

La presente copia fotostatica composta
di N° 31 fogli è conforme al 32
suo originale.
Roma, li 15-05-2015



Segretario della Commissione
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 1462 del 24.04.2015

Progetto:	ISTRUTTORIA VAS ex art.15 c.1 D.Lgs 152/06 Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014 - 2020
Proponente:	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

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

VISTO la nota del 22/07/2014 prot. N. 5829, acquisita con prot. DVA-2014-24717, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in qualità di proponente, comunicava l'avvio della fase di consultazione pubblica del "Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020";

VISTO la nota prot. DVA-2014-25190 del 29/07/2014, acquisita con prot. CTVA -2014- 2747 del 31/07/2014, con la quale la Direzione trasmetteva alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (CTVA), la documentazione prodotta per i successivi adempimenti di competenza

VISTO la nota prot. CTVA -2015 - 799 del 10/03/2015, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmetteva la versione aggiornata del rapporto Ambientale VAS del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020" a seguito delle osservazioni al testo del Programma trasmesse dalla Commissione Europea, Direzione Generale della politica regionale e urbana.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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

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

VISTO la documentazione prodotta in data 22/07/2014 che si compone dei seguenti elaborati:

- Proposta di Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020;
- Rapporto Ambientale;
- Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale;

VISTO che l'avvio della consultazione del Rapporto Ambientale è stato pubblicato:

- nella Parte II – Foglio inserzioni della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 88 del 26/07/2014
- sulla Gazzetta Ufficiale la cui richiesta di pubblicazione è stata inviata per mezzo di Posta Elettronica Certificata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'ufficio competente dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

VISTO la documentazione prodotta in data 10/03/2015 che si compone dei seguenti elaborati:

- Versione aggiornata del Rapporto Ambientale VAS del programma Operativo Nazionale "Infrastrutture & Reti 2014-2020";
- Versione aggiornata del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020";
- Osservazioni al testo del programma Operativo trasmesse dalla Commissione Europea, Direzione Generale della Politica regionale ed urbana;
- Proposta recepimento delle osservazioni al RA ai fini dell'istruttoria prevista dall'art. 15 comma 1 del D.Lgs 152/2006.

VISTE ED ESAMINATE le osservazioni pervenute dai seguenti Enti a seguito della Pubblica Consultazione a norma dell'art. 14 del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii.:

Ente	Data ricezione	Riferimenti protocollo MIT
Autorità di Bacino della Basilicata	11.09.2014	Prot.7049/RU del 19.09.2014
Autorità di Bacino della Calabria	01.08.2014	Prot. 6272/RU del 05.08.2014
Autorità di Bacino Regionale della Campania Sud	22.09.2014	Prot. 7199/RU del 24.09.2014
Provincia di Napoli	15.09.2014	Prot. 7345/RU del 30.09.2014
Regione Siciliana – Ente Parco fluviale dell'Alcantara	26.09.2014	Prot. 7346/RU del 30.09.2014
ARPA Basilicata	18.09.2014	-----
Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale	02.10.2014	Prot.7496/RU del 03.10.2014
Autorità di Bacino della Puglia	29/09/2014	Prot.7428/RU del 01.10.2014
ARPA Campania	06.10.2014	Prot. 7628/RU del 10.10.2014

CONSIDERATO che, con riferimento al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, secondo quanto rilevato dalla documentazione prodotta,

- il Programma intende perseguire le priorità dell'Unione Europea in ambito trasporti, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle Regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione sociale;
- la strategia del PO, che persegue l'obiettivo generale di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete (OT 7), prende le mosse dagli indirizzi indicati dalla Commissione Europea al fine di superare le criticità del sistema dei trasporti, puntando al potenziamento dell'offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti sui corridoi TEN-T, all'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, all'integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali tra la rete ferroviaria TEN-T e i principali nodi urbani, produttivi e logistici e all'ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del cielo unico europeo;
- il PO *Infrastrutture e Reti* intende, in primo luogo, rispondere ai principali fabbisogni del sistema infrastrutturale delle regioni interessate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), come risultanti dall'analisi di contesto e dall'analisi SWOT, individuando specifiche azioni di intervento, nonché completare alcuni progetti, in prevalenza *Grandi Progetti*, dell'attuale PON Reti e Mobilità 2007-2013. Si riporta di seguito l'elenco dei GP già avviati nella programmazione 2007-2013 e dei quali si prevede il completamento nell'ambito della programmazione 2014-2020.

Elenco dei Grandi Progetti da attuare nel PON			
	TITOLO GP		Asse PO
1	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli (completamento)		1
2	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto (completamento)		1
3	Potenziamento della linea Napoli-Bari		1
4	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria (completamento)		1
6	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia (completamento)		1
7	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo (completamento)		1
8	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini (completamento)		1

9	Potenziamento della linea Catania-Palermo	1
10	Hub portuale di Augusta (completamento)	2
11	Ampliamento dell'Interporto regionale della Puglia (completamento)	2
12	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I stralcio I e II lotto (completamento)	2

CONSIDERATO che con riferimento alla STRATEGIA, agli OBIETTIVI e CONTENUTI del PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

- l'Obiettivo Prioritario del PO è di contribuire alla strategia dell'Unione Europea per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, garantendo una maggiore concentrazione del sostegno del FESR sulle priorità dell'Unione.
- la strategia proposta si pone l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci e delle persone nelle regioni meno sviluppate attraverso:
 - l'estensione della **rete ferroviaria** meridionale, mediante connessioni sulla direttrice Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania, in modo da rendere temporalmente più vicine alcune delle più grandi e più importanti aree metropolitane del Mezzogiorno e nel contempo rompere l'isolamento di importanti aree interne;
 - azioni a favore dell'**intermodalità** per le merci attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi e la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio;
 - lo sviluppo della **portualità** attraverso l'efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali dei principali nodi meridionali, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra;
 - interventi volti ad incrementare l'**efficienza del sistema infrastrutturale**, favorendo l'adozione di nuove tecnologie in tema di ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) per la gestione della domanda di traffico stradale, SESAR per il trasporto aereo, l'ampliamento della diffusione dello sportello unico doganale volto a ridurre i tempi e l'incertezza per i flussi di merci.
- la strategia del PO in particolare sarà declinata complessivamente in 3 Assi:
 - ✓ 2 Assi prioritari che ricalcano le Priorità di Investimento individuate nell'Accordo di Partenariato, relativi all'Obiettivo Tematico 7 *"Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"* ossia:
 - ASSE I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T;
 - ASSE II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e

- infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile,
- ✓ un ultimo Asse dedicato ad azioni di supporto al funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali, ossia:
 - ASSE III - "Assistenza Tecnica";
 - al fine di garantire una *governance* completa e strutturata, è stata condivisa e avviata una logica unitaria di intervento in funzione della quale la strategia del programma sarà implementata anche attraverso il ricorso a cinque "Aree logistiche integrate" ossia:
 - a) Quadrante sud orientale della Sicilia
 - b) Polo logistico di Gioia Tauro
 - c) Sistema pugliese
 - d) Logistica campana
 - e) Quadrante occidentale Sicilia

CONSIDERATO che il programma "Infrastrutture e Reti 2014-2020" intende conseguire i seguenti Obiettivi suddivisi per ASSI prioritari:

ASSE I – *Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T* (Rif: Priorità d'Investimento 7.a). Ossia:

- Le tipologie di azioni sostenute nell'ambito dell'Asse I dovranno contribuire al riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto meno impattanti, come quella ferroviaria, mediante interventi di tipo infrastrutturale e tecnologico che, da un lato, potenziano l'offerta ferroviaria e, dall'altro, mirano al miglioramento della gestione e del controllo dei traffici ferroviari e all'ottimizzazione della gestione dei traffici aerei. In particolare l'Asse I contribuirà a migliorare la connettività interna al Mezzogiorno e a rendere più efficiente l'utilizzo delle infrastrutture esistenti.
- Le priorità di investimento dell'Asse I obbediranno a tre principi ordinatori:
 - Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle quattro direttrici prioritarie che attraversano l'Italia, individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale] (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.1.1);
 - Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale] (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.1.2);
 - Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR) (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.1.5).

ASSE II – *Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile* (Rif: Priorità d'investimento 7.c).

- Nell'ambito dell'Asse II la priorità agli interventi è assegnata sulla base del loro contributo al sostenimento delle seguenti azioni:
- Potenziare **infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse nazionale**, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.2.1);
- Potenziare i **collegamenti multimodali di porti e interporti** con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.2.3);
- Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo in un'ottica di *single window/one stop shop* (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.2.4);
- Potenziare i **collegamenti multimodali degli aeroporti** con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi "core" (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.3.2);
- Realizzare **piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità** per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.] (Cfr. Accordo di Partenariato - Azione 7.3.3).

ASSE III – Assistenza Tecnica

- L'Asse prevede l'attuazione di interventi volti a conseguire la più ampia efficienza ed efficacia delle azioni sostenute dal Programma, al fine di massimizzarne i ritorni in termini di sviluppo sui territori di riferimento.
- A tal fine nell'ambito dell'asse, conformemente a quanto previsto dall'articolo 59 del Regolamento UE n. 1303/2013, sono previste azioni di assistenza tecnico-specialistica e di accompagnamento a favore dell'Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma, orientate alla razionalizzazione, semplificazione e trasparenza delle procedure relative alla gestione e attuazione delle azioni e a una maggiore efficienza del PON nel suo complesso.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva degli obiettivi specifici del PON suddivisi per ASSI prioritari

Tabella Assi-Obiettivi del PON Infrastrutture e reti 2014-2020

Obiettivo tematico	Priorità d'investimento	Asse	Obiettivi specifici del PON	Tipologia di interventi previsti
OT 7 - Promuovere sistemi di	7.a) Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei	1. Favorire la creazione di uno spazio unico	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e	Interventi in linea finalizzati alla rimozione dei "colli di bottiglia" (realizzazione di bypass)

Obiettivo Tematico	Priorità d'investimento	Asse	Obiettivi specifici dell'PON	Tipologia di interventi previsti
trasporto sostenibile ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1)	eliminazione passaggi a livello ecc.); interventi infrastrutturali e tecnologici AV/AC; interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone; sviluppo delle infrastrutture nodali (ultimo miglio); raddoppi e potenziamenti linee esistenti sviluppo del sistema ERTMS; sistemi di gestione del traffico aereo.
			Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.1.5)	
	7.c) Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	2. Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2)	Realizzazione, potenziamento o completamento di porti, interporti e centri di interscambio modale strada-rotaia; dragaggi, realizzazione o incremento di moli e di banchine ecc.; interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone; sviluppo delle infrastrutture nodali (ultimo miglio); piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità; interventi per l'efficientamento energetico e per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.
	N.A.	3. Assistenza tecnica	Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit	Supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari); rafforzamento della governance multilivello del Programma; adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma; valutazione e studi, informazione e comunicazione

VALUTATO che:

- Il PO *Infrastrutture e Reti* 2014-2020 intende perseguire le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci ed è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale.
- La strategia del PO, coerentemente con gli indirizzi indicati dalla Commissione Europea, intende superare le criticità del sistema dei trasporti, puntando al potenziamento dell'offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti sui corridoi TEN-T, all'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, al miglioramento dei collegamenti multimodali e all'ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del Cielo Unico europeo.
- La logica di azione del Programma è improntata all'ottimizzazione dei flussi ed alla creazione di un sistema macro-regionale connesso al suo interno e collegato ai più importanti corridoi TEN-T, migliorando la performance ambientale del sistema.
- Il PON *Infrastrutture e Reti* 2014-2020 contribuirà al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci garantendo uno sviluppo competitivo dei territori delle Regioni meno sviluppate.

CONSIDERATO che con riferimento al QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO E PROGRAMMATICO:

secondo quanto sostenuto dal proponente

- Il RA del PON *"Infrastrutture e Reti"* è stato strutturato in base a quanto richiesto D.Lgs 152/2006, adattandolo, al contempo, alle particolarità del programma in esame. La tabella seguente descrive la struttura del RA rapportandola ai contenuti dell'Allegato VI della D.Lgs. 152/2006

Allegato VI alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006	Capitoli del Rapporto Ambientale
a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;	Capitolo 2 "Caratteristiche e contenuti del PON "Infrastrutture e reti" Capitolo 4 "Contesto di riferimento programmatico del PON "Infrastrutture e Reti" Paragrafo 6.4 "Verifica di coerenza esterna" Paragrafo 6.5 "Verifica di coerenza interna"
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;	Capitolo 5 "Contesto di riferimento ambientale del PON Infrastrutture e Reti" Paragrafo 5.1 "Contesto Ambientale"
c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;	Capitolo 5 "Contesto di riferimento ambientale del PON Infrastrutture e Reti" Paragrafo 5.1 "Contesto Ambientale"
d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza	Capitolo 5 "Contesto di riferimento ambientale del PON Infrastrutture e Reti" Paragrafo 5.1 "Contesto Ambientale"

comunitaria per la protezione degli habitat naturali e dalla flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;		
e) 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;	Capitolo 4 "Contesto di riferimento programmatico del PON "Infrastrutture e Reti" Paragrafo 4.2 "Gli obiettivi di sostenibilità"	
f) possibili impatti 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. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;	Capitolo 6 "Valutazione dei potenziali effetti ambientali del PON "Infrastrutture e reti" Paragrafo 6.1 "Il rapporto tra infrastrutture di trasporto e territorio (pressioni determinate dalle opere infrastrutturali)" Paragrafo 6.2 .2 "Potenziali impatti ambientali della strategia di sviluppo del PON "Infrastrutture e reti" Paragrafo 6.5 "Verifica di coerenza interna"	
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;	Capitolo 7 "Indicazioni per l'integrazione dell'ambiente nel PON "Infrastrutture e reti" Capitolo 8 "Attività per la fase di attuazione del PON "Infrastrutture e reti"	
h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;	Capitolo 6 "Valutazione dei potenziali effetti ambientali del PON "Infrastrutture e reti" Paragrafo 6.3 Analisi delle alternative strategiche individuate	
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani 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;	Capitolo 9 "Progettazione del sistema di monitoraggio ambientale"	
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.	Sintesi non tecnica	

- Nell'ambito della procedura di VAS è stata effettuata l'analisi dell'insieme dei piani e programmi che, ai diversi livelli istituzionali, delineano le strategie ambientali delle politiche di sviluppo e di governo del territorio e definiscono ed attuano indirizzi specifici delle politiche settoriali in campo ambientale;
- a tale scopo sono stati presi in considerazione i principali documenti programmatici e normativi di livello comunitario, nazionale e regionale, ritenuti rilevanti per la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali e pertinenti all'ambito di intervento del Programma stesso;
- in particolare il proponente evidenzia come le politiche nel settore dei trasporti contribuiscano in maniera significativa allo sviluppo economico e, in generale, alla realizzazione di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. L'azione sinergica dei vari

strumenti legati alla politica di coesione nei territori delle regioni meno sviluppate punta precisamente a contribuire a questo obiettivo.

- La definizione di un PON "Infrastrutture e Reti" rappresenta dunque, secondo quanto sostenuto dal proponente, un contributo all'efficientamento del sistema infrastrutturale delle regioni meno sviluppate, operando congiuntamente ad altri Programmi nazionali volti ad aumentare la produttività e la resilienza delle imprese (cfr. il PON Imprese e competitività).
- Dall'analisi dei principali documenti programmatici, comunitari e nazionali, riportati nel Capitolo 4 del Rapporto Ambientale sono emersi gli elementi che possono garantire una efficace integrazione della *variabile* ambientale nel processo di programmazione. In particolare è stato analizzato:

- il LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile COM(2011)144 che costituisce, di fatto, uno dei documenti cardine sui quali è stato impostato l'impianto strategico del PON *Infrastrutture e Reti* ed il suo obiettivo generale "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete (secondo il dettato dell'OT 7 del vigente Accordo di Partenariato)".

- la Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013, che definisce il 7° Programma Generale di azione dell'Unione in materia di Ambiente fino al 31 dicembre 2020, che richiede l'integrazione degli aspetti ambientali in altre politiche, ivi compresa quella relativa ai trasporti in modo tale da dare vita a un approccio coerente e comune.

- la Comunicazione "Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" COM (2011)571 che, sempre richiamando il Libro Bianco, sottolinea come entro il 2020 l'efficienza globale nel settore dei trasporti permetterà di valorizzare le risorse grazie ad un uso ottimale di materie prime, energia e terreni, nonché di ridurre le ripercussioni in termini di cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico, rumore, salute, incidenti, biodiversità e degradazione degli ecosistemi.

- Inoltre è stato esaminato il Piano di azione nazionale per la riduzione dei livelli di emissione di gas ad effetto serra che fa esplicito riferimento alla necessità di modernizzazione il Paese attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali ed potenziamento di quelle esistenti attraverso investimenti in favore di ristrutturazioni ed ammodernamenti delle strutture portuali ed il potenziamento del trasporto ferroviario, con particolare attenzione alle connessioni intermodali merci ferro/gomma e ferro/nave.

- La coerenza del PO è inoltre chiara in relazione alla strategia e agli obiettivi indicati nella Comunicazione "Strategia Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" COM (2010) 2020 e nella connessa Comunicazione "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse - Iniziativa faro nell'ambito della strategia Europa 2020" COM (2011) 21." Con l'obiettivo di delineare un sistema di trasporti a basso impiego di carbonio, sicuro e competitivo, promuovendo tecnologie pulite e rendendo più moderne le reti di trasporto, entrambi i documenti sottolineano l'importanza di presentare proposte

e misure tese a modernizzare e a "decarbonizzare" il settore dei trasporti attraverso, tra gli altri, una gestione intelligente del traffico, una migliore logistica, una ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂ per l'aviazione e il settore marittimo e attraverso lo sviluppo di infrastrutture intelligenti che consentano l'utilizzo a pieno delle TIC.

- Anche nel riesame del 2009 della Strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile" (COM (2009) 400) si sottolinea l'importanza che qualsiasi intervento si basi su una prospettiva a lungo termine per la mobilità sostenibile delle persone e dei beni, che abbracci l'intero sistema dei trasporti, e su azioni complementari a livello europeo, nazionale e regionale.

VALUTATO che dalla disamina dei principali documenti programmatici, comunitari e nazionali è emersa una sostanziale coerenza delle azioni previste dal programma con gli obiettivi di sostenibilità presi in considerazione.

