dismessi.

Punteggio: -1

OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 5 impatti positivi complessivamente trascurabili. È possibile infatti rilevare come conseguenza del miglioramento delle prestazioni della rete stradale secondaria un effetto indiretto positivo sull'accessibilità dei beni culturali poco frequentati perché situati in aree interne non facilmente raggiungibili, con possibili ricadute anche ai fini della loro valorizzazione; tuttavia nell'ambito del giudizio complessivo questo dato è compensato dall'impatto negativo connesso ai possibili problemi di inserimento paesaggistico degli interventi infrastrutturali più impegnativi che si rivelino indispensabili per garantire la funzionalità del reticolo stradale, nonostante l'AF sia comunque orientata alla manutenzione conservativa delle infrastrutture esistenti.

Punteggio: 1 (+2/-1)

OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano

Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF possano avere sul conseguimento dell'OAS 6 impatto positivo molto significativo sia dal punto di vista dell'incidentalità, nella misura in cui gli interventi contribuiscono a risolvere criticità localizzate della circolazione stradale sulla rete secondaria e a mettere in sicurezza le infrastrutture esistenti, sia dal punto di vista della qualità di vita delle persone che vivono nelle aree interne, e delle aziende che vi operano, che – supportata da migliori collegamenti (ad esempio con i presidi sanitari o le

	<p>scuole - potrebbe non abbandonarle, contribuendo all'equilibrio dei sistemi insediativi e al presidio territoriale. <i>Punteggio: 4</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo molto significativo sul conseguimento dell'OES 1 in quanto espressamente finalizzati a migliorare l'accessibilità delle aree interne e di quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 2. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 3. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un impatto positivo significativo sul conseguimento dell'OES 4 in quanto prevalentemente orientati alla manutenzione conservativa e alla messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti del territorio. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene che gli interventi ricadenti nell'AF abbiano un effetto indiretto positivo sul conseguimento dell'OES 4 in quanto funzionali a ridurre l'isolamento di importanti strati della popolazione garantendo la piena funzionalità e sicurezza della rete stradale secondaria. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 6. <i>Punteggio: ---</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non manifestino interazioni rilevanti ai fini del conseguimento dell'OES 7. <i>Punteggio: ---</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 2 interferenze negative, per un totale di 2 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 3 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 9 punti

	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 11 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Media</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino interazioni negative al massimo trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO (Ulteriore rispetto agli strumenti attuativi e finanziari di riferimento)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance, Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013 (http://www.dps.gov.it/it/arint/)

5.A.1 SISTEMI DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO (PROGRAMMA SESAR)

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	5.A.1 SISTEMI DI GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO (PROGRAMMA SESAR)
Definizione estesa	5.A.1 Interventi volti allo sviluppo dei sistemi di gestione del traffico aereo (programma SESAR)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	5. Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
Obiettivo specifico	5.A Ottimizzazione del traffico aereo in linea con Single European Sky
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>L'Area Funzionale prevede interventi in massima parte di tipo tecnologico, finalizzati all'attuazione del programma SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) per l'implementazione dell'iniziativa Cielo Unico Europeo (Single European Sky). Il Programma punta a garantire una gestione del traffico aereo ad alte prestazioni e coordinata a livello europeo, regolamentando ed ottimizzando le procedure e migliorando, armonizzando e standardizzando le tecnologie in uso, anche ai fini dello sviluppo in termini di sicurezza del trasporto aereo.</p> <p>Gli interventi sono dunque focalizzati sulla definizione, sviluppo, validazione e applicazione di soluzioni tecnologiche ed operative innovative volte a razionalizzare l'uso dello spazio aereo (tramite la condivisione sistematica delle traiettorie degli aeromobili ed un maggiore coordinamento tra autorità civili e militari), a dotare gli aerei di sistemi di navigazione di bordo più precisi e a massimizzare la capacità degli aeroporti (attraverso l'ottimizzazione dello spazio fra gli aeromobili).</p>
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Progettazione, realizzazione e installazione di nuovi impianti e sistemi afferenti lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate ai sistemi di Air Traffic Management europeo in attuazione del Programma SESAR.
Principali soggetti coinvolti	SESAR Joint Undertaking (SJU); soggetti gestori del traffico aereo in Italia (ENAC, Aeronautica Militare...) ed in Europa; società aeroportuali.
Ambito geografico interessato	L'Area Funzionale interessa potenzialmente tutte le strutture aeroportuali dislocate sul territorio italiano ed è di particolare interesse per gli scali internazionali.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	<p>L'Area Funzionale include 3 progetti SESAR multinazionali (2014-EU-TM-0136-M, 2014-EU-TM-0387-M e 2014-EU-TM-0121-M) finanziati tramite Connecting Europe Facility (CEF) che vedono la presenza di ENAC come partner e contengono una serie di iniziative riguardanti la gestione degli arrivi, la navigazione, la gestione e lo scambio delle informazioni tra gli operatori, l'automazione degli aeroporti, ecc.</p> <p>Il programma SESAR è ben rappresentato all'interno del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, nell'ambito dell'Asse prioritario I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T: le azioni che il PON intende sostenere a riguardo saranno incentrate sulla progettazione, realizzazione e installazione di nuovi impianti e sistemi afferenti lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate soprattutto ai sistemi ATM.</p>

	<p>I progetti afferenti al programma SESAR sono anche inclusi tra gli interventi previsti all'interno dei Regolamenti e degli Studi relativi ai Corridoi della rete TEN-T.</p> <p>Il Programma SESAR ha avviato le sue attività nel 2005 ed è attualmente nella fase di "deployment" (2014-2025), che riguarda l'installazione su vasta scala dei nuovi sistemi e la realizzazione generalizzata delle funzionalità ad essi associate.</p>
Aree Funzionali strettamente	-
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene probabile che le azioni afferenti all'AF abbiano effetti diretti e positivi molto significativi sul conseguimento dell'OAS 1. In generale, infatti, SESAR prevede di ridurre del 10% gli impatti ambientali del trasporto aereo in termini di emissioni (una percentuale pari a circa 50 milioni di tonnellate di CO2 all'anno) attraverso la semplificazione e l'efficientamento delle traiettorie di volo. Queste sono infatti spesso più lunghe del necessario, a causa della necessità di seguire determinati corridoi e di attendere la disponibilità degli slot di atterraggio: i miglioramenti tecnologici introdotti con l'attuazione di SESAR potranno garantire traiettorie di volo più dirette e facilitare e ottimizzare le operazioni di discesa ed atterraggio, riducendo i tempi di percorrenza del trasporto aereo e contribuendo così a ridurre i consumi di carburanti e le conseguenti emissioni di gas climalteranti (CO2, NOx e CH4).</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 2.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 3.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF abbiano un impatto positivo ai fini del conseguimento dell'OAS 4. E' ragionevole infatti ipotizzare che la piena operatività dei sistemi previsti consenta di ottimizzare gli attuali spazi aeroportuali, riducendo o procrastinando la domanda di espansione fisica di tali spazi, dal momento che i nuovi sistemi del controllo del traffico aereo previsti sono in grado di triplicare la capacità delle infrastrutture esistenti, massimizzando così l'utilizzo degli spazi negli aeroporti</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OAS 5.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 6, in quanto la razionalizzazione delle traiettorie di volo indotta da</p>

