

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Il Segretario della Commissione
VAS

La presente copia fotostatica composta
di N° 18 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 18/12/2015



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO

AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 1953 del 18.12.2015

Procedimento	Consultazione preliminare ai sensi dell'art. 13 comma 1 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza ID VIP: 3093
Autorità Procedente:	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

1. PREMESSA AMMINISTRATIVA

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"*, così come successivamente modificato ed integrato;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTA la Direttiva 92/43/CEE (Habitat) del Consiglio del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, recepita con DPR n. 357/97

VISTA la Direttiva 2009/147/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici, recepita con Legge n. 157/1992, successivamente integrata dalla Legge n. 221 del 3 ottobre 2002.

VISTA la nota in data 7.8.2015 prot. n. 6304, ricevuta dalla Direzione Generale per le valutazioni ambientali del MATTM in data 10.8.2015, acquisita al prot. 21132 del 11.08.2015, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in qualità di AP ha richiesto l'avvio della consultazione sul rapporto preliminare (scoping), ai sensi dell'art. 13 comma 1 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. richiedendo l'attivazione delle consultazioni transfrontaliere con Francia, Confederazione Svizzera, Austria e Slovenia;

VISTA la nota del 10.8.2015 prot. n., ricevuta dalla Direzione Generale per le valutazioni ambientali del MATTM in data, acquisita al prot. del, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti *ha chiesto*, ai sensi dell'art. 13 comma 1 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. *la notifica ai governi di* Francia, Confederazione Svizzera, Austria e Slovenia, della richiesta di interesse a partecipare alla consultazione transfrontaliera, nell'ambito della procedura di VAS dell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza

VISTA la documentazione presentata dall'AP che risulta costituita da:

- Rapporto Preliminare (documento di scoping) che avvia la procedura di VAS, con 7 allegati;

VISTE le Osservazioni presentate dai Soggetti con Competenze Ambientali:

ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA

Elenco Osservazioni

Osservazioni	Codice	Data
Regione Emilia Romagna	DVA-2015-0028900	18/11/15
ARPA Friuli Venezia Giulia, ARPA Valle D'Aosta e Regione Veneto	DVA-2015-0026855	27/10/15
Regione Piemonte	DVA-2015-0026143	20/10/15
ARPA Liguria	DVA-2015-0025558	13/10/15
ARPA Puglia	DVA-2015-0024914	06/10/15
Regione Lombardia	DVA-2015-0024570	01/10/15
Ente Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga	DVA-2015-0024538	01/10/15
Regione Valle D'Aosta	DVA-2015-0024369	29/09/15
Provincia Autonoma di Trento	DVA-2015-0024191	28/09/15
ARPA Veneto	DVA-2015-0024185	27/09/15

ARTA Abruzzo	DVA-2015-0024099	25/09/15
Soprintendenza Archeologica della Basilicata	DVA-2015-0024087	25/09/15
Autorità di Bacino del Fiume Arno	DVA-2015-0024086	25/09/15
Soprintendenza Archeologia Umbria	DVA-2015-0023908	24/09/15
Autorità di Bacino del Fiume Serchio	DVA-2015-0023876	23/09/15
Regione Sardegna	DVA-2015-0023843	23/09/15
Regione Marche	DVA-2015-0023727	22/09/15
Soprintendenza Speciale per Pompei, Ercolano e Stabia	DVA-2015-0023621	21/09/15
NURV della Regione Toscana	DVA-2015-0023612	21/09/15
Regione Friuli Venezia Giulia	DVA-2015-0023585	21/09/15
ARPA Toscana	DVA-2015-0023437	18/09/15
Soprintendenza Archeologia della Toscana	DVA-2015-0023428	17/09/15
Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia	DVA-2015-0023424	17/09/15
Autorità di Bacino del fiume Tevere	DVA-2015-0023049	14/09/15
ARPA Campania	DVA-2015-0022818	10/09/15
Regione Abruzzo	DVA-2015-0022840	10/09/15
Parco Nazionale Arcipelago Toscano	DVA-2015-0022111	02/09/15
ARPA Lombardia	DVA-2015-0021950	01/09/15
Consorzio Plemmirio	DVA-2015-0021639	25/08/15
ARPACAL - Direzione scientifica Area qualità e	DVA-2015-0021302	13/08/15

valutazioni ambientali

TENUTO CONTO di quanto emerso nel corso dell'incontro presso il MATTM tra il G.I., l'A.P. e la DVA in data 4 dicembre 2015;

CONSIDERATA tutta la documentazione relativa al Rapporto Preliminare e i due allegati;

- Tutto ciò ritenuto, visto e considerato, la Commissione rileva quanto segue.

1. CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

L'AP, oltre ad individuare i documenti di supporto metodologico alla redazione del RP, procede ad un'analisi della normativa di riferimento, con un espresso richiamo a quella avente ad oggetto lo Studio di incidenza sui siti Natura 2000 ed alla relativa procedura VINCA.

Nelle medesime premesse, l'AP, nel segnalare che l'Allegato Infrastrutture (di seguito, anche AI) *"è direttamente sottoposto a VAS, dal momento che certamente rientra nelle casistiche"* di cui all'art. 6, D.lgs. 152/06, rileva che con il RP è previsto che l'Autorità procedente entri in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

2. L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE QUALE QUADRO GENERALE PER GLI INVESTIMENTI IN MATERIA DI TRASPORTI

L'AP chiarisce che *"nell'attuale quadro normativo l'azione di indirizzo in merito agli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto e la logistica di preminente interesse nazionale è affidata principalmente a due strumenti: il Piano Generale dei Trasporti (PGT) e il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)"*.

La disciplina relativa a tali strumenti, dettata da tempo dal Legislatore nazionale, è stata di recente interessata dalla *"definizione del nuovo periodo di programmazione comunitaria 2014-2020, giunta a una sua definitiva formalizzazione con l'approvazione del Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 che stabilisce le disposizioni comuni per l'utilizzo dei Fondi strutturali e di investimento europei (SIE). Tra le innovazioni regolamentari più significative, vi è stata l'introduzione "condizionalità ex ante", ovvero un insieme di condizioni minime di carattere normativo, amministrativo e organizzativo volte a garantire un efficace ed efficiente impiego dei Fondi"*.

Nel caso di specie, l'Obiettivo Tematico 7 del Regolamento citato prevede che *“la condizionalità principale è rappresentata dall'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T”*.

Il provvedimento idoneo a garantire tale condizionalità è stato individuato, all'interno dell'Accordo di Partenariato 2014-2020, nell'Aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza e, conseguentemente, quest'ultimo è stato utilizzato come *“documento di riferimento per la fase di scoping ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica”*, in quanto vi *“vengono enunciate le linee guida e i principali contenuti strategici”* in materia di trasporti.

L'AP segnala che l'AI deve essere ritenuto come uno *“strumento in cui avviene l'integrazione tra la dimensione più propriamente strategica...con quella afferente alla programmazione e realizzazione delle singole opere”* anche al fine di *“adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari, disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche, anche alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati”* ed *“agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione di un maggiore rigore nella condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere prioritarie”*.

L'AP, pertanto, procede ad un'illustrazione generale del contenuto del RP, che compiutamente sarà analizzato con le considerazioni che seguono.

3. DESCRIZIONE DEL PERCORSO DI VAS E DELLE SUE MODALITÀ DI INTEGRAZIONE CON LE ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE

Ai fini della redazione del relativo paragrafo, l'AP segnala sia di aver utilizzato il manuale della Commissione Europea, DG TREN, *“The SEA Manual. A sourcebook on strategic Environmental Assessment of transport infrastructure plans and programmes”*, sia la peculiarità del percorso che deve seguire l'AI ai sensi dell'art. 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in virtù del quale l'AI *“approvato in Consiglio dei Ministri nella seduta del 10 Aprile 2015...si configura a tutti gli effetti come un documento di indirizzo che dovrà trovare una sua più dettagliata articolazione e precisazione all'interno dell'Allegato alla Nota di Aggiornamento del DEF del settembre 2015”*

coerentemente con la ratio stessa della presente procedura di VAS, il cui programma è schematizzato nella tabella a pagina 13.

4.1 LE ANALISI DEL CONTESTO PROGRAMMATICO E DEL CONTESTO AMBIENTALE-TERRITORIALE

Come è noto, *"le analisi del contesto programmatico hanno lo scopo di indagare il rapporto del piano da sottoporre a VAS "con altri pertinenti piani e programmi", al fine di verificare la coerenza del primo con i secondi, nel caso che questi ultimi siano sovraordinati"*.

Premessa la peculiarità della vicenda oggetto della presente procedura, l'AP stila, anche ai fini dei Questionari per i SCA, un elenco di riferimenti a livello:

- Internazionale: Protocollo di Kyoto, etc.
- Europeo: Suddiviso in obiettivi prevalentemente socio-economici e trasportistici ed obiettivi prevalentemente ambientali.
- Nazionale: Suddiviso in obiettivi prevalentemente socio-economici e trasportistici ed obiettivi prevalentemente ambientali.
- Regionale, Sub-regionale e di area vasta: Suddiviso in obiettivi prevalentemente socio-economici e trasportistici ed obiettivi prevalentemente ambientali.