CONSIDERATO che con riferimento all'ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE:

- Secondo quanto sostenuto dal proponente, il trasporto è uno dei settori economici che esercita le maggiori pressioni sull'ambiente e rappresenta un settore che più di altri rischia di compromettere il raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale dell'Unione Europea;
- Come più volte sottolineato nel Rapporto Ambientale, gli effetti ambientali negativi dei trasporti sull'ambiente sono legati principalmente all'esercizio dei mezzi e alle operazioni di costruzione delle infrastrutture. Il movimento dei veicoli stradali, ferroviari, aerei e navali provoca il consumo di risorse energetiche non rinnovabili e, come diretta conseguenza, inquinamento atmosferico ed acustico diffuso.
- Il processo di valutazione ambientale è stato organizzato attraverso l'osservazione dell'evoluzione del contesto ambientale di riferimento in relazione ai seguenti tematismi ambientali:
 1. Aria
 2. Rumore
 3. Suolo e sottosuolo
 4. Risorse idriche e Ambiente marino e costiero
 5. Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
 6. Aree naturali e biodiversità
 7. Popolazione e salute
 8. Rischi naturali
 9. Energia e cambiamenti climatici
 10. Rifiuti e bonifiche

CONSIDERATO che con particolare riferimento alla componente ARIA:

- La normativa sia europea sia nazionale definisce le procedure per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria in termini di protezione della popolazione e salvaguardia dell'ambiente; questi obiettivi sono perseguiti attraverso il monitoraggio della qualità

dell'aria, gli inventari delle emissioni e la modellistica di trasporto. Il D.Lgs. 155/2010, individua zone del territorio con diversi regimi di inquinamento, definisce i criteri per l'elaborazione dei piani e programmi di azione, definisce la tempistica per la redazione degli inventari regionali e la loro integrazione con l'inventario nazionale e la disaggregazione a livello provinciale, realizzati da ISPRA.

- La normativa europea e nazionale hanno come obiettivo il miglioramento della qualità dell'aria e puntano a ridurre il numero dei morti per malattie premature dovute ad inquinamento atmosferico. La normativa riguarda tutti gli inquinanti atmosferici ma in modo particolare punta l'attenzione sul particolato ovvero le particelle più sottili che riescono a penetrare nei polmoni e danneggiano la salute umana e l'ozono troposferico. Il settore dei trasporti su strada contribuisce in modo rilevante alle emissioni in atmosfera sia a scala locale che globale.
- Secondo quanto sostenuto dal proponente, nell'ambito delle regioni interessate del programma, nell'anno 2012, sono stati registrati i seguenti dati in termini di qualità dell'aria:
 - situazione stazionaria per quanto riguarda il biossido di zolfo, ad eccezione di un superamento del valore limite orario nella provincia di Caltanissetta;
 - per il benzene nella quasi totalità delle stazioni, a livello nazionale, è rispettato il valore limite;
 - per quanto riguarda il valore limite giornaliero del PM_{10} si evidenziano superamenti in Puglia e Sicilia, rispettivamente nelle provincie di Taranto, Brindisi e Lecce e nelle provincie di Palermo, Siracusa e Caltanissetta;
 - per quanto concerne il $PM_{2,5}$ si segnalano ancora criticità in termini di informazioni disponibili;
 - per quanto riguarda l'ozono troposferico l'obiettivo a lungo termine non è rispettato in molte stazioni. Le stazioni delle regioni del programma in cui si è riscontrato un numero di superamenti maggiori di 25 gg sono localizzate in particolare nelle regioni Puglia (provincia di Lecce, Taranto, Foggia e Barletta) e Basilicata (entrambe le provincie), mentre in Sicilia gli stessi superamenti si verificano nelle provincie di Siracusa e Enna;
 - per quanto riguarda i microinquinanti (arsenico, cadmio e nichel e benzo(a)pirene), ossia sostanze generate dai processi di combustione dell'industria e diffuse in atmosfera sotto forma di aerosol, è da evidenziare che le stazioni risultano essere poche e distribuite in modo disomogeneo. Nelle regioni del programma sono presenti 6 stazioni di cui 4 in regione Puglia e 2 in regione Calabria e nel 2011 il valore obiettivo per arsenico, cadmio e nichel è stato rispettato in tutte le stazioni di monitoraggio mentre il valore obiettivo per il B(a)P è stato superato solo in un solo caso in Puglia nella stazione Macchiavelli di Taranto;

- o per quanto riguarda infine gli ossidi di azoto e i Composti Organici Volatili Non Metanici (COVNM), ossia inquinanti primari in quanto contribuiscono al fenomeno delle piogge acide e sono precursori del biossido di azoto e dell'Ozono troposferico, è necessario precisare che la principale fonte di emissione è il traffico veicolare, gli impianti di riscaldamento civile e industriale, le centrali per la produzione di energia. In valore assoluto la regione Puglia è quella che contribuisce maggiormente alle emissioni dell'inquinante in questione (64225 t/anno), mentre in Campania si osserva la più elevata incidenza percentuale relativamente ai trasporti pari al 36%. Per quanto riguarda le emissioni di COVNM il contributo maggiore proviene dalle regioni Campania e Sicilia che si attestano su circa 140.000 t di COVNM emessi ed il contributo derivante dal settore trasporti si aggira intorno alle 25.000 t. I dati relativi alle emissioni degli inquinanti per macrosettori derivanti dall'Inventario delle emissioni di ISPRA e riportati nel Rapporto Ambientale evidenziano la forte incidenza del settore dei trasporti su tali inquinanti.

CONSIDERATO che con particolare riferimento alla componente **RUMORE**:

- o La Direttiva 2002/49/CE, recepita in Italia con decreto legislativo 194 del 19 agosto 2005, definisce gli indirizzi comunitari. Il conseguimento di un elevato livello di tutela della salute e dell'ambiente e, in questo contesto, la protezione dall'inquinamento acustico, è obiettivo prioritario nella politica comunitaria.
- o l'inquinamento acustico ha una rilevanza particolare in quanto è causa di notevoli impatti su persone e ambiente. Le persone sono infatti esposte a livelli ritenuti significativi dovuti al traffico stradale, ferroviario e aereo, alle attività industriali, e alle abitudini di vita dei cittadini;
- o le principali sorgenti di rumore sono i trasporti: strade, ferrovie e ed aeroporti che necessitano di adeguate misure di salvaguardia e mitigazione in fase progettuale;
- o nell'aggiornamento degli indicatori disponibili al 2011, l'unico dato utile è rappresentato dal superamento dei limiti nel 22% delle stazioni della regione Basilicata per sorgenti del tipo infrastrutture stradali, mentre gli altri dati non sono disponibili o non sono stati effettuati i controlli.

CONSIDERATO che con particolare riferimento alla componente **SUOLO E SOTTOSUOLO**:

- o Il suolo rappresenta una risorsa strategica, e pertanto assume un ruolo prioritario nella salvaguardia anche di altre risorse naturali come ad esempio la salvaguardia delle acque sotterranee dall'inquinamento, il controllo della quantità di CO₂ in atmosfera, la regolazione dei flussi idrici superficiali con dirette conseguenze sugli eventi alluvionali e franosi, il mantenimento della biodiversità e dei cicli degli elementi nutritivi.
- o Al fine di tutelare il suolo dagli impatti derivanti da fenomeni sia di origine antropica sia naturale (erosione, contaminazione locale e diffusa, impermeabilizzazione, compattazione,

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

- Il D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., inoltre, prevede che le Regioni e le Province Autonome predispongano il "Censimento ed anagrafe dei siti da bonificare" sulla base dei criteri definiti da ISPRA. Il censimento e l'anagrafe dei siti da bonificare deve contenere l'elenco dei siti sottoposti a intervento di bonifica e ripristino ambientale nonché degli interventi realizzati nei siti medesimi, l'individuazione dei soggetti cui compete la bonifica e gli enti pubblici di cui la Regione intende avvalersi.
- Gli impatti che il sistema dei trasporti può determinare sul suolo sono diversi e riguardano sia la fase di cantiere che la fase di esercizio. Certamente tra gli impatti maggiormente evidenti c'è quello della impermeabilizzazione di suoli naturali legata alla costruzione di nuove infrastrutture che comporta la perdita irreversibile della risorsa suolo con ulteriori ripercussioni sulla variazione del deflusso idrico e degli equilibri ecosistemici. A questo si aggiungono l'inquinamento diffuso (in particolare in termini di metalli pesanti) causato dal trasporto stradale che interessa le aree contigue alle infrastrutture stradali, l'alterazione della struttura del suolo in fase di cantiere e la possibile alterazione della morfologia, con riflessi sulla stabilità di aree di versante, in seguito alla costruzione di nuove infrastrutture.
- Nell'analisi della componente sono stati considerati un gruppo di indicatori che interessano sia il suolo sia il sottosuolo e che riguardano alcune attività di evidente impatto ambientale e territoriale, ossia:
 - i siti di estrazione di minerali di prima categoria (miniere), riportati nel Censimento dei siti minerari dismessi realizzato da ISPRA (ex APAT) in base alla L. 179/02;
 - i siti utilizzati per l'estrazione di risorse energetiche; i siti di emungimento di risorse idriche (pozzi denunciati in base alla L. 464/84);
 - le mappe della pericolosità da alluvione e mappe del rischio di alluvioni definite in applicazione del D.lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE.
- In relazione all'uso del suolo si segnala che da un confronto dei dati del progetto CORINE Land Cover (CLC) disponibili nel 2006, rispetto ai medesimi relativi all'anno precedente, è emerso che a livello nazionale c'è stato un incremento delle aree artificiali e boschive ed una diminuzione delle aree agricole. In particolare, in tutta l'area Convergenza si registra una riduzione delle superfici agricole, strettamente connessa alla diminuzione del numero di aziende, sia agricole che zootecniche.
- Con particolare riferimento alle Bonifiche, il proponente evidenzia che un fenomeno importante per quanto riguarda l'inquinamento della matrice suolo e sottosuolo sono i siti contaminati, cioè quelle aree che, in seguito ad attività umane, sono risultate impattate da un agente inquinante e necessitano quindi di bonifica in base ai parametri stabiliti dalla normativa. I siti di interesse nazionale (SIN) in Italia sono 57, individuati da decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Nelle regioni del Mezzogiorno risultano localizzati ben 22 SIN, pari al 39% dei nazionali. La superficie totale

dei SIN nel Mezzogiorno risulta essere circa il 63% di quella nazionale, equivalente a circa 455.000 ettari; di questi il 66% (298.813 ha) risulta essere situato a terra mentre il 34% (156.422 ha) a mare. Il 64% della superficie totale dei SIN nelle regioni del Mezzogiorno è localizzata nelle regioni Obiettivo Convergenza ed in particolare il 78% risulta a terra ed il restante 22% a mare.

- La regione Campania risulta essere la prima a livello nazionale, con 243.276 ettari di area SIN estesa in modo particolare nelle province di Napoli e Caserta. Seguono le regioni Sicilia, Puglia e Calabria.
- Nelle regioni Obiettivo Convergenza la tipologia di settore da cui deriva la contaminazione è alquanto eterogenea per le regioni Campania, Puglia e Calabria mentre per la Sicilia il settore prevalente è il petrolchimico.

CONSIDERATO che con particolare riferimento alla componente RISORSE IDRICHE E AMBIENTE MARINO E COSTIERO:

- Le risorse idriche, rappresentate da acque interne superficiali e sotterranee, acque marino costiere e di transizione, sono descritte mediante un selezionato gruppo di indicatori relativi alla qualità dei corpi idrici superficiali, delle acque marine e relativi allo stato del mare e delle coste che tengono conto delle Direttive 2000/60/CE, 2006/07/CE e 2006/118/CE, recepite dalla normativa nazionale (D.Lgs. 152/2006, D.Lgs. 116/2008, D.Lgs. 30/2009, DM 260/2010).
- Lo stato chimico delle acque sotterranee, rappresentato dallo SCAS, è quello influenzato dalla sola componente antropica delle sostanze indesiderate trovate, una volta discriminata la componente naturale attraverso la quantificazione del suo valore di fondo naturale per ciascun corpo idrico sotterraneo. Per tali ragioni l'indice SCAS assume particolare significato al fine di monitorare eventuali impatti negativi delle attività previste dal PON anche in fase di realizzazione dei progetti.
- L'indice SCAS viene rappresentato, per ciascuna stazione di monitoraggio dei corpi idrici sotterranei, in due classi, "buono" e "scarso", come definite nel D.Lgs. 30/09, che recepisce per le acque sotterranee le Direttive europee 2000/60/CE e 2006/118/CE (direttiva figlia), e al tempo stesso integra e modifica il D.Lgs. 152/06.
- Il committente fa sapere che anche i dati di qualità delle acque superficiali interne risultano esigui poiché i dati completi per la classificazione saranno disponibili alla fine del primo ciclo di gestione dei distretti idrografici.
- La Direttiva Quadro sulle Acque 2000/60/CE (Water Framework Directive, WFD), recepita con il D.Lgs. 152/06, ha introdotto un approccio innovativo nella valutazione dello stato di qualità dei corpi idrici: lo stato ecologico viene valutato attraverso lo studio degli elementi biologici (composizione e abbondanza), supportati da quelli idro-morfologici, chimici e chimico fisici.
- A partire dal 2008, data di emanazione del primo DM attuativo del D.Lgs. 152/06, gli enti preposti hanno iniziato ad adeguare i piani di monitoraggio alle nuove richieste normative.

Con il D.Lgs. 152/06 i piani di monitoraggio sono legati alla durata sessennale dei Piani di Gestione. All'interno di questo periodo si svolgono i monitoraggi operativi e di sorveglianza. Il primo ciclo, definito dal DM 260/10, è 2010-2015. I primi risultati in termini di classificazione, che integra i dati delle analisi biologiche, chimiche, chimico-fisiche e idro-morfologiche, si avranno quindi alla fine dei cicli di monitoraggio

- Per la descrizione dello stato delle acque marino costiere sono stati utilizzati da parte del committente tre indicatori: l'Indice di stato trofico (TRIX), la Balneabilità e l'Indice CAM (Classificazione Acque Marine).
- Dalle analisi eseguite dal proponente si è rilevato che le attività di trasporto marittimo e le relative infrastrutture portuali esercitano elevate pressioni sull'ambiente marino e costiero. Le infrastrutture e le attività connesse creano infatti modificazioni dell'ambiente costiero, in particolare alla circolazione idrica, alla stabilità della costa e agli ecosistemi acquatici; questi ultimi subiscono inoltre le pressioni dovute agli scarichi, agli sversamenti di carburante in mare ed ai possibili incidenti nel trasporto di merci pericolose (soprattutto oli combustibili).
- Le acque costiere rappresentano l'interfaccia principale tra i fattori di pressione localizzati sulla costa o nell'immediato entroterra e le acque pelagiche verso le quali, prima i fiumi e poi le correnti marine ne veicolano e diffondono gli effetti. Inoltre, proprio in questa ristretta fascia di mare si sviluppano i più complessi ecosistemi marini (praterie di Posidonia, coralligeno, ecc.), e hanno luogo fondamentali fasi dei processi che regolano la vita negli oceani (zone di riproduzione, risalita di acque profonde, ecc.); in definitiva, in quest'area si ha il maggior livello di biodiversità e di ricchezza ambientale: tutto ciò rende queste acque particolarmente importanti e sensibili ai cambiamenti.
- Il Rapporto Ambientale affronta anche il tema dell'erosione costiera, anch'esso potenzialmente connesso con le attività del Programma. Le cause principali del fenomeno erosivo delle coste, che interessa in varia misura le quattro regioni interessate, sono attribuibili, in tutte le regioni, al deficit sedimentario dovuto alla costruzione di sbarramenti che impediscono l'afflusso al mare, al dragaggio di sabbia e ghiaia dagli alvei fluviali, alla regimazione dei corsi d'acqua, alla realizzazione di invasi, alle sistemazioni idrauliche forestali, alla realizzazione di nuove opere a mare, che possono interferire in modo consistente con la dinamica dei sedimenti, alla urbanizzazione e infrastrutturazione della fascia costiera.
- Un altro aspetto da tenere nella debita considerazione è quello legato all'attività di dragaggio dei fondali marini in prossimità dei porti, attività attraverso la quale passa il potenziamento e lo sviluppo del sistema della portualità prevista all'interno del PON "Infrastrutture e Reti". La questione dei dragaggi deve, infatti, essere considerata nell'ambito più ampio della tutela e pianificazione degli interventi di conservazione e valorizzazione dei fondali marini. In particolare, è necessario impedire interventi che possano innescare fenomeni di ingressione marina e di abbassamento della linea di costa

CONSIDERATO che con particolare riferimento agli PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO:

- La Convenzione europea del paesaggio (Firenze 2000), all'art. 5, riconosce il paesaggio, oltre che come parte essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni, fondamento della loro identità. Seguendo tale approccio, si richiede di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico. Tale impostazione è seguita, per alcuni aspetti, anche dal D.lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (codice Urbani), che individua elementi di interesse ambientale e paesaggistico da sottoporre a tutela.
- Il paesaggio, il patrimonio culturale, architettonico e archeologico risente degli effetti legati alle attività ed alle infrastrutture di trasporto. Si tratta di effetti sia negativi che positivi. I primi sono legate alle modificazioni che la realizzazione di nuove infrastrutture può apportare alla morfologia ed al paesaggio di zone soggette a tutela o ritenute di particolare pregio; i secondi, invece, sono legati al miglioramento dell'accessibilità ai siti d'interesse culturale.

CONSIDERATO che con particolare riferimento alle AREE NATURALI E BIODIVERSITÀ:

- Nei territori oggetto di intervento del programma si registra la presenza di un gran numero di Parchi nazionali e regionali e di Aree marine protette oltre che di siti della Rete Natura 2000. La Rete Natura 2000 nasce come strumento di conservazione della biodiversità nei paesi dell'Unione Europea. È una rete ecologica diffusa su tutto il territorio europeo costituita dai Siti di Importanza Comunitaria (SIC, designati sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat"), che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS, designati ai sensi della Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE).

CONSIDERATO che con particolare riferimento ai RISCHI NATURALI:

- Tra i rischi naturali, la questione del rischio idrogeologico e del degrado dei corsi d'acqua è diventata, nelle regioni del Mezzogiorno, una delle minacce prioritarie del suolo. In tali regioni, infatti, l'esposizione al rischio di frane ed alluvioni è particolarmente elevato e costituisce, pertanto, un problema di grande rilevanza sociale, sia per il numero di vittime che per i danni prodotti alle abitazioni, alle industrie e alle infrastrutture.
- In fase di realizzazione di opere infrastrutturali, anche legate al settore dei trasporti, c'è la possibilità di alterare gli equilibri idrogeologici che possono generare alterazione del regime idrologico superficiali e condizionare la stabilità dei versanti. È necessario pertanto prevedere, in fase di progettazione, opportuni criteri al fine di evitare eventuali ripercussioni che gli eventi di frana o alluvione potrebbero generare sull'infrastruttura. Per le infrastrutture marittime le alterazioni potrebbero innescare processi erosivi della costa.

- 91
- Al fine di apportare le opportune modifiche progettuali che siano in grado di evitare le ripercussioni degli eventi franosi e alluvionali è necessario conoscere il territorio e la sua predisposizione al rischio. Queste informazioni sono contenute nei Piani per l'Assetto Idrogeologico (PAI). L'obiettivo prioritario del Piano per l'Assetto Idrogeologico è la riduzione del rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti. Le cinque regioni del programma presentano caratteristiche di franosità differenti che sono strettamente connesse alle caratteristiche morfologiche e geo-litologiche del territorio.