	<p>SESAR e la conseguente riduzione dei tempi di viaggio degli aeromobili potrà comportare, oltre che una diminuzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico aereo, con impatto positivo sulla salute pubblica, anche migliori standard di servizio per i passeggeri.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p>
<p>Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)</p>	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano generici effetti positivi, ancorché indiretti e a medio-lungo termine, sul conseguimento dell'OES 1, in quanto l'ottimizzazione delle rotte aeree e la massimizzazione degli indotta dall'attuazione del programma SESAR potrebbero comportare un ulteriore aumento della capacità degli scali esistenti e condurre quindi ad un possibile ulteriore incremento del traffico aereo, interessando anche regioni attualmente meno accessibili.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i></p> <p>Essendo concentrata sul trasporto aereo e sul tema specifico della sua gestione, l'Area Funzionale non contribuisce al conseguimento dell'OES 2.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i></p> <p>L'attuazione del programma SESAR può contribuire positivamente all'efficienza complessiva della rete TEN-T, almeno nel settore del trasporto aereo.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i></p> <p>Si ritiene probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto l'obiettivo del programma SESAR è quello di sviluppare sistemi del controllo del traffico aereo che siano in grado di garantire una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, ottimizzando quindi le infrastrutture esistenti e massimizzando l'utilizzo degli spazi negli aeroporti.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>L'attuazione del programma SESAR comporterà un miglioramento della qualità dei servizi di trasporto offerti dalle compagnie aeree e dalle società aeroportuali, soprattutto in termini di riduzione dei ritardi.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene molto probabile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 6, in quanto esse sono focalizzate proprio sull'innovazione tecnologica, puntando a sviluppare e diffondere sistemi unici di gestione informatizzata del trasporto aereo.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 7, in quanto l'attuazione del programma SESAR è finalizzata</p>

	<p>proprio allo sviluppo dell'interoperabilità tra i sistemi del controllo del traffico aereo, superando la frammentazione e la disomogeneità esistente tra i vari Stati e i diversi operatori in un'ottica di coordinamento e di piena efficienza delle reti transnazionali TEN-T.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 3 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 7 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 15 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 22 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Molto Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Altissima</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino interazioni negative al massimo trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 • http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/index_en.htm • Sito del SESAR Joint Undertaking (SJU): www.sesarju.eu • Pubblicazione a cura dell'Air Transport Action Group (ATAG) sugli impatti ambientali delle iniziative europee in corso sul trasporto aereo: http://aviationbenefits.org/media/125796/Aviation-Climate-Solutions_WEB.pdf

5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	5.B.1 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO DEI TRE GATE INTERCONTINENTALI
Definizione estesa	5.B.1 Interventi di collegamento viario e ferroviario dei tre gate intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia)
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	5. Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
Obiettivo specifico	5.B Realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell’accessibilità e dell’intermodalità
Descrizione dell’Area Funzionale	L’area funzionale comprende azioni volte a rafforzare i collegamenti multimodali dei 3 aeroporti intercontinentali italiani (individuati anche come aeroporti “core” nell’ambito della Rete TEN-T) con la rete globale e con le aree urbane e metropolitane di riferimento, in un’ottica di unitarietà e di integrazione del sistema trasportistico. Si tratta quindi di interventi sia di tipo infrastrutturale (realizzazione di nuovi tratti stradali e ferroviari e/o ammodernamento e il potenziamento di assi esistenti), sia di tipo tecnologico-gestionale per il miglioramento dei servizi di trasporto.
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell’AI	---
Principali soggetti coinvolti	ENAC, RFI, ANAS, SAVE (per l’Aeroporto di Venezia), SEA (per Malpensa), AdR (per Roma Fiumicino).
Ambito geografico interessato	Le azioni dell’AF si focalizzano sui 3 gate intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia San Marco, così come individuati dallo schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante l’individuazione degli aeroporti di interesse nazionale approvato dal Consiglio dei Ministri il 27 agosto 2015.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell’Area Funzionale rientrano opere finanziate con il D.L. n. 133/2014 “Sblocca Italia” (convertito nella L. n. 164/2014), ad es. la realizzazione del ponte stradale di collegamento tra l’autostrada per Fiumicino e l’EUR. Altre opere sono incluse nel CdP RFI (Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia, Accessibilità a Malpensa, progettazione del collegamento ferroviario con il nuovo terminal nord dell’aeroporto di Fiumicino) e nel CdP ANAS (vari interventi per l’accessibilità a Malpensa). L’accessibilità tramite ferrovia dell’aeroporto di Malpensa è anche oggetto di un progetto approvato (ma non finanziato) nell’ambito dell’iniziativa europea CEF - Connecting Europe Facility. Inoltre, il PON Infrastrutture e Reti 2004-2020, nell’ambito dell’Obiettivo specifico 2.2 - Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali, considera come prioritari gli interventi che contribuiscono al potenziamento dei collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e con le principali città, e al miglioramento dei servizi di collegamento, limitatamente ai nodi “Core”. Infine, interventi afferenti all’area funzionale sono inclusi negli Studi di Corridoio relativi ai Corridoi Mediterraneo, Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, di cui fanno parte gli scali in questione.

Aree Funzionali strettamente correlate	---
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano effetti genericamente positivi sul conseguimento dell'OAS 1, in particolare laddove si preveda di dare priorità ai collegamenti ferroviari con i <i>gate</i> intercontinentali. In questo caso, infatti, interventi di miglioramento dei servizi di trasporto su ferro da e per gli aeroporti potranno avere un impatto molto positivo sulla qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti, in quanto (aumentando il bacino di utenza, l'accessibilità ed il comfort del servizio) renderanno il trasporto su ferro più competitivo rispetto alla mobilità su gomma, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal traffico e dei consumi di combustibili fossili per autotrazione. Inoltre, gli interventi di potenziamento delle reti stradali di collegamento con gli aeroporti avranno comunque il merito di ridurre i tempi di percorrenza e la congestione del traffico, causando anche in questo caso una riduzione di consumi ed emissioni. L'entità di tali effetti positivi è stata valutata come significativa, dati gli importanti volumi di traffico aereo che caratterizzano gli scali in esame. D'altra parte, va considerato che, a livello globale, il vettore aereo produce la maggior parte di gas climalteranti, quindi l'incremento del traffico aereo – in assoluto – produrrà un peggioramento dell'effetto serra.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni riconducibili all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 2, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio:--</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano impatti negativi, di entità variabile a seconda delle caratteristiche progettuali delle opere, ma da ritenersi nel complesso moderati, sul conseguimento dell'OAS 3. Infatti, nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie e stradali, l'attuazione dell'AF potrebbe comportare una sottrazione di aree naturali e un maggiore disturbo delle specie esistenti, più o meno significativi a seconda delle caratteristiche progettuali dei tracciati. Trattandosi di infrastrutture lineari, non si può escludere che queste possano interrompere la continuità ecologica tra gli habitat esistenti ed aumentarne la frammentazione, avviando un processo di impoverimento ecologico e di perdita di biodiversità. Tali impatti potenziali verranno affrontati e valutati caso per caso, alla necessaria scala di dettaglio, in sede di progettazione. Si evidenzia, tuttavia, che in caso di raddoppi e quadruplicamenti di tracciati esistenti, le opere insisterebbero su aree comunque già compromesse dal punto di vista naturalistico, comportando impatti aggiuntivi ragionevolmente di minore entità.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti negativi da moderati a significativi sul conseguimento dell'OAS 4, in particolare laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie, che comporterebbero una sottrazione di suolo più o meno rilevante in relazione alle caratteristiche progettuali dei</p>