4.2 LE ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE-TERRITORIALE

Oltre agli aspetti ambientali previsti dalla disciplina di cui al D.lgs. 152/06, l'AP ha inserito ulteriori temi di analisi, raggruppandoli tutti in 6 macro-componenti cui corrispondono gli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS) per la valutazione, come esplicitato nella tabella 4.1 (pag. 20, RP).

1. Qualità dell'aria, risparmio energetico, e gas climalteranti

Effettuata una rilevazione della situazione attuale in ordine al traffico totale interno di passeggeri (figura 1, pag. 21 RP), merci (figura 2, pag. 22 RP) e relativi consumi energetici (figura 3, pag. 22 RP), dalla quale è possibile desumere l'assoluta prevalenza del trasporto stradale e del gasolio come fonte energetica, sebbene entrambe in diminuzione in termini assoluti, l'AP analizza i dati relativi all'emissione di gas serra (tabelle 4.2 e 4.3, pag. 23 RP), dai quali è agevole rilevare che *"i trasporti risultano essere, dopo le industrie di produzione e trasformazione dell'energia, il settore maggiormente responsabile delle emissioni"* e che *"il trasporto aereo è una delle fonti di gas serra"*

con la crescita più rapida”, sebbene il trasporto su strada rimanga la causa principale di emissione di CO2.

L'AP precisa, inoltre, che *“il reale impatto delle emissioni aeronautiche sul riscaldamento globale è però più elevato, rispetto alle registrazioni effettuate, a causa del rilascio ad alta quota anche vapore acqueo, che può determinare la formazione di scie di condensazione e di cirri, con conseguenze negative sul riscaldamento globale”*.

2. Resilienza ai cambiamenti e alle altre calamità, rischio idro-geologico

Con tale profilo, l'AP ha effettuato una valutazione delle zone esposte a **rischio idrogeologico** (figura 4, pagina 26 RP) o **sismico** in modo da verificare se le infrastrutture esistenti o di progetto siano soggette a tale rischio o possano causarne l'aumento.

Il contributo che l'Allegato Infrastrutture può fornire a tale linea d'azione certamente passa per interventi mirati di manutenzione e messa a norma delle infrastrutture esistenti, e nell'adozione di tutti gli accorgimenti necessari qualora si dovessero necessariamente intraprendere nuove realizzazioni in aree interessate dal dissesto idrogeologico.

A tal fine, l'AP ha proceduto alla redazione di figure che consentano di valutare la distribuzione delle interferenze aree a rischio idraulico R4 e R3 e aree urbanizzate (figura 5, pag. 27), arterie stradali (figura 6, pag. 28 RP) e linee ferroviarie (figura 7, pag. 28 RP).

Un altro ambito di interesse per i temi trattati nel presente paragrafo è quello del **rischio costiero** (figura 8, pag. 29 RP), da considerarsi, ad esempio, nella valutazione delle opere portuali. L'AP rileva infatti che *“le coste possono essere...oggetto di intensi fenomeni di erosione e inondazione, che le prospettive di innalzamento del livello del mare, connesse ai cambiamenti climatici in atto, possono rendere intensi”*. In particolare, è possibile rilevare un rischio “medio-alto” e “alto” nell'Adriatico settentrionale, tra la costa settentrionale dell'Emilia Romagna, il Veneto e il tratto di costa occidentale del Friuli Venezia Giulia. Per il resto, le situazioni a rischio “medio-alto” – “alto”, si presentano in modo discontinuo, condizionate dalla presenza di insediamenti urbani e attività antropiche.

3. Aree naturali e biodiversità

Come è noto, *“l'esame della componente Biodiversità deve essere intrapreso “con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE”, meglio noti come “Rete Natura 2000”, ossia quegli elementi circa i quali dovrà essere compiuta una Valutazione di incidenza (VALINC) dell'Allegato Infrastrutture, ai sensi delle normative nazionali di recepimento della Direttiva Habitat (DPR n. 357/97, successivamente modificato ed integrato dal DPR n. 120/2003) e della Direttiva Uccelli (L. n. 157/1992, successivamente integrata dalla L.n. 221/2002)”*.

Innanzitutto, l'AP provvede, con la tabella 4.4 (pag. 31, RP), a dare conto del numero e della superficie dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), nonché con la figura 9 (pag. 32, RP) ad individuare le Aree Protette da un punto di vista **fisico**.

Compiuta, pertanto, la valutazione fisica, l'AP evidenzia la necessità di una lettura **funzionale** *"tesa a evidenziare gli impatti delle opere sulla continuità ambientale (ossia fuori dalle aree protette), in termini di "frammentazione aggiuntiva", nonché strategica*, rispetto alla quale occorre fare riferimento all'impostazione propria della *Conservazione Ecoregionale (Eco-Regional Conservation, o ERC)*, intesa quale approccio condiviso per tutelare la biodiversità del pianeta, elaborato nell'ambito del WWF Internazionale.

4. Consumo di suolo, prelievo di risorse e produzione di rifiuti

Come è noto, e desumibile dalla figura 13 (pag. 36, RP), il consumo di suolo (cfr. figura 14, pag. 38 RP) è in costante crescita in tutta Italia, con un preoccupante aumento dovuto *"in buona parte all'aumento degli standard abitativi, del numero di seconde case, e delle grandi aree commerciali per la vendita al dettaglio"*.

Per quanto attiene all'AI, l'AP rileva che i dati relativi al **consumo di suolo per le infrastrutture di trasporto** (tabella 4.6, pag. 39 RP e figura 15, pag. 40 RP) possono essere desunti *"dalle elaborazioni di alcuni dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e del sistema di rilevamento degli usi del suolo Corine Land Cover (CLC), contenute nell'Annuario ISPRA"*.

L'AP segnala, quindi, che *"il tema del prelievo di risorse può essere affrontato attraverso la panoramica del **Consumo materiale interno (CMI)** offerta dall'Annuario ISPRA"*, in quanto *"misura il consumo apparente di risorse materiali di un paese, stimati come equivalenti alla quantità di materiali che alla fine del periodo di riferimento (anno) sono stati trasformati in residui (emissioni nelle acque, nell'aria e nel suolo) oppure nuovi stock del sistema socioeconomico (rifiuti in discariche controllate; beni capitali, quali edifici, infrastrutture e macchinari; beni durevoli di consumo)"*.

Il Consumo materiale interno fa parte di un insieme articolato di indicatori aggregati derivati dalla Contabilità dei flussi di materia a livello di intera economia, utili per l'analisi del metabolismo socioeconomico e, in congiunzione con i conti economici nazionali, per lo studio di produzione e consumo sostenibili, disaccoppiamento di pressioni ambientali e attività economica e produttività delle risorse.

Come è possibile desumere dalla figura 16 (pag. 41, RP), il CMI è in costante diminuzione dal 2006.

Con riferimento, infine, ai **rifiuti**, l'AP prospetta una generale riduzione di rifiuti speciali pericolosi da veicoli fuori uso che può essere collegata al trasferimento di passeggeri e merci dalla modalità

stradale a quella ferroviaria o marittima. Un aumento dell'efficienza di queste ultime modalità di trasporto potrebbe infatti indirettamente condurre a una minore usura dei mezzi pubblici e privati su gomma, e dunque a un rallentamento nel ritmo della produzione di questo genere di rifiuti.

Tale voce, così come quella relativa alla raccolta di batterie al piombo esauste, è in costante calo. Tale dato è maggiormente rilevante se si osserva che contemporaneamente è in aumento la raccolta degli oli esausti (tab. 4.7, pag. 42 RP), con conseguenze positive sotto il profilo degli indicatori ambientali.

5. Paesaggio, beni culturali, geositi

L'AP rileva che *“l'elenco, l'illustrazione e la perimetrazione di tali beni è reperibile sul sito del MIBACT (“Vincoli in rete”), corredata di cartografia georeferenziata, grazie alla quale potranno essere eventualmente stimate interferenze fisiche con le previsioni dell'Allegato Infrastrutture”*.

Altrettanto rilevante è la lista dei Siti perimetrati a titolo di *“Patrimonio dell'umanità*, stilata e continuamente aggiornata dall'UNESCO (tab. 4.8, pag. 43-44, RP), oltre a quelli proposti all'UNESCO (tab. 4.9., pag. 45, RP).

L'AP segnala, inoltre, come rientrino *“a pieno titolo tra i beni culturali e paesaggistici, a titolo di “patrimonio geologico-culturale”, anche i geositi”* (figura 18, pag. 46 tabella 4.10, pag. 47), *“intesi quali siti di interesse geologico di tale importanza, per la ricostruzione della storia geologica dell'area in cui si trovano, da determinare un interesse alla loro conservazione”*.

6. Condizioni della popolazione e della relativa salute

L'AP rileva che tale macro-componente *“tratta degli effetti indotti dalle infrastrutture di trasporto sulla matrice antropica, come la sicurezza stradale, o implicazioni ambientali dati dell'aumento dei flussi di traffico sulla rete in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, in particolare negli ambienti urbani”*.

Nello specifico, l'AP segnala la riduzione *“dei morti per incidenti stradali, del numero di tali incidenti e delle persone ferite”*, con conseguente miglioramento della sicurezza stradale (fig. 19, pag. 48, RP).