VALUTATO che:

- Il Rapporto Ambientale si propone di ricostruire lo stato del contesto ambientale dei territori di riferimento. L'analisi valutativa è stata condotta prendendo in considerazione prioritariamente la situazione ambientale del Mezzogiorno nel suo insieme, trattando separatamente le componenti ambientali e le potenziali pressioni degli interventi sulle diverse componenti.
- Gli indicatori ambientali utilizzati per l'analisi di contesto sono stati selezionati a partire da quelli individuati nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale del PON Reti e mobilità 2007-2013, che rappresenta un riferimento informativo e metodologico importante sia per la selezione degli indicatori sia per l'inquadramento ambientale delle possibili attività, in particolare rispetto ad alcune tematiche strategiche (aria, suolo e sottosuolo, aree naturali e biodiversità, ecc.).
- Gli indicatori utilizzati per descrivere il contesto sono coerenti con i set di indicatori proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE), nazionale (ISTAT, ISPRA) e regionale (ARPA).
- la mancata progettazione e conseguente localizzazione degli interventi da finanziare, compresi nel presente Programma Operativo, non permette tuttavia una descrizione e conseguente valutazione, da parte di codesta commissione, dei potenziali impatti delle opere previste dal Programma sulle diverse componenti ambientali, e pertanto si ritiene che tali argomenti dovranno essere affrontati dettagliatamente con procedure VIA, VAS e VIA integrata VAS nell'ambito dei singoli interventi previsti nelle Azioni di Piano.

CONSIDERATO che con particolare riferimento agli OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEL PROGRAMMA:

- Gli Obiettivi di sostenibilità ambientale del Programma sono stati selezionati, a partire dagli obiettivi di sostenibilità generali desunti dal quadro di riferimento comunitario e nazionale descritto nel Capitolo 4 del RA, sulla base delle peculiarità del Programma e delle caratteristiche del territorio di riferimento, in ragione del potenziale contributo (positivo o negativo) del PON al loro raggiungimento.
- A partire dagli obiettivi generali è stato possibile definire gli obiettivi specifici di

sostenibilità ambientale del PON *Infrastrutture e reti*, contestualizzati rispetto alle matrici ambientali interessate dal Programma, alle caratteristiche del territorio interessato dalla realizzazione degli interventi e riferiti alle principali fasi di realizzazione di questi ultimi (cantiere ed esercizio).

Di seguito si riporta la tabella relativa agli Obiettivi di sostenibilità specifici per il PON *Infrastrutture e Reti*.

Componente	Obiettivi generali	Obiettivi di sostenibilità specifici per il PON
Qualità dell'aria	Raggiungere "livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente"	• Ridurre le emissioni in aria di sostanze inquinanti derivanti dalle modalità di trasporto interessate dal Programma (C6H6, PM₁₀, PM_{2,5}, SO_x, NO_x, COVNM, Pb); • Ridurre il numero di superamenti rilevati alle centraline per inquinanti derivanti dalle modalità di trasporto interessate dal Programma (NO₂, PM₁₀, O₃, C₆H₆)
	- Proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione; - Trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva.	
Rumore	- Adozione da parte degli Stati membri di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona - Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale	• Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale in prossimità delle aree interessate dagli interventi finanziati dal Programma. • Ridurre il numero di superamenti dei limiti di immissione acustica in prossimità delle aree interessate dagli interventi finanziati dal Programma.
Risorse idriche	- Ampliare la protezione delle acque, sia superficiali che sotterranee - Raggiungere lo stato di "buono" per tutte le acque entro il 31 dicembre 2015 - Gestire le risorse idriche sulla base di bacini idrografici indipendentemente dalle strutture amministrative - Procedere attraverso un'azione che unisca limiti delle emissioni e standard di qualità - Riconoscere a tutti i servizi idrici il giusto prezzo che tenga conto del loro costo economico reale - Rendere partecipi i cittadini delle scelte adottate in materia.	• Prevenire e ridurre le emissioni e le perdite di sostanze pericolose nell'ambiente acquatico.
Suolo e rischi naturali	Prevenire l'ulteriore degrado del suolo e mantenerne le funzioni quando: - il suolo viene utilizzato e ne vengono sfruttate le funzioni: in tal caso è necessario intervenire a livello di modelli di utilizzo e gestione del suolo; - il suolo svolge la funzione di pozzo di assorbimento/recettore degli effetti delle attività umane o dei fenomeni ambientali: in tal caso è necessario intervenire alla fonte; - riportare i suoli degradati ad un livello di funzionalità corrispondente almeno all'uso attuale e previsto, considerando pertanto anche le implicazioni, in termini di costi, del ripristino del suolo. - Creare un quadro di riferimento omogeneo a scala europea per la gestione dei fenomeni alluvionali e si pone, pertanto, l'obiettivo di ridurre i rischi di conseguenze negative derivanti dalle alluvioni soprattutto per la vita e la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale, l'attività economica e le infrastrutture. - Predisporre, a livello di distretto idrografico o unità di gestione, mappe della pericolosità da alluvione e mappe del rischio di alluvioni; - Definire piani di gestione del rischio di alluvioni coordinati a livello di distretto idrografico o unità di gestione.	• Proteggere il suolo da fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione. • Favorire il ripristino di aree degradate. • Limitare e ove possibile ridurre l'uso di suolo, in particolare, in relazione alle aree agricole di particolare pregio. • Limitare e ove possibile ridurre la superficie di suolo impermeabilizzata. • Limitare e ove possibile ridurre la superficie infrastrutturata, in particolare, in prossimità delle aree a rischio idrogeologico e a rischio alluvioni

Componente	Obiettivi generali	Obiettivi di sostenibilità specifici per il PON
	- Proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione; - Trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva.	
Aree naturali e biodiversità	Garantire e dimostrare una gestione delle foreste dell'UE che rispetti i principi della gestione sostenibile nonché il rafforzamento del contributo dell'UE alla promozione di tale gestione sostenibile e alla riduzione della deforestazione a livello globale. Pertanto gli obiettivi sono: - contribuire a bilanciare le diverse funzioni delle foreste, soddisfare la domanda e fornire servizi ecosistemici di importanza fondamentale; - creare le basi necessarie affinché le foreste e l'intera catena di valore del settore siano competitive e diano un valido contributo alla bioeconomia. Sono individuate le seguenti aree prioritarie: - Sostenere le comunità rurali e urbane - Migliorare la competitività e la sostenibilità delle industrie forestali dell'UE, della bioenergia e dell'economia verde in generale mantenere e rafforzare la resilienza delle foreste e la loro capacità di adattamento, tra l'altro con la prevenzione degli incendi e altre soluzioni basate sull'adattabilità - Proteggere le foreste e migliorare i servizi ecosistemici - Migliorare la base di conoscenze - Migliorare il coordinamento e la comunicazione Arrestare la perdita di biodiversità e il degrado degli ecosistemi nell'Unione europea (UE) entro il 2020. In particolare: - conservare e ripristinare l'ambiente naturale - preservare e valorizzare gli ecosistemi e i loro servizi - garantire la sostenibilità dell'agricoltura e della silvicoltura - garantire l'uso sostenibile delle risorse alieutiche - combattere le specie esotiche invasive - gestire la crisi della biodiversità a livello mondiale Entro il 2020 garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano.- Entro il 2020 ridurre sostanzialmente nel territorio nazionale l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, definendo le opportune misure di adattamento alle modificazioni indotte e di mitigazione dei loro effetti ed aumentando le resilienza degli ecosistemi naturali e seminaturali.- Entro il 2020 integrare la conservazione della biodiversità nelle politiche economiche e di settore, anche quale opportunità di nuova occupazione e sviluppo sociale, rafforzando la comprensione dei benefici dei servizi ecosistemici da essa derivanti e la consapevolezza dei costi della loro perdita. - Proteggere, conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione; - Trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva; - Intensificare le misure ambientali volte a tutelare la biodiversità, le risorse idriche e le altre risorse naturali. - Non superare i carichi e i livelli critici degli ecosistemi che costituiscono i limiti di tolleranza degli ecosistemi	• Limitare e ove possibile ridurre la superficie infrastrutturata all'interno delle ANP e delle foreste. • Contribuire alla tutela della biodiversità, anche mediante azioni o interventi finalizzati a: limitare la frammentazione degli habitat ed il livello di pressione antropica salvaguardandone, al contempo, gli elementi di fragilità, sensibilità e valore ecologico.
Ambiente marino e costiero	Gli obiettivi della gestione integrata delle zone costiere sono: - facilitare, attraverso la pianificazione razionale delle attività, lo sviluppo sostenibile delle zone costiere assicurando che l'ambiente e i paesaggi siano presi in considerazione in armonia con economico, sociale e sviluppo culturale; - preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future; - assicurare l'uso sostenibile delle risorse naturali, con particolare riguardo all'uso dell'acqua; - assicurare la conservazione dell'integrità degli ecosistemi	• Prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino e costiero, al fine di salvaguardare l'integrità degli ecosistemi. • Contribuire al mantenimento della qualità delle acque marine e costiere. • Limitare, e ove possibile ridurre, l'uso di aree costiere destinate alla balneazione.

Componente	Obiettivi generali	Obiettivi di sostenibilità specifici per il PON	
	costieri, i paesaggi e la geomorfologia; - prevenire e/o ridurre gli effetti dei rischi naturali ed in particolare di cambiamento climatico, che possono essere indotti da attività naturali o umane; - garantire la coerenza tra iniziative pubbliche e private e tra tutte le decisioni delle autorità pubbliche, a livello nazionale, regionale e locale in relazione all'uso delle zone costiere. - Proteggere e preservare l'ambiente marino, prevenirne il degrado o, laddove possibile, ripristinare gli ecosistemi marini nelle zone in cui abbiano subito danni; - Prevenire e ridurre gli apporti nell'ambiente marino, nell'ottica di eliminare progressivamente l'inquinamento, per garantire che non vi siano impatti o rischi significativi per la biodiversità marina, gli ecosistemi marini, la salute umana o gli usi legittimi del mare. Trasformare l'Unione in un'economia a basse emissioni di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, verde e competitiva;	• Prevenire e ridurre i fenomeni di erosione costiera.	
Paesaggio e patrimonio culturale	Promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi e di organizzare la cooperazione europea in questo campo.	• Limitare, e ove possibile ridurre, la superficie infrastrutturata nelle aree vincolate ai sensi della vigente normativa in materia di tutela paesaggistica. • Contribuire alla tutela delle preesistenze significative e dei relativi contesti.	
Energia e cambiamenti climatici	Contribuire a rendere l'Europa più resiliente ai cambiamenti climatici. Le azioni previste sono:- incoraggiare tutti gli Stati membri ad adottare strategie di adattamento globali- sostenere il consolidamento delle capacità e rafforzare le azioni di adattamento in Europa con i fondi LIFE (2013-2020)- includere l'adattamento nel quadro del Patto dei sindaci (2013/2014) - colmare le lacune nelle competenze- sviluppare ulteriormente la piattaforma Climate-ADAPT e farla diventare un punto di riferimento per le informazioni sull'adattamento in Europa- favorire una politica agricola comune (PAC), una politica di coesione e una politica comune della pesca (PCP) a prova di clima- garantire un'infrastruttura più resiliente- promuovere prodotti assicurativi e altri prodotti finanziari per decisioni d'investimento e commerciali resilienti Garantire il conseguimento dell'obiettivo principale dell'Unione relativo all'efficienza energetica del 20% entro il 2020 e di gettare le basi per ulteriori miglioramenti dell'efficienza energetica La Direttiva stabilisce norme atte a rimuovere gli ostacoli sul mercato dell'energia e a superare le carenze del mercato che frenano l'efficienza nella fornitura e nell'uso dell'energia e prevede la fissazione di obiettivi nazionali indicativi in materia di efficienza energetica per il 2020. - Ridurre il consumo energetico in Europa; - Creare un mercato integrato dell'energia realmente paneuropeo; - Responsabilizzare i consumatori e raggiungere il massimo livello di sicurezza; - Estendere la leadership europea nelle tecnologie e nelle innovazioni legate all'energia; - Rafforzare la dimensione esterna del mercato energetico dell'UE. Ridurre al minimo i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, proteggere la salute e il benessere e i beni della popolazione e preservare il patrimonio naturale, mantenere o migliorare la capacità di adattamento dei sistemi naturali, sociali ed economici nonché trarre vantaggio dalle eventuali opportunità che si potranno presentare dall'attuazione delle azioni di adattamento. Per il settore dei trasporti tali obiettivi possono essere raggiunti: - privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere ed effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità; - realizzando le nuove infrastrutture secondo criteri climate	• Ridurre le emissioni di gas serra derivanti dalle modalità di trasporto interessate dal Programma (CO₂, CH₄, N₂O). • Contribuire alla riduzione del consumo di combustibili fossili nel settore dei trasporti. • Privilegiare l'ottimizzazione delle infrastrutture e delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove opere. • Realizzare le nuove infrastrutture secondo criteri climate proof. • Contribuire all'incremento dell'efficienza energetica del settore dei trasporti, favorendo l'uso di modi di trasporto più sostenibili. • Contribuire all'incremento della produzione di energia da FER nel settore dei trasporti.	

Componente	Obiettivi generali	Obiettivi di sostenibilità specifici per il PON
	proof. Obiettivo nazionale indicativo globale di risparmio energetico al 2016, pari al 9% per il nono anno di applicazione, da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica. Il risultato è da conseguire tramite servizi energetici e altre misure di miglioramento dell'efficienza energetica. Raggiungimento, entro il 2020, dell'obiettivo vincolante per l'Italia di coprire con energia prodotta da fonti rinnovabili il 17% dei consumi lordi nazionali. L'obiettivo deve essere raggiunto mediante l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili nei settori: Elettricità, Riscaldamento - Raffreddamento e Trasporti. Superare gli obiettivi ambientali definiti dal 'Pacchetto 20-20-20' e assumere un ruolo guida nella 'Roadmap 2050' di decarbonizzazione europea Porre il Paese su un percorso emissivo idoneo a rispettare gli obiettivi annuali vincolanti di cui alla decisione n. 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 e le "tappe" di cui alla Comunicazione della Commissione COM(2011)112 che prevedono riduzioni del 25% al 2020, del 40% al 2030, del 60% al 2040 e dell'80% al 2050 rispetto ai livelli del 1990 - Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili - Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico - Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato - Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate; - Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti. In tema di cambiamenti climatici e di sostenibilità energetica: - riduzione delle emissioni di gas serra del 20% (o persino del 30%, se le condizioni lo permettono) rispetto al 1990 - 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili - aumento del 20% dell'efficienza energetica - Definire le esigenze dell'UE per giungere entro il 2050 a un'economia a basso impiego di carbonio, riducendo dell'80-95% le emissioni di gas a effetto serra come parte dell'azione globale contro il mutamento climatico, migliorando al tempo stesso la sicurezza energetica e promuovendo crescita e occupazione sostenibili; - Esaminare come l'UE possa adottare entro il 2050 un sistema energetico a basso impiego di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, sicuro e competitivo, il che offrirà la necessaria certezza agli investitori, ai ricercatori e alle autorità politiche e di regolamentazione; - Delinare un sistema di trasporti, da attuare entro il 2050, a basso impiego di carbonio, efficiente nell'impiego delle risorse, sicuro e competitivo, che sopprima tutti gli ostacoli che si frappongono al mercato interno dei trasporti, promuova tecnologie pulite e renda più moderne le reti di trasporto; - Stabilire obiettivi a medio e lungo termine e definire i mezzi per conseguirli, allo scopo principale di scindere la crescita economica dall'impiego delle risorse e dagli effetti di tale impiego sull'ambiente. - Contribuire ad accelerare il passaggio ad un'economia a basse emissioni di carbonio e a basso uso di fattori produttivi, basata sull'energia e su tecnologie che consentano un uso razionale delle risorse;	

Componente	Obiettivi generali	Obiettivi di sostenibilità specifici per il PON	
	- Ridisegnare un sistema di tassazione ambientale organico, capace di preservare e garantire l'equilibrio ambientale e assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di Kyoto di riduzione delle emissioni di carbonio - Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra coerentemente agli obiettivi della strategia Europa 2020 - Aumento della quota di energia prodotta da fonti rinnovabili coerentemente agli obiettivi della strategia Europa 2020 - Aumento dell'efficienza energetica negli usi finali di energia		
Rifiuti	- Promuovere il riutilizzo dei prodotti e le misure di preparazione per le attività di riutilizzo, in particolare favorendo la costituzione e il sostegno di reti di riutilizzo e di riparazione, l'uso di strumenti economici, di criteri in materia di appalti, di obiettivi quantitativi o di altre misure;- Quando non sia effettuato il recupero i rifiuti devono essere sottoposti a operazioni di smaltimento sicure che ottemperino alle disposizioni di cui all'articolo in relazione alla protezione della salute umana e dell'ambiente- Garantire che la gestione dei rifiuti sia effettuata senza danneggiare la salute umana, senza recare pregiudizio all'ambiente la produzione, la raccolta, il trasporto, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti pericolosi devono essere eseguiti in condizioni tali da garantire la protezione dell'ambiente e della salute umana- Garantire che i rifiuti pericolosi non siano miscelati con altre categorie di rifiuti pericolosi o con altri rifiuti, sostanze o materiali	• Contribuire alla riduzione della produzione di rifiuti. • Garantire che la gestione dei rifiuti, nonché dei materiali provenienti da eventuali attività di dragaggio e bonifica dei siti inquinati, sia effettuata senza danneggiare la salute umana e senza recare pregiudizio all'ambiente.	
Popolazione e salute	- Proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni e rischi d'ordine ambientale per la salute e il benessere; - Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili - Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico - Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato - Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate; - Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti. - Non superare i livelli indicativi per la salute umana stabiliti dall'Organizzazione mondiale della sanità	• Contribuire alla riduzione degli incidenti stradali. • Contribuire alla riduzione, in relazione al settore dei trasporti, dei fattori rischio per la salute umana (obiettivo direttamente correlato con le componenti: Qualità dell'aria, Rumore, Risorse idriche, Energia e cambiamenti climatici, Rifiuti).	

CONSIDERATO che in riferimento all'ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI:

- la valutazione ambientale del Programma è rivolta essenzialmente a valutare i *rischi* di un potenziale impatto e non a stabilire i *livelli* di un impatto, cercando di perseguire, per quanto possibile, l'obiettività della valutazione.
- per tener conto della disomogeneità delle caratteristiche ambientali, sociali ed economiche dei territori considerati si è cercato di applicare alle valutazioni il principio di precauzione, attribuendo, ai potenziale impatti, un peso maggiormente "cautelativo" nei confronti non solo delle componenti ambientali analizzate ma anche della salute pubblica in generale.
- Dall'analisi della matrice di valutazione, in linea generale, si è riscontrato che i maggiori rischi di impatto ambientale derivanti dall'implementazione degli interventi previsti dall'Asse I, si hanno in relazione alla rischio di incremento di traffico aereo e per la

realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici di AV/AC. Il potenziamento e lo sviluppo di infrastrutture nodali (ultimo miglio) e il raddoppio e potenziamento di linee esistenti potrebbero determinare impatti negativi principalmente sulla componente suolo e biodiversità.