	<p>tracciati; inoltre, nel caso in cui si preveda lo scavo di tratti in galleria, si porrebbero i tipici problemi (di entità variabile in base alle dimensioni delle gallerie stesse) dello smaltimento di ingenti quantità di smarino, che può contenere anche sostanze inquinanti che necessitano di trattamenti specifici. Di contro, in questi casi, si ottiene il vantaggio di una minore sottrazione di suolo. Tali impatti saranno comunque affrontati e valutati per i singoli interventi in sede di progettazione e di VIA.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture stradali o ferroviarie. Tali impatti potenziali (che verranno comunque valutati per i singoli interventi in sede di VIA) saranno di entità variabile a seconda delle caratteristiche progettuali dei tracciati, e tanto più limitati quanto più si decida di potenziare infrastrutture già esistenti (tramite raddoppi, ampliamenti, ecc.), essendo il paesaggio già in qualche modo compromesso, eccetto che nel caso dell'aeroporto di Malpensa, separato da Milano dall'area Naturale protetta del Parco del Ticino.</p> <p><i>Punteggio: -2 (oss. 15 Regione Lombardia - Parco Lombardo della Valle del Ticino, oss. 4 Lega Ambiente Circolo Terre dei parchi, oss. 1 Comitati no tangenziale del parco del Ticino e del parco agricolo sud Milano).</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che gli interventi afferenti a quest'AF, una volta ultimati, contribuiscano al perseguimento dell'OAS 6 con impatti positivi dovuti alla riduzione dei tempi di percorrenza e al prevedibile <i>shift</i> modale dal mezzo privato al treno, che potrà comportare una generale diminuzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico locale, con impatto positivo sulla salute pubblica, ma anche impatti positivi sulla popolazione, grazie alla riduzione dei tempi e dei costi di accesso all'aeroporto, con effetti positivi anche per i turisti. Potenziali impatti negativi potranno verificarsi invece in fase di realizzazione delle opere.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Data la natura e l'ambito geografico di riferimento dell'Area Funzionale – prevalentemente focalizzata su aree metropolitane già fortemente infrastrutturate – si ritiene che questa non sia influente ai fini del conseguimento dell'OES 1.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene possibile che l'AF abbia significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2: le azioni previste sono infatti specificamente mirate all'integrazione plurimodale, puntando a costruire dei sistemi di trasporto integrati attraverso l'interconnessione tra linee ferroviarie, aeroporti e infrastrutture per il trasporto su gomma.</p> <p><i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 3, in quanto prevedono il potenziamento dei collegamenti tra gli aeroporti "core" italiani dei Corridoi TEN-T, le linee ferroviarie esistenti e i loro territori di riferimento. Si evidenzia che l'AF è in linea con gli interventi di miglioramento dell'accessibilità via terra degli aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Venezia già individuati nell'ambito dei Regolamenti e degli Studi relativi ai Corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Reno-Alpi e Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T</p>

	<p><i>Punteggio: 3(oss. 24 Regione Lombardia - D.G. Infrastrutture e Mobilità)</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, laddove esse siano rivolte prioritariamente ad aumentare la capacità delle infrastrutture esistenti e solo in caso di necessità, a realizzarne di nuove. Lo scopo ultimo dell'AF è comunque quello di realizzare un sistema di trasporto il più possibile integrato e multimodale, che sia quindi, nel complesso, maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.</p> <p><i>Punteggio: 3 (oss. 24 Regione Lombardia - D.G. Infrastrutture e Mobilità)</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti genericamente positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto mirano all'ammodernamento e al miglioramento di infrastrutture e servizi di trasporto esistenti, anche al fine di renderli più accessibili, confortevoli e fruibili per tutte le categorie di utenti.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti positivi ai fini del conseguimento dell'OES 6, laddove si preveda l'introduzione di innovazioni di tipo tecnologico e gestionale finalizzate al miglioramento dei servizi di trasporto.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i> Si ritiene che le azioni riconducibili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di -3 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 11 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 8 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda, in fase di progettazione e/o attuazione, di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, e tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Aree naturali e biodiversità (OAS3): si raccomanda, laddove si preveda la realizzazione di nuove tratte stradali e ferroviarie, di prevedere, in fase progettuale, misure atte a minimizzare i potenziali effetti di frammentazione degli habitat naturali causati dalle infrastrutture lineari, quali ad esempio: la definizione di tracciati che minimizzino le interferenze con gli ecosistemi; la salvaguardia/riqualificazione ambientale degli habitat naturali a margine delle infrastrutture, anche con realizzazione di fasce-filtro e di passaggi per fauna; l'adozione di tecniche di naturalizzazione e di ingegneria naturalistica per l'inserimento ambientale delle infrastrutture, sfruttando le opportunità offerte da canali di drenaggio, fasce di rispetto, bordi e scarpate stradali. Si suggerisce anche di valutare misure di compensazione quali forestazione, creazione di aree verdi fruibili (in particolare a ridosso delle aree urbane), ecc. • Suolo e rifiuti (OAS4): si suggerisce, laddove si preveda la realizzazione di nuove tratte stradali e ferroviarie, di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime; si suggerisce inoltre di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo. Si consiglia inoltre, al fine di preservare la qualità del suolo e delle acque di falda, di prestare particolare attenzione alla progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque dalle sedi stradali, anche prevedendo, ad esempio, il ricorso a tecniche di fitodepurazione nei canali di drenaggio.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none"> • PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 • Schema di Contratto di programma ANAS 2015 • Contratto di Programma RFI • Elenco Opere del decreto "Sblocca Italia" (D.L. n. 133/2014, L. n. 164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf • Commissione Europea, <i>Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study - Final Report</i>, Dicembre 2014 • Commissione Europea, <i>Mediterranean Core Network Corridor Study - Final Report</i>, Dicembre 2014 • Commissione Europea, <i>Rhine-Alpine Core Network Corridor Study - Final Report</i>, Dicembre 2014 • Commissione Europea, <i>Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor Study - Final Report</i>, Dicembre 2014

5.B.2 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO CON GLI ALTRI AEROPORTI STRATEGICI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	5.B.2 INTERVENTI DI COLLEGAMENTO VIARIO E FERROVIARIO CON GLI ALTRI AEROPORTI STRATEGICI
Definizione estesa	5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	5. Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
Obiettivo specifico	5.B Realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell’accessibilità e dell’intermodalità
Descrizione dell’Area Funzionale	L’Area Funzionale comprende azioni volte a rafforzare i collegamenti multimodali degli aeroporti strategici (esclusi i 3 scali intercontinentali, già oggetto dell’Area Funzionale 5.B.1) con la rete ferroviaria e stradale, in un’ottica di unitarietà e di integrazione del sistema trasportistico. Si tratta quindi di interventi sia di tipo infrastrutturale (realizzazione di nuovi tratti stradali e ferroviari e/o ammodernamento e il potenziamento di assi esistenti) che di tipo tecnologico-gestionale per il miglioramento dei servizi di trasporto.
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell’AI	Interventi intermodali di “ultimo miglio” ferroviario, così come previsto all’interno del Piano Nazionale degli Aeroporti, nell’Accordo di Partenariato ed in coerenza con la politica UE dei trasporti, concentrandosi su interventi di collegamento degli aeroporti strategici nelle regioni meno sviluppate con la rete centrale ferroviaria TEN-T, che ancora non beneficiano di tale raccordo.
Principali soggetti coinvolti	ENAC, RFI, ANAS, Società aeroportuali.
Ambito geografico interessato	L’Area Funzionale si focalizza sugli 8 aeroporti di rilevanza strategica individuati dallo schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante l’individuazione degli aeroporti di interesse nazionale approvato dal Consiglio dei Ministri il 27 agosto 2015: Bologna, Pisa/Firenze, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo e Cagliari.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell’Area Funzionale rientrano opere finanziate con il D.L. n. 133/2014 “Sblocca Italia” (ad es. la Tramvia di Firenze, che si prevede colleghi la città all’aeroporto) e nel PIS (Circumetnea; Nodo di Palermo; Tramvia di Firenze). Altre opere sono incluse nel CdP RFI (interventi previsti per il potenziamento e sviluppo infrastrutturale della Rete Convenzionale/AC nell’area metropolitana di Catania) e nel CdP ANAS (interventi sull’autostrada Palermo-Catania). Inoltre, l’Asse prioritario II del PON Infrastrutture e reti 2014-2020 finanzia opere volte al miglioramento della mobilità regionale, all’integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali (Obiettivo specifico 2.2). Il PON ripropone inoltre il completamento del Nodo di Palermo, opera già inserita tra i Grandi Progetti del PON Reti e Mobilità 2007-2013.
Aree Funzionali strettamente correlate	2.A.1 Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali nelle grandi aree metropolitane 2.A.2 Interventi funzionali al potenziamento delle reti metropolitane