Per quanto riguarda i problemi di salute causati alla popolazione dalla residente in aree trafficate l'AP afferma che *“utili indicatori sono costituiti dalla esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici outdoor, in particolare alle polveri PM10 e PM2,5”*, rilevando che la tendenza *“è relativamente positiva”* (tab. 4.11, pag. 49 RP).

La valutazione dello stato attuale dell'indicatore di esposizione media nazionale, per lo più al di sotto dei limiti previsti per legge di 40 µg/m³ (con la sola eccezione di Benevento e Salerno, v. fig.20, pag. 49 RP), presenta comunque delle criticità se rapportata al valore soglia per la protezione

Handwritten: *LA*

della salute di 20 µg/m³ suggerito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, con 76 dati provinciali che superano tale soglia (fig. 21, pag. 50 RP).

L'AP, infine, rileva l'importanza sotto il profilo di tale macro-componente anche dell'**esposizione della popolazione al rumore da traffico**, segnalando che l'Italia, con il d. lgs. 194/2005, ha recepito la Direttiva 2002/49/CE (The Environmental Noise Directive – END) diretta ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi del rumore. La mappatura effettuata sulla base della Direttiva END (Tab. 4.13, pag. 55, RP) indica la popolazione esposta al rumore da trasporto, per intervalli di rumore e modalità di trasporto.

Handwritten: *LA*

5. EFFETTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DERIVANTI DALLA ATTUAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Ciò premesso, come già anticipato (cfr. § 4.2), l'AP ha aggregato le molte possibili componenti ambientali in sei **Obiettivi Ambientali Sintetici di riferimento per la valutazione (OAS)**, *“il cui perseguimento è ritenuto potenzialmente oggetto di impatti significativi in conseguenza dell'attuazione dell'Allegato Infrastrutture”*.

Handwritten: *LA*

- **OAS 1 Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti:**

Compiuta una premessa sugli strumenti di programma di riferimento, l'AP rammenta che la *“riduzione delle emissioni di anidride carbonica e dei gas climalteranti dovute alla componente mobilità attraverso il riequilibrio modale è ormai un obiettivo costante delle politiche dei trasporti”*, come è possibile desumere dal Libro Bianco dei Trasporti (i cui 10 obiettivi sono riassunti nella tabella 5.1, pag. 57), nonché dal *“Regolamento per lo sviluppo delle reti TEN, imperniato nel perseguimento di obiettivi di riequilibrio modale dalle autostrade alle ferrovie o al trasporto marittimo, soprattutto nel campo del trasporto merci, e che prevede, tra gli obiettivi della rete TEN”*.

Handwritten: *LA*

L'AP, pertanto, correttamente considera che *“Il presupposto della saldatura in corso...tra politiche trasportistiche e ambientali è il minor livello di emissioni inquinanti che il trasporto ferroviario, marittimo e fluviale vantano su quello stradale”*, con la conseguenza che l'AP ritiene di dover procedere alla valutazione in base a tali indicatori:

- le stime sull'andamento del numero di passeggeri e delle merci trasportate per modo di trasporto;
 - gli indicatori sui consumi energetici totali nel settore dei trasporti;
 - le emissioni di gas serra per tipo di gas (Annuario ISPRA);
- Handwritten: *LA*

- le emissioni di CO₂ per modalità di trasporto;
- le emissioni di altri inquinanti atmosferici per modalità di trasporto

Coerentemente con le finalità del presente procedimento, pertanto, l'AP rileva come sia necessario sia valutare le differenti alternative, *“al fine di selezionare quella che favorisce il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalle modalità più inquinanti a quelle meno inquinanti, quantificando gli effetti della scelta in termini di livello di riduzione delle emissioni”*, sia mirare ad un *“rafforzamento del collegamento verticale tra politiche, piani e programmi, e relative valutazioni...per una ulteriore riduzione degli impatti sulla qualità dell'aria e sull'emissione di gas climalteranti”*.

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

Tenuto conto del recente *Manuale per integrare i cambiamenti climatici e la biodiversità nella VAS* e del *Regolamento 2013 TEN-T*, l'AP rileva che le politiche Europee sul tema dei cambiamenti climatici si articolano su due assi principali: il primo *“volto a ridurre l'emissione di gas climalteranti”*, il secondo, *“che realisticamente prende atto che la situazione è ormai parzialmente compromessa, e che pertanto lavora sul versante dell'adattamento dell'ambiente antropico ai cambiamenti climatici, nel tentativo di ridurre l'impatto dei sempre più frequenti fenomeni estremi in termini di vittime e di danni ai beni materiali e alla biodiversità”*.

Nello specifico, con riferimento all'AI, l'AP, accertata *“la natura prevalentemente idrogeologica degli impatti specifici...attribuibili ad infrastrutture di trasporto o come impattanti su di esse”*, individua nella difesa idraulica e geomorfologica del suolo e nella protezione delle risorse idriche gli obiettivi rilevanti del Piano, facendo riferimento alla Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) *Strategia tematica per la protezione del suolo*, alla Direttiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni, ed al Settimo Programma di Azione Ambientale, oltre ad ulteriori documenti utili ai fini della predisposizione del RA, quali la Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici”, *“Europa 2020”*, la Comunicazione *“Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse – Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020”*, il Libro bianco *“L'adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d'azione europeo”*, il Report della European Environmental Agency - *“Urban adaptation to climate change in Europe”*, il documento *“Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici”*.

Individuati, pertanto, i principali fenomeni climatici estremi per contenere i quali si possono mettere in atto strategie di adattamento ai cambiamenti climatici tese ad incrementare la resilienza

dell'ambiente, l'AP segnala che, nello specifico, l'AI deve considerare come incidenti i seguenti fattori:

1. **ondate di calore:** il rischio di incendi forestali che interrompano l'esercizio dell'infrastruttura di trasporto;
2. **siccità:** incremento dei consumi di acqua, nelle aree a rischio di siccità, dovuti alla realizzazione e all'esercizio delle opere del piano; esposizioni delle falde acquifere all'intrusione salina per effetto della realizzazione di opere portuali; opere comportanti un'eccessiva esposizione all'inquinamento di corsi d'acqua in rapporto alla diminuzione del loro volume durante la siccità;
3. **esondazione fluviale:** localizzazione della infrastruttura in un'area a rischio di esondazione, o con una rete di drenaggio insufficiente a garantire lo smaltimento di piogge eccezionali, o che possa causare, con la sua stessa presenza ostacolante, un rischio per recettori sensibili (infrastrutture critiche);
4. **vento forte:** localizzazione delle infrastrutture (ad esempio ponti) in un'area caratterizzata da fenomeni di picco nell'intensità del vento, tali da comprometterne l'esercizio, la stabilità e/o la sicurezza delle persone che lo utilizzino;
5. **frane:** localizzazione dell'infrastruttura in un'area geomorfologicamente instabile;
6. **innalzamento del livello del mare, erosione costiera, regimazione delle acque e intrusione salina:** localizzazione dell'infrastruttura in un'area sensibile a fenomeni di innalzamento del livello del mare, o soggetta ad erosione costiera, o causa essa stessa di modifiche delle dinamiche delle correnti che esponano nuovi tratti di costa a erosione;
7. **ondate di freddo o gelo:** esposizione dell'infrastruttura a rischi indotti da periodi eccezionalmente lunghi di freddo o da ondate di gelo che la possano danneggiare; gestione dell'infrastruttura che tenga conto dei possibili disagi/rischi per gli utenti in queste situazioni.

Ciò chiarito, l'AP afferma che i fattori di impatto sull'AI *"sono quasi tutti valutabili necessariamente alla scala del progetto, e quindi a un livello di dettaglio proprio della VIA"*, mentre la minimizzazione dei rischi indotti dai cambiamenti climatici, nel settore dei trasporti si può raggiungere *"privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere ed effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità"*.

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

Documenti di riferimento per tale profilo sono la *Nuova Strategia europea per lo Sviluppo Sostenibile* e la *Strategia Europea sulla Biodiversità fino al 2020*, declinata a sua volta nella *Strategia Nazionale per la Biodiversità (SNB)*, oltre a quelli relativi al tematismo "Aree marine".

Ai fini della redazione dell'AI, l'AP rileva come siano da valutare *“gli obiettivi specifici individuati dalla Strategia Nazionale per la Biodiversità in relazione al settore “infrastrutture e trasporti” ed in particolare:*

1. privilegiare l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove grandi opere;
2. effettuare una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità e ai valori/servizi ecosistemici del territorio interessato dagli interventi, contenendo e limitando la frammentazione ambientale;
3. evitare l'ulteriore incremento dello sprawl urbano e della città-corridoio, adottando per le parti urbanizzate e per le reti stradali regole, criteri qualitativi e limiti quantitativi che tengano conto del rango, della distribuzione e della funzionalità dei sistemi di risorse naturali;
4. limitare il consumo di suolo non antropizzato prediligendo il recupero e/o l'ampliamento, laddove possibile, di infrastrutture esistenti;
5. integrare nella pianificazione territoriale le politiche per la mobilità, le infrastrutture e i trasporti, per una ponderazione sincronica degli effetti sulle componenti ambientali e della biodiversità;
6. salvaguardare le aree naturali e gli habitat;
7. verificare l'efficacia dell'applicazione:
 - i. della VAS per l'integrazione delle tematiche ambientali nella formazione di piani e programmi sostenibili, con particolare riferimento anche alla gestione della mobilità e dei trasporti, consentendo così di definire sulla base di indicatori e obiettivi quali-quantitativi espliciti (contenimento del consumo del suolo, delle risorse naturali, delle emissioni), un orientamento verso la sostenibilità dei piani di settore;
 - ii. della VIA al fine di valutare i potenziali effetti che la realizzazione di un'opera, lineare o puntuale, può produrre sugli habitat e le specie animali e vegetali presenti in area vasta;
 - iii. della VincA con il fine di individuare e valutare i possibili effetti che un progetto può generare sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario e sui siti Natura 2000.
8. individuare soluzioni di mitigazione degli impatti dati dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture;
9. individuare misure di compensazione ambientale laddove vengano generati impatti residui non mitigabili.
10. applicare le procedure della relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12/12/2005 per l'individuazione delle migliori soluzioni di integrazione delle infrastrutture con il contesto paesaggistico e naturale;

11. mitigare l'inquinamento acustico, luminoso, atmosferico attraverso opportune soluzioni di mitigazione che prevedano aree verdi e il mantenimento/creazione di corridoi ecologici e habitat naturali.

In questa prospettiva, l'AP segnala che *"gli impatti delle infrastrutture di trasporto sui sistemi naturali sono riconducibili a tre tipologie essenziali: la perdita di habitat, l'impatto diretto sulle popolazioni animali e la frammentazione della continuità ambientale"* con la conseguenza che le politiche sul tema sono dirette più alla *"conservazione delle reti ecologiche di connessione tra aree protette che non di conservazione delle aree protette in sé, in quanto comunque, come "isole" non sarebbero sufficienti allo scopo"*.

Pertanto, l'AP segnala che *"il tema della riduzione degli impatti di una infrastruttura sulla biodiversità richiede approfonditi studi di diagnostica funzionale delle singole specie/habitat minacciati, che esulano dall'ambito di pertinenza della VAS e che difficilmente - data l'estensione all'ambito nazionale dell'Allegato Infrastrutture - potranno essere esaminate con dettaglio sufficiente nella sua Valutazione di Incidenza sulla rete Natura 2000"*.

Conclusivamente, quindi, l'AP, riprendendo la tripartizione nel sistema di letture complementari, auspica che, *"a livello di VAS e VINCA, sia individuato l'effetto della somma delle frammentazioni e perdite di habitat atteso dall'attuazione del piano"*.

Le tre letture, precedentemente accennate, sono:

1. una lettura fisica, di tipo più tradizionale, mirante a censire le intersezioni tra le infrastrutture di trasporto e le aree naturali protette, inclusa la rete Natura 2000;
2. una lettura funzionale, tesa a evidenziare gli impatti delle opere sulla continuità ambientale, in termini di "frammentazione aggiuntiva".

una lettura strategica, che pone in relazione la mappa delle infrastrutture dell'AI con la mappa delle aree prioritarie già individuate con la metodologia della Conservazione Eco-Regionale (ERC).

Con riferimento, quindi, alle possibili misure di progettazione ecocompatibile/misure di mitigazione, che la VAS può fornire a titolo di indirizzo per le future realizzazioni, l'AP segnala che, in un'ottica di tiering tra valutazioni successive, è sufficiente *"elencare le priorità d'intervento indicate dalla Strategia Nazionale per la Biodiversità in merito all' "area di lavoro trasporti" "*.

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

Documenti di riferimento per tale profilo sono la Nuova Strategia europea per lo Sviluppo Sostenibile e la Strategia di Azione Ambientale Nazionale, con particolare riferimento al tema del prelievo delle risorse e riduzione dei rifiuti.

L'AP rileva che *"l'impatto specifico delle infrastrutture di trasporto rispetto al perseguimento dell'Obiettivo Ambientale Sintetico sopra delineato nei suoi presupposti è principalmente legato*

alla realizzazione di nuove opere” che determinano consumo di nuovo suolo e di materie prime, nonché le conseguenze derivanti dallo smaltimento dello smarino.

L'AP segnala che, analogamente a quanto proposto per l'OAS 1, gli impatti *“si prestano ad essere valutati in forma parametrica, attribuendo un certo coefficiente di consumo di suolo, consumo di materie prime, o di produzione di rifiuti per km o kmq di infrastrutture realizzata, inclusa la fase di cantiere”*, utilizzando come parametri di valutazione gli indicatori dell'Annuario ambientale ISPRA (tabella pag. 70, RP).

- **OAS 5 Tutelare il paesaggio e i beni culturali:**

Nel rilevare che per il presente OAS, i riferimenti sono il Codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché la lista dei Siti perimetrati a titolo di “Patrimonio dell'umanità”, l'AP segnala che il sistema della mobilità può generare **impatti negativi** *“laddove la realizzazione di nuove infrastrutture interferisca direttamente con gli obiettivi di protezione e valorizzazione dei beni”*, oppure **positivi**, in presenza di interventi *“volti a migliorare l'accesso con mezzo pubblico ai beni già molto frequentati, o a favorire l'inclusione nei percorsi turistici di beni non sufficientemente valorizzati, curando in ogni caso al massimo livello l'inserimento paesaggistico delle opere”*.

Ovviamente, al fine di valutare nel concreto tali effetti sarà necessario provvedere alla localizzazione di tali siti anche attraverso “le cartografie dei Piani Territoriali Paesaggistici Regionali prodotti ai sensi del D.lgs. 42/2004 e/o le banche dati SITAP o “vincoli in rete” (cfr. par. 4.1) contengono tutto quanto possa essere necessario per verificare le interferenze”.

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

Documenti utili ai fini della valutazione di tale OAS sono la Comunicazione “Strategia europea per l'ambiente e la salute” e la Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (così come aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008), recepita, a livello nazionale, dal D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”.

Tenuto conto che molti degli impatti rilevanti per il presente OAS sono già stati analizzati nei precedenti paragrafi, con tale OAS l'AP ha ritenuto di inserire nella analisi del punto 6 unicamente quelli che non sono stati già oggetto di approfondimento, ossia la Esposizione all'inquinamento atmosferico (polveri, ozono troposferico), l'Esposizione all'inquinamento acustico e l'Incidentalità stradale.

Anche gli impatti di tale OAS, secondo l'AP, saranno *“di difficile valutazione”*, e pertanto, il MIT ritiene di dover rinviare *“alla scala dell'Allegato Infrastrutture, che per sua natura può confrontarsi limitatamente con le dimensioni tipicamente locali degli impatti chiamati in causa”*.

6 I CRITERI PER L'IMPOSTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

6.1 Il modello valutativo adottato e le sue prestazioni

Secondo l'AP, il Modello ha lo scopo di fornire le seguenti prestazioni:

1. stimare la capacità del set di Scelte dell'Aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture (AI) di perseguire – oltre che di non contrastare con – gli *obiettivi di riferimento per la valutazione*, inclusi quelli di *protezione ambientale* stabiliti con la VAS;
2. valutare gli *effetti complessivi* (positivi e negativi) di una singola Scelta dell'AI, ossia la sua capacità di perseguire o meno tanto un singolo obiettivo di riferimento per la valutazione, quanto l'intero sistema degli obiettivi;
3. valutare gli *effetti cumulativi* dell'intero Allegato;
4. valutare *versioni alternative* dell'Allegato Infrastrutture in base la relativa capacità di perseguimento dell'intero complesso dei suoi stessi obiettivi;
5. *rivelare eventuali carenze di progettualità*, o comunque di considerazione, in riferimento a temi specifici, siano essi di ordine trasportistico, ambientale o sociale;
6. prevedere in modo organico e sistematico eventuali misure di compensazione e/o mitigazione e/o monitoraggio degli effetti negativi di ciascuna Scelta di AI, se necessario anticipandole convenientemente a titolo di input progettuali, nel caso di progetti non ancora definiti o di misure di mitigazione/compensazione, nel caso di progetti più maturi (*Agenda Ambientale degli interventi programmati*);
7. fornire un solido aggancio degli *indicatori di Monitoraggio VAS* all'effettivo perseguimento degli obiettivi ambientali e territoriali dell'Allegato;
8. Incorporare organicamente nella VAS i risultati della *valutazione di incidenza sui siti Natura 2000*, anche in termini di misura di mitigazione;
9. *evidenziare in modo stringente le relazioni logiche* tra la costruzione dei quadri conoscitivi mirati del contesto programmatico europeo e nazionale e del contesto ambientale-territoriale e l'individuazione del Sistema degli obiettivi di riferimento per la valutazione.

Tale modello - desunto dal Quinto Quaderno del PON Reti e Mobilità - è stato scelto in quanto ha già avuto numerose applicazioni, è flessibile pur essendo puntuale e definito, ed è stato costruito optando per un utilizzo particolarmente intensivo della metodologia di analisi multicriteri (AMC).

Chiarito ciò, l'AP ha ritenuto di fornire indicazioni circa le **opzioni concettuali** sottese al modello al fine di far comprendere il percorso valutativo effettuato e da eseguire:

- Integrazione delle componenti ambientali ed economico-sociali

- L'organizzazione in Aree Funzionali
- Considerazione di tutte le tipologie di Scelta dell'AI
- Approccio argomentativo alla valutazione
- Integrazione verticale tra valutazioni (tiering): l' Agenda ambientale delle Scelte dell'AI

Effettuata la ricognizione delle opzioni concettuali sottese al modello utilizzato, l'AP ha indicato gli **strumenti valutativi, costruiti secondo** due generi: una *Matrice di valutazione* e tanti *Dossier valutativi* per quante sono le Aree funzionali da valutare.

La costruzione e l'utilizzo di questi strumenti richiede lo svolgimento dei seguenti tre passaggi operativi:

- Primo passaggio: Predisposizione della **Matrice di valutazione**, comprendente nelle righe l'articolazione strategica dell'Aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture (Albero delle Scelte, suddiviso in Linee strategiche, Obiettivi specifici e Aree funzionali di intervento) e nelle colonne il Sistema degli Obiettivi Ambientali (i 6 OAS indicati in precedenza) ed economico-sociali dell'AI stesso (adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari e disporre di uno strumento strategico in grado di offrire orientamenti per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche, anche alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati), sintetizzati in 7 macro-categorie e tutti schematizzati nella tabella a pagina 81 del RA.

- Secondo passaggio: Compilazione in parallelo della Matrice di valutazione e di tanti **Dossier valutativi** quante sono le Scelte di AI da valutare aggregate per Area Funzionale (vedi schema, figura 1, pag. 83-84, RA). Il Dossier funge ausilio alla stima del grado di perseguimento degli obiettivi ambientali ed economico-sociali dell'AI da parte di ciascuna delle Scelte in esame, aggregate per Area Funzionale e sarà riportato nel RA.

- Terzo passaggio: Lettura e rappresentazione dei **risultati**, attraverso:

Lettura per righe: Consentirà di avere un'idea sia della capacità dell'AI di perseguire l'intero set degli obiettivi sintetici di riferimento sommando le performance di ciascuna Scelta in esame, sia degli impatti collaterali negativi della Scelta in esame sugli altri Obiettivi di riferimento (*in primis* quelli ambientali della sezione OAS), e proporre di conseguenza misure di accompagnamento atte a ridurli al minimo.

Anche la lettura della Matrice per colonne offre, secondo l'AP, "*informazioni di grande interesse, in quanto consente di verificare l'equilibrio tra le diverse Scelte dell'AI esaminate ai fini del perseguimento del complesso degli Obiettivi di riferimento*".

Attraverso una lettura complessiva dei valori contenuti nella Matrice, infine, l'AP segnala che è possibile *"comparare le performance complessive di ipotesi diverse nella composizione dell'Allegato Infrastrutture utilizzando il valore complessivo dato contemporaneamente dalla somma dei valori delle righe e dalla somma dei valori delle colonne. In tal modo è anche possibile verificare immediatamente, nel corso dell'organico succedersi di modifiche all'ipotesi di AI iniziale, se i cambiamenti apportati migliorano le prestazioni"*.

6.2 Informazioni da riportare nel Rapporto ambientale

Tenuto conto che *"una descrizione dettagliata delle informazioni da includere nel RA è riportata nell'Allegato VI al TU Ambiente nazionale, identico al corrispondente Allegato della Dir. 2001/42/CE sulla VAS"*, l'AP procede alla descrizione dei contenuti del RA sulla base del seguente e conforme schema:

- a) Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del Piano e del suo rapporto con altri pertinenti piani o programmi
- b) Stato attuale dell'ambiente con particolare riferimento alle aree di rilevanza ambientale, che conterrà aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma (c.d. Alternativa zero), caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate (es. particolare sensibilità o vulnerabilità di un'area all'acidificazione, la presenza di particolari valori botanici o faunistici, o la sua grande popolosità e dunque sensibilità in termini di esposizioni delle persone ad emissioni nocive, rumorose o rischi ambientali) ed, infine, qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE (es. aree di valore ambientale particolarmente elevato, quali le zone designate ai sensi delle direttive sugli uccelli selvatici e sugli habitat, ma anche aree designate ai sensi della legislazione nazionale), particolarmente rilevante ai fini dell'unificazione dei processi di VAS e Valutazione di Incidenza. Tutti gli aspetti indicati saranno esaminati approfonditamente alla luce delle indicazioni delle SCA e dei Soggetti coinvolti nel procedimento.
- c) Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale. Tale profilo riguarda la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori.

d) Possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Particolare attenzione dovrà essere riservata alla salute umana (con riferimento all'AI sono ovviamente rilevanti l'esposizione al rumore del traffico o ad agenti contaminanti dell'aria), la biodiversità e il patrimonio culturale. Sono ovvi aspetti da studiare.

e) Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma, al fine di garantire che il RA si occupi delle modalità in cui gli effetti negativi significativi del Piano che eventualmente descrive debbano essere mitigati

f) Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché delle eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste, al fine di comprendere perché determinate alternative sono state sottoposte a valutazione e quale è il loro rapporto con la proposta di piano.

g) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare. Rapporto preliminare ambientale Il monitoraggio dell'Allegato deve dunque comprendere aspetti che riguardano:

- l'evoluzione del contesto ambientale, anche a prescindere dagli effetti possibili, finalizzato ad evidenziare eventuali criticità ambientali che dovessero insorgere o aggravarsi nel periodo di attuazione del programma e di cui il programma dovrebbe tenere conto;
- la presenza di eventuali effetti negativi sull'ambiente, determinati dall'attuazione del programma;
- il grado di attuazione e di efficacia delle misure di mitigazione e controllo

h) Sintesi non tecnica delle informazioni, al fine di *“rendere accessibili e facilmente comprensibili le questioni chiave e le conclusioni del Rapporto ambientale sia al grande pubblico che ai responsabili delle decisioni”*.

6.3 Indice del Rapporto ambientale

L'AP segnala, pertanto, che il RA sarà elaborato sulla base del seguente indice:

Cap. 1 - Introduzione

Cap. 2 - Aspetti metodologici

Cap. 3 - Illustrazione della struttura e dei contenuti dell'Allegato Infrastrutture

Cap. 4 - Verifica di coerenza esterna

Cap. 5 - Il contesto di riferimento ambientale

Cap. 6 - Valutazione dell'Integrazione della componente ambientale

Cap. 7 - Analisi degli effetti significativi del piano a livello ambientale, paesaggistico, territoriale, economico, sociale

Cap. 8 - Criteri Ambientali proposti per la fase di attuazione

Cap. 9 - Il Sistema di Monitoraggio

Cap. 10 - Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale

Ciò chiarito, l'AP ha tracciato il percorso di consultazione e partecipazione pubblica, indicando altresì i SCA, le parti economiche nonché le associazioni ambientaliste coinvolte nel presente procedimento.

A tal fine, l'AP ha sia allegato il quadro di riferimento normativo dell'AI sia il questionario per la consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali (SCA).

7. CONTRIBUTI DEI SOGGETTI COINVOLTI

Come segnalato in precedenza, sono pervenuti i seguenti contributi:

ARPA Friuli Venezia Giulia, ARPA Valle D'Aosta e Regione Veneto

L'ARPA FVG segnala tra i documenti da utilizzare il Rapporto ISPRA 218/2015 "Il consumo di suolo in Italia" ed i Rapporti ISPRA sulla qualità dell'ambiente urbano.

Con riferimento al dettaglio ed alla portata delle informazioni, l'ARPA suggerisce di valutare i metodi di stima del consumo di suolo da infrastrutture da trasporto: ad esempio, la Corine Land Cover (agg. 2012) avendo una unità minima cartografabile dei 25 ha per gli elementi areali e di 100 mt per quelli lineari, non "vede" la maggior parte delle strade.

Inoltre, i dati relativi alla superficie occupata dalle vie di comunicazione, riferita al periodo 1990-2001, dovrebbero essere aggiornati.

La Regione Veneto e l'ARPA Valle d'Aosta, con riferimento all'analisi di coerenza, chiedono di Tenere presenti i contenuti del D.M.Ambiente del 29/11/2000 sul contenimento acustico

In relazione al medesimo profilo, l'ARPA FVG segnala la presenza dei seguenti piani regionali:

- Piano di Tutela delle Acque (in fase di approvazione)

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle merci e della Logistica (approvato con DP Reg 300/2011)
- Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale

La Regione Veneto, inoltre, chiede di verificare i rapporti di coerenza tra AI e piani elencati in Allegato 1.

ARPA Liguria

L'ARPA Liguria, sulla base del Manuale ISPRA, chiede di valutare il profilo della tutela del patrimonio agroalimentare, della rilevanza degli agenti fisici.

Con riferimento al dettaglio delle informazioni, inoltre, l'ARPA ligure chiede, in caso di infrastrutture localizzabili, di affiancare l'approccio alla conservazione Ecoregionale con la considerazione delle aree di interesse conservazionistico per la Biodiversità (rete Natura 2000).

In merito all'analisi di coerenza, inoltre, l'ARPA segnala di valutare:

1. il Piano di Sviluppo Rurale 2014-20
2. Piano territoriale regionale delle attività di cava e Piano Regionale dei rifiuti
3. Piano di Tutela delle acque, Pianificazione di gestione di distretto idrografico
4. Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA); dir. 2007/60 CE, d.lgs. 49/2010, d.lgs. 219/2010

La medesima Agenzia consiglia, inoltre, di inserire anche il Manuale ISPRA 109/2014 "Elementi per l'Aggiornamento delle NT in materia di Valutazione Ambientale" e di migliorare, se possibile, la stima del ciclo di vita del Piano, allo scopo di porre migliori basi alla progettazione del PMA. L'ARPA, infine, propone un monitoraggio diversificato per stato di approvazione/attuazione delle opere, applicando quanto previsto dall'art.18 del d.lgs. 152/2006 ed in raccordo con i monitoraggi ambientali VIA delle singole opere.

ARPA Puglia

L'ARPA Puglia segnala, ai fini dell'analisi di coerenza programmatica, la presenza dei seguenti piani regionali:

- Piani di azione agglomerati ex d.lgs. 194/2005
- Piani di azione dei gestori nazionali infrastrutture dei trasporti ex d.lgs. 194/2005

L'Agenzia indica all'AP la mancanza dell'indicazione dei principali gestori di infrastrutture e trasporti.

Regione Lombardia

In relazione al dettaglio delle informazioni, la Regione Lombardia chiede di porre particolare attenzione al consumo di suolo agricolo.

Consiglia, inoltre di inserire anche il Manuale ISPRA 109/2014 "Elementi per l'Aggiornamento delle NT in materia di Valutazione Ambientale" e di migliorare, se possibile, la stima del ciclo di vita del Piano, allo scopo di porre migliori basi alla progettazione del PMA L'ARPA, infine, propone un monitoraggio diversificato per stato di approvazione/attuazione delle opere, applicando quanto previsto dall'art.18 del d.lgs. 152/2006 ed in raccordo con i monitoraggi ambientali VIA delle singole opere.

La Regione Lombardia, inoltre, propone di integrare le valutazioni con un bilancio/contabilità ambientale dell'AI finalizzato a rendicontare i flussi di risorse ambientali prelevate/emesse complessivamente dal sistema delle opere di interesse strategico.

Con riferimento all'analisi di coerenza, l'ARPA indica i seguenti documenti da sottoporre alla valutazione dell'AP:

- Strategia macroregionale UE per la Regione Alpina (EUSALP)
- Risoluzione del Parlamento Europeo su un futuro sostenibile per i trasporti (06.07.2010) in vista della preparazione del Libro Bianco 2011 Comunicazione della Commissione "Strategia dell'UE per i Biocarburanti" (COM (2006) 34)
- Libro Verde della Commissione "Verso una nuova cultura della Mobilità Urbana" (COM (2007) 551 def.)
- Comunicazione della Commissione "L'Agenda UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto merci in Europa" (COM (2007) 606 def.)
- Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio e al Comitato (...) "Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse" (COM (2013) 913 def.)
- Direttiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada
- Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo"
- "Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" (COM (2011) 271)
- "Attuazione della Strategia Tematica per la protezione del suolo e attività in corso" (COM (2012) 46 def.)

- Decisione relativa alle norme di contabilizzazione e ai piani di azione relativi a alle emissioni e agli assorbimenti di gas effetto serra risultanti da attività connesse all'uso del suolo, ai cambiamenti di uso del suolo e alla selvicoltura (COM (2012) 93 def.)
- Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo (SWD (2012) 101 def.) Programma di Sviluppo Rurale 2014-20
- Piani cave provinciali (LR 14/1998)
- Programma Regionale Gestione Rifiuti (PRGR)
- Piano di Gestione del Po (PdG Po)
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA);
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)
- LR 31/2008, per tutela suolo agricolo;
- LR 31/2014, riduzione consumo di suolo e riqualificazione suolo degradato.

Segnala, eventualmente, tra le fonti informative: VAS della Revisione del Piano Territoriale Regionale, in particolare Cap. 3.1 e Allegato E "Caratterizzazione dei sistemi territoriali Lombardi in termini di vulnerabilità e resilienza"(on line).

Ente Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga

L'Ente Parco chiede di approfondire i profili relativi al rischio sismico e di incendi, alla protezione e disinquinamento delle acque e di ridurre i gas serra ricostituendo isole di biodiversità; chiede, inoltre di integrare le analisi ad habitat e/o specie che, sebbene non identificati dagli allegati alle direttive europee, rivestono localmente importanza di conservazionistica anche maggiore; prestare particolare attenzione agli ambienti idrici, di privilegiare siti dismessi per localizzare infrastrutture; qualora non fosse possibile dare indicazioni per ripristino ambientale, inerenti la permeabilità dei suoli e la rivegetazione del sito, anche in chiave di mitigazione del rischio alluvioni.

Il PN segnala, inoltre, l'opportunità di inserire le mappe relative al Rischio sismico, al Rischio Incendi e la Carta della Natura.

Provincia Autonoma di Trento

La Provincia di Trento fornisce elenco della competente Soprintendenza per i BB CC.

In riferimento al livello delle informazioni, la Provincia suggerisce di non limitare la trattazione ai gas climalteranti ma considerare quelli maggiormente connessi al settore dei trasporti (ossidi di azoto; vedi D.Lgs. 13.08.2010, n. 155);

Segnala, inoltre, che i beni e i siti di natura architettonica e archeologica non compaiono nella Carta del Rischio del MIBACT o in altre banche dati nazionali.

Propone di spostare il tema dell'inquinamento dell'aria nelle aree urbane dalla MC 6 (trattato in quanto qualità delle aree urbane e salute della popolazione) alla MC 1 (qualità dell'aria)

La Provincia chiede, inoltre, se nel RA saranno ricomprese analisi riguardanti, oltre che i beni architettonici e archeologici, anche i beni mobili (archivistici, librari, collezioni museali, ecc.)

La Provincia, infine, ritiene che debbano essere valutati, per la verifica di coerenza esterna e per l'individuazione degli obiettivi di protezione ambientale, i Piani di gestione dei Rifiuti ed i Piani di tutela delle acque.

ARPA Veneto

Suggerisce di completare le Macro-componenti (MC) per le analisi/valutazioni ambientali-territoriali con i seguenti temi specifici: Specie esotiche, siti contaminati, sottofondi terre e rocce da scavo, acque.

Con riferimento al dettaglio delle informazioni, l'ARPA chiede di includere tra le elaborazioni conoscitive aggiuntive, in caso di localizzazione di alcuni interventi almeno a livello di corridoio, anche la carta del rischio di erosione e l'inventario delle frane contenute nell'Annuario dati ambientali di ISPRA.

L'ARPA inoltre ritiene che sarebbe utile: indicare le principali classi/specie di vertebrati soggetti a rischio di incidente per attraversamento e proporre linee guida/misure di mitigazione per la riduzione del rischio stesso; valutare anche la qualità dei suoli per favorire realizzazione dell'infrastruttura in ambienti di minor valore ecosistemico. Utile al riguardo introdurre indicatori in grado di esprimere il valore intrinseco dei suoli (capacità protettiva, capacità d'uso, riserva idrica, ecc.) e l'indicatore di carbonio organico del suolo, atto anche a valutare l'impatto dell'infrastruttura in termini di CO₂; prevedere, tra gli indicatori aggiuntivi, in caso di localizzazione, anche elementi biologici, chimico-fisici e idromorfologici delle acque superficiali e sotterranee.

ARTA Abruzzo

Auspica *"l'inserimento della parte analitica dell'AI...all'interno del RA"*.

Autorità di Bacino del Fiume Serchio

Secondo l'Autorità di Bacino, il RA dovrebbe esplicitare che, al fine di impostare correttamente le successive fasi di VIA, dovranno essere tenuti in considerazione i seguenti aspetti:

- 1) verificare la coerenza dell'opera con gli strumenti della pianificazione di Bacino;

- 2) verificare l'eventuale presenza di interferenze delle nuove infrastrutture con le pericolosità geomorfologiche e idrauliche P4 e P3 del PAI e le relative limitazioni;

Ai fini dell'analisi di coerenza programmatica, l'AdB segnala la necessità di considerare i seguenti piani, sia approvati, sia in corso di redazione:

- Piani di gestione risorse idriche di cui alla dir. 2000/60/CE
- Piani di gestione rischio alluvioni di cui alla dir. 2007/60 CE
- Piani stralcio di bacino idrografico

Regione Sardegna

La Regione Sardegna chiede di approfondire il profilo della mobilità e trasporti e suggerisce di implementare i dati tramite la Banca Dati Unitaria (BDU), disponibile a livello ministeriale contenente i dati degli interventi infrastrutturali finanziati con risorse nazionali e comunitarie.

Regione Marche

La Regione suggerisce di implementare i dati relativi alla Rete natura 2000, utilizzando i dati ISPRA e, per il territorio delle Marche, i dati della Rete Ecologica Marche (REM).

In merito al dettaglio delle informazioni, la Regione Marche suggerisce di esplicitare le questioni ambientali e i relativi indicatori, con particolare attenzione agli aspetti legati al dissesto idrogeologico (frane e alluvioni) e all'innalzamento del livello marino e a come le previsioni dell'AI si inseriscono in contesti di criticità esistenti o in evoluzione.

NURV della Regione Toscana

Segnala la disponibilità di Elaborati del Sistema informatico SISBON (banca dati dei siti interessati dai procedimenti di bonifica), riportati nel sito web di Arpat, e suggerisce di integrare il quadro normativo con la disciplina regionale in materia di gestione dei rifiuti (LR 25/1998 e s.m.i.).

Ai fini dell'analisi di coerenza, l'Ente segnala di valutare: Piano Ambientale ed Energetico regionale (PAER 2015), Piano di Tutela delle Acque (PTA 2005) e DPGRT 46/R/2008, Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB 2014) e Piano Regionale delle attività estrattive, di recupero delle Aree escavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PRAER).

Propone di inserire nei Dossier valutativi le seguenti informazioni: Rispetto all'Area funzionale, specificare se trattasi di opere/interventi da pianificare/progettare o già programmati e/o in corso di realizzazione per Regione di riferimento. Di conseguenza chiede di esplicitare se per i nuovi interventi dovrà essere verificata la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione regionali.

Per la valutazione degli effetti ambientali delle scelte/opzioni di programma che non abbiano già maturato la fase attuativa, dovrebbero essere considerate le ricadute ambientali derivanti dal monitoraggio di quelli attualmente in corso di realizzazione afferenti la stessa tipologia di intervento.

Si ricorda che lo Studio di Incidenza ambientale deve far riferimento anche alla normativa regionale in materia di biodiversità (LR 30/2015, DGR 644/2004, DGR 1006/2014, 454/2008, piani di gestione siti Natura 2000)

Regione Friuli Venezia Giulia

La Regione FVG suggerisce di integrare l'AI inserendo indicazioni circa le eventuali ricadute occupazionali di breve e lungo periodo in relazione alla componente "popolazione" e all'obiettivo ambientale sintetico OAS 6, con particolare riferimento alla dimensione delle condizioni di vita e lavorative e alla dimensione delle condizioni economiche.

La Regione ritiene infatti che la scelta di puntare su alcune infrastrutture strategiche piuttosto che altre non dovrebbe prescindere dalla ricaduta in termini di posti di lavoro che tali infrastrutture possono contribuire a generare sui territori da esse attraversati, sia in fase di realizzazione, sia in fase di esercizio. Impostare tali valutazioni, inoltre, consentirebbe, in fase di monitoraggio, di valutare se le scelte strategiche hanno generato un cosiddetto "effetto tunnel" oppure hanno contribuito, anche nel lungo periodo, allo sviluppo del tessuto socio-economico

La Regione segnala inoltre la disponibilità di informazioni dal Repertorio dei dati e dei servizi ambientali e territoriali e i relativi WEB GIS e le cartografie tematiche ed in particolare dal GIS Carta della Natura, ed ulteriori link dai quali desumere le misure di conservazione e dei piani di gestione, le informazioni ed i dati a disposizione del Servizio, anche dei piani di gestione in corso di elaborazione.

La Regione, infine, comunica di disporre di numerose banche dati faunistiche e dei dati di monitoraggio degli habitat e delle comunità bentoniche dei SIC e delle aree marine del Friuli Venezia Giulia, disponibili a richiesta.

Ai fini dell'analisi di coerenza, inoltre, la Regione suggerisce di valutare le Misure di conservazione e piani di gestione.

Qualora, infine, le opere interessino territori regionali dovranno essere verificati i rapporti di coerenza del programma con le misure di conservazione:

- dell'area biogeografica continentale approvate con delibera di Giunta regionale 28 marzo 2013, n. 546
- e dell'area biogeografica alpina approvate con delibera di Giunta regionale 11 aprile 2013, n. 726,

- oltre che con i piani di gestione attualmente approvati (piano di gestione del SIC e ZPS IT3330006 Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia, del SIC IT3320028 Palude Selvate, del SIC IT3320031 Paludi di Gonars)
- e dei piani di gestione adottati (ZSC IT3320026 Risorgive dello Stella).

ARPA Toscana

Con riferimento alla portata ed il livello di dettaglio delle informazioni, l'ARPA Toscana suggerisce di sostituire, nel par. 4.3 del rapporto di scoping, la considerazione generica degli ossidi di azoto (nox) con quella specifica del biossido di azoto (no2), di considerare le sostanze e i parametri previsti dal d.lgs. 155/2010 e s.m.i. per la descrizione del contesto e il monitoraggio degli effetti attesi dal piano e di ampliare il campo delle valutazioni agli elementi valoriali che interessano l'intero territorio regionale connotandone il paesaggio, riconosciuti dal quadro conoscitivo del piano paesaggistico regionale (PIT paesaggio, approvato 2015).

Ai fini dell'analisi di coerenza, l'Ente segnala di valutare Piano Ambientale ed Energetico regionale (PAER 2015),

- Piano di Tutela delle Acque (PTA 2005) e DPGRT 46/R/2008,
- Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB 2014),
- Piano Regionale delle attività estrattive, di recupero delle Aree escavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PRAER), per approfondire la questione relativa ai materiali di scavo e di costruzione, OAS4.

Autorità di Bacino del fiume Tevere

L'AdB Fiume Tevere suggerisce di completare le Macro-componenti per le analisi/valutazioni ambientali-territoriali con i seguenti temi specifici: considerare la componente acqua non solo come elemento caratterizzante l'assetto idrogeologico di un territorio, ma anche sotto il profilo della risorsa naturale da proteggere e rinnovare, inserendola in a titolo di "stato delle acque" quanto tale anche nell'OAS.

Inoltre, in merito al dettaglio delle informazioni presenti nel RP, l'AdB del Tevere suggerisce di integrare gli indicatori specifici per il rischio idraulico e geomorfologico, e quelli per interferenza opere con stato delle acque.

Ai fini dell'analisi di coerenza programmatica, l'AdB segnala la necessità di considerare i seguenti piani, sia approvati, sia in corso di redazione:

- Piani di gestione risorse idriche di cui alla dir. 2000/60/CE
- Piani di gestione rischio alluvioni di cui alla 2007/60 CE

- Piani stralcio di bacino idrografico

Secondo l'AdB, inoltre, il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà prevedere indicatori di stato dell'ambiente che permettano di verificare il raggiungimento degli obiettivi ambientali definiti dal RA

Si richiede che l'Autorità procedente comunichi a tutti gli SCA consultati in fase di VAS l'avvenuta pubblicazione del Report di Monitoraggio e le modalità di accesso e consultazione dei documenti.

ARPA Campania

Suggerisce di completare le Macro-componenti per le analisi / valutazioni ambientali-territoriali con i seguenti temi specifici: sottosuolo, rischio sismico, rischio vulcanico; ambiente marino e costiero; siti contaminati; industrie a rischio di incidente rilevate e aspetti socio-economici.

Con riferimento al monitoraggio, l'ARPA segnala l'opportunità di descrivere tutte le componenti ambientali/territoriali nel loro complesso, non limitandosi a quelle inerente il settore dei trasporti.

Parco Nazionale Arcipelago Toscano

L'Ente Parco suggerisce di considerare, ai fini dell'analisi di coerenza, le Norme Tecniche di Attuazione del Piano del Parco

Consorzio Plemmirio

Segnala la recente istituzione della Riserva Terrestre Capo Murro di Porco - Penisola Maddalena, nel siracusano.

ARPACAL - Direzione scientifica Area qualità e valutazioni ambientali

Segnala ulteriori informazioni ambientali relative a:

- matrice acqua (Classificazione del Piano di Gestione delle Acque 2009 e progetto di monitoraggio quali-quantitativo dei corpi idrici Superficiali e sotterranei della Calabria, 2013);
- matrice aria (Piano Regionale di Tutela della Qualità dell'Aria 2010);
- contaminazione del suolo e bonifiche (Piano Regionale delle Bonifiche 2007, Piano Stralcio dei siti ad alto rischio 2012).

ADB Adige

L'AdB Adige chiede di completare l'analisi degli agenti fisici (radiazioni ionizzanti e non) e propone di integrare le "Parti economiche e sociali e associazioni di categoria" con i seguenti soggetti: Ordini Professionali (ingegneri, architetti, agronomi e forestali, ecc.); Associazioni

consumatori; Altre Associazioni di categoria del mondo agricolo e dell'artigianato (Confagricoltura, AIC, Associazione Italiana Agricoltura Biologica, Confederazione Produttori Agricoli, APA).

Regione Piemonte

La Regione Piemonte non esprime elementi ulteriori di valutazione del RP.

Soprintendenza Archeologica della Basilicata

L'Ente chiede di valutare che le future opere non interferiscano con i beni archeologici.

Soprintendenza Speciale per Pompei, Ercolano e Stabia

L'Ente si riserva di esprimersi sulle singole opere.

Soprintendenza Archeologia della Toscana

L'Ente ritiene esaustivo il RP.

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia

L'Ente, con riferimento alle sue competenze, suggerisce di fare riferimento ai PGT e PTCP.

Regione Abruzzo

La Regione non ha espresso valutazioni specifiche.

ARPA Lombardia

L'Agenzia ha trasmesso le proprie osservazioni alla Regione Lombardia.

Regione Valle D'Aosta

La Regione ha espresso la propria valutazione in conformità con i contributi forniti dall'ARPA regionale.

Autorità di Bacino del Fiume Arno

L'AdB sottolinea le possibili interazioni tra il redigendo AI e PAI, PGRA, etc.

Soprintendenza Archeologia Umbria

L'Ente chiede di valutare che le future opere non interferiscano con i beni archeologici.

Regione Emilia Romagna

La Regione chiede che siano esplicitate le scelte in relazione alle alternative di piano/programma, sia valutata la coerenza tra gli obiettivi dell'AI e quelli ambientali ed, infine, che il piano di monitoraggio indichi anche le relative risorse.

IN RELAZIONE A QUANTO SOPRA ESPOSTO E CONSIDERATO che

-Il Documento di Scoping rappresenta, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D.Lgs 152/2006, il Rapporto Preliminare ed è finalizzato alla definizione del quadro di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dell'Allegato Infrastrutture, alla descrizione delle attività di valutazione finora attuate; il Rapporto ha inoltre la funzione di documento di consultazione delle Autorità Competenti in materia ambientale per definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;

-In sintesi, il Documento di scoping, pone in evidenza: il contesto del Piano, gli ambiti di analisi, le interrelazioni fra le componenti ambientali ed il Piano, gli attori, le sensibilità, gli elementi di criticità, i rischi e le opportunità, ovvero gli elementi fondamentali della base conoscitiva indispensabili per conseguire gli obiettivi generali del Piano;

-Individua, quindi, il percorso metodologico-procedurale che dovrà essere seguito nell'iter di elaborazione del Piano ed i contenuti preliminari del Rapporto Ambientale in cui vengono esplicitati ed approfonditi gli obiettivi, gli effetti attesi delle scelte di Piano definite e delle ragionevoli alternative del Piano;

RILEVATO che

-l'Autorità Procedente ha già rilevato che il procedimento deve essere sottoposto a VAS;

VALUTATO che

- l'Autorità Procedente ha descritto puntualmente l'inquadramento del contesto normativo e procedurale dell'AI in relazione alla fase di VAS;
- l'Autorità Procedente ha analizzato il contesto programmatico e quello ambientale-territoriale;
- conseguentemente, l'AP ha isolato 6 Obiettivi Ambientali Sintetici, individuando i criteri per l'individuazione dei possibili effetti significativi;

**LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA-
VAS**

RITIENE CHE

-i contenuti del Rapporto Ambientale devono avere come riferimento gli argomenti specificati nell'Allegato VI della parte seconda del D.Lgs 152/2006 e ss. mm. e ii. e tener conto delle osservazioni dei soggetti aventi competenza in materia ambientale;

-il RA, inoltre, dovrà:

1. completare le Macro-componenti per le analisi/valutazioni ambientali-territoriali con i seguenti temi specifici: sottosuolo, rischio sismico, rischio vulcanico; ambiente marino e costiero; siti contaminati; industrie e rischio di incidente rilevate; Aspetti socio-economici - evidenziare nelle analisi di contesto dotazioni infrastrutturali e carichi insediativi per la definizione delle azioni programmatiche, specie esotiche, siti contaminati, sottofondi terre e rocce da scavo, acque, patrimonio agroalimentare, ricadute occupazionali; rischio sismico e di incendi, protezione e disinquinamento delle acque; riduzione dei gas serra nel pieno rispetto degli impegni assunti dall'Italia in sede internazionale, da ultimo nella COP21 di Parigi;
2. considerare la componente acqua non solo come elemento caratterizzante l'assetto idrogeologico di un territorio (OAS 2) ma anche sotto il profilo della risorsa naturale da proteggere e rinnovare, inserendola in a titolo di "stato delle acque" quanto tale anche nell'OAS 4;
3. avvalersi, laddove non ancora inserite, delle banche dati e informazioni fornite nelle osservazioni;
4. sostituire, nel par. 4.3 del rapporto di scoping, la considerazione generica degli ossidi di azoto (nox) con quella specifica del biossido di azoto (no2), considerare le sostanze e i parametri previsti dal d.lgs. 155/2010 e s.m.i. per la descrizione del contesto e il monitoraggio degli effetti attesi dal piano e ampliare il campo delle valutazioni agli elementi valoriali che interessano l'intero territorio regionale connotandone il paesaggio, riconosciuti dal quadro conoscitivo del piano paesaggistico regionale (PIT paesaggio, approvato 2015);
5. effettuare un approfondimento in ordine ai metodi di stima del consumo di suolo da infrastrutture da trasporto;
6. indicare le principali classi/specie di vertebrati soggetti a rischio di incidente per attraversamento e proporre linee guida/misure di mitigazione per la riduzione del rischio stesso; valutare anche la qualità dei suoli per favorire realizzazione dell'infrastruttura in ambienti di minor valore ecosistemico. Utile al riguardo introdurre indicatori in grado di esprimere il valore intrinseco dei suoli (capacità protettiva, capacità d'uso, riserva idrica, ecc.) e l'indicatore di carbonio organico del suolo, atto anche a valutare l'impatto dell'infrastruttura in termini di CO2; prevedere, tra gli indicatori aggiuntivi, in caso di

localizzazione, anche elementi biologici, chimico-fisici e idromorfologici delle acque superficiali e sotterranee;

7. effettuare un'approfondita analisi di coerenza con riferimento anche ai Piani indicati nelle osservazioni;
8. approfondire il sistema di monitoraggio, valutando la fattibilità delle osservazioni pervenute;
9. verificare ed indicare la presenza di siti aventi rilievo culturale, paesaggistico ed archeologico che possano, a qualsiasi titolo, essere interessati dalle misure dell'AI;
10. valutare gli effetti delle misure contenute nell'AI rispetto alle potenziali incidenza sugli habitat e le specie presenti nei siti della Rete Natura 2000, anche attraverso l'elaborazione di uno studio di incidenza.

Ing. Guido Monteforte Specchi

(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso

(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone

(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres

(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo

(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

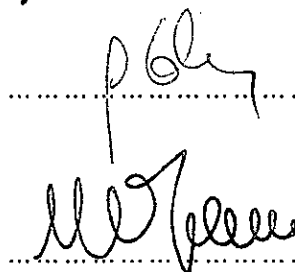
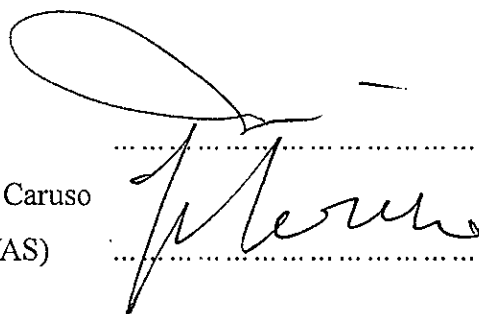
Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

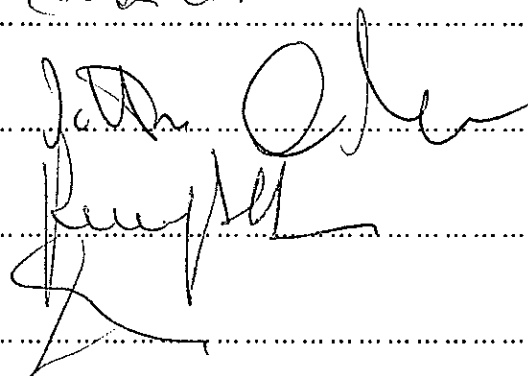
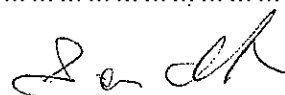
Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti



ASSENTE

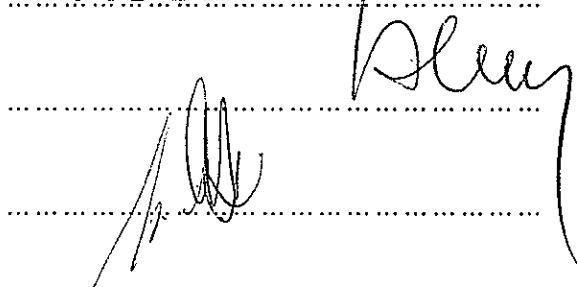


ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE



ASSENTE

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

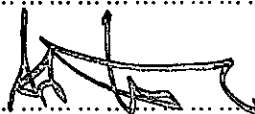
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



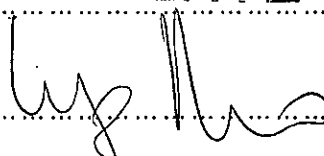
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



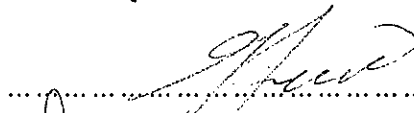
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

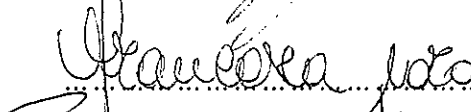
Dott. Paolo Saraceno



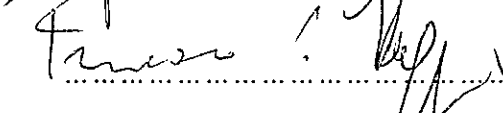
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

ASSENTE