- È stata pertanto messa a punto una tabella che pone meglio in evidenza questa situazione grazie all'analisi degli indici e dei vettori di impatto ambientale delle singole tipologie di intervento.

Tipologia di interventi previsti – ASSE I	Indice normalizzato	Indice di compatibilità ambientale	Classe indice compatibilità ambientale
interventi in linea finalizzati alla rimozione dei "colli di bottiglia" (realizzazione di bypass, eliminazione passaggi a livello ecc.)	-0,40	-0,48	IV
interventi infrastrutturali e tecnologici AV/AC	0,70	1,05	III
interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone	-0,80	-0,96	IV
sviluppo delle infrastrutture nodali (ultimo miglio)	0,30	0,36	III
raddoppi e potenziamenti linee esistenti	0,30	0,36	III
sviluppo del sistema ERTMS	-0,60	-0,72	IV
sistemi di gestione del traffico aereo	0,40	0,48	III

- Dal punto di vista della **compatibilità ambientale**, la gestione del traffico aereo determina le situazioni di maggiore rischio ambientale soprattutto per le componenti aria e rumore.
- Meritano una certa attenzione gli interventi che prevedono il consumo di suolo per la realizzazione di nuove linee o il potenziamento di quelle esistenti o per lo sviluppo di infrastrutture nodali.
- I rischi ambientali principali derivanti dall'attuazione degli obiettivi dell'Asse II sono connessi alla realizzazione di nuove opere o al potenziamento di quelle esistenti, per il rafforzamento del collegamento fra le aree vaste e le grandi direttrici. Anche in questo caso a rischio ambientale risultano soggette le componenti suolo, rifiuti, biodiversità e paesaggio.
- L'Asse II indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra i sistemi locali (produttivi e urbani) e l'armatura infrastrutturale di rilevanza nazionale e internazionale, sostenendo così processi di sviluppo e internazionalizzazione del Mezzogiorno alimentati, soprattutto, dai territori già collocati in posizione di "eccellenza competitiva". La Tabella seguente pone meglio in evidenza questa situazione grazie all'analisi degli indici e dei vettori di impatto ambientale delle singole tipologie di intervento.

Indice normalizzato	Indice di compatibilità ambientale	Classe indice compatibilità ambientale
---------------------	------------------------------------	--

Tipologia di interventi previsti – ASSE II			
realizzazione, potenziamento o completamento di: interporti centri di interscambio modale strada-rotaia	1,60	1,92	III
dragaggi, realizzazione o incremento di moli e di banchine ecc.;	1,20	1,44	III
interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone	-0,60	-0,90	IV
sviluppo delle infrastrutture nodali (ultimo miglio)	-0,60	-0,72	IV
piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	-0,70	-0,84	IV
interventi per l'efficientamento energetico e per la riduzione dell'inquinamento atmosferico	-0,80	-2,56	IV

- Per quanto concerne i potenziali effetti ambientali degli interventi infrastrutturali previsti dall'Asse II, relativamente all'analisi del vettore di **compatibilità ambientale**, le componenti ambientali maggiormente sollecitate sono: Qualità dell'aria e suolo. Anche in questo caso, gli interventi previsti nell'ambito dell'Asse rischiano di generare impatti sul suolo e sottosuolo, sulle aree naturali e sulla biodiversità, oltre che sui rifiuti in termini di incremento di produzione o di paesaggio. Si tratta di relazioni che devono, quindi, essere debitamente considerate sia in fase di definizione delle opere di mitigazioni e/o compensazione, sia in fase di monitoraggio del Programma.
- La tipologia di intervento relativa ai dragaggi sembra in grado di generare la maggior parte degli impatti potenzialmente negativi, attraverso la produzione di rifiuti, anche se tale attività spesso risulta necessaria anche ai fini delle bonifiche.

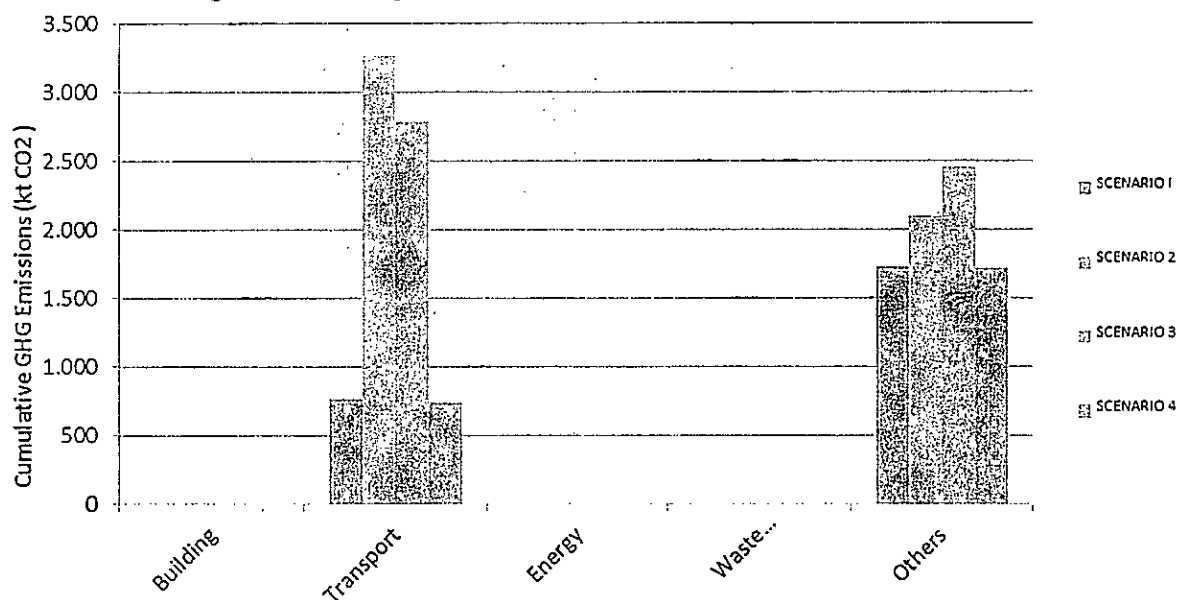
VALUTATO che in riferimento all'ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI:

- La valutazione dei possibili effetti ambientali del PON "Infrastrutture e Reti", condotta per Asse strategico, ha considerato le possibili interazioni positive e negative, dirette ed indirette, di breve e lungo termine, reversibili e irreversibili, tra le componenti ambientali analizzate nella analisi del contesto e gli interventi previsti dal Programma;
- nella valutazione dei potenziali effetti ambientali dei singoli interventi proposti dal Programma si è cercato di considerare *"la peggiore delle ipotesi"* che coincide con la localizzazione degli stessi in prossimità di aree urbanizzate o particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale;

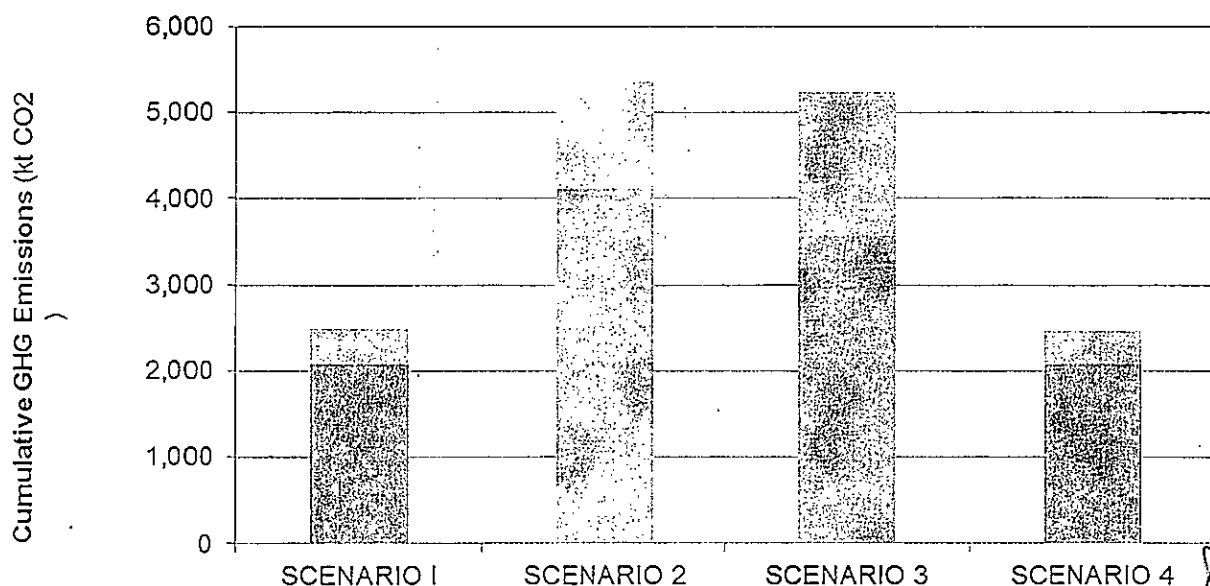
CONSIDERATO che in riferimento all'ANALISI E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE:

- La selezione delle alternative al PON "Infrastrutture e reti" è avvenuta prendendo come riferimento la ripartizione percentuale delle risorse assegnate al PON per ciascuna categoria di intervento al fine di stimarne, attraverso un approccio comparato, gli effetti previsti in termini di emissioni di gas climalteranti mediante l'applicazione del modello CO2MPARE
- A partire da tale considerazione, fermo restando il riferimento costante agli obiettivi strategici del Programma, sono state individuate quattro alternative che prefigurano differenti scenari attuativi:
SCENARIO 0: "Do Nothing"
SCENARIO 1: Prima ipotesi di Programma (versione luglio 2014)
SCENARIO 2: Investimenti prevalenti mobilità su gomma
SCENARIO 3: Investimenti prevalenti mobilità su ferro
SCENARIO 4: Strategia attuale (versione dicembre 2014)

- Secondo quanto sostenuto dal proponente, l'alternativa "zero", ossia l'assenza di piano, rappresenta una alternativa non auspicabile poiché determina il perdurare delle attuali pressioni ambientali sulle principali componenti derivanti dal settore dei trasporti (in particolare qualità dell'aria, energia e cambiamento climatico);
 - si tratta quindi di un alternativa valutata negativamente rispetto alla possibilità di migliorare le performance ambientali derivanti dal settore dei trasporti.
- Inoltre il proponente fa rilevare come, in termini assoluti, lo Scenario 4 e lo Scenario 1 sembrano garantire le migliori prestazioni in termini di emissioni di CO₂. Il tutto meglio evidenziato nel grafico che segue.



Inoltre come sintetizzato nel grafico successivo, lo Scenario 4 sembra garantire, sia per la fase di realizzazione delle opere sia per la fase di esercizio le migliori performance in termini di emissioni di CO₂, anche se lievi rispetto ai risultati dello Scenario 1



- Tale analisi ha consentito di individuare nello Scenario 4, opzione selezionata e proposta per l'approvazione, la migliore delle alternative considerate in termini di emissioni di gas climalteranti.

VALUTATO che:

- Per l'individuazione e la selezione delle alternative si è provveduto all'analisi di più ipotesi di redistribuzione delle risorse assegnate al Programma rispetto a ciascuna delle macro-categorie considerate ed è stata data la preferenza a quelle che, in maniera più netta rispetto alle altre, consente di determinare in maniera chiara, attraverso un opportuno processo di valutazione, la "preferibilità" rispetto alle altre selezionate.
- Sulla base dell'osservazione dei dati prodotti si è riscontrato che, effettivamente, lo Scenario 4 sembra garantire, sia per la fase di realizzazione delle opere sia per la fase di esercizio, le migliori *performance* in termini di emissioni di CO₂.

CONSIDERATO che in riferimento allo STUDIO DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA:

- È stata elaborata di una matrice contenente le tipologie di azioni per le quali, al momento, non è possibile escludere incidenze negative, dirette o indirette, o potenziali interferenze o pressioni sulle specie e gli habitat tutelati nei siti della Rete Natura 2000. Il proponente ritiene a tal proposito importante ricordare che trattandosi di un programma di livello inter-regionale, la V.I. ha come obiettivo, a questo stadio della programmazione degli interventi, quello di fornire ai beneficiari del programma e ai soggetti attuatori, gli strumenti e i criteri per stabilire la necessità o meno di sottoporre i singoli interventi alla procedura di Valutazione di incidenza.
- La Rete Natura 2000 nasce come strumento di conservazione della biodiversità nei paesi dell'Unione Europea. È una rete ecologica diffusa su tutto il territorio europeo. E' costituita dai Siti di Importanza Comunitaria (SIC, designati sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat"), che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS, designati ai sensi della Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE). La direttiva Habitat tende a garantire la protezione della natura ma considerando anche le esigenze economiche, sociali e culturali ed in particolare riconosce le attività umane in quelle zone dove la presenza umana ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura.
- Nel 2012 nelle Regioni interessate dal Programma sono stati individuati al netto 683 siti della Rete Natura 2000 che coprono il 24% del territorio delle cinque regioni. I Siti di Importanza Comunitaria (SIC) individuati nelle regioni del programma sono 637 che rappresentano il 17,6% del totale della superficie delle regioni del programma mentre le Zone di Protezione Speciale (ZPS) a tutela di habitat naturali e semi-naturali di particolare valore naturalistico sono 94 e rappresentano il 15,6% della superficie totale delle regioni considerate
- In particolare, alcune delle azioni previste negli assi I e II finanziano il potenziamento infrastrutturale e/o nuove realizzazioni le cui interazioni generate con i siti della Rete Natura 2000 dovranno essere approfondite e valutate in fase progettuale in quanto tali azioni sono potenzialmente in grado di generare interferenze e pressioni negative come ad esempio il consumo di suolo e/o di fitocenosi o habitat, la frammentazione e/o la perturbazione di specie animali ecc.
- La valutazione degli habitat è condotta attraverso il calcolo di opportuni indici, ossia :

- 9
1. **Valore Ecologico**, che analizza i contenuti ecologici presenti all'interno delle unità individuate, cercando di valutare sia in termini relativi sia assoluti l'attuale valore ecologico e di biodiversità presente. L'indice fornisce una rappresentazione basata su una suddivisione in classi, con indicazioni qualitative e quantitative sulla distribuzione degli habitat presenti all'interno di tali classi.
 2. **Sensibilità Ecologica** fornisce invece una misura della predisposizione intrinseca dell'unità fisiografica di paesaggio al rischio di degrado ecologico-ambientale, attraverso, il calcolo dell'indice di frammentazione LDI (Landscape Division Index) di Jaeger calcolato sui sistemi naturali.
 3. **Pressione antropica** rappresenta il disturbo complessivo di origine antropica che interessa gli ambienti all'interno di una unità fisiografica di paesaggio.
 4. **Fragilità ambientale** è calcolata integrando l'indice di sensibilità ecologica con la pressione antropica, al fine di evidenziare le aree più sensibili e maggiormente pressate dalla presenza umana.
- Gli impianti di trasporto ad esempio possono causare fratture paesaggistiche e originare ostacoli in parte insuperabili o mortali, soprattutto per la fauna. Infatti impediscono la mobilità e le migrazioni degli animali. Lo spazio vitale utilizzabile risulta così ridotto, cosa che può comportare l'isolamento di popolazioni parziali con scambio genetico limitato.
 - Un problema legato all'interazione tra infrastrutture di trasporto e biodiversità è relativo proprio alla mortalità della fauna. Il traffico comporta, infatti, inevitabilmente l'investimento di numerosi animali selvatici. Le specie più pesantemente interessate sono quelle che necessitano di un grande territorio o che dipendono nelle loro migrazioni dalla presenza di diversi habitat lungo il percorso. L'entità della mortalità da impatto dipende soprattutto dal traffico e dalla presenza di ostacoli e di recinzioni e si traduce in una riduzione della densità demografica delle specie in funzione alle esigenze delle popolazioni interessate.
 - Dall'analisi dei dati svolta nell'ambito dell'elaborazione della Carta della Natura nelle Regioni considerate, si evince che la macroarea interessata dall'attuazione del PO si caratterizza per la prevalenza della componente antropica ed agricola a discapito della componente naturalistica, nonostante la presenza di una fitta rete di aree di particolare pregio.
 - Come tipologie di habitat prevalenti che è possibile rintracciare nell'ambito della rete Natura 2000 delle Regioni considerate si segnala una rilevante presenza di Foreste, di Formazioni erbose naturali e seminaturali e di Habitat costieri e vegetazione alofiche.
 - Le tipologie di azioni per le quali sicuramente non è possibile escludere l'incidenza sui habitat e specie fanno riferimento alla realizzazione di infrastrutture ferroviarie nell'ambito dell'Asse I, agli interventi per lo sviluppo dei porti e delle infrastrutture intermodali nell'Asse II e a tutte le opere di infrastrutturazione connesse al miglioramento dei servizi di trasporto; tali interventi si ritiene possano avere delle influenze negative sulla flora e sulla fauna dei territori interessati (porti, infrastrutture viarie di servizio, interporti, piattaforme logistiche ecc.) come emerge dalla matrice di seguito riportata.
- 29

Screening della significatività degli effetti delle azioni del POR FESR 2014-2024

Asse	Obiettivi specifici	Tipologia di interventi previsti	Categoria di intervento	Significatività dell'incidenza		Motivazioni sintetiche
				SI	NO	
1. Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1)	interventi in linea finalizzati alla rimozione dei "colli di bottiglia" (realizzazione di bypass, eliminazione passaggi a livello ecc.); interventi infrastrutturali e tecnologici AV/AC; interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone; sviluppo delle infrastrutture nodali (ultimo miglio); raddoppi e potenziamenti linee esistenti	024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)			Le tipologie di azioni non permettono di escludere l'incidenza sui siti della Rete Natura 2000. Si rimanda alla fase progettuale una valutazione in merito alla necessità di sottoporre gli interventi alla procedura di valutazione di incidenza.
		sviluppo del sistema ERTMS; sistemi di gestione del traffico aereo.	025 Ferrovie (rete globale RTE-T)			Le tipologie di azioni non permettono di escludere l'incidenza sui siti della Rete Natura 2000. Si rimanda alla fase progettuale una valutazione in merito alla necessità di sottoporre gli interventi alla procedura di valutazione di incidenza.
	Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.5)		044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)			Tipologie di azioni che non determinano incidenze significative anche se localizzate all'interno di siti della Rete Natura 2000.
2. Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2)	realizzazione, potenziamento o completamento di porti, interporti e centri di interscambio modale strada-rotaia; dragaggi, realizzazione o incremento di moli e di banchine ecc.; interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone; sviluppo delle infrastrutture nodali	035 Trasporti multimodali (RTE-T)			Le tipologie di azioni non permettono di escludere l'incidenza sui siti della Rete Natura 2000. Si rimanda alla fase progettuale una valutazione in merito alla necessità di sottoporre gli interventi alla procedura di valutazione di incidenza.
			039 Porti marittimi (RTE-T)			Le tipologie di azioni non permettono di escludere l'incidenza sui siti della Rete Natura 2000. Si rimanda alla fase progettuale una valutazione in merito alla necessità di sottoporre gli interventi alla procedura di valutazione di incidenza.