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 1, in particolare laddove si preveda di dare priorità ai collegamenti ferroviari con gli aeroporti strategici. In questo caso, infatti, interventi di miglioramento dei servizi di trasporto su ferro da e per gli aeroporti potranno avere un impatto molto positivo sulla qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti, in quanto (aumentando il bacino di utenza, l'accessibilità ed il comfort del servizio) renderanno il trasporto su ferro più competitivo rispetto alla mobilità su gomma, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal traffico e dei consumi di combustibili fossili per autotrazione. Inoltre, gli interventi di potenziamento delle reti stradali di collegamento con gli aeroporti avranno comunque il merito di ridurre i tempi di percorrenza e la congestione del traffico, causando anche in questo caso una riduzione di consumi ed emissioni. D'altra parte, va considerato che, a livello globale, il vettore aereo produce la maggior parte di gas climalteranti, quindi l'incremento del traffico aereo –in assoluto – produrrà un peggioramento dell'effetto serra.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni afferenti all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 2, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio:--</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano impatti negativi, di entità variabile a seconda delle caratteristiche progettuali delle opere, ma da ritenersi nel complesso moderati, sul conseguimento dell'OAS 3. Infatti, nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie e stradali, l'attuazione dell'AF potrebbe comportare una sottrazione di aree naturali e un maggiore disturbo delle specie esistenti, più o meno significativi a seconda delle caratteristiche progettuali dei tracciati. Trattandosi di infrastrutture lineari, non si può escludere che queste possano interrompere la continuità ecologica tra gli habitat esistenti ed aumentarne la frammentazione, avviando un processo di impoverimento ecologico e di perdita di biodiversità. Tali impatti potenziali verranno affrontati e valutati caso per caso, alla necessaria scala di dettaglio, in sede progettuale. Si evidenzia, tuttavia, che in caso di interventi su tracciati esistenti, le opere previste insisterebbero su aree comunque già compromesse dal punto di vista naturalistico, comportando impatti aggiuntivi ragionevolmente di minore entità.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti negativi da moderati a significativi sul conseguimento dell'OAS 4, in particolare laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie, che comporterebbero una sottrazione di suolo più o meno rilevante in relazione alle caratteristiche progettuali dei tracciati; inoltre, nel caso in cui si preveda lo scavo di tratti in galleria, si porrebbero poi i tipici problemi (di entità variabile in base alle dimensioni delle gallerie stesse) dello smaltimento di ingenti quantità di smarino, che può contenere anche sostanze inquinanti che necessitano di trattamenti specifici. Di contro, in questi casi, si ottiene il vantaggio di una minore sottrazione di suolo. Tali impatti saranno comunque affrontati e valutati per i</p>

	<p>singoli interventi in sede di progettazione e di VIA. <i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture stradali o ferroviarie. Tali impatti potenziali (che verranno comunque valutati per i singoli interventi in sede di VIA) saranno di entità variabile a seconda delle caratteristiche progettuali dei tracciati, e tanto più limitati quanto più si decida di potenziare infrastrutture già esistenti (tramite raddoppi, ampliamenti, ecc.), essendo il paesaggio già in qualche modo compromesso. <i>Punteggio: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Si ritiene che gli interventi afferenti a quest'AF, una volta ultimati, contribuiscano al perseguimento dell'OAS 6 con impatti positivi dovuti alla riduzione dei tempi di percorrenza e al prevedibile shift modale dal mezzo privato al treno, che potrà comportare una generale diminuzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico locale, con impatto positivo sulla salute pubblica, ma anche impatti positivi sulla popolazione, grazie alla riduzione dei tempi e dei costi di accesso all'aeroporto, con effetti positivi anche per i turisti. Potenziali impatti negativi potranno verificarsi invece in fase di realizzazione delle opere. <i>Punteggio: 2</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Data la natura e l'ambito geografico di riferimento dell'Area Funzionale in esame – prevalentemente focalizzata su aree metropolitane già fortemente infrastrutturate – si ritiene che questa non sia influente ai fini del conseguimento dell'OES 1. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene possibile che l'AF abbia significativi effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2: le azioni ad essa riconducibili sono infatti specificamente mirate all'integrazione plurimodale, puntando a costruire dei sistemi di trasporto integrati attraverso l'interconnessione tra linee ferroviarie, aeroporti e infrastrutture per il trasporto su gomma. <i>Punteggio: 3</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OES 3, in quanto contribuiranno a completare, integrare e potenziare la rete europea dei trasporti nel suo complesso. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, laddove esse siano rivolte prioritariamente ad aumentare la capacità delle infrastrutture esistenti e solo in caso di necessità, a realizzarne di nuove. Lo scopo ultimo dell'AF è comunque quello di realizzare un sistema di trasporto il più possibile integrato e multimodale, che sia quindi, nel complesso, maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale. <i>Punteggio: 2</i></p>

	<p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi sul conseguimento dell'OES 5, in quanto mirano all'ammodernamento e al miglioramento di infrastrutture e servizi di trasporto esistenti, anche al fine di renderli più accessibili, confortevoli e fruibili per tutte le categorie di utenti.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi ai fini del conseguimento dell'OES 6, laddove si preveda l'introduzione di innovazioni di tipo tecnologico e gestionale finalizzate al miglioramento dei servizi di trasporto.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che le azioni afferenti all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 3 interferenze negative, per un totale di -2 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 8 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 6 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree naturali e biodiversità (OAS3): si raccomanda, laddove si preveda la realizzazione di nuove tratte stradali e ferroviarie, di prevedere, in fase progettuale, misure atte a minimizzare i potenziali effetti di frammentazione degli habitat naturali causati dalle infrastrutture lineari, quali ad esempio: la definizione di tracciati che minimizzino le interferenze con gli ecosistemi; la salvaguardia/riqualificazione ambientale degli habitat naturali a margine delle infrastrutture, anche con realizzazione di fasce-filtro e di passaggi per fauna; l'adozione di tecniche di naturalizzazione e di ingegneria naturalistica per l'inserimento ambientale delle infrastrutture, sfruttando le opportunità offerte da canali di drenaggio, fasce di rispetto, bordi e scarpate stradali. Si suggerisce anche di valutare misure di compensazione quali forestazione, creazione di aree verdi fruibili (in particolare a ridosso delle aree urbane), ecc. ● Suolo e rifiuti (OAS4): si suggerisce, laddove si preveda la realizzazione di nuove tratte

	<p>stradali e ferroviarie, di adottare una logica di ottimizzazione e riuso, ove possibile, dei materiali inerti utilizzati, al fine di minimizzare l'utilizzo di materie prime; si suggerisce inoltre di prediligere, in assenza di particolari problematiche idrogeologiche, il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo, modulando comunque tale scelta in base agli esiti di studi e valutazioni delle situazioni idrogeologiche sito specifiche (ARPAT –NURV Toscana, oss. 7). Si consiglia inoltre, al fine di preservare la qualità del suolo e delle acque di falda, di prestare particolare attenzione alla progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque dalle sedi stradali, anche prevedendo, ad esempio, il ricorso a tecniche di fitodepurazione nei canali di drenaggio. Viste le caratteristiche qualitative delle acque di piattaforma stradale (contenenti metalli pesanti e materiali in sospensione, oli e eventuali sversamenti) è inoltre necessario prevedere, almeno a monte della fitodepurazione e comunque indipendentemente dall'impiego della stessa, di idonei trattamenti (ARPAT Toscana + NURV, oss. 5).</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• PON Infrastrutture e Reti 2014-2020• PON Reti e Mobilità 2007-2013• Schema di Contratto di programma ANAS 2015• Contratto di Programma RFI• Elenco Opere del decreto "Sblocca Italia" (D.L. n. 133/2014, L. n. 164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf

5.B.3 OTTIMIZZAZIONE DELLE CONNESSIONI INTERMODALI CON GLI AEROPORTI PIÙ VICINI PER LE REGIONI NELLE QUALI NON SUSSISTONO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	5.B.3 OTTIMIZZAZIONE DELLE CONNESSIONI INTERMODALI CON GLI AEROPORTI PIÙ VICINI PER LE REGIONI NELLE QUALI NON SUSSISTONO INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI
Definizione estesa	5.B.3 Ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini per le regioni nelle quali non sussistono infrastrutture aeroportuali
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	5. Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
Obiettivo specifico	5.B Realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell’accessibilità e dell’intermodalità
Descrizione dell’Area Funzionale	<p>In un quadro di complessiva adeguatezza del sistema aeroportuale italiano all’attuale domanda di trasporto aereo e alle sue dinamiche di sviluppo al 2030, l’Area Funzionale si concentra sul potenziamento dell’accessibilità degli scali esistenti, focalizzandosi sui loro collegamenti con i territori privi di infrastrutture aeroportuali, allo scopo di completare e rendere più efficiente e capillare la rete di trasporto nazionale ed agevolare l’utilizzo dell’aereo da parte dell’intera popolazione, indipendentemente dal luogo di residenza, in una logica di coesione dei territori e di pari opportunità nell’accesso alla rete.</p> <p>L’Area Funzionale tiene anche conto delle caratteristiche peculiari del territorio italiano, che vede una presenza diffusa di Piccole e Medie Imprese e di centri di interesse culturale e turistico, puntando quindi a facilitare l’accesso dei flussi turistici a tutte le aree del Paese e a supportare lo sviluppo e l’accesso ai mercati delle PMI.</p> <p>L’area funzionale comprende quindi azioni di tipo sia infrastrutturale, volte alla realizzazione e/o al rafforzamento di assi ferroviari e stradali e di strutture volte a favorire lo scambio intermodale (parcheggi, nodi di scambio, ecc.), sia gestionale, finalizzate al potenziamento dei servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro, da e per gli aeroporti (istituzione di nuove linee, aumento della frequenza di quelle esistenti, rimodulazione e razionalizzazione dei percorsi, acquisto di nuovo materiale rotabile per un maggiore comfort dei passeggeri, ecc.).</p>
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell’AI	---
Principali soggetti coinvolti	RFI, ANAS, soggetti gestori del trasporto pubblico su ferro e su gomma.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell’AF si focalizzano sulle aree per le quali attualmente sussistono problemi di accessibilità agli scali aeroportuali esistenti, dovuti sia alla distanza, sia alla carenza di infrastrutture e/o servizi di trasporto che assicurino collegamenti efficienti e competitivi.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	---

Aree Funzionali strettamente correlate	---
2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano modesti effetti positivi sul conseguimento dell'OAS 1, in particolare laddove si preveda di dare priorità ai collegamenti ferroviari con gli scali esistenti. In questo caso, infatti, interventi di miglioramento dei servizi di trasporto su ferro da e per gli aeroporti - aumentando il bacino di utenza, l'accessibilità ed il comfort del servizio - renderanno il trasporto su ferro più competitivo rispetto alla mobilità su gomma, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal traffico e dei consumi di combustibili fossili per autotrazione. Eventuali interventi di potenziamento dei servizi di trasporto collettivo su gomma o delle reti stradali di collegamento con gli aeroporti avranno comunque il merito di ridurre i tempi di percorrenza e la congestione del traffico, causando anche in questo caso una riduzione di consumi ed emissioni.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che le azioni associabili all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS 2, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano moderati impatti negativi sul conseguimento dell'OAS 3, in particolare laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie e stradali: in questo caso, infatti, l'attuazione dell'AF potrebbe comportare una sottrazione di aree naturali e un maggiore disturbo delle specie esistenti, più o meno significativi a seconda delle caratteristiche dei tracciati e dei territori interessati (che, data la natura dell'AF, è possibile che includano territori scarsamente antropizzati). Trattandosi di infrastrutture lineari, non si esclude che queste possano interrompere la continuità ecologica tra gli habitat esistenti ed aumentarne la frammentazione, avviando un processo di impoverimento ecologico e di perdita di biodiversità. Tali impatti potenziali verranno affrontati e valutati caso per caso, alla necessaria scala di dettaglio, in sede di progettazione. Si evidenzia, tuttavia, che nel caso in cui gli interventi si focalizzino sul potenziamento di tracciati già esistenti, le opere previste insisterebbero su aree comunque compromesse dal punto di vista naturalistico, comportando impatti aggiuntivi ragionevolmente di minore entità.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 4, in particolare laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie, che comporterebbero una sottrazione di suolo più o meno rilevante in relazione alle caratteristiche progettuali dei tracciati. Tali impatti saranno comunque affrontati e valutati per i singoli interventi, in sede di progettazione. A fronte di questi impatti potenziali è però da sottolineare il fatto che il miglioramento dell'accessibilità degli aeroporti esistenti dalle aree periferiche, posto in alternativa alla costruzione di nuove infrastrutture aeroportuali, rappresenta certamente un vantaggio, e</p>

	<p>che inoltre tali collegamenti servirebbero anche ad accedere alle città di riferimento per gli aeroporti, che a loro volta si presuppongono ben collegate con essi. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i> Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in particolare laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture stradali o ferroviarie. In questo caso, data la natura dell'AF, è probabile che i territori interessati comprendano aree di interesse ambientale, storico-culturale e paesaggistico, sulle quali nuove infrastrutture possono avere impatti negativi di entità variabile a seconda delle caratteristiche dei tracciati e delle aree attraversate. È evidente che, qualora si tratti di interventi su infrastrutture già esistenti, tali impatti saranno più limitati, essendo il paesaggio già in qualche modo compromesso. Gli impatti verranno comunque valutati per i singoli interventi in sede di VIA. <i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Data la natura dell'Area Funzionale in esame, si ritiene che gli interventi ad essa afferenti contribuiscano al perseguimento dell'OAS 6 nella misura in cui la popolazione che abita regioni prive di aeroporti potrebbero accedere comunque in tempi più ragionevoli, e viceversa, con vantaggi anche per le attività economiche eventualmente presenti. <i>Punteggio: 1</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene probabile che le azioni associabili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 1, in quanto il potenziamento e l'ottimizzazione delle reti e dei servizi di trasporto tra gli aeroporti e le aree attualmente prive di infrastrutture aeroportuali potranno consentire anche alle regioni italiane più distanti dalle reti di rilevanza strategica di usufruire del trasporto aereo e delle opportunità che esso offre, in particolare in termini di sviluppo economico e sociale. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2, da ritenersi però di moderata entità, visto l'ambito di intervento piuttosto limitato dell'Area Funzionale stessa. Infatti, l'AF è specificamente mirata all'integrazione plurimodale ed è finalizzata a contribuire alla costruzione di sistemi di trasporto integrati attraverso il potenziamento delle connessioni su ferro e su gomma tra gli aeroporti e i territori circostanti. <i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano modesti effetti indiretti sul conseguimento dell'OES 3, in quanto, prevedendo il potenziamento delle sinergie e dei collegamenti territoriali tra gli aeroporti italiani e i loro territori di riferimento e l'ampliamento del bacino di utenza degli scali esistenti, contribuiranno a rafforzare e completare la rete europea nel suo complesso. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano effetti positivi sul conseguimento</p>

	<p>dell'OES 4, in quanto sono esplicitamente finalizzate a valorizzare gli scali aeroportuali esistenti, ampliandone il bacino di utenza e migliorandone il grado di integrazione e sinergia con i territori circostanti. Tali effetti positivi saranno tanto più rilevanti, quanto più le azioni previste si concentreranno sul potenziamento delle infrastrutture e dei servizi esistenti piuttosto che sulla realizzazione di nuove opere, ma, dato l'ambito di intervento piuttosto limitato dell'Area Funzionale, saranno comunque da ritenersi moderati. Il fine ultimo dell'AF, coerentemente con l'OES 4, è comunque quello di realizzare un sistema di trasporto il più possibile integrato e multimodale, che sia quindi, nel complesso, maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni associabili all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 5, soprattutto laddove siano finalizzate a potenziare infrastrutture e servizi di trasporto esistenti, anche al fine di renderli più accessibili, confortevoli e fruibili per tutte le categorie di utenti, soprattutto in aree attualmente poco servite.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene che le azioni associabili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 6.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Si ritiene che le azioni associabili all'AF non siano influenti ai fini del conseguimento dell'OES 7.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 2 interferenze positive, 2 interferenze negative, per un totale di -1 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 11 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 10 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree naturali e biodiversità (OAS3): si raccomanda, laddove si preveda la realizzazione di nuovi tratte stradali e ferroviarie, di prevedere, in fase progettuale, misure atte a

	<p>minimizzare i potenziali effetti di frammentazione degli habitat naturali causati dalle infrastrutture lineari, quali ad esempio: la definizione di tracciati che minimizzino le interferenze con gli ecosistemi; la salvaguardia/riqualificazione ambientale degli habitat naturali a margine delle infrastrutture, anche con realizzazione di fasce-filtro e di passaggi per fauna; l'adozione di tecniche di naturalizzazione e di ingegneria naturalistica per l'inserimento ambientale delle infrastrutture, sfruttando le opportunità offerte da canali di drenaggio, fasce di rispetto, bordi e scarpate stradali. Si suggerisce anche di valutare misure di compensazione quali forestazione, creazione di aree verdi fruibili (in particolare a ridosso delle aree urbane), ecc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paesaggio (OAS5): laddove si renda necessaria la realizzazione di nuove infrastrutture, si raccomanda di prestare particolare attenzione, in fase progettuale, al loro inserimento paesaggistico, ad esempio utilizzando siepi e filari (barriere verdi) o tecniche di ingegneria naturalistica come elementi di mitigazione degli impatti visivi; prevedendo fasce-filtro a verde lungo i tracciati; progettando i tracciati stessi in modo tale da seguire il più possibile la morfologia del territorio circostante e da minimizzare le interferenze con l'assetto paesaggistico e percettivo attuale, specie se di riconosciuto valore. Si suggerisce inoltre di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che interferiscono in maniera minore con il paesaggio.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	

5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	5.C.1 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI SCALI ESISTENTI IN CORSO E GIÀ PIANIFICATI
Definizione estesa	5.C.1 Interventi di adeguamento e potenziamento degli scali esistenti in corso e già pianificati
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	5. Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
Obiettivo specifico	5.C Assicurare agli scali l'offerta di capacità richiesta per lo sviluppo economico del paese
Descrizione dell'Area Funzionale	In un quadro di complessiva adeguatezza del sistema aeroportuale italiano all'attuale domanda di trasporto aereo e alle sue dinamiche di sviluppo al 2030, l'Area Funzionale comprende quelle limitate azioni di adeguamento e potenziamento degli scali aeroportuali italiani esistenti, già programmate e/o in corso di realizzazione a carico dei soggetti gestori e volte a garantire l'adeguatezza delle infrastrutture alle previsioni di crescita del traffico aereo nel medio periodo. Si tratta di interventi prevalentemente infrastrutturali (realizzazione di nuove piste o prolungamento di piste esistenti, ristrutturazioni e ampliamenti di aerostazioni ed altri edifici aeroportuali, ecc.) mirati a sviluppare le riserve di capacità infrastrutturale e commerciale degli aeroporti, nonché a cogliere eventuali opportunità di crescita di segmenti specifici di traffico.
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	ENAC, società aeroportuali.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'Area Funzionale riguardano potenzialmente tutti gli scali aeroportuali presenti sul territorio italiano, con particolare riguardo a quelli classificati come strategici nello schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, approvato dal Consiglio dei Ministri il 27 agosto 2015 (Milano Malpensa, Torino, Venezia, Bologna, Firenze/Pisa, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo e Cagliari).
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'Area Funzionale rientrano opere già pianificate, finanziate e/o in corso di realizzazione a cura dei soggetti gestori degli scali (si vedano in proposito i Contratti di Programma tra ENAC e le varie società aeroportuali). In particolare, si evidenzia che interventi di ampliamento degli aeroporti “core” di Milano Malpensa e Venezia sono inseriti nello Studio di Corridoio relativo al Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T.
Aree Funzionali strettamente correlate	

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Data la natura dell'Area Funzionale in esame, si ritiene che gli interventi ad essa afferenti possano produrre impatti negativi indiretti sul perseguimento dell'OAS 1, laddove si configuri un aumento del traffico aereo negli scali interessati, con conseguente aumento dei consumi di carburanti e delle emissioni di inquinanti e climalteranti. Inoltre, nel caso in cui si realizzino nuovi edifici, potrebbe prospettarsi un aumento dei consumi (per illuminazione, condizionamento, ecc.) e delle relative emissioni di CO₂, proporzionale alla dimensione e al grado di utilizzo delle opere. Questo secondo genere di impatto potrebbe comunque essere limitato già in fase di progettazione, prevedendo l'utilizzo di tecnologie per il risparmio energetico nella costruzione degli involucri edilizi e degli impianti, realizzando edifici il più possibile a zero emissioni. Allo stesso modo, eventuali azioni di ristrutturazione ed ampliamento di complessi aeroportuali dovrebbero prevedere l'utilizzo di tecnologie costruttive ispirate a principi di risparmio energetico e di utilizzo di energie rinnovabili: in tal modo, gli edifici ristrutturati potrebbero avere minori consumi energetici e produrre quantitativi minori di emissioni rispetto agli edifici preesistenti.</p> <p><i>Punteggio: -2 (oss. 6 ARPAT –NURV Toscana)</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi associabili all'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS, ferma restando la necessità che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 3, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture al di fuori dei sedimi aeroportuali esistenti. In tal caso, gli impatti sulla componente naturale possono anche essere rilevanti, a seconda dell'entità dell'intervento e delle sue caratteristiche progettuali. Trattandosi comunque di interventi in corso, si ritiene che tali impatti potenziali siano già stati ampiamente affrontati e valutati.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano moderati effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 4, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture al di fuori dei sedimi aeroportuali esistenti, configurando un aumento del consumo di materie prime e di suolo più o meno rilevante a seconda dell'entità dell'intervento e delle sue caratteristiche progettuali. Trattandosi comunque di interventi in corso, si ritiene che tali impatti potenziali siano già stati ampiamente affrontati e valutati.</p> <p><i>Punteggio: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi associabili all'AF abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS 5, in particolare nel caso in cui si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture al di fuori dei sedimi aeroportuali esistenti, che possono impattare sul paesaggio in maniera variabile a seconda delle dimensioni, delle caratteristiche progettuali, della localizzazione. È evidente comunque che, trattandosi di interventi di potenziamento di complessi aeroportuali già esistenti, tali impatti interesseranno un paesaggio già in qualche modo compromesso, eccetto che nel caso dell'aeroporto di Malpensa, separato da Milano dall'area Naturale protetta del Parco del Ticino. .</p>

	<p>Trattandosi inoltre di interventi in corso, si ritiene che l'impatto sul paesaggio e sui beni culturali (inclusi eventuali beni archeologici potenzialmente interferiti in fase di cantiere) sia già stato affrontato e valutato.</p> <p><i>Punteggio: -2 (oss. 15 Regione Lombardia - Parco Lombardo della Valle del Ticino, oss. 4 Lega Ambiente Circolo Terre dei parchi, oss. 1 Comitati no tangenziale del parco del Ticino e del parco agricolo sud Milano).</i></p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'Area Funzionale producano effetti negativi, indiretti, sul perseguimento dell'OAS 6, nella misura in cui il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali esistenti comporterà un aumento del traffico aereo negli scali interessati, con conseguente produzione di rumori, vibrazioni ed inquinanti atmosferici aggiuntivi rispetto alla situazione attuale. Tali potenziali disturbi aggiuntivi saranno comunque di entità variabile in base alla valenza strategica degli scali in questione, al loro posizionamento rispetto ai centri abitati, alla popolazione interessata e alla variazione effettiva del traffico. Trattandosi comunque di interventi in corso, si ritiene che essi siano già stati valutati.</p> <p><i>Punteggio: -2(oss. 6 ARPAT –NURV Toscana)</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano moderati effetti positivi, ancorché indiretti, sul conseguimento dell'OES 1, in quanto un aumento della capacità degli aeroporti esistenti a seguito di interventi di potenziamento strutturale può indurre, nel lungo periodo, un aumento del traffico aereo, anche rispondendo alla domanda di trasporto proveniente da regioni attualmente poco accessibili.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i></p> <p>Si ritiene possibile che le azioni afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi sul conseguimento dell'OES 2, qualora si prevedano riorganizzazioni del layout delle aree aeroportuali volte a potenziare la loro accessibilità tramite altre modalità di trasporto e/o la realizzazione di spazi e servizi per l'intermodalità (parcheggi di interscambio, nodi di scambio con linee ferroviarie interni al sedime aeroportuale, ecc.).</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i></p> <p>Si ritiene probabile che le azioni afferenti all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 3, in quanto il potenziamento infrastrutturale degli aeroporti esistenti è volto anche ad assicurarne la capacità di accogliere la domanda attuale e futura (in una prospettiva temporale al 2030) di traffico aereo internazionale, rafforzando nel suo insieme l'intera rete europea TEN-T. Tale considerazione è valida soprattutto per gli scali di valenza strategica e per gli aeroporti intercontinentali "core" come Fiumicino, Malpensa e Venezia.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano moderati effetti positivi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto essi sono finalizzati a valorizzare e potenziare gli scali aeroportuali esistenti, aumentandone la capacità in vista delle previsioni di crescita del traffico aereo al 2030.</p> <p><i>Punteggio: 2</i></p>

	<p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi, ancorché moderati ed indiretti, sul conseguimento dell'OES 5, in quanto eventuali interventi previsti di ristrutturazione delle aerostazioni dovranno necessariamente rispondere ai requisiti di accessibilità stabiliti nelle più recenti normative per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Impatti positivi diretti potranno inoltre essere sviluppati sulla qualità dei servizi offerti nelle strutture aeroportuali.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p> <p>Si ritiene possibile che gli interventi afferenti all'AF abbiano generici effetti positivi ai fini del conseguimento dell'OES 6, laddove si preveda l'introduzione di tecnologie innovazioni negli aeroporti, in particolare nei sistemi di gestione degli impianti e dei servizi.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>Data la natura e la localizzazione dell'Area Funzionale, si ritiene che gli interventi ad essa afferenti non producano, in linea di principio, impatti significativi sul perseguimento dell'OES 7.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 0 interferenze positive, 5 interferenze negative, per un totale di -10 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 6 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 9 punti ● PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: -1 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Negativo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Molto Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Necessità di particolare controllo degli impatti</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p> <p>Con specifico riferimento agli impatti negativi più rilevanti descritti nella sezione 2 del presente dossier, si segnalano i seguenti temi di attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Aree naturali e biodiversità (OAS3): si raccomanda, laddove si preveda la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali, la messa in opera di misure atte a mitigare o a compensare la perdita e la frammentazione degli habitat naturali, quali ad esempio: la salvaguardia/riqualificazione ambientale degli habitat naturali a margine delle infrastrutture, l'attuazione di interventi di forestazione, ecc. ● Suolo (OAS4): si raccomanda un'accurata progettazione delle eventuali nuove infrastrutture aeroportuali, che concili efficienza funzionale e minimizzazione del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo, prevedendo anche, ove possibile,

	misure di compensazione, quali forestazione, naturalizzazione, captazione delle acque meteoriche e fitodepurazione, ecc.
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
	<ul style="list-style-type: none">• Commissione Europea, <i>Mediterranean Core Network Corridor Study - Final Report</i>, Dicembre 2014

5.C.2 IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE

DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI	
Area Funzionale (definizione sintetica)	5.C.2 IMPOSIZIONE DI VINCOLI NEL TERRITORIO O DELOCALIZZAZIONE FUNZIONALE
Definizione estesa	5.C.2 Imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	5. Ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del “cielo unico europeo” e collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
Obiettivo specifico	5.C. Assicurare agli scali l'offerta di capacità richiesta per lo sviluppo economico del paese
Descrizione dell'Area Funzionale	<p>In un quadro di complessiva adeguatezza infrastrutturale degli scali italiani esistenti alle previsioni di crescita del traffico aereo al 2030, l'Area Funzionale comprende essenzialmente azioni di tipo regolatorio e gestionale, volte a salvaguardare e ad agevolare l'acquisizione di spazi idonei per eventuali futuri ampliamenti che dovessero essere resi necessari dall'ulteriore crescita delle previsioni di traffico aereo dal 2030 in poi.</p> <p>Gli interventi possibili sono riconducibili a due tipologie principali:</p> <p>(1) l'imposizione di vincoli di inedificabilità su aree limitrofe ai sedimi aeroportuali attuali, ritenute idonee (per localizzazione e caratteristiche morfologiche) ad accogliere eventuali nuovi sviluppi, o, in alternativa,</p> <p>(2) la delocalizzazione di funzioni o di segmenti di traffico verso altri scali, nel caso in cui eventuali ampliamenti in aree limitrofe non siano possibili a causa di oggettivi limitazioni fisiche, ambientali o di sicurezza (presenza di ostacoli morfologici, di aree protette, di centri abitati, ecc.).</p>
Interventi “realistici e maturi” elencati come tali a pag. 90 dell'AI	---
Principali soggetti coinvolti	ENAC, società aeroportuali, Enti locali nel cui territorio ricadono le aree interessate.
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'Area Funzionale riguardano potenzialmente tutti gli scali aeroportuali presenti sul territorio italiano.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	---
Aree Funzionali strettamente correlate	

2. PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE	
Perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	<p><i>OAS 1: Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti</i></p> <p>Data la natura dell'Area Funzionale, si ritiene che, gli interventi ad essa afferenti non producano impatti negativi di rilievo sul perseguimento dell'OAS 1.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OAS 2: Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico</i></p> <p>L'imposizione di vincoli di inedificabilità su aree limitrofe agli scali esistenti potrebbe avere effetti positivi sulla resilienza ai cambiamenti climatici, ad esempio sul drenaggio delle acque in seguito a piogge eccezionali, alluvioni, ecc. Tuttavia, nel lungo periodo (oltre il 2030), nel caso in cui i sedimenti aeroportuali esistenti vengano effettivamente ampliati, un'ulteriore impermeabilizzazione del suolo, specie in aree vulnerabili, potrebbe compromettere tale resilienza. L'entità di tali effetti dipenderà dalla localizzazione degli interventi. Nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli effetti dell'AF sono comunque da ritenersi lievemente positivi.</p> <p><i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OAS 3: Tutelare le aree naturali e la biodiversità, terrestri e marine</i></p> <p>Data la natura e le finalità dell'Area Funzionale, si ritiene che, nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli interventi ad essa afferenti possano avere effetti positivi sul perseguimento dell'OAS 3, evitando l'artificializzazione di aree ancora allo stato naturale, generalmente al di fuori dei centri urbani, e creando di fatto condizioni favorevoli per la salvaguardia degli ecosistemi esistenti. Tuttavia, si ritiene possibile che, a lungo termine (oltre il 2030), l'AF abbia indiretti effetti negativi nel caso in cui ipotetici ampliamenti dei sedimenti aeroportuali esistenti vengano effettivamente realizzati. Tali impatti potenziali (riguardanti soprattutto la perdita di habitat ed il disturbo delle popolazioni animali indotto da rumori, illuminazione e vibrazioni aggiuntivi), variabili a seconda dell'entità dell'intervento e delle caratteristiche naturali delle aree interessate, saranno comunque affrontati e valutati caso per caso in sede di progettazione. Nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli effetti dell'AF sono comunque da ritenersi leggermente positivi.</p> <p><i>Punteggio: 1 (refuso)</i></p> <p><i>OAS 4: Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti</i></p> <p>Si ritiene che gli interventi afferenti all'AF abbiano effetti positivi sul perseguimento dell'OAS 4, in quanto puntano a valorizzare al massimo le infrastrutture già esistenti, anche se riservandosi le possibilità di ampliamenti del sedime nel lungo termine. Si potranno così evitare che insorgano necessità di creazione di nuovi aeroporti – magari nella stessa area metropolitana - per rispondere ad una eventuale crescita della domanda insoddisfatta, con evidente risparmio di suolo e di molte altre risorse.</p> <p><i>Punteggio: 2 (oss. 18 ISPRA)</i></p> <p><i>OAS 5: Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi</i></p> <p>Data la natura e le finalità dell'Area Funzionale, si ritiene che, nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli interventi ad essa afferenti possano avere lievi effetti positivi sul perseguimento dell'OAS 5, laddove l'apposizione di vincoli di inedificabilità salvaguardi lo status quo paesaggistico. D'altra parte, una volta attualizzata la previsione di ampliamento, il patrimonio paesaggistico risulterà inevitabilmente ridotto, in particolare nel caso dell'Aeroporto di Malpensa, sito in un territorio ad elevata sensibilità ecologica (Parco del Ticino, Parco Agricolo Sud Milano, Rete Natura 2000, pSIC Brughiere di Malpensa e Lonate ecc.).</p>

	<p><i>Punteggio: ---</i> (oss. 15 Regione Lombardia - Parco Lombardo della Valle del Ticino, oss. 4 Lega Ambiente Circolo Terre dei parchi, oss. 1 Comitati no tangenziale del parco del Ticino e del parco agricolo sud Milano).</p> <p><i>OAS 6: Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano</i> Data la natura dell'Area Funzionale, si ritiene che, nella prospettiva temporale dell'Allegato Infrastrutture, gli interventi ad essa afferenti non interferiscano con il perseguimento dell'OAS 6. <i>Punteggio: --</i></p>
Perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	<p><i>OES 1: Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate</i> Si ritiene possibile che nel lungo periodo l'AF non abbia particolari effetti sul conseguimento dell'OES 1. <i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 2: Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità</i> Data la natura dell'Area Funzionale, si ritiene che gli interventi ad essa afferenti inducano effetti positivi sul perseguimento dell'OES 2 nella misura in cui la riserva di aree vincolate facilita la possibilità di completare la funzionalità dell'aeroporto con le necessarie infrastrutture per favorire l'intermodalità (parcheggi di scambio, nodi di scambio con il trasporto su ferro, ecc.). <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 3: Realizzare i collegamenti mancanti nella rete europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere</i> Si ritiene possibile che le azioni riconducibili all'AF abbiano effetti positivi sul conseguimento dell'OES 3, in quanto futuri eventuali ampliamenti degli aeroporti esistenti contribuiranno a rafforzare la rete europea TEN-T nel suo complesso. Tale considerazione è valida soprattutto per gli scali di valenza strategica e per gli aeroporti intercontinentali "core" come Fiumicino, Malpensa e Venezia (per i quali, peraltro, interventi di potenziamento sono già in corso o programmati). <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 4: Promuovere un uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano effetti positivi molto significativi sul conseguimento dell'OES 4, in quanto essi sono finalizzati a creare le condizioni necessarie a valorizzare e potenziare gli scali aeroportuali esistenti, consentendone l'aumento della capacità qualora la domanda di trasporto aereo cresca ulteriormente e limitando quindi quanto più possibile la costruzione di nuovi scali. <i>Punteggio: 4</i></p> <p><i>OES 5: Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico</i> Si ritiene possibile che gli interventi riconducibili all'AF abbiano generici effetti positivi, ancorché modesti, indiretti e a lungo termine, sul conseguimento dell'OES 5, in quanto qualora si presentasse la necessità di espansioni degli scali finalizzate al miglioramento della qualità del servizio, gli scali non saranno danneggiati dalla mancanza di spazi. <i>Punteggio: 1</i></p> <p><i>OES 6: Implementare e dispiegare le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative</i></p>

	<p>Data la natura dell'Area Funzionale in esame, si ritiene che gli interventi ad essa afferenti non interferiscano in alcun modo con il perseguimento dell'OES 6.</p> <p><i>Punteggio: --</i></p> <p><i>OES 7: Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza</i></p> <p>L'Area Funzionale consiste precisamente nell'apposizione di vincoli amministrativi volti ad assicurare una riserva di spazi per elevare liberamente – all'occorrenza - l'efficienza e la competitività degli scali.</p> <p><i>Punteggio: 4</i></p>
Punteggi aggregati ricavati dalla Matrice di Valutazione	<ul style="list-style-type: none"> • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - pSA: 4 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 4 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA- pSE: 5 interferenze positive, 0 interferenze negative, per un totale di 11 punti • PUNTEGGIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA - pS: 15 punti
Giudizi qualitativi	<p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ AMBIENTALE - GSA: Positivo</p> <p>GIUDIZIO DI STRATEGICITÀ ECONOMICO-SOCIALE E TRASPORTISTICA - gSE: Positivo</p> <p>BILANCIO DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA: Media</p>
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE	
	<p>Nonostante in base alla descrizione riportata nella sezione 2 del presente dossier si rilevino interazioni negative al massimo trascurabili sul conseguimento degli obiettivi ambientali considerati, per tutti gli interventi e le misure afferenti all'Area Funzionale si raccomanda in fase di progettazione e/o attuazione di perseguire scelte localizzative idonee a minimizzare gli impatti ambientali, tecniche costruttive e criteri gestionali orientate all'ecocompatibilità, in grado di tenere in considerazione le istanze poste dai cambiamenti climatici. Per ulteriori dettagli e riferimenti si rimanda al capitolo 8 del Rapporto ambientale.</p>
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	