Asse	Obiettivi specifici	Tipologia di interventi previsti	Categoria di intervento	Significatività dell'incidenza		Motivazioni sintetiche
				SI	NO	
trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (RA 7.3)	(ultimo miglio); piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità; interventi per l'efficientamento energetico e per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)			Tipologie di azioni che non determinano incidenze significative anche se localizzate all'interno di siti della Rete Natura 2000.
3. Assistenza tecnica	Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit	supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari); rafforzamento della governance multilivello del Programma; adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma; valutazione e studi, informazione e comunicazione	121 Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni			Tipologie di azioni che non determinano incidenze significative anche se localizzate all'interno di siti della Rete Natura 2000.

- Secondo quanto sostenuto dal proponente, per tali interventi occorrerà approfondire le analisi sui singoli progetti, sulla loro localizzazione e sugli effetti in relazione alle sensibilità ambientali dei territori oggetto di intervento per una valutazione in merito alla necessità di sottoporre gli interventi alla procedura di Valutazione di incidenza. Le azioni previste nel Programma finanziano infatti opere che, in virtù delle loro caratteristiche, possono causare interferenze e pressioni negative come ad esempio il consumo di suolo e/o di fitocenosi o habitat, la frammentazione e/o la perturbazione di specie animali ecc. Tali azioni potranno essere oggetto di opportune procedure di valutazione di compatibilità

ambientale (valutazione di impatto ambientale e/o valutazione di incidenza) come previsto dalla normativa europea, nazionale e regionale vigente.

- Inoltre la matrice delle potenziali incidenze ha permesso di identificare le azioni la cui incidenza sui siti Rete Natura 2000 non è al momento esclusa; per tali interventi sono state valutate le principali interferenze. Gli interventi che sono stati considerati potenzialmente incidenti sui siti della Rete Natura potranno generare impatti con gradi differenti di intensità (potenziale incidenza "significativa" e "molto significativa").
- Si riporta di seguito per una maggiore chiarezza una descrizione dei potenziali impatti derivanti dalle pressioni esercitate dalla realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto e/o dal loro potenziamento:

Matrice per la valutazione delle incidenze del Programma

		Pressioni potenziali									
		Pressioni ambientali derivanti dalle fasi di cantiere (consumo di risorse, traffico veicolare di mezzi pesanti, inquinamento acustico ed atmosferico, produzione di rifiuti, disturbo di specie animali e vegetali, ecc.)	Emissioni di polveri e inquinanti	Consumo di acqua e/o energia	Modifica delle dinamiche di deflusso delle acque	Impermeabilizzazione di suolo	Consumo di suolo nudo e/o di materiali litoidi artificializzazione e/o frammentazione di habitat	Interruzione di connessioni ecologiche	Perdita di habitat	Disturbo delle specie animali	Aumento della produzione di rifiuti
Asse 1	interventi in linea finalizzati alla rimozione dei "colli di bottiglia" (realizzazione di bypass, eliminazione passaggi a livello ecc.);										
	interventi infrastrutturali e tecnologici AV/AC;										
	interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone;										
	sviluppo delle infrastrutture nodali (ultimo miglio);										
	raddoppi e potenziamenti linee esistenti										
Asse 2	realizzazione, potenziamento o completamento di porti, interporti e centri di interscambio modale strada-rotaria;										
	dragaggi, realizzazione o incremento di moli e di banchine ecc.;										
	interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci e persone;										

- a. Degrado della qualità degli habitat dovuta alle emissioni sonore, impatti visivi e/o all'inquinamento atmosferico;
- b. Frammentazione degli habitat con conseguente perdita del patrimonio di vegetazione, flora e fauna;
- c. Interferenze con gli ecosistemi imputabili all'impianto dei cantieri e all'esecuzione dei lavori;
- d. Investimenti di animali selvatici;
- e. Produzione di "effetto barriera" nei confronti degli spostamenti della fauna terrestre
- f. Modifiche alla morfologia del territorio e del paesaggio indotte dalla realizzazione delle opere e dal ripristino delle aree di cantiere incluso l'"effetto diga sotterraneo"

CONSIDERATO che con riferimento al **SISTEMA DI MONITORAGGIO:**

- L'obiettivo che si intende perseguire nella programmazione 2014-2020 è quello di creare un sistema integrato di monitoraggio ambientale, tra il PON ed i POR, attraverso la messa a sistema di metodologie, strumenti, dati e informazioni.
- Le attività di monitoraggio del PON saranno, inoltre, finalizzate a garantire il **coordinamento e l'integrazione delle procedure di valutazione ambientale comuni alle diverse normative**, nello specifico della VIA e della VincA, qualora previste per le diverse tipologie di interventi finanziati nell'ambito del Programma. A tal fine l'AdG si è posta come obiettivo di breve-medio periodo l'istituzione di un ***Tavolo permanente per il monitoraggio ambientale del Programma***, costituito da tutti i soggetti precedentemente individuati, e finalizzato a garantire:
 1. concretezza ed efficacia al processo di monitoraggio ambientale, attraverso il coinvolgimento attivo e costante degli enti detentori dei dati e delle informazioni ambientali (sia a livello centrale sia a livello locale);
 2. la costruzione di un patrimonio conoscitivo comune;
 3. l'attivazione di un flusso costante di dati e informazioni per il monitoraggio ambientale;
 4. l'integrazione del sistema di monitoraggio del PON "*Infrastrutture e reti*" con i sistemi di monitoraggio ambientale dei Programmi Operativi Regionali.
- Gli esiti delle attività di monitoraggio saranno descritti all'interno di *report* periodici, redatti con **cadenza annuale** a cura dell'AdG e in coordinamento con l'Autorità Ambientale, che saranno **sottoposti al Comitato di Sorveglianza e pubblicati sul sito internet** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di rendere trasparenti gli esiti e l'avanzamento del monitoraggio e fornire un valido strumento di supporto alle decisioni.
- Per quanto riguarda la definizione del set di indicatori per il monitoraggio ambientale si è fatto riferimento a quelli selezionati nell'ambito del monitoraggio ambientale del PON *Reti e mobilità*, a valle di un lungo processo di condivisione con il Ministero dell'Ambiente e con ISPRA, conclusosi, a maggio 2014. Più precisamente gli indicatori previsti per il monitoraggio del PON *Infrastrutture e reti* sono di tre tipi:
 1. **Indicatori di contesto.** Consentiranno di monitorare l'evoluzione dei parametri ambientali. La loro quantificazione si baserà sull'elaborazione di dati detenuti dai soggetti istituzionalmente preposti al controllo ed al Monitoraggio Ambientale e/o

dagli uffici statistici (Ministero dell'Ambiente, Sistema delle agenzie ambientali, ISTAT, Enea, ecc.).

2. **Indicatori di processo.** Restituiscono lo stato di avanzamento del Programma e saranno selezionati all'interno della lista di indicatori di output propri del PO.
3. **Indicatori di contributo.** Sono finalizzati alla misura del contributo fornito dal Programma alla variazione del contesto ambientale e, quindi, al perseguimento degli Obiettivi di sostenibilità ambientale specifici. L'aggiornamento di questi indicatori discenderà in maniera diretta dall'aggiornamento degli indicatori ambientali e di processo.

CONSIDERATO che in riferimento alle **OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE**:

- Si riportano, di seguito, le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di consultazione svolta sul Rapporto Ambientale ai sensi degli artt. 13, comma 5, e 14 del D.Lgs. 152/2006, unitamente alla proposta di controdeduzioni fornite dall'Autorità Procedente in merito al recepimento (totale o parziale) o al respingimento delle stesse.

3. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
3.1 RITENUTE ESAUSTIVA LA DESCRIZIONE DEL CONTESTO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO?	ARPA Basilicata	1. Includere anche una disamina degli aspetti pertinenti ai programmi relativi alla tematica Ambiente Marino e Costiero a valenza regionale e completare il quadro delle componenti descritte per tutte le regioni interessate dal PON.	<u>Osservazione recepita</u> Si vedano il Capitolo 4 e l'Allegato B al Rapporto Ambientale. Si precisa, comunque, che per quanto attiene la procedura di VAS del Programma, sono stati presi in considerazione i principali documenti programmatici e pianificatori di livello comunitario, nazionale e regionale, ritenuti rilevanti per la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali e pertinenti all'ambito d'intervento del Programma stesso.
3.2 RITENUTE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI, PROGRAMMI E STRATEGIE, PERTINENTI AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI", UTILIZZATI AI FINI DELLA CARATTERIZZAZIONE DEL CONTESTO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO E ALLA CONSEQUENTE VERIFICA DI COERENZA ESTERNA?	Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale	2. Piani stralcio per l'Assetto Idrogeologico, Piani di difesa delle coste, Piani di tutela del suolo vigenti a scala di bacino regionale atteso il peso delle tematiche soprattutto nella fase attuativa del PON (cfr. osservazioni finali)	Considerato, tuttavia, sia il livello di dettaglio ed il riferimento a specifiche situazioni territoriali con cui sono declinati gli obiettivi dei piani analizzati, sia la effettiva disponibilità della documentazione relativa ai piani in oggetto, e tenuto conto del livello strategico del PON, non sempre è stato possibile procedere con la verifica puntuale rispetto agli obiettivi di tutti i piani individuati nel citato Capitolo 4.
3.2 RITENUTE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI, PROGRAMMI E STRATEGIE, PERTINENTI AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI", UTILIZZATI AI FINI DELLA CARATTERIZZAZIONE DEL CONTESTO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO E ALLA CONSEQUENTE VERIFICA DI COERENZA ESTERNA?	ARPA Basilicata	3. Regione Basilicata: Piano Regionale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PTRQA) Per completare il quadro programmatico considerato per altre regioni, in alternativa motivare perché escluso. 4. Piano Regionale per la Gestione delle Coste della Regione Basilicata (PRGC) (Artt. 4 e 6 L.R. Legge 13 novembre 2009 n. 39). Necessità di includere gli aspetti connessi al tema ambiente marino e costiero a valenza regionale. 5. L. R. Basilicata 12-02-1990 n. 20, relativa a "Piani regionali paesistici di area vasta" Necessità di includere gli aspetti connessi al tema paesaggio a valenza regionale.	<u>Osservazioni recepite</u> Si vedano il Capitolo 4, il paragrafo 6.4 e l'Allegato B al Rapporto Ambientale. Si precisa, comunque, che per quanto attiene la procedura di VAS del Programma, sono stati presi in considerazione i principali documenti programmatici e pianificatori di livello comunitario, nazionale e regionale, ritenuti rilevanti per la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali e pertinenti all'ambito d'intervento del Programma stesso. Considerato, tuttavia, sia il livello di dettaglio ed il riferimento a specifiche situazioni territoriali con cui sono declinati gli obiettivi dei piani analizzati, sia la effettiva disponibilità della documentazione relativa ai piani in oggetto, e tenuto conto del livello strategico del PON, non sempre è stato possibile procedere con la verifica puntuale rispetto agli obiettivi di tutti i piani individuati nel citato Capitolo 4.
3.2 RITENUTE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI, PROGRAMMI E STRATEGIE, PERTINENTI AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI", UTILIZZATI AI FINI DELLA CARATTERIZZAZIONE DEL CONTESTO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO E ALLA CONSEQUENTE VERIFICA DI COERENZA ESTERNA?	Autorità di Bacino della Basilicata	6. Piano di Bacino - Stralcio del bilancio idrico e del deflusso minimo vitale, redatto da Autorità di Bacino della Basilicata. COMPONENTE AMBIENTALE: RISORSE IDRICHE	<u>Osservazione N. 6 recepita</u> Si vedano il Capitolo 4, il paragrafo 6.4 e l'Allegato B al Rapporto Ambientale.

2

3. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI *
		REGIONI INTERESSATE: BASILICATA E PUGLIA ANNO DI APPROVAZIONE: 2005 7. Accordo di Programma tra le regioni Basilicata, Puglia e lo Stato per la gestione condivisa delle risorse idriche. COMPONENTE AMBIENTALE: RISORSE IDRICHE REGIONI INTERESSATE: BASILICATA E PUGLIA ANNO DI APPROVAZIONE: 1999 8. Piano di gestione delle risorse idriche - Distretto Appennino Meridionale COMPONENTE AMBIENTALE: RISORSE IDRICHE TERRITORIO INTERESSATO: DISTRETTO APPENNINICO MERIDIONALE DI CUI AL D.LGS 152/2006 9. Piano di Bacino - Stralcio per l'Assetto idrogeologico, redatto da Autorità di Bacino della Basilicata. COMPONENTE AMBIENTALE: SUOLO E SOTTOSUOLO ANNO DI APPROVAZIONE DELL'ULTIMA VERSIONE DEL PAI: 2013 (IL PAI APPROVATO NEL 2002 È DA RITENERSI SUPERATO) 10. Piano di gestione del rischio di alluvioni - Distretto Appennino Meridionale COMPONENTE AMBIENTALE: SUOLO E SOTTOSUOLO TERRITORIO INTERESSATO: DISTRETTO APPENNINICO MERIDIONALE DI CUI AL D.LGS 152/2006 ANNO DI REDAZIONE DELLE MAPPE DELLA PERICOLOSITÀ E DEL RISCHIO ALLUVIONE: 2013	<u>Osservazione N. 7 non recepit</u> L'Accordo di Programma in questione è già inserito nelle tabelle di cui al Capitolo 4 del Rapporto Ambientale. Per maggiore chiarezza sono stati, comunque, indicati per esteso i sottoscrittori dell'Accordo. <u>Osservazione N. 8 non recepit</u> Per le finalità di cui al presente Rapporto Ambientale si è scelto di fare riferimento ai principali strumenti pianificatori di settore. Per la Regione Basilicata, peraltro, in relazione alla tematica Risorse idriche sono indicati tre Piani di riferimento. <u>Osservazione N. 9 recepit</u> Si vedano il Capitolo 4, il paragrafo 5.4 e l'Allegato B al Rapporto Ambientale. <u>Osservazione N. 10 recepit</u> Si vedano il Capitolo 4, il paragrafo 5.4 e l'Allegato B al Rapporto Ambientale.
3.3 RITENERE CHE GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE INDIVIDUATI SIANO SUFFICIENTI E PERTINENTI?	Autorità di Bacino della Basilicata	11. Nell'Allegato A non si fa riferimento alla Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvione.	<u>Osservazione recepit</u> Si vedano il Paragrafo 4.2 e l'Allegato A al Rapporto Ambientale

5

4. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"		
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI

37

37

2

4. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
4.1 ATTENETE CHE SIANO STATE PRESE IN CONSIDERAZIONE TUTTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI PERTINENTI IL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"?	ARPA Basilicata	12. AMBIENTE MARINO E COSTIERO Ad integrazione di quanto contemplato, si ritiene opportuno considerare per le valutazioni di cui al paragrafo 5.1.1 anche gli aspetti connessi all'erosione costiera in Basilicata con particolare riferimento alla Costa Metapontina e alle possibili interferenze con il Porto di Taranto. 13. AMBIENTE MARINO E COSTIERO Ad integrazione di quanto contemplato, si ritiene opportuno considerare per le valutazioni di cui al paragrafo 5.1.1 anche le Aree marine di prossima istituzione nelle regioni interessate dal PON. 14. ACQUE SUPERFICIALI Si ritiene opportuno considerare per le valutazioni di cui al paragrafo 5.1.1 anche gli aspetti legati alla qualità delle acque superficiali tanto al fine di soddisfare l'obiettivo specifico di sostenibilità relativo alle risorse idriche. 15. PAESAGGIO Ad integrazione di quanto contemplato, si ritiene opportuno considerare per le valutazioni di cui al paragrafo 5.1.1 anche gli aspetti connessi alle Superfici provinciali tutelate ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/04 (ex L. 1497/39) e Superficie provinciale tutelata ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 (ex L. 431/85) della Regione Basilicata non incluse nelle tabelle. 16. Rischi Naturali – DESERTIFICAZIONE Meglio specificare l'entità della criticità in Basilicata come emerge dalla figura di pag. 163. 17. Energia e cambiamenti climatici Integrare il paragrafo la vulnerabilità dei territori al cambiamento climatico con informazioni almeno presuntive e/o qualitative relativamente alla Regione Basilicata, nel caso non siano desumibili dal documento citato a pag. 172 e non reperito al link fornito http://reteambientale.minambiente.it/ che al momento risulta disabilitato.	<u>Osservazione N. 12 recepita</u> Si veda nel Paragrafo 5.1.1 i punti "Stato delle coste" (p. 121) e "Erosione idrica" (p. 154). <u>Osservazione N. 13 recepita</u> Si veda il tematismo Aree naturali e biodiversità nel Paragrafo 5.1.1 e lo Studio di Incidenza allegato al RA (Allegato G). <u>Osservazione N. 14 recepita</u> Durante la fase di scoping sono stati proposti i tematismi su cui approfondire l'analisi del contesto e i relativi obiettivi di sostenibilità ambientale in relazione ai quali sviluppare la valutazione. In ogni caso l'analisi condotta nel RA è stata integrata aggiungendo il tematismo Risorse idriche che oltre al tema "Ambiente marino e costiero" comprende i "Corpi idrici superficiali" e i "Corpi idrici sotterranei" (cfr. RA pag. 105-107). <u>Osservazione N. 15 recepita</u> L'osservazione è pertinente ed è stata recepita attraverso l'aggiornamento delle tabelle 5.20 e 5.21. <u>Osservazione N. 16 recepita</u> Nel testo del RA alla pag. 152 si afferma che "La Calabria, la Puglia, la Sicilia e la Basilicata sono state indicate dalla Delibera CIPE n. 229/99 come le regioni italiane a maggior rischio di desertificazione". Una valutazione più appropriata e approfondita dell'entità di tale rischio per la Basilicata dovrà essere realizzata dalle strutture competenti a livello territoriale. <u>Osservazione N. 17 non recepita</u> Nel testo del RA si riportano dati e valutazioni condotte nell'ambito di altri studi sul tema della vulnerabilità, reperibili ai siti indicati. L'osservazione non risulta recepitibile poiché tali analisi e valutazioni non possono essere condotte attraverso informazioni qualitative o "presuntive". Si riporta il link alla pubblicazione citata http://reteambientale.minambiente.it/wp-content/uploads/2012/06/Annuario-2012-della-Rete-Ambientale1.pdf.

4. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
		18. Risorse idriche Ai paragrafi 5.1, 5.1.1 e 5.1.2 e nella matrice sintetica delle criticità ambientali di cui al Capitolo 5 manca del tutto la tematica ambientale "Risorse idriche". 19. Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico Mancano le distribuzioni provinciali previste dal D.Lgs 42/04 della Regione Basilicata (Tabelle 5.20 e 5.21) 20. Rischi naturali I dati sulle superfici a rischio frana e alluvione (Tab. 5.30) sono superati in quanto risulanti a più di 10 anni fa. 21. Rischi naturali Mancano gli eventi storici di Dissesto idrogeologico della Regione Basilicata (Tab. 5.33) 22. Energia e cambiamenti climatici Mancano dati e valutazioni riguardanti la Regione Basilicata. Nelle seguenti tabelle, grafici e figure la Basilicata è del tutto assente: Tab. 5.35, Tab. 5.36, Tab. 5.37, Figura 5.4 Vulnerabilità climatica, Tab. 5.39 Vulnerabilità climatica, Grafico 5.12, Figura 5.5 Territorio a rischio desertificazione. 23. Aria - Effetti sanitari dell'inquinamento atmosferico Mancano adeguate valutazioni riguardanti il tema delle emissioni atmosferiche nelle aree della Basilicata interessate dalle attività petrolifere (Val d'Agri). 24. Tutte le componenti ambientali sopra citate La matrice delle criticità ambientali, riportata alle pagine 190-193, risente delle carenze richiamate ai punti precedenti.	<u>Osservazione n. 18 recepita</u> Si vedano le controdeduzioni relative alla Osservazione N. 14 <u>Osservazione n. 19 recepita</u> Si vedano le controdeduzioni relative alla Osservazione N. 15 <u>Osservazione n. 20 non recepita</u> La tabella 5.30 rappresenta e sintetizza i dati più aggiornati a disposizione sul fenomeno in questione. <u>Osservazione n. 21 recepita</u> Le tabelle riportano i dati messi a disposizione da ISPRA nell' Annuario dei dati ambientali del 2012 nell'ambito del quale non sono riportati eventi per la Regione Basilicata (cfr. http://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2012/annuario/14_pericolosità%20di%20origine%20naturale.pdf) <u>Osservazione n. 22 recepita</u> Le tabelle in oggetto sono state integrate. I dati e le valutazioni sulla vulnerabilità climatica (fig. 5.4, grafico 5.12 e figura 5.5 non sono integrabili poiché derivano da uno studio condotto dal MATTM sulle Regioni Convergenza. <u>Osservazione n. 23 recepita</u> Le tabelle riportano i dati messi a disposizione da ISPRA nell' Annuario dei dati ambientali del 2012 nell'ambito del quale non sono riportati dati relativi agli Effetti sanitari dell'inquinamento atmosferico per la Regione Basilicata (cfr. http://annuario.isprambiente.it/sites/default/files/pdf/2012/annuario/20_Ambiente%20e%20benessere.pdf) <u>Osservazione n. 24 recepita</u> La matrice delle criticità ambientali è stata integrata con le informazioni ad oggi disponibili.
	PROVINCIA DI NAPOLI* Area Ecologia, Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente	25. [...] necessita assicurare la dovuta attenzione - tra gli altri - ai seguenti tematismi ambientali: A) Suolo e sottosuolo; B) Aree naturali e biodiversità; C) Paesaggio; D) Rischi naturali. 26. Oltre ai quattro sopra citati tematismi ambientali, non può non citarsi anche l'aspetto dell'Adattamento ai cambiamenti climatici.	<u>Osservazioni recepite</u> I tematismi indicati nelle due osservazioni sono stati trattati ed approfonditi nell'ambito del paragrafo 5.1.1 del Rapporto Ambientale.

4. DESCRIZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
4.2 LA DESCRIZIONE DEL CONTESTO COGLIE GLI ASPETTI PIÙ SIGNIFICATIVI IN TERMINI DI CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ?	ARPA Basilicata	27. Sebbene si condivida l'approccio basato su matrici per evidenziare i principali ambiti di criticità ambientale, si ritiene che i contenuti della matrice presentata nelle pagg. 190-193 risultino parziali e non esaustivi, per ciascuna delle componenti ambientali considerate, in riferimento alla Regione Basilicata. In particolare la disamina dovrebbe porre più attenzione ed approfondire le criticità ambientali connesse all'erosione della costa Mesopotina, rischio desertificazione e aspetti connessi all'energia e al cambiamento climatico e alle aree protette. In ogni caso, andrebbero chiaramente distinti e precisati i casi di assenza di informazioni da quelli per i quali si ritiene non emergano criticità ambientali. La descrizione del contesto non evidenzia aspetti significativi in termini di opportunità.	<u>Osservazione parzialmente recepita</u> La matrice delle criticità e delle sensibilità ambientali, riportata alle pagg. 179-183 del Rapporto Ambientale, è finalizzata ad evidenziare i principali ambiti di criticità e sensibilità, sia tematici che territoriali, emersi dall'analisi del contesto ambientale. Tale analisi è stata effettuata facendo riferimento, per tutte le Regioni interessate dal Programma, alle fonti informative e documentali: - più aggiornate e disponibili al livello di aggregazione territoriale funzionale alla valutazione (regionale, macroaree geografiche, nazionale); - prodotte prevalentemente da fonti Istituzionali; - caratterizzate da una omogeneità sul territorio interessato e dalla disponibilità di un minimo di serie storica per poter eseguire comparazioni territoriali e analisi dei trend; - per le quali sia previsto, con sufficiente sicurezza, un aggiornamento anche per il futuro. Gli indicatori utilizzati per descrivere il contesto ambientale sono coerenti con i set di indicatori proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE), nazionale (ISTAT, ISPRA) e regionale (ARPA) e hanno tenuto in considerazione sia la specificità del Programma sia la portata valutazione effettuata.
	Autorità di Bacino della Basilicata	28. Vedi carenze evidenziate al precedente punto 4.1	
4.3 AI FINI DELLA PROCEDURA DI VAS DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" RITENUTE UTILI LE SEGNALARE EVENTUALI ULTERIORI DISPONIBILITÀ DI BANCHE DATI E/O INFORMAZIONI?	Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale	29. cfr. osservazioni finali	Si vedano le controdeduzioni relative alla Osservazione N. 27 Si vedano le controdeduzioni relative alla Osservazione N. 45 <u>Osservazioni recepite</u> Si prende atto delle ulteriori fonti informative e documentali segnalate. Le informazioni in esse contenute saranno prese in considerazione sia al fini della revisione del presente Rapporto Ambientale sia nella successiva fase di monitoraggio ambientale inerente la fase di attuazione del Programma.
	ARPA Basilicata	30. 2010 - Università della Basilicata, Dipartimento di Ingegneria e Fisica dell'Ambiente: "Accordo di studio e ricerca per la definizione degli interventi strutturali di mitigazione del fenomeno di erosione dell'arco costiero metapontino". 31. Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici - Banca dati SIPAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico) 2005. 32. Ministero per i Beni e le Attività Culturali (2002). "Paesaggio e Ambiente Rapporto 2000". Gangemi ED.	
	Autorità di Bacino della Basilicata	33. Vedi carenze evidenziate al precedente punto 4.1	

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

SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
5.1 RITENETE CHE LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEL PON SIA ESAUSTIVA?	ARPA Basilicata	34. La metodologia adottata per la valutazione degli impatti ambientali andrebbe spiegata con più dettagli.	<u>Osservazione N. 34 parzialmente recepita</u> Si ritiene che la descrizione della metodologia di valutazione dei potenziali impatti ambientali del PON, così come riportata nel Capitolo 6 del Rapporto Ambientale, sia esaurientemente descritta e adeguatamente correlata alle caratteristiche del Programma. A tale riguardo, appare opportuno ricordare che la Direttiva n. 42/01 non fornisce indicazioni circa la quantificazione degli effetti ambientali generati da una programma ma stabilisce la necessità di "...individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi che l'attuazione del programma potrebbe avere sull'ambiente...". La metodologia di valutazione dei potenziali effetti ambientali del PON si basa, pertanto, sull'assunto che la Valutazione Ambientale Strategica è rivolta a valutare i rischi di un potenziale impatto mentre è la Valutazione di Impatto Ambientale e la Valutazione di Incidenza che si devono occupare di stabilire i livelli di un impatto derivante dalla realizzazione di un progetto e di valutarne le alternative per ridurre i potenziali impatti negativi. Tale precisazione nasce anche dalla constatazione che il Programma, nel momento in cui è stato redatto il presente Rapporto Ambientale, non individua la totalità degli interventi puntuali da porre in essere né tanto meno ne descrive nel dettaglio le caratteristiche tecnico-costruttive, ma delinea esclusivamente la strategia, il quadro degli strumenti e alcune condizioni di attuazione a cui i molteplici attori territoriali (imprenditori, enti pubblici, ecc.) dovranno riferirsi per ricevere il sostegno pubblico per la realizzazione di investimenti necessari al soddisfacimento dei propri "bisogni", in coerenza con gli obiettivi del Programma. Alla luce di tali considerazioni per la valutazione ambientale del Programma si è scelto di ricorrere a stime di tipo qualitativo, focalizzandosi sulla descrizione del sistema di interrelazioni causa-effetto e sull'individuazione di potenziali impatti, fornendo informazioni utili per la mitigazione e indicazioni da tenere in considerazione nella fase di attuazione e monitoraggio ambientale del Programma, in un processo valutativo continuo ed iterativo lungo tutto il processo di programmazione. Nell'ambito della valutazione di tipo qualitativo l'approccio "pesato" si rende necessario per individuare una scala di valori che consente di esprimere giudizi di merito relativi agli effetti ambientali generati dal fenomeno/intervento analizzato. La definizione dei criteri per l'attribuzione dei pesi che sono stati utilizzati all'interno delle matrici di verifica degli impatti ambientali del PO, così come dettagliati nell'Allegato D, è avvenuta seguendo un percorso logico tanto semplice

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

SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
5.1 RITENETE CHE LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEL PON SIA ESAUSTIVA?	ARPA Basilicata	35. In particolare non è chiaro come si sia giunti a basare il fattore di cumulabilità sui 4 pesi indicati alle pagg. 232-233 e come tali pesi siano poi attribuiti per il calcolo dell'indice di compatibilità ambientale e dell'indice di impatto ambientale.	quanto oggettivo e trasparente. Si sottolinea, inoltre, come sia la natura strategica del PO sia il livello di aggiornamento e la qualità delle informazioni ambientali messe a disposizione da Ministeri, Agenzie e Istituti, non hanno consentito di effettuare analisi più approfondite di quelle realizzate né valutazioni quantificate degli effetti ambientali generati. Infine, vale la pena ricordare che la valutazione proseguirà nella fase attuativa del PON, nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale, e sarà finalizzata a garantire il coordinamento e l'integrazione del processo di VAS con le procedure di valutazione ambientale comuni alle diverse normative, nello specifico della VIA e della VinCA, qualora previste per le diverse tipologie di interventi finanziati nell'ambito del Programma. <u>Osservazione N. 35 parzialmente recepita</u> Ferme restando le considerazioni di cui al punto precedente, di seguito le motivazioni a supporto della metodologia adottata. Si è ritenuto opportuno, nell'ambito della definizione della metodologia di valutazione degli impatti del PON, prendere in considerazione un fattore di cumulabilità degli impatti attraverso il quale valutare la probabilità che: - gli effetti ambientali generati da un determinato intervento abbiano dei riflessi su più componenti ambientali dando luogo a impatti cumulativi e/o sinergici (lettura in orizzontale della matrice); - la combinazione degli effetti ambientali generati dall'insieme degli interventi previsti da un determinato Asse strategico possano determinare una amplificazione degli impatti sulla stessa componente ambientale (lettura in verticale della matrice). È stato, tuttavia, precisato che il limite della metodologia proposta è da ricercare nel fatto che la valutazione tiene conto della sola variabile ambientale e non di altre variabili che potrebbero influenzare quella o quelle stesse risorse: attività economiche impattanti, altre infrastrutture territoriali, ecc.. L'impossibilità di fornire stime precise degli impatti cumulativi e sinergici nasce, quindi, dalla natura strategica del Programma ma anche dalla vastità ed eterogeneità del territorio interessato, la cui caratterizzazione, sotto il profilo socio-economico, non è tale da consentire, in fase di redazione del presente Rapporto Ambientale, una valutazione esaustiva della problematica in oggetto. Ciononostante, si è ritenuto opportuno prendere in considerazione il fattore di cumulabilità degli impatti rappresentandolo attraverso quattro valori (pesi) definiti sulla base di valutazioni che, ragionevolmente, possono essere correlate alle tipologie di operazioni finanziate nell'ambito del Programma.

5. VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
			Nell'utilizzo del fattore di cumulabilità si è, comunque, scelto un approccio <i>cautelativo</i> attraverso l'attribuzione di valori che, stante la tipologia degli interventi esaminati, possono essere considerati alquanto prudenziali. Infine, vale la pena ricordare che la valutazione proseguirà nella fase attuativa del PON, nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale, e sarà finalizzata a garantire il coordinamento e l'integrazione del processo di VAS con le procedure di valutazione ambientale comuni alle diverse normative, nello specifico della VIA e della Vinca, qualora previste per le diverse tipologie di interventi finanziati nell'ambito del Programma. <u>Osservazione N. 36 recepita</u> La predisposizione dei due indici sintetici (l'indice di compatibilità ambientale e l'indice di impatto ambientale) è finalizzata a rendere più agevole ed efficace l'interpretazione delle matrici di interazione tra componenti ambientali e interventi infrastrutturali previsti dal PON. Nello specifico: - L'indice di compatibilità ambientale indica l'intensità, su tutte le componenti ambientali considerate, dell'impatto generato da ognuno degli interventi previsti da ciascuna delle Linee di intervento degli Assi prioritari; - L'indice di impatto ambientale: indica l'intensità, su ciascuna delle componenti ambientali considerate, dell'impatto generato dall'insieme degli interventi previsti dall'Asse prioritario. L'Allegato D.1 al RA riporta la descrizione dei criteri utilizzati per l'attribuzione dei pesi ai fini della valutazione qualitativa dei potenziali impatti. <u>Osservazione N. 37 recepita</u> La normalizzazione utilizzata nelle tabelle 6.2 e 6.3 ha essenzialmente lo scopo di limitare l'escursione dei valori dati dalla somma algebrica dei pesi utilizzati per la valutazione qualitativa dei potenziali impatti ambientali, riconducendoli, pertanto, a un intervallo che consenta di renderli maggiormente significativi e comparabili tra di loro ai fini delle valutazioni effettuate. Si conferma, infine, che le classi di compatibilità indicate nelle succitate tabelle coincidono con le categorie riportate nell'Allegato D. Tuttavia, per maggiore chiarezza, è stata modificata la dicitura delle tabelle di sintesi riportate nelle Sezioni D.2 e D.3 dell'Allegato D.
5.1 RITENETE CHE LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEL PON SIA ESAUSTIVA?	ARPA Basilicata	36. Sarebbe opportuno chiarire la natura e il significato dei due indici e fornire una descrizione di come è misurata "l'intensità" almeno per un numero congruo di casi. 37. Inoltre andrebbe spiegata la normalizzazione adottata e se le classi di compatibilità indicate nelle tabelle (E.G. 6.2) coincidono con le categorie riportate nell'Allegato D.	Si vedano controdeduzioni alle Osservazioni N. 34, 35, 36 e 37
	Autofità di Bacino della Basilicata	38. Le valutazioni dei potenziali impatti ambientali risentirebbero delle carenze indicate ai punti precedenti.	

5. VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DEL PON "INFRASTRUTTURE E RETI"			
SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
5.1 RITENETE CHE LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEL PON SIA ESAUSTIVA?	ARPA Campania**	39. Nell'individuazione di azioni specifiche da attuarsi nelle differenti aree vaste, si preveda l'attivazione di opportune procedure di valutazione ambientale (VAS, VIA, VI) nonché la verifica di coerenza con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione vigenti a livello locale/regionale/nazionale. 40. Si producano rappresentazioni cartografiche esplicative delle relazioni tra aree critiche/sensibili con le azioni del PON e più in particolare con i "Grandi Progetti" A 41. La valutazione degli effetti del Programma, alla luce di azioni specifiche, dovrà essere riferita a tutte le componenti ambientali/territoriali da considerare nell'analisi di contesto, tenendo conto di alcuni aspetti ambientali/territoriali correlati alle tipologie di azioni previste (qualità/inquinamento acque superficiali e sotterranee, trattamento delle acque reflue, dotazioni infrastrutturali /infrastrutturazione del territorio, flussi passeggeri/merci, contaminazione del suolo/siti contaminati, ecc.). 42. Al fine di valutare le interferenze prodotte dall'attuazione del Pon, si dia evidenza nello studio d'incidenza, degli habitat da tutelare in relazione alla presenza nei diversi territori regionali di Siti della Rete Natura 2000, anche mediante la redazione di cartografia tematica e schede esplicative.	<u>Osservazione N. 39 recepita</u> L'osservazione fa riferimento alla fase di selezione degli interventi da attuarsi successivamente alla definizione del Programma Operativo e, quindi, alla fase di valutazione oggetto del presente Rapporto Ambientale. <u>Osservazione N. 40 recepita</u> Una efficace ed esaustiva rappresentazione cartografica, finalizzata alla evidenziazione di eventuali interferenze con aree critiche e/o sensibili dal punto di vista ambientale, sarà possibile solo quando sarà definito, oltre ai Grandi Progetti, l'intero insieme di interventi che saranno finanziati a valere sul PO. <u>Osservazione N. 41 parzialmente recepita</u> La metodologia di valutazione adottata prende in considerazione la totalità delle componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione delle diverse tipologie di intervento previste dal Programma (si veda il paragrafo 6.2.1 del Rapporto Ambientale). La valutazione degli effetti riferita a specifiche azioni sarà possibile solo quando sarà definito, oltre ai Grandi Progetti, l'intero insieme di interventi che saranno finanziati a valere sul PO. Tale attività potrà essere svolta con maggiore efficacia nell'ambito del processo di monitoraggio ambientale del Programma. <u>Osservazione N. 42 recepita</u> Si vedano il paragrafo 5.1.3 e l'Allegato G al Rapporto Ambientale. <u>Osservazione parzialmente recepita</u> Come specificato nel paragrafo 6.3, poiché il Programma realizza in parte interventi già programmati e valutati nel precedente ciclo di programmazione non è possibile conoscere l'esatta natura e localizzazione dei nuovi interventi e, quindi, di quantificarne in maniera puntuale l'impatto. In ragione di tale aspetto, nella valutazione delle alternative l'elemento a cui si è fatto riferimento in fase di redazione del Rapporto Ambientale è una ripartizione percentuale delle risorse assegnate al PON per ciascuna categoria di intervento. Sono state, pertanto, individuate quattro alternative che prefigurano differenti scenari attuativi: SCENARIO 0: "Do Nothing" SCENARIO 1: Prima ipotesi di Programma (versione luglio 2014) SCENARIO 2: Investimenti prevalenti mobilità su gomma SCENARIO 3: Investimenti prevalenti mobilità su ferro SCENARIO 4: Strategia attuale (versione dicembre 2014) Per l'individuazione e la selezione delle alternative si è, quindi, provveduto all'analisi di più ipotesi di ridistribuzione delle risorse assegnate al Programma rispetto a ciascuna delle macro-categorie considerate ed è stata data la preferenza a quelle che, in maniera più netta rispetto alle altre, consentono di determinare in
5.2 ADEGUATAMENTE VALUTATI TUTTI I POTENZIALI EFFETTI SULL'AMBIENTE RITENETE CHE SIANO STATI TENUTI IN CONSIDERAZIONE E DEL PROGRAMMA?	ARPA Basilicata	43. Analisti delle alternative in termini di diversi scenari allocativi. Dovrebbe effettuarsi una valutazione degli effetti ambientali anche ipotizzando diversi scenari di allocazione delle risorse tra le aree vaste intermodali, ovvero ipotizzando differenti aree intervenue/intermodali (G. ipotizzando "un sistema lucano" osservando che anche in questa Regione sono riconosciuti forti squilibri e carenze della rete infrastrutturale; ovvero ipotizzando di privilegiare un polo logistico rispetto ad un altro a parità di investimenti nei vari settori considerati (porti, gomma, ferrovia); ovvero incrementando le infrastrutture di ultimo miglio).	SCENARIO 0: "Do Nothing" SCENARIO 1: Prima ipotesi di Programma (versione luglio 2014) SCENARIO 2: Investimenti prevalenti mobilità su gomma SCENARIO 3: Investimenti prevalenti mobilità su ferro SCENARIO 4: Strategia attuale (versione dicembre 2014) Per l'individuazione e la selezione delle alternative si è, quindi, provveduto all'analisi di più ipotesi di ridistribuzione delle risorse assegnate al Programma rispetto a ciascuna delle macro-categorie considerate ed è stata data la preferenza a quelle che, in maniera più netta rispetto alle altre, consentono di determinare in

8

Handwritten signatures and marks on the bottom page, including a large signature on the left, a signature on the right, and various initials and marks at the bottom.

7. MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA

SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
		44 Al fine di monitorare tutte le osservazioni pervenute in merito al recepimento...	

9. <u>ULTERIORI OSSERVAZIONI</u>	

SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
-------------------------	---------------------	--	--

Z. MONITORAGGIO DEL PROGRAMMA

SEZIONE QUESTIONARIO	SOGGETTO COMPETENTE	OSSERVAZIONI PERVENUTE TRAMITE IL QUESTIONARIO	PROPOSTA DI DECISIONE IN MERITO AL RECEPIMENTO E MOTIVAZIONI
			<u>Osservazione N. 46 parzialmente recepita</u> La descrizione della specificità dei contesti regionali è riportata nel paragrafo 5.1.2 del Rapporto Ambientale ed è sintetizzata nella matrice della criticità e sensibilità delle principali matrici ambientali, riportata nello stesso paragrafo, elaborata sulla base dell'analisi del contesto ambientale di riferimento. Come specificato nel paragrafo 6.2, la determinazione dei potenziali effetti ambientali del Programma è stata effettuata in funzione delle tipologie di interventi da esso previsti. Una declinazione dei potenziali effetti ambientali del Programma a livello di specifici ambienti territoriali sarà possibile solo quando sarà definito il <i>parco progetti</i> ammessi a finanziamento nell'ambito del PON e la relativa contestualizzazione geografica. È, pertanto, verosimile che tale attività sia svolta con maggiore efficacia nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale del Programma, per la descrizione delle quali si rimanda al Capitolo 9 del Rapporto Ambientale e/o alle VIA e Vinca, se previste. <u>Osservazione N. 47 non recepita</u> Il Capitolo 3 del Rapporto Ambientale riporta una descrizione schematica dell'impostazione procedurale e metodologica della VAS del PON Infrastrutture e Reti, rimandando ai successivi capitoli per maggiori approfondimenti. La descrizione degli indici in questione, così come fornita nell'ambito del succitato capitolo (alla pagina 36 del RA), è coerente con la logica di tale sezione del documento. Si ritiene, d'altra parte, che la descrizione degli stessi indici fornita nell'ambito del paragrafo 6.2 del Rapporto Ambientale, anche attraverso l'utilizzo di tabelle esemplificative, ne garantisca la comprensibilità. <u>Osservazione recepita</u> Alcuni problemi al sistema di posta elettronica del MIT non hanno consentito di acquisire in tempo utile le osservazioni dell'AdB della Basilicata al Rapporto Preliminare Ambientale del PON. Si ritiene, tuttavia, che le osservazioni presentate in sede di consultazione del Rapporto Ambientale, e quindi valutate in questa sede, ricomprendano ampiamente le tematiche proposte in occasione della fase di scoping.
	ARPA Basilicata	46. Sarebbe fondamentale declinare il quadro dei possibili effetti ambientali del PON in relazione alle specificità dei vari contesti regionali. 47. Sarebbe utile fornire una spiegazione di maggiore dettaglio dei due indici sintetici, su cui si basa l'interpretazione della matrice di verifica degli impatti, riportati a pagina 48, tanto al fine di facilitarne la comprensibilità, e a prescindere dagli approfondimenti del successivo paragrafo 6.2.	
	Autorità di Bacino della Basilicata	48. Si fa rilevare che l'Allegato E fra le osservazioni presentate dalle Autorità con competenze ambientali nella fase di scoping non sono state comprese quelle inviate dall'Autorità di Bacino della Basilicata con nota n. 1354/8002 del 3/7/2014. Sebbene le osservazioni non fossero state riportate secondo lo schema del questionario, ponevano comunque riflessioni di interesse.	

CONSIDERATO che con riferimento alla DOTAZIONE FINANZIARIA:

- Il Programma ha una dotazione finanziaria complessiva di circa 1,844 miliardi di euro, di cui 1,382 relativi alla quota FESR, interamente destinata alla promozione di sistemi di trasporto sostenibili e alla eliminazione delle strozzature nelle principali infrastrutture di rete, così come definite dall'art. 5, comma 7, del Reg. UE 1301/2013.
- Il PON *Infrastrutture e reti* interviene nelle Regioni meno sviluppate, ovvero con un PIL pro-capite inferiore al 75% della media UE-27 (Basilicata, Campania, Calabria, Puglia e Sicilia).

CONSIDERATO che con riferimento all'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA:

- Le priorità di investimento dell'Asse I obbediranno a tre principi ordinatori:
 1. Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i **"Grandi Progetti" ferroviari**, concentrando gli interventi sulle quattro direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia (Cfr. AdP - Azione 7.1.1);
 2. Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai **corridoi ferroviari europei della rete centrale** [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale] (Cfr. AdP - Azione 7.1.2);
 3. Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR) (Cfr. AdP - Azione 7.1.5).
- Nell'ambito dell'Asse II la priorità agli interventi è assegnata sulla base del loro contributo al sostenimento delle seguenti azioni:
 1. Per la priorità di investimento 7.c:
 - Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi (Cfr. AdP - Azione 7.2.1);
 - Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale (Cfr. AdP - Azione 7.2.3);
 - Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di *single window/one stop shop* (Cfr. AdP - Azione 7.2.4);
 2. Per la priorità di investimento 7.b:
 - Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi "core" (Cfr. AdP - Azione 7.3.2);
 - Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.] (Cfr. AdP - Azione 7.3.3).

- Conformemente all'art. 110 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, le operazioni cofinanziate sono selezionate sulla base dei criteri approvati dal Comitato di Sorveglianza. Per gli Assi I e II, nella definizione dei Criteri si terrà conto, anche attraverso analisi di tipo tecnico-economico, dei requisiti di maturità richiesti per gli interventi, con particolare riferimento alla presenza di ACB, alla generazione di entrate nette e all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni.
- La specificità degli interventi ascrivibili all'Asse II richiede una particolare attenzione al tema della salvaguardia ambientale ed al rispetto della normativa in materia di aiuti di Stato. Con riferimento al primo punto saranno garantiti, sia nella fase di selezione sia in quella di attuazione dei progetti, il rispetto della qualità dell'aria (Direttiva 2008/50/CE), della Direttiva Quadro sulle acque (Direttiva 2000/60/CE).
- I criteri di selezione comprenderanno, inoltre, opportuni elementi di valutazione relativi a specifiche misure di: (a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti, (c) miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile.
- La selezione delle operazioni da ammettere a finanziamento a valere sul PO 2014-2020 verrà condotta nel rispetto del principio di concentrazione delle risorse e conducendo analisi istruttorie che valutino la rilevanza degli interventi proposti in relazione alla capacità di contribuire ai risultati attesi previsti per l'Asse II in termini di: miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale; miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

VALUTATO che con riferimento all'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA:

- I criteri di selezione delle operazioni saranno innanzitutto funzionali all'individuazione di progetti caratterizzati da un grado elevato di coerenza ed efficacia rispetto agli obiettivi specifici ed ai risultati attesi dell'Asse cui fanno riferimento e dovranno orientare le scelte al finanziamento degli interventi migliori per qualità e per capacità di conseguire risultati, anche in termini di minimizzazione dell'impatto ambientale.

CONSIDERATO inoltre che,

- a seguito delle osservazioni al testo del Programma trasmesse dalla Commissione Europea, Direzione Generale della politica regionale e urbana, l'autorità procedente provvedeva ad aggiornare il Rapporto Ambientale VAS del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti 2014-2020"
- Di seguito si ritiene opportuno riportare alcune delle suddette osservazioni, inerenti gli aspetti di tutela e salvaguardia ambientale, con l'indicazione del relativo recepimento (totale o parziale) da parte dell'autorità procedente e le conseguenti modifiche apportate al Programma

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pagg. modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
La Commissione ricorda che l'adozione del programma dipende dalla conclusione della procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), della quale il testo finale del programma dovrà tener conto. Il testo finale dovrà, inoltre, contenere un riferimento specifico alla valutazione di incidenza ambientale (VINCA) prevista dall'articolo 6 della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/EEC) e dalla legislazione italiana. Si chiede di fornire i risultati della consultazione pubblica delle autorità ambientali nazionali e transfrontaliere, affinché la Commissione possa esprimere un giudizio conclusivo in merito alla procedura VAS. Inoltre, si chiede che al momento dell'invio della versione definitiva del programma venga trasmessa anche la bozza della dichiarazione prevista dall'articolo 9.1 della Direttiva VAS (Direttiva 2001/42/CE). Il testo finale di tale dichiarazione potrà essere rilasciato solo dopo l'approvazione del programma da parte della Commissione.	Accettazione	Le consultazioni, ai sensi degli artt. 13, comma 5, e 14 del D.lgs. 152/2006, sul Rapporto Ambientale inerente la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del PON Infrastrutture e Reti si sono chiuse in data 26/09/2014. In esito a tali consultazioni sono pervenute al MIT osservazioni da parte di 9 dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato che sono stati coinvolti in questa fase della procedura di VAS. Si è proceduto, pertanto, alla integrazione/modifica del testo del Rapporto Ambientale in funzione del recepimento delle succitate osservazioni. In relazione alla valutazione di incidenza ambientale (VINCA) prevista dall'articolo 6 della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/EEC), si è proceduto ad integrare il Rapporto Ambientale con un apposito Allegato (cfr. Allegato H del RA). Successivamente, sono stati trasmessi alla Commissione VIA-VAS del MATTM: - la tabella riportante le decisioni in merito al recepimento o al respingimento delle osservazioni pervenute; - il Rapporto Ambientale ed i relativi Allegati, rivisti in funzione delle osservazioni pervenute; - il testo del PO rivisto in funzione delle osservazioni pervenute dalla Commissione Europea. Allo stato attuale il MIT è in attesa di acquisire il parere motivato (ai sensi dell'art. 15, comma 1 del D.lgs. 152/2006) da parte della Commissione VIA-VAS del MATTM. Una volta acquisito tale parere sarà possibile apportare le eventuali ulteriori integrazioni sia al Rapporto Ambientale sia

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pagg. modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
		la PO e, quindi, predisporre la bozza di Dichiarazione di sintesi. Il testo finale del Programma sarà, pertanto, accompagnato dalla seguente documentazione inerente la procedura di VAS: - Bozza della Dichiarazione di cui all'articolo 9.1 della Direttiva VAS (Direttiva 2001/42/CE); - Documento di sintesi relativo ai risultati della consultazione pubblica dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato (comprensivo del parere motivato del MATTM); - Documento di sintesi relativo al sistema di monitoraggio degli effetti ambientali del Programma; - Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale.
<i>Principi guida per la selezione delle operazioni</i> Alcuni importanti investimenti avranno luogo in zone industriali, denominati anche siti di interesse nazionale situati nelle vicinanze di porti importanti (ad esempio, Taranto, Napoli, Augusta), che sono state colpiti da gravi problemi di inquinamento, dalla mancanza di monitoraggio della qualità dell'aria, nonché dalla contaminazione delle acque e da altri problemi ambientali (cfr. sentenza della Corte di giustizia del 12 gennaio 2006, C-139/04, Commissione c. Italia). Pertanto, i criteri di selezione devono comprendere il rispetto della qualità dell'aria (monitoraggio e comunicazione) secondo le disposizioni della Direttiva 2008/50/CE.	Accettazione	Sono stati riscritti i punti 2.1.6 e 2.2.6 per dar seguito, in misura organica, alle osservazioni formulate dalla Commissione (dalla nr. 19 alla nr. 27 + osservazione nr. 11) Si fa, inoltre, presente che nella fase di attuazione del Programma è prevista l'implementazione di specifiche misure di monitoraggio dei potenziali effetti generati dagli interventi finanziati dal PON sulle principali matrici ambientali. (A tale riguardo, si veda il Capitolo 9 del Rapporto Ambientale VAS del Programma).

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pag. modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
In caso di progetti che modificano le caratteristiche idro-morfologiche di un corpo idrico, causando un deterioramento del suo stato (ad esempio interventi su porti), un'adeguata analisi ai sensi dell'art. 4.7 della Direttiva Quadro in materia di acque (Direttiva 2000/60/CE) deve essere effettuata negli stadi iniziali della progettazione. Ciò deve implicare l'analisi delle alternative (migliori opzioni ambientali), la creazione delle necessarie misure di mitigazione, e la giustificazione dell'importanza del progetto per motivi imperanti di rilevante interesse pubblico. Inoltre, nessun progetto potrà essere cofinanziato che sia in contrasto con gli obiettivi della Direttiva Quadro sulle acque e che non sia in linea con i piani di gestione dei bacini idrografici (PGBI).	Accettazione	Sono stati riscritti i punti 2.1.6 e 2.2.6 per dar seguito, in misura organica, alle osservazioni formulate dalla Commissione (dalla nr. 19 alla nr. 27 + osservazione nr. 11) Si fa, inoltre, presente che nella fase di attuazione del Programma è prevista l'implementazione di specifiche misure di monitoraggio dei potenziali effetti generati dagli interventi finanziati dal PON sulle principali matrici ambientali. (A tale riguardo, si veda il Capitolo 9 del Rapporto Ambientale VAS del Programma).
I criteri di selezione devono comprendere concrete disposizioni per il rispetto dei diritti di accessibilità delle persone con disabilità. Ovvero, occorre che i progetti siano concepiti, sin dalle prime fasi del loro sviluppo, per soddisfare le esigenze di accessibilità delle persone con disabilità.	Accettazione parziale	L'osservazione non è riferibile all'Asse I, dal momento che il PO non interverrà sui nodi di scambio ferroviari, ma esclusivamente sulle direttrici. E' riferibile solo parzialmente all'Asse II - e nello specifico agli interventi della priorità di investimento 7.c., sub punto a) "Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse nazionale" - nei cui criteri di selezione è stata prevista l'introduzione di disposizioni per il rispetto dei diritti di accessibilità degli operatori della logistica con disabilità. (cfr 2.2.6)

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pagg. modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
I criteri di selezione devono comprendere disposizioni sul cambiamento climatico, sulle misure di prevenzione dei rischi, sulla resilienza ai cambiamenti climatici degli investimenti in infrastrutture e sull'impatto degli investimenti stessi sulle emissioni di gas a effetto serra degli investimenti. Questo è particolarmente importante per lo sviluppo sostenibile dei porti, laddove è necessario adeguare la progettazione per prevedere opportune misure di efficienza energetica, l'uso di energia rinnovabile e l'esplicita considerazione delle misure di adattamento ai cambiamenti.	Accettazione	Sono stati riscritti i punti 2.1.6 e 2.2.6 per dar seguito, in misura organica, alle osservazioni formulate dalla Commissione (dalla nr. 19 alla nr. 27 + osservazione nr. 11) Si fa, inoltre, presente che nella fase di attuazione del Programma è prevista l'implementazione di specifiche misure di monitoraggio dei potenziali effetti generati dagli interventi finanziati dal PON sulle principali matrici ambientali. (A tale riguardo, si veda il Capitolo 9 del Rapporto Ambientale VAS del Programma).
SEZIONE 3 – PIANO DI FINANZIAMENTO (riferimento: La lettera d) dell'articolo 96, paragrafo 2, primo comma, del regolamento (UE) n. 1303/2013) T. 19 l'importo indicativo del sostegno da destinare agli obiettivi relativi al cambiamento climatico. Il sostegno destinato agli obiettivi in materia di cambiamento climatico è stimato al 38,6 % della dotazione complessiva del programma (al netto delle spese per assistenza tecnica). Tuttavia, l'analisi dell'effetto del programma sul cambiamento climatico, un elemento essenziale della strategia Europa 2020, è assente e deve essere fornita, come sottolineato anche a pag. 38 della valutazione ex-ante del programma.	Non accettazione	L'analisi dell'effetto del Programma sul cambiamento climatico è stata effettuata nell'ambito del § 6.3.1 del Rapporto Ambientale VAS del Programma, che descrive i diversi scenari sottoposti a valutazione, compreso quello delineato dalla strategia del PON Infrastrutture e Reti. A tale scopo è stato utilizzato il modello CO₂MPARE per la stima degli effetti dei Programmi Operativi sulle emissioni di gas a effetto serra. Si fa, inoltre, presente che nella fase di attuazione del Programma è prevista l'implementazione di specifiche misure di monitoraggio dei potenziali effetti generati dagli interventi finanziati dal PON sulle principali matrici ambientali, compresa quella inerente il tema dell'Energia e dei cambiamenti climatici (A tale riguardo, si veda il Capitolo 9 del Rapporto Ambientale VAS del Programma).

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pagg. modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
SEZIONE 7 – AUTORITY E ORGANISMI RESPONSABILI DELLA GESTIONE, DEL CONTROLLO E RUOLO DEI PARTNER PERTINENTI (riferimento: articolo 96, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 1303/2013) <i>7.1 Autorità e organismi pertinenti</i> A causa della mancanza di informazioni nel programma, la valutazione ex ante del programma (pagine. 51-54 della valutazione ex-ante) non fornisce conclusioni rilevanti sulla gestione e monitoraggio, né sui sistemi di controllo e di audit. Di fatto, nel quadro delle attuali disposizioni programmatiche, non vi sono azioni precise per migliorare la gestione, il controllo e l'audit di sistema in relazione all'esperienza 2007/13. A tale scopo, il programma deve contenere disposizioni chiare in termini di risorse umane, solide competenze in materia, misure organizzative e informative per ciascuna autorità. L'esatta funzione/posizione dei capi in carica delle autorità dovrebbero essere chiarite. La preparazione di un robusto piano per il rafforzamento della capacità amministrativa è assolutamente necessaria.	Accettazione parziale	Pur avendo già apportato numerose modifiche al sistema di gestione, controllo e audit all'interno della programmazione 2007/13, ulteriori misure di miglioramento sono oggetto del Piano di rafforzamento amministrativo (la cui ultima versione disponibile è allegata al presente documento).
-Si raccomanda di includere nel comitato di sorveglianza anche le parti interessate che possono fornire un prezioso contributo sulle questioni relative al cambiamento climatico nel settore delle infrastrutture, in termini di attuazione del programma, monitoraggio e, infine, della valutazione.	Accettazione	Coerentemente con il corrente ciclo di programmazione, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare svolgerà il ruolo di Autorità Ambientale del PON Infrastrutture e Reti e, in quanto tale, farà parte del comitato di sorveglianza. A livello nazionale il MATTM è responsabile del processo che ha portato alla predisposizione della Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, per cui potrà verosimilmente fornire un importante contributo sulle questioni in oggetto.

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pag. modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
SEZIONE 11 – PRINCIPI ORIZZONTALI (riferimento: articolo 96, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 1303/2013)		
11.1 Sviluppo sostenibile		
La tematica dei cambiamenti climatici dovrebbe essere debitamente prese in considerazione nel programma sulla base di osservazioni § 2, 17, 26, 47, 55.	Accettazione parziale	Cfr. risposte osservazioni 2, 17, 26, 47 e 55 Il set degli indicatori è stato rivisto includendo in particolare, fra gli indicatori di output, i valori di diminuzione delle emissioni di gas a effetto serra- Common indicator 34 (cfr. § 17).
La dimensione ambientale del programma potrebbe essere rafforzata tenendo conto di alcune proposte contenute nella valutazione ex ante del programma (pagine 42-43 della valutazione ex-ante), miranti a rafforzare il monitoraggio ambientale all'interno dei principali porti dell'Italia meridionale. Inoltre, gli appalti pubblici verdi (green public procurement) dovrebbero essere incoraggiati.	Accettazione parziale	Integrazione § 11.1 del PO. A tale riguardo è, tuttavia, opportuno sottolineare che nell'ambito del Capitolo 8 del Rapporto Ambientale VAS - che ai sensi dell'art. 55 del Regolamento (UE) N. 1303/2013 costituisce parte integrante della valutazione ex ante - vengono puntualmente descritti gli elementi che, dal 2007 al 2014, hanno caratterizzato il processo di costante integrazione della variabile ambientale nella governance del PON Reti e Mobilità 2007-2013. Nel § 8.2 dello stesso Capitolo si auspica, pertanto, che l'AdG del nuovo Programma possa capitalizzare tale importantissima esperienza che, di fatto, costituisce una <i>best practice nell'ambito delle iniziative attivate dalle competenti Autorità</i> al fine di rafforzare la dimensione ambientale dei PO. Analoghe considerazioni possono essere espresse per quanto concerne il monitoraggio ambientale del Programma. Nel Capitolo 9 del Rapporto Ambientale, infatti, viene ampiamente descritta l'esperienza relativa alla implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale del PON Reti e Mobilità 2007-2013, che costituisce la base di

OSSERVAZIONI	RISPOSTA DELL'ADG (Accettazione, accettazione parziale, non accettazione)	TESTO RIVISTO PO (Accettato in tutto o in parte, indicazione delle pagine modificate e motivazione di avvenuta o mancata accettazione)
		partenza per l'impostazione del processo di monitoraggio ambientale del nuovo PO che interesserà la totalità degli interventi finanziati. Tale processo prevede, tra le altre cose (cfr. § 9.3.1) l'attivazione di un confronto costante tra i soggetti coinvolti nelle attività di monitoraggio - compresi i beneficiari degli interventi - finalizzato alla: - creazione di un sistema integrato di monitoraggio ambientale, tra il PON ed i POR delle regioni interessate; - istituzione di un <i>Tavolo permanente per il monitoraggio ambientale del Programma</i>. In relazione all'utilizzo del modello CO₂MPARE, si ricorda che lo stesso è stato utilizzato nell'ambito del processo di VAS del Programma al fine di valutare le emissioni di CO₂ delle diverse alternative di Programma analizzate (cfr. § 6.3.1 del Rapporto Ambientale). Per quanto concerne, invece, la raccomandazione relativa al GPP si vedano le integrazioni ai §§ 2.1.6, 2.2.6.
Per quanto riguarda la valutazione di conformità, l'articolo 6 (3) della Direttiva 92/43/CEE non è soddisfatto, soprattutto in riferimento ai possibili effetti sulla biodiversità e sui siti Natura 2000. In effetti, il programma dovrebbe fornire indicazioni su come possibili impatti negativi degli investimenti del FESR sulla rete Natura 2000 saranno esaminati, e, all'uopo, evitati, ridotti o compensati. È importante integrare nella progettazione azioni che rafforzino i benefici in termini di qualità dell'aria, in linea con i piani per la qualità dell'aria di cui alla Direttiva 2008/50/CE, in particolare nei porti marittimi. Inoltre, occorre prendere in considerazione l'impatto dei progetti rispetto alla necessità di conformarsi ai limiti nazionali d'emissioni fissati con la direttiva 2001/81/CE e con la sua revisione, proposta nel pacchetto del 18 dicembre 2013 (cfr. § 23).	Accettazione	Integrazioni al Rapporto Ambientale VAS del PON ed al suo Allegato H
	Accettazione	Cfr. risposta osservazione 23

RITENUTO che la mancata localizzazione degli interventi da finanziare, compresi nel presente Programma Operativo, non permette, ad oggi, una valutazione accurata dei potenziali impatti negativi sull'ambiente, sarà necessario sottoporre ad ulteriore Valutazione da parte di codesto Ministero tutti i piani/programmi attinenti alle opere di potenziamento e/o le nuove realizzazioni previste nei singoli Assi;

PER TUTTO QUANTO SOPRA VISTO, CONSIDERATO, VALUTATO E RITENUTO LA COMMISSIONE TECNICA VIA-VAS DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE ESPRIME PARERE DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE STRATEGICA DEL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020" CONDIZIONATO ALL'OTTEMPERANZA DELLE SEGUENTI OSSERVAZIONI E CONDIZIONI.

- 1) Trattandosi di un piano a carattere sostanzialmente finanziario, senza la previsione – neppure limitata alla pianificazione – di alcun intervento, la scrivente CTVA richiede necessariamente
 - a. Tutti i piani/programmi attinenti agli interventi di potenziamento e/o nuove realizzazioni di infrastrutture ferroviarie e aeroportuali previsti nelle azioni dell'ASSE I del presente PO, dovranno essere sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica da parte di codesto Ministero ai sensi del D.Lgs 152/2006 art. 6 c.2, al fine di poter verificare accuratamente i possibili impatti negativi sulle differenti componenti ambientali e sulla salute umana
 - b. Analogamente tutti i piani/programmi attinenti agli interventi di potenziamento e/o nuove realizzazioni di infrastrutture portuali ed interportuali previsti nelle azioni dell'ASSE II del presente PO dovranno essere sottoposti a VIA integrata VAS da parte di codesto Ministero ai sensi del D.Lgs 152/2006 art. 6 c.3 ter al fine di potere verificare accuratamente i possibili impatti negativi sulle differenti sull'ambiente e sull'uomo;

Sarà inoltre necessario che le suddette Valutazioni (VAS e VIA integrata VAS), proposte per ciascun piano/programma, contengano l'analisi dell'alternativa "O" ed esplicitino dettagliatamente le relative alternative, al fine di giustificare la soluzione proposta.

- 2) Per interventi quali la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e aeroportuali previste nell'ambito dell'Asse I e lo sviluppo dei porti e delle infrastrutture intermodali previste nell'Asse II o, più in generale, per tutte le opere di infrastrutturazione connesse al miglioramento dei servizi di trasporto, occorrerà approfondire, nel corso dei singoli progetti da sottoporre a disamina da parte di codesto Ministero, la relativa localizzazione per poter conseguentemente determinare una stima più dettagliata degli effetti (in termini di influenze negative) sull'atmosfera, sul rumore, sulla flora e fauna, sulla biodiversità, il paesaggio e i rifiuti e per poter valutare la necessità di sottoporre gli stessi alla procedura di Valutazione di Incidenza. L'obiettivo sarà quello di fornire, indicazioni in merito a possibili elementi/aspetti da considerare ed approfondire nelle successive fasi di attuazione degli interventi per eliminare o mitigare gli impatti potenzialmente negativi e valorizzare quelli positivi assicurando il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità.

- 3) In fase di progettazione delle opere infrastrutturali da sottoporre a disamina da parte di codesto Ministero, che potrebbero alterare gli equilibri idrogeologici e condizionare la stabilità dei versanti, sarà necessario prevedere opportune misure per evitare possibili ripercussioni che eventi quali frane o alluvioni potrebbero generare sull'infrastruttura. Analogamente per le infrastrutture marittime sarà necessario tener conto delle alterazioni che potrebbero innescare processi erosivi della costa;
- 4) In fase di progettazione dovranno essere valutati e approfonditi tutti gli interventi di potenziamento e/o nuove realizzazioni, previsti nelle azioni dell'Asse I e II, che potrebbero interferire con siti Natura 2000, SIC, ZPS ecc, che allo stato non sono accertabili, e che, conseguentemente, potrebbero generare pressioni negative sui territori interessati in termini di consumo di suolo, inquinamento atmosferico e acustico, risorse idriche, flora e fauna, fitocenosi o perdita di habitat.
- 5) Per tutti gli interventi connessi alla realizzazione di nuove opere o al potenziamento di quelle esistenti, che potrebbero compromettere le componenti suolo, biodiversità e paesaggio oltre che rifiuti (in termine di incremento di produzione), sarà necessario, già in fase di progettazione, definire adeguate opere di mitigazioni e/o compensazione. I singoli progetti o piani dovranno essere sottoposti a successiva valutazione da parte di codesto Ministero.
- 6) Sempre in fase di progettazione dei singoli interventi sarà necessario prestare la dovuta attenzione al valore naturalistico dei bordi stradali e ferroviari, nella consapevolezza che, i margini agiscono da "corridoi faunistici" permettendo i collegamenti tra boschi, incolti ed altri habitat.
- 7) Nei tratti in corrispondenza dei quali, in fase di realizzazione delle nuove strade o linee ferroviarie, si potrebbe determinare sottrazione di vegetazione boschiva, sarà necessario prevedere, in fase di progettazione da sottoporre conseguentemente a disamina da parte di codesto Ministero e degli enti competenti, la piantumazione di nuovi gruppi arborei ed arbustivi, allo scopo di compensare la perdita di materiale vegetale abbattuto.
- 8) Sarà inoltre necessario garantire un'adeguata gestione della vegetazione a "zone" (fasce parallele alla strada o alla ferrovia), in maniera tale da diversificare l'ambiente e mediare le varie esigenze utilizzando essenze arboreo-arbustive autoctone.
- 9) Relativamente alla fase di esercizio delle infrastrutture comprese nel presente programma sarà necessario, già in fase di progettazione, prevedere misure di mitigazione degli impatti quali ad esempio:
 - a. accorgimenti finalizzati alla riduzione complessiva degli spostamenti, sia delle merci sia dei passeggeri, già a livello di pianificazione generale dei sistemi di trasporto, di promozione della mobilità sostenibile, di ammodernamento del parco veicolare, di fluidificazione del traffico in prossimità dei punti critici;
 - b. accorgimenti per la riduzione dell'inquinamento atmosferico attraverso ad esempio l'utilizzo di barriere verdi che possono proteggere le aree sensibili dalle polveri e dai gas di scarico, intrappolandoli e inibendone il passaggio.
 - c. accorgimenti per la mitigazione del rumore quali l'utilizzo di barriere antirumore che possono fungere naturalmente anche da barriere anti-attraversamento per la protezione della fauna
 - d. Accorgimenti per limitare gli impatti sulle risorse idriche quali ad esempio:

- i. interventi idonei a prevenire eventuali alterazioni della qualità delle acque superficiali e sotterranee;
- ii. interventi idonei a prevenire eventuali fenomeni di erosione spondale dei corsi d'acqua;
- iii. interventi di ripristino delle opere di prevenzione dei fenomeni di erosione spondale dei corsi d'acqua;
- iv. trattamento delle acque di prima pioggia.

10) Un altro aspetto da tenere nella debita considerazione è quello legato all'attività di dragaggio dei fondali marini in prossimità dei porti, attività attraverso la quale passa il potenziamento e lo sviluppo del sistema della portualità prevista all'interno del PON "Infrastrutture e Reti". La questione dei dragaggi deve, infatti, essere considerata nell'ambito più ampio della tutela e pianificazione degli interventi di conservazione e valorizzazione dei fondali marini.

11) Con riferimento all'attività di monitoraggio si sottolinea l'importanza che i risultati siano descritti dettagliatamente all'interno di report periodici, redatti con cadenza annuale a cura dell'AdG e in coordinamento con l'Autorità Ambientale, che siano sottoposti al Comitato di Sorveglianza; inoltre è fondamentale che siano pubblicati sul sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di rendere trasparenti gli esiti e fornire conseguentemente un valido strumento di supporto alle ulteriori decisioni.

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

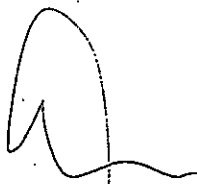
Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Proposta di Parere

ASSENTE

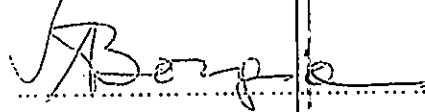
Avv. Filippo Bernocchi



ASSENTE

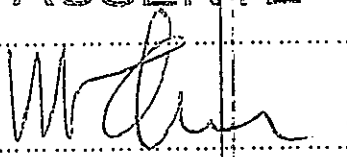
Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

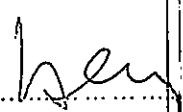


ASSENTE

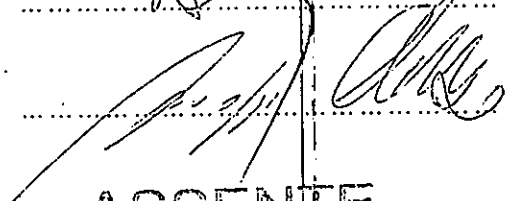
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



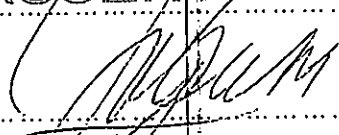
Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

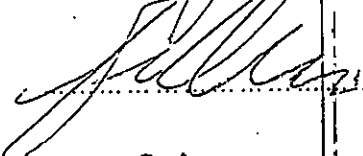
Arch. Laura Cobello

ASSENTE

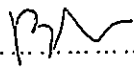
Prof. Carlo Collivignarelli



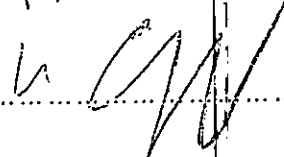
Dott. Siro Corezzi



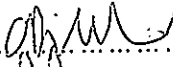
Dott. Federico Crescenzi



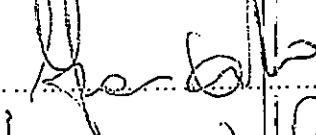
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



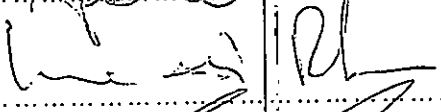
Cons. Marco De Giorgi



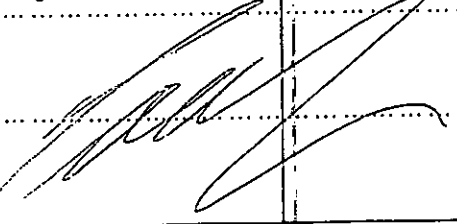
Ing. Chiara Di Mambro



Ing. Francesco Di Mino

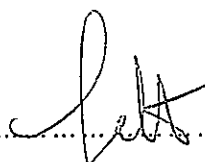


Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

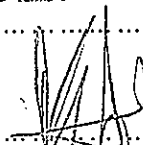
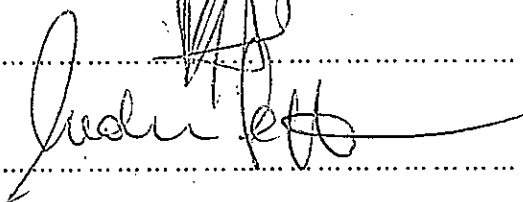

.....
ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

.....
ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

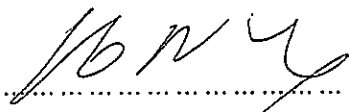

.....


Dott. Andrea Lazzari

.....
ASSENTE

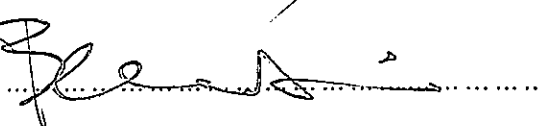
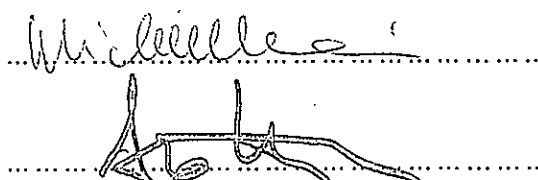
Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo


.....

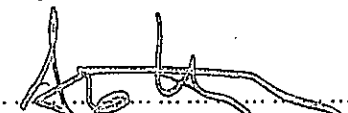
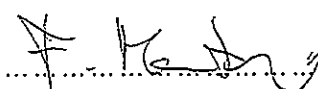

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri


.....


Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

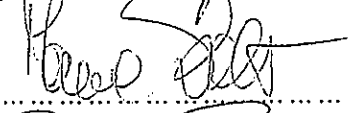

.....


Ing. Santi Muscarà

.....
ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

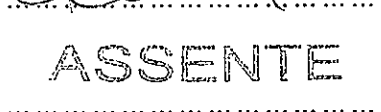
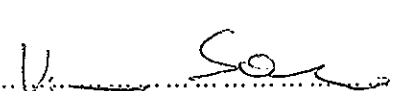

.....

.....


Cons. Roberto Proietti

.....
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco


.....


Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

JS

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE