

Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 23 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 23/05/2016

[Handwritten signature]

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

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

* * *

Parere n. 2079 del 20/05/2016

[Handwritten signature]

Programma	ID_VIP: 3093 Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza <i>Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale</i> (ex art. 13, comma 5 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)
Proponente	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici. Direzione Generale per lo sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i progetti Internazionali

[Handwritten signature]

[Handwritten signatures and notes]

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

VISTA la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 *concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS)*;

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

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

VISTO il Decreto legislativo 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 della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248"* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

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

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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

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

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea"* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le

funzioni dei Componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

VISTA la documentazione allegata alla richiesta di avvio della consultazione, ai sensi dell'art. 13, comma 5 del D.Lgs. 152/52006 e s.m.i., che risulta costituita da:

- 1) Proposta di Programma;
- 2) Rapporto ambientale (comprensiva della relazione di Incidenza Ambientale su siti della Rete Natura 2000) e Sintesi non tecnica.

VISTE le osservazioni pervenute a seguito della consultazione pubblica, il cui elenco si riporta nella tabella a seguire:

N.	Elenco Soggetti	Codice	Data
1	Repubblica d'Austria	DVA-2016-0007831	22/03/16
2	Ambasciata di Bosnia-Erzegovina a Roma per il tramite del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale	DVA-2016-0010481	19/04/16
3	Aut. di Bacino del Fiume Adige, della Prov. di Cuneo e della Prov. di Treviso	DVA-2016-0008996	05/04/16
4	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici	DVA-2016-0008293	29/03/16
5	Comitati No Tangenziale del Parco del Ticino e Parco Agricolo Sud Milano	DVA-2016-0006244	07/03/16
6	Consorzio Valtènesi	DVA-2016-0006201	07/03/16
7	Consorzio Tutela Lugana DOC	DVA-2016-0006221	07/03/16
8	Vari cittadini e comitati cittadini	DVA-2016-0005332	29/02/16
9	Regione Liguria per conto della Città Metropolitana di Genova e dalla Soprintendenza Archeologia della Liguria	DVA-2016-0007168	15/03/16
10	Consorzio Lago di Garda	DVA-2016-0007232	16/03/16
11	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici	DVA-2016-0008305	29/03/16
12	Circolo Legambiente la nostra terra	DVA-2016-0006093	04/03/16
13	Provincia Autonoma di Trento	DVA-2016-0005434	29/02/16
14	Osservazione del Consorzio Tutela Lugana DOC	DVA-2016-0005444	29/02/16
15	Cascina Isola Maria - Parco agricolo Sud Milano per il tramite della Sig. Renata Lovati	DVA-2016-0005257	29/02/16
16	ARPA Liguria, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria e della Regione Liguria - Dipartimento del territorio	DVA-2016-0005715	02/03/16
17	Ing. Giovanni Vargiu	DVA-2016-0005767	02/03/16
18	Sigg. Paolo Coita, Alice Coita e Ornella Toso	DVA-2016-0005770	02/03/16
19	Sigg. Raffaella Zuin, Lionello Zuin, Luigi Zuin e Mario Zuin	DVA-2016-0006028	03/03/16
20	Sigg. Giulio Pagani e Bruna Perotti	DVA-2016-0006029	03/03/16
21	Regione Piemonte	DVA-2016-0005891	03/03/16

N.	Elenco Soggetti	Codice	Data
22	Vari cittadini	DVA-2016-0005479	01/03/16
23	Gruppo consiliare M5S Veneto	DVA-2016-0005469	01/03/16
24	Sig.ra Liliana Zaltron	DVA-2016-0005470	01/03/16
25	Sig. Manuel Brusco	DVA-2016-0005471	01/03/16
26	Sig.ra Anna Firolli	DVA-2016-0005472	01/03/16
27	Sig.ra Sonia Perenzoni	DVA-2016-0005473	01/03/16
28	Sig. Daniele Ferrarin	DVA-2016-0005474	01/03/16
29	Sig. Daniele Nottegar	DVA-2016-0005476	01/03/16
30	Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale	DVA-2016-0005491	01/03/16
31	Comune di Castelnuovo del Garda	DVA-2016-0005363	29/02/16
32	Sig.ra Liliana Zaltron	DVA-2016-0005468	01/03/16
33	Sigg. Roberto Brun e Simone Brun	DVA-2016-0005502	01/03/16
34	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	DVA-2016-0005156	26/02/16
35	Circolo Legambiente Terre di Parchi	DVA-2016-0005338	29/02/16
36	Agenzia Regionale per la Tutela dell'Ambiente Abruzzo	DVA-2016-0005345	29/02/16
37	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli Venezia Giulia	DVA-2016-0005368	29/02/16
38	Legambiente Lombardia - Onlus	DVA-2016-0005369	29/02/16
39	Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NURV) della Regione Toscana	DVA-2016-0005405	29/02/16
40	Libero Consorzio Comunale di Ragusa	DVA-2016-0005411	02/03/16
41	Sig. Daniele Nottegar	DVA-2016-0005466	01/03/16
42	Regione Lombardia	DVA-2016-0004818	24/02/16
43	Dott. Gianluca Sidoti e del Dott. Angelo Tonello	DVA-2016-0005102	26/02/16
44	Sigg. Gabriele Fusato, Raffaella Lesi, Emanuela Fusato e Francesca Marongiu	DVA-2016-0005099	26/02/16
45	Autorità di Bacino - bacino pilota del fiume Serchio	DVA-2016-0005077	26/02/16
46	Regione Marche	DVA-2016-0005152	26/02/16
47	Vari cittadini ed Enti	DVA-2016-0005263	29/02/16
48	Comitato "CivicaMente - Cittadini di Ospitaletto"	DVA-2016-0005284	29/02/16
49	Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia	DVA-2016-0005327	29/02/16
50	Consorzio Valtènesi	DVA-2016-0005465	01/03/16
51	Città di Desenzano del Garda	DVA-2016-0005480	01/03/16
52	ARPA Lombardia	DVA-2016-0002812	04/02/16
53	MIBACT - Soprintendenza Archeologica della Toscana	DVA-2016-0002695	03/02/16
54	ARPA Toscana	DVA-2016-0003804	16/02/16
55	Regione Umbria	DVA-2016-0003785	16/02/16
56	Regione Autonoma Valle d'Aosta	DVA-2016-0003964	17/02/16
57	Sig. Franco Bernardi per conto dei comitati cittadini	DVA-2016-0004605	23/02/16
58	Sig. Roberto Coppa	DVA-2016-0004787	24/02/16

N.	Elenco Soggetti	Codice	Data
59	Coordinamento No Tav Brescia - Verona	DVA-2016-0004908	25/02/16
60	Comitato Provinciale rifiuti zero Brescia	DVA-2016-0004945	25/02/16

CONSIDERATA tutta la documentazione relativa al Rapporto Ambientale e gli allegati;

TENUTO CONTO di quanto emerso nel corso dell'incontro presso il MATTM tra il G.I., il Proponente, i rappresentanti del MIBACT, del MISE e della DVA in data 30 marzo 2016;

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

1. INTRODUZIONE

Preliminarmente, il Proponente compie una panoramica del contenuto del RA, secondo quanto richiesto dall'all. I, della Direttiva 2001/42/CE, contenente le informazioni richieste dall'art. 5, paragrafo I della medesima Direttiva, recepito integralmente in Italia dall'all. VI del D.lgs. 152/06 (di seguito, Contenuti del rapporto ambientale).

2. IL PROCESSO DI VAS DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Con il capitolo II, il Proponente descrive il processo di VAS dell'Allegato Infrastrutture, indicando i soggetti coinvolti il loro livello di partecipazione per tipologia di Ente e oggetto del contributo fornito, riportando le consultazioni preliminari intercorse con l'Autorità Competente (MATTM), e infine osservazioni pervenute, suddividendole per tipologia, portata ed effetti in ordine all'integrazione del contenuto nel RA.

3. ILLUSTRAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Nel capitolo III, il Proponente effettua un'illustrazione sintetica dell'AI, inquadrandolo nel percorso che ne ha modificato la natura da mero adempimento della Legge "obiettivo" 443/2001 e s.m.i. a *Quadro Generale per gli investimenti in materia di trasporti*, in adeguamento alle indicazioni relative alla Condizionalità ex ante (Cexa) dell'Obiettivo Tematico 7 "Trasporti e Infrastrutture" contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020.

Fermo restando quanto contenuto nell'AI aprile 2015, il Proponente individua le principali lacune da superare nel Programma, e riassumibili nell'insufficienza delle reti di trasporto ferroviario, in particolare ai valichi e nelle Regioni del Sud, a soddisfare le aspettative rispetto agli altri Paesi UE, con la conseguenza di una scarsa propensione all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto nel campo del trasporto delle merci; l'insufficienza di molte sezioni della rete TEN-T stradale a soddisfare gli standard di sicurezza anche nei valichi; la frammentazione nella gestione del trasporto marittimo e intermodale, specialmente nei nodi portuali, scarsamente interconnessi con gli altri sistemi di trasporto; la congestione delle grandi aree urbane metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale; infine, la difficoltà nell'attivazione dei capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture con potenziale ritorno economico.

A tali carenze, il Proponente intende far fronte attraverso puntuali linee strategiche individuate nel RA, demandate a una serie di strumenti attuativi e finanziari di cui l'Allegato, in coerenza con la già citata Delibera CIPE n. 26/2014 e agli strumenti programmatici illustrati all'interno della Parte Seconda, sezione II.2 dell'Allegato.

4. IL MODELLO VALUTATIVO ADOTTATO

Il Proponente, in adempimento ai richiesti contenuti del RA, procede all'esposizione del Modello valutativo adottato, precisando i riferimenti metodologici (studi e sperimentazioni precedentemente finanziati dal MIT sulla VAS dei Programmi Operativi Nazionali per la mobilità) e descrivendo i

fattori di complessità emersi nella valutazione dell'AI, nonché la relativa gestione attraverso l'individuazione delle "Aree Funzionali di intervento".

Nello specifico, il Proponente dichiara di essersi avvalsa del Modello di "*Valutazione dell'Efficienza Complessiva delle Strategie Ambientali e Territoriali*" (Modello VECSAT), nel Quinto Quaderno del PON Reti e Mobilità tanto nei suoi principi quanto nelle sue modalità applicative, in quanto dotato della flessibilità necessaria per prestarsi a valutare politiche, piani e programmi di qualsiasi livello o settore tematico: sulla base di tale modello, il Proponente ha effettuato un'organizzazione preventiva dei contenuti del Programma da valutare in un "*Albero delle Scelte*" (tab. 3.1, pagg. 29-31, RA), che consente di suddividere i contenuti del RA in base a Linee strategiche, Obiettivi specifici, ossia declinazione più puntuale di tali Linee strategiche, ed Aree Funzionali di intervento, che costituiscono una modalità aggregata di rappresentazione degli ambiti di intervento dell'AI.

Inoltre, il Proponente indica puntualmente le altre scelte metodologiche di fondo del modello valutativo adottato, e in particolare: l'integrazione delle componenti ambientali ed economico-sociali nella valutazione, anche con valore di verifica della Condizionalità ex ante (art. 10 Reg. UE n°1315/2013); l'approccio argomentativo alla valutazione, come garanzia di trasparenza e condizione per valutare gli impatti cumulati; l'Agenda ambientale per le Aree Funzionali di intervento dell'AI, come strumento per l'integrazione verticale tra valutazioni (*tiering*), che comprendono sia opere materiali, anche in corso di realizzazione, che immateriali.

Il Proponente segnala che, ai fini della verifica della condizionalità ex ante, ai sensi dell'art. 10 Reg. UE n°1315/2013, ha utilizzato il Modello VECSAT per inquadrare la valutazione ambientale all'interno di una struttura che comprenda organicamente anche il "pilastro sociale" e il "pilastro economico" accanto al "pilastro ambientale", in quanto tutti elementi portanti e irrinunciabili dello sviluppo sostenibile e fondamentali per ricostruire un Sistema di obiettivi ambientali ed economico-sociali di riferimento per la valutazione che sostituisce le componenti ambientali tipiche di tali valutazioni.

Sulla base di tale modello di riferimento, il Proponente procede all'individuazione di sei Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS), e sette Obiettivi Economico-sociali e trasportistici (OSE), direttamente inseriti nelle colonne della Matrice di valutazione, a titolo di Sistema degli Obiettivi di riferimento per la valutazione stessa.

La metodologia di valutazione adottata dal Proponente utilizza due strumenti che consistono in una Matrice di valutazione e 27 Dossier valutativi, di numero pari alle Aree Funzionali da valutare, i quali saranno poi utilizzati in funzione di tre successivi passaggi: predisposizione della Matrice di valutazione, compilazione in parallelo della Matrice di valutazione e dei 27 Dossier valutativi per le Aree Funzionali di intervento, ed infine, lettura e rappresentazione grafica dei risultati (cfr. tab. 4.2, e relativa legenda, pagg. 38-43, RA).

Infine, il Proponente compie una descrizione puntuale degli strumenti valutativi predisposti (Matrice di valutazione e Dossier Valutativi) e dei tre passaggi operativi necessari per la relativa costruzione.

5. STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

Chiarito il modello valutativo adottato, il Proponente, fornisce i richiesti contenuti del RA di cui alle lett. B, C e D, effettuando un'analisi dello Stato dell'ambiente in base a 6 macrocomponenti ambientali che, nello specifico sono rappresentate, in sostituzione delle componenti ambientali tradizionali (cfr. tab. 5.1, pag. 45, RA) da:

- A. Qualità dell'aria, risparmio energetico, e gas climalteranti** (cfr. fig. 1-2-3 e fig. 5.2 e 5.3, RA): sulla base dell'Annuario ISPRA, il Proponente evidenzia un calo delle emissioni dovuto ad una riduzione dell'uso degli autoveicoli, che rimangono comunque il mezzo di trasporto più utilizzato.

B. **Resilienza ai cambiamenti e alle altre calamità, rischio idrogeologico:** sulla base di studi predisposti dall'ANCE e dal CRESME, sulla base dei dati raccolti dal MATTM attraverso il progetto AVI (Aree Vulnerate Italiane), il Proponente rileva che, tra il 1985 e il 2001, si sono verificati circa 15.000 eventi di dissesto (gravi e/o lievi), di cui 13.500 frane e 1.500 piene, con ripercussioni gravi sulla popolazione. In tale prospettiva, il Proponente ha predisposto una Carta delle aree ad alta criticità idrogeologica (fig. 4, pag. 51, RA), che rileva come siano numerose le zone ad elevato rischio, con la conseguenza che è necessario, ai fini della tutela della popolazione residente nelle aree a rischio, il risanamento idrogeologico del territorio e la messa in sicurezza del patrimonio, tenuto conto anche delle interferenze tra le aree a rischio e aree urbane, arterie stradali e reti ferroviarie (fig. 5-6-7, pagg. 53-54, RA).

Al rischio fin qui rappresentato, il Proponente aggiunge l'analisi rischio costiero, (cfr. Fig. 8, pag. 55, RA), e la valutazione di ulteriori elementi rilevanti quali il rischio di incendi, la dinamica litoranea, i Comuni interessati da subsidenza, gli invasi artificiali, il livello di precipitazioni, la siccità idrologica e le aree soggette ai sinkholes.

C. **Biodiversità, anche marina:** il Proponente attraverso diverse mappe (fig. 9-10-11-12, pagg. 56-60) dà conto dell'insieme delle aree protette, dei SIC, delle ZPS, nonché delle Ecoregioni presenti in Italia.

D. **Consumo di suolo, prelievo di risorse e produzione di rifiuti:** la continua e preoccupante crescita del *suolo consumato* in Italia, a causa della progressiva occupazione da parte di abitazioni, strutture industriali, commerciali e infrastrutture di trasporto, anche in territori intrinsecamente predisposti allo sviluppo di fenomeni di degrado dei suoli e di dissesto geomorfologico-idraulico.

Il Proponente segnala, inoltre che l'impermeabilizzazione del suolo in Italia (Fig. 14, pag. 63, RA) mostra come i valori più elevati si riscontrino lungo le coste, nelle pianure e nelle fasce pedemontane.

Il Proponente, entrando nello specifico della questione oggetto del RA, sulla base delle informazioni del *Corine Land Cover* (CLC), contenute nell'Annuario ISPRA, descrive il consumo di suolo in base alle infrastrutture di trasporto (tab. 5.6, pag. 64, RA), nel periodo 1990-2001 (fig. 15, pag. 65).

Secondo il Proponente, quindi, il tema del prelievo di risorse può essere affrontato attraverso la panoramica del Consumo materiale interno (CMI), il quale misura il consumo apparente di risorse materiali di un paese, stimati come equivalenti alla quantità di materiali che alla fine del periodo di riferimento sono stati trasformati in residui oppure nuovi stock del sistema socioeconomico (fig. 16, pag. 66, RA), caratterizzato da una costante diminuzione nell'ultimo decennio.

Quanto al tema dei rifiuti, il Proponente individua nella riduzione di rifiuti speciali pericolosi da veicoli fuori uso la base per una politica di miglioramento dell'efficienza dei trasporti su ferro ed in mare.

E. **Paesaggio, beni culturali, geositi:** l'analisi è stata effettuata dal Proponente sulla base dell'elenco, dell'illustrazione e della perimetrazione dei beni culturali reperibile sul sito del MIBACT ("Vincoli in rete"), della lista dei Siti perimetrati a titolo di "Patrimonio dell'umanità" (tab. 5.8, pagg. 68-69, RA) e di quelli proposti come tali (tab. 5.9, pag. 70 RA), stilata e continuamente aggiornata dall'UNESCO, nonché dei geositi (Fig. 18 e Tab. 5.10, pagg. 71-72, RA).

F. **Popolazione, salute umana, qualità dell'ambiente urbano:** tenuto conto degli obiettivi dell'AI, il Proponente ha opportunamente concentrato le proprie valutazioni sugli effetti indotti dalle infrastrutture di trasporto sulla matrice antropica, come la sicurezza stradale, o implicazioni ambientali dati dell'aumento dei flussi di traffico sulla rete in termini di inquinamento atmosferico e da agenti fisici, in particolare negli ambienti urbani.

Il miglioramento della sicurezza stradale abbia consentito una costante riduzione del numero dei morti per incidenti stradali, del numero di tali incidenti e delle persone ferite (fig. 19, pag. 73, RA).

Con riferimento all'inquinamento atmosferico, il Proponente segnala che, oltre al PM10 e PM2,5 entrambi estremamente dannosi per la salute umana (cfr. tab. 5.11 e 5.12, fig. 21-22, pagg. 75-76, RA), sono nocive il 90% delle emissioni di monossido di carbonio (CO), il 100% di quelle di piombo ed il 63% di ossidi di azoto (NOx), di cui circa la metà dovuti al trasporto stradale.

In merito all'esposizione della popolazione al rumore da traffico, il Proponente ricorda che il D.Lgs. 194/2005 ha recepito la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi del rumore (tab. 5.13, pag. 77, RA).

6. OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE E DI POLITICA DEI TRASPORTI STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O NAZIONALE E LORO INTEGRAZIONE NELL'AI

Il Cap. 6, da considerare contestualmente all'**Allegato 1** "Quadro di riferimento normativo e programmatico", il quale elenca dettagliatamente tutti i documenti esaminati, valuta i sette Obiettivi Economico-Sociali e di politica dei trasporti (OES) individuati in base alle "Priorità generali" di cui all'art. 10 del Reg. (UE) 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, assunto dalla Commissione come riferimento per i criteri di adempimento alla Cexa inerente le caratteristiche dell'AI in quanto "Quadro Generale per gli investimenti in materia di trasporti".

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

Individuati i riferimenti per le politiche europee in tema di qualità dell'aria, il Proponente elenca puntualmente quelle specifiche in tema di trasporti ed in particolare il Regolamento 2013 per lo sviluppo delle reti TEN ed il Libro bianco dei Trasporti, ed i relativi obiettivi.

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

il Proponente rileva come il tema dei Cambiamenti climatici sia stato recentemente posto al centro dell'attenzione delle politiche ambientali europee, come desumibile dal Manuale per integrare i cambiamenti climatici e la biodiversità nella VAS, e, nello specifico, con riferimento all'oggetto dell'AI la documentazione di riferimento è la Strategia tematica per la protezione del suolo, il Settimo Programma di Azione Ambientale, la Comunicazione "Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici"; Il documento "Europa 2020"; il Libro bianco "L'adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d'azione europeo", Il Report della European Environmental Agency - "Urban adaptation to climate change in Europe".

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

I principali riferimenti specifici per le politiche Europee in materia di biodiversità sono la Nuova Strategia europea per lo Sviluppo Sostenibile, la Strategia Europea sulla Biodiversità fino al 2020, la quale è stata declinata nella Strategia Nazionale per la Biodiversità (SNB), strumento di integrazione della esigenze della biodiversità nelle politiche nazionali di settore che riconosce la necessità di mantenerne e rafforzarne la conservazione e l'uso sostenibile per il suo valore intrinseco e in quanto elemento essenziale per il benessere umano, da valorizzare rispetto a servizi ecosistemici, cambiamenti climatici e politiche economiche.

Nello specifico dell'AI, la Strategia Nazionale per la Biodiversità individua i seguenti obiettivi:

- 1) privilegiare l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove grandi opere;
- 2) effettuare una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture rispetto alla loro funzionalità e ai valori/servizi ecosistemici del territorio interessato dagli interventi, contenendo e limitando la frammentazione ambientale;
- 3) evitare l'ulteriore dello *sprawl* urbano e della città-corridoio, adottando per le parti urbanizzate e per le reti stradali regole, criteri qualitativi e limiti quantitativi che tengano conto del rango, della distribuzione e della funzionalità dei sistemi di risorse naturali;
- 4) limitare il consumo di suolo non antropizzato prediligendo il recupero e/o l'ampliamento, laddove possibile, di infrastrutture esistenti;
- 5) integrare nella pianificazione territoriale le politiche per la mobilità, le infrastrutture e i trasporti, per una ponderazione sincronica degli effetti sulle componenti ambientali e della biodiversità;
- 6) salvaguardare le aree naturali e gli habitat;
- 7) verificare l'efficacia dell'applicazione della VAS, della VIA e della VINCA;
- 8) individuare soluzioni di mitigazione degli impatti dati dalla realizzazione ed esercizio delle infrastrutture;
- 9) individuare misure di compensazione ambientale laddove vengano generati impatti residui non mitigabili;
- 10) applicare le procedure della relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12/12/2005 per l'individuazione delle migliori soluzioni di integrazione delle infrastrutture con il contesto paesaggistico e naturale;
- 11) mitigare l'inquinamento acustico, luminoso, atmosferico attraverso opportune soluzioni di mitigazione che prevedano aree verdi e il mantenimento/creazione di corridoi ecologici e habitat naturali.

Con riferimento all'ambiente marino, il Proponente segnala di aver valutato la Direttiva 2008/56/CE ed il Protocollo Gestione integrata delle zone costiere.

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

Anche per il presente OAS, il Proponente segnala che la Nuova Strategia europea per lo sviluppo sostenibile, così come la Strategia di Azione ambientale nazionale, propongono di elevare notevolmente il grado di efficienza con cui le risorse naturali sono utilizzate nell'intero ciclo di vita dei prodotti, dalla fase estrattiva a quelle di lavorazione, consumo e smaltimento/recupero, con vantaggio dei consumatori finali e dell'efficienza delle imprese.

OAS 5 Tutelare il paesaggio e i beni culturali.

Il principale riferimento per la tutela del paesaggio e dei beni culturali è senz'altro il D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i., che attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale nazionale.

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

Tra gli specifici documenti di politica europea, il Proponente indica la Comunicazione "Strategia europea per l'ambiente e la salute", che ha lo scopo di integrare le informazioni sullo stato dell'ambiente, sull'ecosistema e sulla salute umana al fine di produrre una migliore comprensione delle relazioni di causa-effetto tra l'ambiente e la salute e di mettere a disposizione le informazioni necessarie per sviluppare una politica comunitaria integrata.

Per quanto riguarda la riduzione del rumore, uno dei documenti di riferimento principali è la Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, recepita, a livello nazionale, dal D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194, il quale ha il fine di

elaborare la mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche, nonché di predisporre piani di azione, volti ad evitare e a ridurre il rumore ambientale e di assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito al rumore ambientale ed ai relativi effetti.

Gli OES: le condizionalità ex ante per l'AI quali Obiettivi Economico-Sociali e trasportistici di riferimento per la valutazione.

Agli OES, il Proponente affianca obiettivi ambientali ed economico-sociali per il settore dei trasporti, i quali derivano dall'analisi degli obiettivi ambientali, economici, trasportistici e sociali desunti dalla ricognizione del Quadro di Riferimento Programmatico (QdRP) per l'AI, alla luce delle finalità poste alla base dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 e quindi allo scopo di adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari e di disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione delle Amministrazioni pubbliche, anche alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati.

A tale scopo, il Proponente riporta gli artt. 4 e 10 del Regolamento (UE) n. 1315/2013, principale documento di riferimento del QdRP per gli Obiettivi Socio-Economici, in quanto fondamentali per la definizione degli obiettivi dell'AI e tenuto conto che i riferimenti di cui all'art. 10 sono utilizzati dall'UE a titolo di criteri di valutazione per la soddisfazione delle condizionalità ex ante per l'Obiettivo Tematico 7.

Tenuto conto di quanto segnalato, il Proponente ha individuato i seguenti Obiettivi Economico-sociali:

- OES 1. Garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione tenendo nel contempo conto del caso specifico delle isole, delle reti isolate, e delle regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche;
- OES 2. Garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;
- OES 3. Realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;
- OES 4. Promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile dell'infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità ;
- OES 5. Migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo delle condizioni sociali, dell'accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, nonché della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;
- OES 6. Realizzare e installare applicazioni telematiche e promuovere uno sviluppo tecnologico innovativo;
- OES 7. Rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli relativi all'interoperabilità della rete trans europea di trasporti e alla concorrenza.
- OES 8. Migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali (coincide con OAS 2);
- OES 9. Garantire la sicurezza dei combustibili grazie a una maggiore efficienza energetica e promuovere l'utilizzo di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio (incluso in OAS 1);
- OES 10. Mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito (incluso in OAS 6).

7. POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI DELL'AI

7.1 BILANCIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE: VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELL'AI SUL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI AMBIENTALI

Il Proponente, quindi, illustra e commenta i risultati della VAS effettuata, distinguendo tra le prestazioni compressive dell'AI (Bilancio di compatibilità) rispetto al perseguimento di ciascuno dei sei OAS e dei sette OES individuati come Sistema di obiettivi di riferimento per la valutazione.

Nello specifico, il Proponente segnala che ad una lettura per colonne dei risultati della Matrice nella sezione riservata al Bilancio di compatibilità ambientale, si può osservare innanzitutto come il saldo tra impatti ambientali positivi e negativi attesi dall'implementazione delle 27 aree funzionali dell'AI è, nel complesso, di segno positivo (pari a 63 punti), ma tale bilancio positivo è originato da un perseguimento dei sei OAS alquanto disomogeneo (v. Fig. 1, pag. 93, RA), dal momento che tre di essi danno risultati molto positivi (OAS 1-2-6), e tre danno risultati leggermente o molto negativi (OAS 3-4-5).

Tali conclusioni sono il frutto di un'elaborazione degli impatti ambientali ipotizzati per ciascuna Area Funzionale, sia sul lato negativo, sia sul lato positivo, in relazione alla stima del grado di perseguimento di ciascuno dei sei Obiettivi Ambientali sintetici di riferimento per la valutazione.

Nello specifico, il Proponente ha rilevato i contributi più importati delle singole Aree Funzionali, declinati in base alle modalità di trasporto (ferrovie; intermodalità passeggeri urbana, sistemi portuali, viabilità, aeroporti e collegamenti aeroportuali), alla determinazione degli impatti positivi e negativi, in relazione al perseguimento di ciascuno dei sei Obiettivi Ambientali Sintetici (cfr. fig. 2, pag. 96, RA).

L'OAS 1 "Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti", il Proponente rileva che risulta perseguito in modo "ottimo", in quanto quasi tutte le AF presentano infatti interazioni positive, salvo pochi Impatti negativi derivanti dalla modalità stradale dovuta agli interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale.

L'OAS 2 "Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico", secondo il Proponente, risulta perseguito in modo "buono", attesi gli impatti molto positivi riguardanti le infrastrutture lineari ferroviarie e stradali ed che Nessun impatto negativo importante è stato rilevato, anche perché si è dato per scontato che i temi della gestione del rischio geomorfologico, idraulico e sismico, unitamente ai loro correlati in termini di adattamento ai cambiamenti climatici, saranno correttamente impostati come da normative vigenti in fase di pianificazione/progettazione dei singoli interventi.

L'OAS 3 "Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine" risulta perseguito dell'AI in modo "negativo", a causa di punteggi moderatamente negativi attribuiti, in via precauzionale, alle opere lineari riguardanti le infrastrutture lineari ferroviarie e stradali, ai quali il Proponente propone di far fronte con la messa in opera di misure per la salvaguardia della connettività ecologica, con le quali mantenere/riqualificare gli habitat naturali attigui alle infrastrutture in questione, agendo sulle fasce di rispetto, sulle eventuali scarpate e canali di drenaggio, e di valutare la realizzazione di "passaggi per fauna" ai fini del mantenimento dei corridoi ecologici. Buone prestazioni sono invece attese dal Proponente dalle misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti.

L'OAS 4 "Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti" appare perseguito dall'AI in modo "leggermente negativo" con l'impatto più positivo nel settore del trasporto aereo, limitatamente all'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza", in quanto si tratta di interventi miranti a valorizzare al massimo le infrastrutture già esistenti. Gli impatti negativi maggiori si sono registrati in relazione a due

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with dates like "11/11/11".

obiettivi tra loro correlati inerenti la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, in quanto in parte in nuovo tracciato ed in particolare per lo sviluppo della rete AV/AC e l'Adeguamento prestazionale dei principali Corridoi europei "Core Corridors".

Gli impatti sull'OAS 5 "Tutelare il paesaggio e i beni culturali" sono, invece, sempre negativi, tenuto conto che sono previste opere lineari relative alle principali infrastrutture lineari ferroviarie e stradali, ma anche – in misura minore – ai collegamenti dello stesso tipo con porti e aeroporti. In tale prospettiva, il Proponente suggerisce la massima attenzione all'inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti, privilegiando l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e materiali capaci di integrarsi visivamente nel paesaggio e prevedendo dove possibile opere di mitigazione dell'impatto visivo tramite piantumazione di alberi o arbusti autoctoni.

L'OAS 6 "Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano" ha ottenuto un ottimo bilancio di compatibilità ambientale dovuto alla scarsa presenza di impatti negativi ed alla contemporanea valutazione di tre AF orientate alla messa in sicurezza di strade e ferrovie, oltre ad interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane ed ai servizi per i pendolari ed interventi per favorire l'accessibilità alle aree interne e di quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio.

7.2 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELL'AI SUL PERSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI ECONOMICO-SOCIALI E TRASPORTISTICI

Il MIT, quindi, elabora un Bilancio di compatibilità ambientale e un Bilancio di compatibilità Economico-sociale, riferiti rispettivamente alle prestazioni dell'AI rispetto all'insieme dei sei OAS e all'insieme dei sette OES assunti nella VAS.

Nello specifico, il Proponente segnala che gli impatti attesi dall'implementazione delle 27 aree funzionali dell'AI sul sistema dei sette Obiettivi Economico-Sociali e trasportistici di riferimento per la valutazione (OES), che coincidono con le Priorità generali nello sviluppo della Rete globale di cui all'art. 10 del Reg. UE n.1315/2013 sia sempre segno positivo, generando un punteggio totale di 327 (Fig. 3, pag. 102, RA e Fig. 4, pag. 104, RA).

Con riferimento all'OES 1 "Garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione tenendo nel contempo conto del caso specifico delle isole, delle reti isolate, e delle regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche", il Proponente rileva come questo obiettivo condensi gli obiettivi di coesione socio-economica europea sottesi al citato Reg. (UE) n. 1315/2013, e risulta perseguito in modo "ottimo", con punte di eccellenza per le "Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra", gli "Interventi per favorire l'accessibilità stradale alle aree interne e di quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio", nonché per la "Ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini per le regioni nelle quali non sussistono infrastrutture aeroportuali".

L'OES 2, come gli OES 3, OES 4, OES 6 e all'OES 7, riflette gli obiettivi di *efficienza nei trasporti* di cui al citato Reg. (UE) n. 1315/2013, e risulta perseguito dell'AI in modo "ottimo", risultante da interferenze tutte positive, ed in particolare dall'"Incremento della qualità del network merci rendendo più appetibile la modalità ferroviaria, programmando, in raccordo con gli operatori logistici, una serie di azioni per dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci", nonché dalle "Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana".

Anche l'OES 3 ha un risultato ottimo, conseguente, in particolare da 4 aree funzionali appartenenti alla modalità ferroviaria e portuale.

L'OES 4, che secondo il Proponente *"fornisce un po' la cifra dell'intero AI, e delle sue intenzioni di migliorare soprattutto l'infrastrutturazione per la mobilità esistente, interconnettendola e aumentandone la capacità solo dove ritenuto indispensabile per garantire la funzionalità dell'intera rete di trasporto"*, ha un bilancio di compatibilità eccellente, con tutte interferenze positive.

L'OES 5, che condensa gli obiettivi più propriamente sociali, in termini di maggiori benefici per tutti gli utenti, di cui al citato Reg. (UE) n. 1315/2013, ha un "ottimo" Bilancio di compatibilità dell'AI.

Il Bilancio di compatibilità dell'AI dell'OES 6 è risultato "ottimo", con interferenze tutte positive ed in particolare le AF che perseguono l'implementazione di tecnologie innovative in ciascuno dei quattro modi di trasporto.

Il Bilancio di compatibilità dell'AI è risultato "ottimo anche rispetto all'OES 7, con il quale si mira a Rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi, in particolare quelli all'interoperabilità della rete trans europea di trasporti e alla concorrenza".

7.3 BILANCIO DEGLI EFFETTI SIGNIFICATIVI DELL'AI SUL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE (ANALISI DI STRATEGICITÀ COMPLESSIVA)

A tali studi, il Proponente aggiunge un Bilancio di Strategicità, relativo alle prestazioni di ciascuna Area Funzionale di intervento esaminata, che consente di individuare le componenti ambientali probabilisticamente sottoposte ai più significativi impatti ambientali, onde proporre misure di accompagnamento mirate per ridurre – ma soprattutto prevenire, in fase di progettazione - ciascuno di essi.

Nello specifico, occorre rilevare che alcune AF necessitano di un particolare controllo degli impatti, in quanto caratterizzate da possibili "interventi pesanti per lo sviluppo della rete" (cfr. fig. 5, pag. 113, RA) ed in particolare sono:

- nella Modalità ferroviaria, gli Interventi per elevare le prestazioni del network, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC, compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori, gli interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "Core" per favorire l'intermodalità aria-ferro, l'adeguamento prestazionale, per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treno), in particolare potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali - con specifica attenzione per quelli del Mezzogiorno - e valichi alpini e separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio
- nella Modalità stradale, gli Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale con specifico riguardo a tratte affette da traffico sostenuto o rilevante incidentalità, o finalizzati a risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani, incluso il completamento di itinerari già interessati da rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza.
- nella Modalità aerea, gli interventi di collegamento viario e ferroviario dei tre gate intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia), quelli di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici, la ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini per le regioni nelle quali non sussistono infrastrutture aeroportuali, ed infine, gli interventi di adeguamento e potenziamento degli scali esistenti in corso e già pianificati.

7.4 L'ADEMPIMENTO DELLE CONDIZIONALITÀ EX ANTE (ART. 10. REG. 1315/2013) E LA MATRICE DI VALUTAZIONE.

Le valutazioni di cui sopra sono state infine integrate con un focus relativo all'adempimento delle Condizionalità ex ante (fig. 6, pag. 115, RA che sintetizza la piena coerenza dell'AI con i criteri di adempimento) parte dell'AI (sempre limitatamente a quelle di cui all'art. 10. Reg. 1315/2013).

Come segnalato dal Proponente, parte delle Priorità Generali erano di tipo essenzialmente ambientale, e pertanto risultavano già ricomprese tra gli Obiettivi Sintetici Ambientali, e ad esse sono stati aggiunti anche i tre ulteriori OES (8-9-10) ridondanti rispetto agli OAS, precisandone le corrispondenze, anche con note nella Matrice di valutazione.

Con tale paragrafo, il Proponente intende effettuare una selezione delle precedenti valutazioni specificamente mirato a verificare l'adempimento, da parte dell'AI dell'Insieme dei Criteri predisposti dalla Commissione. Il capitolo esaminato, inoltre, va letto in coordinato con i 27 Dossier Valutativi (uno per ciascuna delle Aree Funzionali individuate) riportati integralmente in Allegato 2.

8. MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO

Il RA contiene le Misure di accompagnamento, in forma di "repertorio organico delle indicazioni per le Agende ambientali delle Aree Funzionali", sempre organizzato con riferimento ai sei OAS.

Esso raccoglie con una certa sistematicità le possibili misure di accompagnamento da rendere operative nel progressivo definirsi degli interventi afferenti l'Area Funzionale in esame, indipendentemente dalla presenza di impatti negativi rilevanti (anche un impatto positivo può sempre essere migliorato), mentre le misure mirate al contenimento degli specifici impatti negativi individuati nella Matrice di valutazione come meritevoli di "particolare controllo", ovvero di misure in grado di renderli accettabili, rispetto ai benefici complessivi ottenibili tramite l'implementazione degli interventi afferenti all'Area Funzionale, sono riportate direttamente nella Sezione 3 dei Dossier Valutativi.

Tale Sezione, pertanto, contiene un approfondimento sulle condizioni che consentono di ridurre al minimo gli impatti probabili, ovvero di renderli accettabili, rispetto ai benefici complessivi ottenibili tramite la Scelta del Programma in esame.

Il Proponente, inoltre afferma che l'adempimento richiesto costituisce una sorta di Agenda ambientale degli interventi che implementeranno l'Area Funzionale di intervento, contenente indicazioni di varia natura, quali:

- temi o piani ambientali di attenzione e criteri localizzativi, a titolo di indicazioni per una progettazione ecocompatibile fin da principio, quando le decisioni tecniche sono ancora da prendere e il ventaglio delle possibilità è più ampio e la loro percorribilità meno costosa: i criteri localizzativi derivano dalle esigenze di salvaguardia del sistema paesistico-ambientale in base ai suoi fattori di sensibilità, ed indirizzano il miglioramento del progetto agendo sulla fase di progettazione dell'opera stessa. In questa fase viene indicata, fra le possibili alternative, la migliore posizione dell'opera di trasformazione in rapporto all'esistente
- misure correlate di mitigazione/compensazione utilizzate in casi analoghi, dalle quali trarre eventualmente ispirazione, e comunque utili ad approfondire le problematiche ambientali: tali misure hanno lo scopo di ridurre al minimo o addirittura a sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Con misure di mitigazione si intendono diverse categorie di interventi: le opere di mitigazione, cioè quelle direttamente collegate agli impatti (ad esempio le barriere antirumore); le opere di "ottimizzazione" del progetto.
- indicatori per le future valutazioni;
- contributi in merito ai tre precedenti punti forniti dai Soggetti con Competenze Ambientali (SCA) consultati in fase di Scoping.

Il Proponente, infine, segnala di aver preso atto della presenza di piani e programmi elaborati a livello regionale, sub-regionale o di area vasta, che forniscono il principale quadro di riferimento

- per modellare le misure proposte e che saranno utilizzati a titolo come importanti riferimenti per le successive fasi di definizione/valutazione della programmazione in materia di trasporti.

Nel RA, invece, il Proponente prosegue nell'analisi dei seguenti OAS:

OAS 1 Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti: il suo perseguimento è possibile attraverso la valorizzazione del minor livello di emissioni inquinanti che il trasporto ferroviario, marittimo e fluviale si ritiene vantaggioso su quello stradale e quindi considerando le variazioni complessive delle emissioni inquinanti indotte del trasferimento modale dalle modalità più inquinanti a quelle meno inquinanti che il piano o progetto presuppone.

In tale prospettiva, occorre ricorrere, ai fini della valutazione complessiva dell'OAS, alle stime delle variazioni di passeggeri/merci trasportati conseguenti alla realizzazione dell'intervento, ed alla quota di essi che si ritiene sottratta presumibilmente a modi di trasporto più inquinanti. In tal modo sarà possibile pervenire al dato di emissioni "risparmiate", cui andrebbero comunque sottratte le emissioni attese dalla realizzazione dell'opera stessa.

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

L'obiettivo ha lo scopo di ridurre ondate di calore, la siccità, il rischio di esondazione e piogge eccezionali, le tempeste estreme e vento forte, le frane, l'innalzamento del livello del mare, erosione costiera, regimazione delle acque e intrusione salina, nonché le ondate di gelo.

L'obiettivo può essere perseguito attraverso diverse azioni:

- azioni di tipo non strutturale o "soft" (mappature, diffusione informazioni, etc.),
- azioni basate su un approccio ecosistemico o verdi": infrastrutture verdi, trasporto pubblico, etc.
- azioni di tipo infrastrutturale e tecnologico o "grigie": infrastrutture di trasporto stradale (manutenzione, controllo, raccolta dati) infrastrutture di trasporto ferroviario (stabilizzazione del sedime ferroviario, manutenzione) infrastrutture portuali ed infrastrutture aeroportuali

Secondo il Proponente, però, lo strumento di gran lunga più efficace, per predire i possibili impatti, è la sovrapposizione, con le tecniche dell'*overlay mapping*, del tracciato/area dell'infrastruttura in esame alle numerose carte tematiche sui diversi tipi di rischio disponibili.

OAS 3 Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine: la perdita di habitat, in particolare nei fondovalle e nel reticolo idrografico, ma anche nelle aree marine prossime alle opere portuali, gli impatti diretti sulle popolazioni animali, diffusione delle specie esotiche, la frammentazione della continuità ambientale possono derivare direttamente dagli effetti del tracciato dell'opera, dal suo utilizzo e delle attività di cantiere, oppure indirettamente dall'alterazione dei suoli e del regime idrico, in particolare se l'opera determina ricadute sul sistema delle falde superficiali, sull'alveo dei fiumi, o sulle correnti marine.

Nell'ambito di successive valutazioni, a livello di VAS, VIA e VINCA, sarebbe auspicabile mettere in campo letture complementari (fisiche, strategiche e funzionali) in grado di restituire quantomeno indicativamente l'effetto della somma delle frammentazioni e perdite di habitat atteso dall'attuazione del piano, mentre Strumenti di immediata utilità per tali letture sono l'indicatore dell'Annuario ISPRA che descrive la distribuzione del Valore Ecologico per il territorio italiano (cfr. fig. 1, pag. 130, RA).

Per quanto concerne invece le possibili misure di progettazione ecocompatibile/ misure di mitigazione, le priorità d'intervento sono indicate dalla Strategia Nazionale per la

Biodiversità in merito all'“area di lavoro trasporti”, che nello specifico le segnala nella riqualificazione degli habitat naturali a margine delle infrastrutture lineari e puntuali; nell'integrazione delle infrastrutture nelle rete ecologica, nel recupero paesaggistico/naturalistico degli ambiti urbani/periurbani interessati da fenomeni di degrado a margine delle infrastrutture viarie/ferroviarie, eliminazione delle soluzioni di continuità tra spazi urbani e sedime delle infrastrutture; nella promozione di forme di mobilità sostenibile nelle aree urbane; nell'aumento delle superfici a verde nelle aree urbane, anche con funzione di filtro rispetto agli agenti inquinanti, nonché nella implementazione dell'adozione di tecniche di naturalizzazione e ingegneria naturalistica nell'inserimento ambientale delle infrastrutture.

I criteri generali da applicare alla progettazione delle infrastrutture lineari allo scopo di conservare la biodiversità, l'ambiente naturale e culturale, il paesaggio, e le opportunità di ricreazione all'aperto sono l'obbligo per il progettista considerare le tematiche ambientali e deve avere una buona conoscenza della natura e degli ecosistemi. Inoltre deve essere effettuata un'analisi ed una valutazione dell'intera area interessata dall'infrastruttura anche allo scopo di evitare di disturbare e passare attraverso ambienti significativi, di proteggere le rotte di migrazione degli animali, così come le opportunità per i pesci di nuotare liberamente e le connessioni nelle aree di aperta campagna ed in modo altresì di adattare l'opera all'ambiente naturale e culturale, alpaesaggio ed alle opportunità ricreative all'aperto. Nel caso, infine, in cui gli impatti indesiderati sono inevitabili è necessario usare misure di mitigazione.

Il Proponente, quindi, rileva come una scelta “ottimale” delle alternative localizzative (di tracciato), debba essere condotta attraverso una valutazione d'impatto preventiva all'avvio della fase progettuale, applicata alle alternative d'intervento (di localizzazione e di progetto), adottando metodologie di analisi comparativa di tipo multicriterio o multiobiettivo che consentano la scelta tra un ventaglio di possibili alternative.

OAS 4 Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti: l'impatto specifico delle infrastrutture di trasporto rispetto al perseguimento dell'OAS 4 è principalmente legato alla realizzazione di nuove opere. Esse infatti inducono innanzitutto *consumo di nuovo suolo*, a meno che non siano localizzate – nella fattispecie le opere puntuali □ in aree già compromesse, e recuperate allo scopo (si tratta in tal caso di impatti positivi).

I maggiori profili che devono essere valutati riguardano la tutela del patrimonio agroalimentare, la salvaguardia delle materie prime, il rischio di contaminazione delle acque a causa delle opere, lo smaltimento dello smarino.

Tenuto conto delle osservazioni dei SCA, il Proponente ha parzialmente modificato il contenuto di alcuni temi oggetto del presente OAS.

OAS 5 Tutelare il paesaggio e i beni culturali: secondo il Proponente, la possibilità di valutare gli impatti delle infrastrutture sul paesaggio e sui beni culturali presenta il requisito minimo di conoscere la esatta localizzazione degli interventi e delle relative alternative. Il principale riferimento per valutare questo genere di impatti sul paesaggio e sui dei beni culturali è senz'altro il Piano Paesaggistico regionale previsto dall'art. 143 del il D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e s.m..

Il Proponente rileva, altresì, che il sistema della mobilità può generare impatti negativi, laddove la realizzazione di nuove infrastrutture interferisce direttamente con gli obiettivi di protezione e valorizzazione dei beni, ma anche impatti positivi, laddove, al contrario, gli interventi sul sistema della mobilità (sia esistente sia nuova) siano volti a migliorare l'accesso con mezzo pubblico ai beni già molto frequentati, o a favorire l'inclusione nei percorsi turistici di beni non sufficientemente valorizzati, curando in ogni caso al massimo livello l'inserimento paesaggistico delle opere.

Le opere dovranno essere eseguite tenendo conto delle linee guida ISPRA, valutando le opere di mitigazione, e rilevando i geositi individuati dal database ISPRA.

Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano: il Proponente segnala che tale OAS presenta una forte trasversalità, e risulta già in parte declinato quasi da ogni altro OAS considerato, sia che riguardi la qualità dell'ambiente, sia la sua sicurezza e pertanto, residualmente, il Proponente analizza unicamente i temi che non siano già stati considerati in altri OAS e nello specifico: l'esposizione all'inquinamento atmosferico, gli agenti fisici, l'incidentalità stradale ed, infine, gli impatti – sia positivi, sia negativi □ sulla qualità della vita delle persone a livello locale.

Tra le principali cause di peggioramento della salute della popolazione, vi sono certamente le emissioni dai motori degli autoveicoli e degli aerei, alle quali il Proponente suggerisce di far fronte, sulla base del citato Manuale ISPRA 109/14, nel caso di infrastrutture viarie, approfondendo gli effetti impattanti sulla qualità dell'aria sotto molteplici fattori.

Con riferimento alle conseguenze derivanti dagli agenti fisici, il Proponente distingue tra il rumore, al quale si può rimediare con la riduzione alla sorgente (barriere antirumore o asfalto fonoassorbente) o presso il recettore (schermi antirumore, finestre ventilate, etc.).

Per quanto attiene alle vibrazioni, dovranno essere condotte analisi degli effetti indotti dall'intervento di progetto durante la fase di realizzazione, la fase di esercizio ed eventualmente quella di dismissione, ai quali dovrà essere posto rimedio attraverso analisi localizzate.

La tematica dell'inquinamento luminoso deve valutare la compatibilità dell'intervento di progetto alle specifiche tecniche previste dalle normative di settore, relative alla progettazione, realizzazione e gestione degli impianti di illuminazione, mentre per l'inquinamento ottico, il Proponente ritiene che si debba invece tenere conto di tutti i potenziali ricettori impattati dalla realizzazione dell'intervento, con particolare riguardo alla salvaguardia della salute umana e agli eventuali effetti sulla fauna terrestre e marina, sull'avifauna, nonché sulle specie vegetali.

Inoltre, il Proponente, rilevato che Alcuni SCA hanno suggerito, in fase di Scoping della VAS, di integrare le considerazioni sugli impatti ambientali potenzialmente prevedibili sulla popolazione con quelli più specificamente legati al sistema socio economico locale, ha adeguato le osservazioni al contenuto specifico dell'AI, alla luce degli orientamenti forniti dall'UE in termini di criteri di valutazione per la soddisfazione delle condizionalità ex ante per l'Obiettivo Tematico 7, ed in particolare all'art. 10 "Priorità generali" del Regolamento N°1315/2013 sulle linee guida dell'Unione per le Reti TEN.

Il Proponente, quindi, individua nel Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) previsto dal D.lgs. n. 288/2011, strumento già previsto dall'AI (cfr. fig. 2, pag. 148), che consente di programmare le prossime opere infrastrutturali di trasporto e la sussistenza della condizione di perseguire effettivamente interessi strategici superiori.

Il Proponente, inoltre, effettua un'ulteriore analisi suggerita dagli SCA relativa alla internalizzazione dei costi esterni ambientali i quali, sebbene non espressamente previsti dalla normativa, possono essere introdotti in fase di redazione delle apposite Linee guida alla luce di quanto contenuto nel Libro Bianco dei Trasporti.

Sempre con riferimento alle osservazioni ricevute in fase di scoping, il Proponente segnala che in fase di redazione provvederà ad affrontare le questione degli impatti economico-sociali causati dall'attualizzazione dell'AI a livello locale proponendo, nell'Agenda Ambientale delle Aree Funzionali di intervento, di contemperare e ridurre al minimo anche gli impatti sul sistema socio-economico locale, qualora rilevati, in termini, ad esempio, di disturbo prolungato in fase di cantiere, impatti permanenti delle opere realizzate, ricadute occupazionali di breve e lungo periodo, nonché in relazione a costi e benefici ambientali stimati in termini economici.

9. MONITORAGGIO

9.1 Il Proponente, in conformità con quanto previsto dalla lett. I dei contenuti richiesti dal RA, ha proceduto alla descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del 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.

Nello specifico, il Proponente illustra il sistema di monitoraggio dell'AI, con ampio riferimento alle metodologie già esplorate dal MIT e dal MATTM nell'ambito Piano di Monitoraggio Ambientale della VAS del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020

9.2 Il Proponente ritiene che il monitoraggio ambientale dell'attuazione del AI coincida in gran parte con una azione di raccolta e concentrazione di dati provenienti da altri monitoraggi a partire da quelli legati al singolo intervento oppure da piani e programmi subordinati o correlati dotati di un loro sistema di monitoraggio.

Tra questi, il Proponente segnala il Piano di Monitoraggio Ambientale previsto nell'ambito della VAS del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, con il quale il monitoraggio dell'AI condivide in parte finalità, soggetti coinvolti, modalità di rilevamento e raccolta dati ed aspetti operativi.

9.3 Con riferimento all'aspetto ambientale, il Proponente ritiene che il monitoraggio possa essere articolato in un monitoraggio specifico delle azioni con l'ausilio di indicatori di contributo ed in uno di contesto con l'ausilio di indicatori di stato (che coincide con l'attività svolta da MATTM, ISPRA, ARPA, Università ed altri enti di ricerca per la definizione dello stato dell'ambiente ai diversi livelli attraverso, principalmente, i Rapporti sullo Stato dell'Ambiente): tale modalità ha però, degli inconvenienti (difficoltà su rilievo, indicatori e scambio dati) ai quali il Proponente intende sopperire con una strategia di ottimizzazione del processo che valorizzi la governance del processo di produzione e scambio dei dati e l'attuazione di forme di sussidiarietà prevedendo ipotesi di gestione diretta del monitoraggio ambientale da parte di istituzioni centrali, quali il MIT tramite il proprio Piano di Monitoraggio Ambientale.

Con riferimento agli indicatori, il Proponente ritiene di poter fare riferimento a quelli previsti nell'ambito del Monitoraggio del PON infrastrutture e reti ed identificati e condivisi con il MATTM ed ISPRA (cfr. tabelle pagg. 155-158, RA).

9.4 Il Proponente ribadisce, infine, l'importanza di una governance del processo che sia definita ed attuata nell'ambito di un progetto di dettaglio da rimandare ad una fase successiva quando sarà possibile raccogliere anche gli esiti del processo di VAS, tenuto conto della varietà e complessità di relazioni ed intersezioni fra interlocutori, obiettivi e utilità dell'azione di monitoraggio (cfr. fig. 2, pag. 161, RA).

La governance dovrà consentire innanzitutto l'utilizzo di dati già raccolti con il PON infrastrutture e dovrà essere assicurata con la realizzazione di una task force di tecnici in grado di raccogliere informazioni, predisporre linee guida comuni, gestire l'eventuale progetto pilota, compiere rilievi ed effettuare verifiche.

Accanto ad essa, dovrà essere previsto un Sistema Informativo del Piano di Monitoraggio in grado, tra l'altro, di effettuare il controllo e la validazione dei dati, il loro aggiornamento, la loro comparazione.

Queste informazioni, afferma il Proponente, saranno sintetizzate e raccolte in periodici rapporti di monitoraggio che conterranno, tra l'altro, la verifica dello stato di attuazione di quanto sotteso dall'AI, gli indicatori di monitoraggio adeguatamente quantificati in base all'avanzamento della realizzazione degli interventi, la sintesi dei risultati del monitoraggio per le voci aggregabili, e le eventuali indicazioni per il riorientamento delle iniziative previste, in termini di eventuali correzioni da apportare ad attività e strumenti attuativi.

10. OSSERVAZIONI

Come segnalato in precedenza, sono pervenuti i seguenti contributi:

- Ambasciata di Bosnia-Erzegovina a Roma per il tramite del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale DVA-2016-0010481: Non presenta alcuna osservazione.
- Repubblica d'Austria DVA-2016-0007831: Nessuna particolare osservazione, né sull'AI, né sulla Vas, salvo una generica possibilità di impatto sulla biodiversità e sul paesaggio alpini. Si rileva piuttosto che il principale progetto dell'AI di interesse per l'Austria – il tunnel di base del Brennero – è già in costruzione.
- Regione Autonoma Valle d'Aosta DVA-2016-0003964: secondo la Regione *"l'allegato così predisposto non tiene in alcun conto le richieste formulate dall'Amministrazione regionale rispetto alla programmazione nazionale delle infrastrutture...in particolare con la richiesta di inserire l'adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario per le due linee di interesse regionale (Torino-Aosta e Aosta-Pré Saint Didier). La mancanza di suddetti interventi pare in contrasto con alcuni dei principi cardine dell'allegato stesso...e sembra inoltre in contrasto con altri strumenti normativi e di programmazione"*.
- Regione Umbria DVA-2016-0003785: secondo la Regione *"si dovrebbero tenere in debita considerazione gli impatti potenziali delle infrastrutture che si andranno a realizzare sullo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici superficiali e sotterranei"*. A tale scopo la Regione raccomanda *"di inserire tra i Piani da considerare nella coerenza programmatica il Piano Risanamento Acque e il Piano regolatore Generale Acquedotti"* con *"l'auspicio di un maggiore coinvolgimento delle Regioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella condivisione dei Contratti di Programma con ANAS ed FS-RFI, strumenti con i quali viene effettuata la programmazione ordinaria sulla rete stradale e ferroviaria di interesse nazionale"*. Nell'osservazione si richiede *"che i progetti di eventuali opere, derivanti dall'attuazione dell'Allegato infrastrutture che dovessero interessare le emergenze regionali elencate, siano resi conformi ai contenuti dei Piani di Gestione dei siti Natura 2000 e siano preventivamente sottoposti a Valutazione di Incidenza Ambientale ai sensi del D.P.R. 357/97 e della D.G.R 1274/2004 e smi"*.
- ARPA Toscana DVA-2016-0003804: Riporta elementi di criticità di carattere generale relativi al territorio portuale e retro portuale di Livorno. Con riferimento alla matrice Aria, l'ARPA ritiene che i dati e le relative fonti debbano essere chiariti in merito agli indicatori dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici PM10 e PM2,5, per i quali non risulta riportato lo stato dell'arte dei parametri relativi alla qualità dell'aria, né le fonti dati cui si intende riferirsi anche in merito alla valutazione del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria. Nello specifico dell'obiettivo OAS 1. Non risulta chiaro come l'AI si inserisca negli obiettivi di riduzione percentuale delle emissioni di PM10, PM2.5, SO2, NOX, COV, NH3 e gas ad effetto serra: nei documenti di VAS non vengono individuati obiettivi quantitativi di riduzione, ma solo obiettivi di tipo qualitativo, anche tenuto conto che il Piano potrebbe riportare il proprio contributo quantitativo al raggiungimento degli obiettivi nazionali e comunitari. In tal senso, sarebbe preferibile chiarire la modalità di attribuzione dei punteggi anche alla luce della loro importanza nelle successive fasi di monitoraggio ambientale. Nell'attribuzione del "Punteggio di strategicità complessiva", l'ARPA ritiene inopportuno sommare i risultati dell'aspetto ambientale con i risultati dell'aspetto socio-economico. Nei dossier dell'area funzionale 4.B.1 e 5.B.2, relativamente all'impatto su Suolo e rifiuti (OAS4), l'ARPA propone di esplicitare, almeno a monte delle fitodepurazione e comunque indipendentemente dall'impiego della stessa, le modalità attraverso le quali *"preservare la qualità del suolo e delle acque di falda"* progettare i *"sistemi di drenaggio delle acque, anche prevedendo, ad esempio, il ricorso a tecniche di fitodepurazione nei canali di drenaggio"*. Nel dossier dell'area funzionale 5.C.1, non è indicata alcuna misura di mitigazione per gli obiettivi OAS1 e OAS6, pur avendo nella sezione 2 del dossier individuato possibili impatti negativi per la qualità dell'aria e per

le emissioni acustiche e in atmosfera: l'Ente ritiene che il punteggio più idoneo sarebbe almeno “-2” associato al criterio che “... *richiede particolari attenzioni per non contrastare con il perseguimento dell'obiettivo*”. Con riferimento ai dossier delle AF 2.A.1, 4.B.1 e 5.B.2, nella parte in cui il Proponente afferma “di prediligere il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo”, l'ARPA ritiene che tale indicazione debba essere contestualizzata ai casi specifici per contenere gli effetti sull'idrogeologia. Nel RA non è presente una analisi della scelta delle alternative che era prevista nel Rapporto Preliminare di VAS e che doveva far parte delle prestazioni del modello valutativo adottato. Con riferimento al Piano di monitoraggio, l'ARPA, nel condividere la scelta di prevedere all'istituzione di struttura intersettoriale di coordinamento delle attività di monitoraggio, invita il Proponente a coordinarsi con il monitoraggio del PRIIM Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità della Regione Toscana, e segnala che il Proponente ha definito solo le linee principali del sistema di monitoraggio, rimandando ad una fase successiva la predisposizione di un programma di dettaglio. Con riferimento agli indicatori, l'Agenzia osserva che andrebbero inseriti indicatori (muniti di scheda tecnica di descrizione) relativi ad alcune aree funzionali di intervento, (es. sicurezza ferroviaria e stradale, efficientamento energetico, sostenibilità ambientale dei porti), alla produzione di rifiuti e terre e rocce da scavo e al loro riutilizzo nell'ambito dell'attuazione dell'AI, nonché alla qualità delle acque superficiali e sotterranee.

- Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NURV) della Regione Toscana DVA-2016-0005405: Con riferimento a Rifiuti e bonifiche, il NURV chiede di applicare la gerarchia nelle azioni stabilita in ambito comunitario: prevenire la produzione di rifiuti e massimizzare il riutilizzo e il recupero, minimizzando lo smaltimento in discarica. In merito al Suolo, l'Ente chiede di tenere conto delle condizioni di pericolosità del territorio definite nei Piani di assetto Idrogeologico / Piani di Gestione del rischio Alluvioni (PGRA), così come aggiornate dagli strumenti urbanistici comunali, dalle relative norme di applicazione, nonché del DPGR 53/R/2011 e della LR 21/2015. Infine, il NURV, in merito alle Risorse idriche, invita il Proponente, per ogni singolo intervento nell'iter successivo si dovrà: preventivamente acquisire il parere del Gestore del Servizio idrico (Autorità idrica della Toscana); progettare e realizzare qualsiasi opera interferente con il sottosuolo in modo tale da non permettere infiltrazioni in falda; adottare, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, opportune cautele e dispositivi per evitare incremento di solidi sospesi e apporto di inquinanti alla risorsa idrica nel rispetto del D.lgs 152/2006 parte III e LR 20/2006. Segnala, infine, nuove norme regionali utili per la valutazione di incidenza.
- ARPA Lombardia DVA-2016-0002812: Nessuna osservazione (rimanda ad altro documento della Regione Lombardia in cui sono raccolti i pareri dei vari enti ed agenzie).
- Sig. Franco Bernardi per conto dei comitati cittadini DVA-2016-0004605: Chiede il rifacimento dell'intera procedura di valutazione di impatto ambientale del lotto funzionale Brescia-Verona della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, in quanto “*l'opera, pur se già “assentita”, ha raggiunto tale stadio dell'iter burocratico sulla base di un parere positivo di Valutazione di Impatto Ambientale risalente all'anno 2003*”, tenuto conto del tempo trascorso, del mutamento delle condizioni in fatto, della disposizione di cui al comma 6 dell'art. 26 D.lgs. n. 152/06, il Sig. Bernardi ritiene che la procedura debba essere reiterata. Il Sig. Berardi, inoltre, citando una recente Delibera della Regione Lombardia, contesta ulteriori aspetti del RA, nel quale si nega che il consumo di suolo per la costruzione di una nuova linea ferroviaria nel tratto tra Milano e Venezia sia consistente, per il solo fatto che l'opera interessa un ambito già “artificializzato”: in tale prospettiva, il Sig. Berardi rileva che, per tale opera non sono state considerate delle prescrizioni della Regione Lombardia, non sono stati valutati gli “*impatti cumulati*” derivanti dal costruzione di una nuova grande opera dove già sono presenti altre infrastrutture “*lineari*”, non è stato approfondito lo studio della cd. “Alternativa zero”. Il Sig. Berardi, pertanto, suggerisce il potenziamento

tecnologico della linea ferroviaria storica come unica soluzione che garantirebbe la compatibilità ambientale del progetto di Alta Velocità/Alta capacità ferroviaria sulla direttrice Brescia-Verona-Padova, realizzando comunque gli obiettivi prefissati dalla realizzazione dei corridoi "Ten- T", con il pieno conseguimento dell'Obiettivo Ambientale di riduzione di consumo di suolo, di prelievo di risorse e di produzione di rifiuti, citato nella documentazione di Valutazione Ambientale Strategica dell'Allegato Infrastrutture 2015.

- Comitato "CivicaMente - Cittadini di Ospitaletto" DVA-2016-0005284: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Vari cittadini ed Enti DVA-2016-0005263: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Osservazione del Consorzio Tutela Lugana DOC DVA-2016-0005444: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Vari cittadini DVA-2016-0005479: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Sigg. Paolo Coita, Alice Coita e Ornella Toso DVA-2016-0005770: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Sigg. Gabriele Fusato, Raffaella Lesi, Emanuela Fusato e Francesca Marongiu DVA-2016-0005099: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Comitato Provinciale rifiuti zero Brescia DVA-2016-0004945: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Coordinamento No Tav Brescia -Verona DVA-2016-0004908: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia DVA-2016-0005327: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Consorzio Valtènesi DVA-2016-0005465: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Sigg. Roberto Brun e Simone Brun DVA-2016-0005502: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Sigg. Raffaella Zuin, Lionello Zuin, Luigi Zuin e Mario Zuin DVA-2016-0006028: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Sigg. Giulio Pagani e Bruna Perotti DVA-2016-0006029: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Circolo Legambiente la nostra terra DVA-2016-0006093: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605
- Consorzio Valtènesi DVA-2016-0006201: Stesso testo di DVA-2016-0005465.
- Consorzio Tutela Lugana DOC DVA-2016-0006221: Stesso testo di DVA-2016-0005444
- Consorzio Lago di Garda DVA-2016-0007232: Si vedano le osservazioni del Sig. Franco Bernardi DVA-2016-0004605.
- Legambiente Lombardia – Onlus DVA-2016-0005369: critica l'assenza di VAS per gli accordi di programma ANAS ed RFI, che ha creato le condizioni per sovrapposizioni incoerenti, quali il "Collegamento SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese" ed il "Raddoppio ferroviario Milano-Mortara", evidenziando come quest'ultimo sia prioritario e influenzi la necessità del collegamento stradale. L'Associazione richiede un supplemento istruttorio per il collegamento ferroviario AV Treviglio-Verona giudicato molto impattante e non rispondente alle esigenze del territorio al contrario dell'auspicato quadruplicamento in sede della linea Rovato-Verona.; per la Pedemontana lombarda, per il quale si chiede una completa rivisitazione del progetto attualmente caratterizzato da gigantismo con

assorbimento di risorse non in linea con la logica di spendig review, finalizzato alla completa rimozione dall'elenco dell'AI.

- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli Venezia Giulia DVA-2016-0005368: L'ARPA invita a considerare fra gli obiettivi specifici il contenimento e l'abbattimento del rumore generati dalle infrastrutture di trasporto e suggerisce con riferimento a: macrocomponente 3 di inserire riferimenti a indicatore ISPRA "pressione da infrastrutture di comunicazione in aree protette"; macrocomponente 4: inserire nuova Corine Land Cover 2012 (in RA si cita 2010); macrocomponente 6: in materia di mappature acustiche descrivere lo stato di adempimento da parte dei Gestori. Inoltre, andrebbe anche descritto lo stato di attuazione e/o avanzamento dei risanamenti o abbattimenti effettuati previsti dai Piani di contenimento e abbattimento del rumore. In merito alla coerenza interna si chiede di tener conto di: - per OAS4: Comunicazione COM(2011) 571 def. "Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" (sul tema consumo di suolo) - per OAS6: Decisione n.1386/2013/UE (sul tema acustico). L'ARPA ritiene opportuno che nelle successive fasi di valutazione, progettazione e/o attuazione degli interventi afferenti alle Aree Funzionali, sia verificata l'esecuzione delle misure di accompagnamento e delle raccomandazioni. In merito al monitoraggio si suggerisce d'incrementare gli indicatori di processo, collegandoli alle aree funzionali e di considerare anche indicatori di controllo degli interventi di mitigazione. L'ARPA consiglia inoltre di dividere l'indicatore "Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite o rinnovate" in due: "Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite" e "Lunghezza o numero o superfici delle linee ferroviarie rinnovate".
- Agenzia Regionale per la Tutela dell'Ambiente Abruzzo DVA-2016-0005345: L'ARTA aveva fornito in fase di scoping un'indicazione di modifica che è stata accolta con soddisfazione nel RA. Nessun'altra osservazione.
- Circolo Legambiente Terre di Parchi DVA-2016-0005338: Legambiente segnala che il quadro programmatico dell'Allegato non identifica il percorso di valutazione ambientale strategica a cui dovrebbe essere sottoposto il CDP ANAS 2015 e chiede di conoscere se le opere in esso incluse ed il nuovo Programma quinquennale degli investimenti da realizzarsi nell'arco temporale 2015-2019 siano oggetto di VAS. Legambiente segnala che nel RA non è presente una analisi della scelta delle alternative che era prevista nel RP di VAS e che doveva far parte delle prestazioni del modello valutativo adottato. In merito alle aree funzionali 5.B.1, 5.C.1, 5.C.2, gli impatti risultano sottovalutati perché non si è tenuto conto dei riferimenti alla elevata sensibilità ecologica del territorio interessato da tali opere Parco del Ticino, Parco Agricolo Sud Milano, Rete Natura 2000, pSIC Brughiere di Malpensa e Lonate ecc. In merito all'OAS5 viene contestata la sottovalutazione degli impatti per via del coinvolgimento di aree già interessate da infrastrutture ritenendo che si contraddica principio comunitario della valutazione cumulativa degli impatti. ritiene che e i progetti di incremento delle infrastrutture stradali previste a servizio di Malpensa (es. SS. 11-494 "Padana Superiore e Vigevanese" 1° stralcio da Magenta a Vigevano) e il potenziamento dell'area Cargo city di Malpensa siano in contraddizione con l'OAS1. In merito all'agenda ambientale, l'Associazione chiede che i temi di attenzione evidenziati siano espressi in termini perentori e prescrittivi e non di semplice raccomandazione o suggerimento ed in merito al "Collegamento tra la SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese – 1. Stralcio da Magenta a Vigevano" propone una valutazione diversa delle performance rispetto ad OAS e OES.
- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia DVA-2016-0005156: La Regione Friuli Venezia Giulia segnala che dall'Allegato 2 del Rapporto Ambientale risulta che la regione è interessata da alcune opere già approvate o in fase di realizzazione, ma non è interessata da alcun intervento classificato come "realistico e maturo", fra quelli elencati come tali a pag. 90. La Regione rileva che per alcune AF che potrebbero incidere sui corridoi del territorio regionale, vi sarebbero sia specifici impatti negativi rispetto gli Obiettivi di sostenibilità

ambientale del programma (fig. 2 pag. 96 del RA) sia delle criticità nella valutazione della strategicità complessiva (fig. 5 pag. 113) e, pertanto, raccomanda di porre attenzione nelle successive fasi di programmazione e progettazione degli interventi di tener conto delle sensibilità e criticità ambientali già evidenziate, approfondendo anche il tema delle alternative sia strategiche sia progettuali. La Regione auspica che nelle redigende "Linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti" e nella successiva fase di predisposizione del Documento Pluriennale di Pianificazione 2017-2010, sia introdotta l'internalizzazione dei costi esterni ambientali o la previsione di criteri afferenti anche alle tematiche della sostenibilità ambientale. La Regione suggerisce di inserire in relazione agli aspetti "popolazione e salute" anche le ricadute lavorative nei territori interessati riconducibili alle opere da realizzare previste dall'AI. Relativamente alla VINCA, infine, la Regione suggerisce l'introduzione nella progettazione, nella selezione degli interventi e nei meccanismi di finanziamento di criteri di eco-condizionalità, di modalità di premialità/ammissibilità e la creazione di riserve di finanziamento per la messa in atto di misure d'inserimento e compensazione ambientale".

- Regione Marche DVA-2016-0005152: La Regione ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una VAS adeguata nella quale considerare anche le possibili alternative, chiede di considerare nell'Allegato Infrastrutture, tra le Linee di Intervento (e i relativi OS e AF), anche la forme di mobilità sostenibile come le ciclovie e di integrare e contestualizzare le misure di mitigazione rispetto agli impatti valutati, e diventino così uno strumento di accompagnamento alle successive fasi di pianificazione/progettazione delle singole opere. Con riferimento agli OAS, la Regione segnala che: per l'OAS2, relativo alla resilienza ai cambiamenti climatici, non sono stati considerati gli effetti negativi derivanti dalla diminuzione della resilienza di un territorio a seguito della realizzazione di infrastrutture lineari e dell'impermeabilizzazione del suolo; per l'OAS3, relativo alla biodiversità, non sono stati considerati i possibili impatti negativi sulle risorse naturali marine; inoltre gli impatti individuati per questo OAS non sono stati contestualizzati rispetto a tipologie ecosistemiche, rendendo l'individuazione delle misure di mitigazione generica; per l'OAS5, relativo al paesaggio e ai beni culturali, sebbene siano stati indicati effetti negativi per le componenti archeologiche, non sono state indicate opportune misure di mitigazione. La Regione chiede che nella definizione del PMA dell'allegato infrastrutture, vengano adeguatamente chiarite modalità, responsabilità e tempi relativi all'integrazione con i PMA di piani e opere derivanti dall'AI stesso; si chiede inoltre che il sistema degli indicatori sia integrato al fine di monitorare tutti gli effetti negativi valutati. In merito alla VINCA, la Regione ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una Valutazione di Incidenza adeguata che valuti gli aspetti di frammentazione della Rete Natura 2000 e nella quale siano considerate le possibili alternative, le mitigazioni, e, in subordine, le eventuali compensazioni.
- Autorità di Bacino - bacino pilota del fiume Serchio DVA-2016-0005077: L'Autorità chiede che il Piano e il RA esplicitino chiaramente che in fase di attuazione degli interventi vengano soddisfatti i seguenti punti: 1. la coerenza/compatibilità degli interventi dell'"Allegato infrastrutture" al DEF, con tutti gli strumenti di pianificazione del bacino del fiume Serchio; 2. le interferenze delle nuove infrastrutture con le pericolosità geomorfologiche e idrauliche P4 e P3, riconosciute nei vigenti Piani di bacino, stralcio Assetto Idrogeologico (PAI), e con i relativi condizionamenti/limitazioni contenuti nei medesimi piani; 3. la possibile interferenza o incongruenza delle eventuali nuove infrastrutture con gli stati/obiettivi di qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei, con le limitazioni ai prelievi di acqua contenuti nella Scheda Norma 7 del PdG (Limitazioni temporanee alle derivazioni da acque superficiali e sotterranee di bacino del lago di

Massaciuccoli) e con la tutela e salvaguardia delle aree comprese nel Registro delle Aree Protette (tav. 5 del PdG). L'Autorità segnala la necessità che Piano e il Rapporto Ambientale esplicitino che i progetti di maggior dettaglio siano sottoposti all'Autorità di Bacino per il rilascio del parere di competenza, ove questo sia previsto dai succitati Piani di Bacino o da altre disposizioni normative.

- Dott. Gianluca Sidoti e del Dott. Angelo Tonello DVA-2016-0005102: I due privati chiedono che il finanziamento destinato alla Progettazione del collegamento ferroviario dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, sia destinato alla redazione del Progetto Definitivo del collegamento ferroviario dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, realizzato sulla base del Progetto Preliminare approvato dal CIPE (Delibera n° 69 del 27/05/2005), al fine di evitare possibili interferenze di natura urbanistica” - sia inserito nell'AI il progetto definitivo del Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice, ripristinando i finanziamenti presenti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2014; - sia rivalutato il preventivo di spesa del collegamento ferroviario AVIAC Verona-Padova, per modifiche intervenute - la priorità degli interventi sia agganciata ai risultati del Bilancio di Strategicità elaborato per la VAS.
- Regione Lombardia DVA-2016-0004818: La Regione chiede di integrare la lista delle opere prioritarie di cui alla Tabella “Allegato 3” con i seguenti interventi, che riguardano tratte e/o collegamenti a nodi della rete core:
 - Quarta corsia dell'autostrada A1 Milano-Lodi;
 - Quarta corsia dinamica dell'autostrada A4;
 - Cassanese Bis e potenziamento SP Rivoltana;
 - Potenziamento Rho-Gallarate;
 - Adeguamento della linea Chiasso – Como – Seregno – Monza – Milano;
 - Realizzazione collegamento Malpensa da Sud e da Nord;
 - Potenziamento nodo ferroviario di Bergamo con connessioni all'aeroporto di Orio al Serio.

La Regione chiede altresì di integrare la lista delle opere prioritarie di cui alla Tabella “Allegato 3” con i seguenti interventi, ricadenti parzialmente su tratte e/o nodi della rete core e della rete comprensive, che sono prioritari per risolvere specifiche criticità della rete core:

- Autostrada regionale Cremona-Mantova;
- Terza Corsia della Milano/Meda;
- Bretella A21 – Castelvetro Piacentino e terzo ponte sul Po;
- Raccordo Autostradale Tirreno Brennero (Ti.Bre.);
- Adeguamento della linea Luino – Sesto Calende – Gallarate;
- Nodo di Seregno – bretella di interconnessione tra linea FN proveniente da Saronno e linea RFI diretta a Como-Chiasso;
- Porto di Tencara lungo il canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Per quanto riguarda la la Linea strategica 4 la Regione ritiene che gli interventi debbano riguardare anche le reti di livello regionale.

La Regione, inoltre, prevede la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche e propone di inserire tali itinerari ciclabili nell'AI affinché anche questa tipologia di opere sia identificata e riconosciuta come infrastruttura strategica di livello nazionale.

Con riferimento alle Idrovie, la Regione non riscontra nell'AI una sufficiente attenzione al tema delle infrastrutture idroviarie e sollecita perciò una specifica indicazione, da recepire nel parere motivato VAS.

In relazione alla rete ferroviaria interventi a favore del trasporto merci la Regione segnala la necessità dell'adeguamento ai nuovi standard, dando omogeneità di prestazioni all'intero

asse TEN-T RenoAlpi, e chiede che l'AI preveda una specifica voce riferita al corridoio Reno Alpi e recante dicitura "Interventi per l'implementazione degli standard prestazionali del traffico merci ferroviario sulle linee di connessione tra porti liguri e nodi di Novara e Milano".

La Regione chiede che nel parere motivato si indichi l'inserimento, fra gli interventi afferenti l'intermodalità, del collegamento autostradale interregionale Broni-Mortara-Stroppiana, già prevista nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

In materia di accessibilità aeroportuale, la Regione chiede di considerare l'inserimento nell'AI delle opere di completamento dell'accessibilità ferroviaria dell'Aeroporto di Malpensa e di realizzazione del collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Orio al Serio attraverso la città di Bergamo, nonché il quadruplicamento della Rho-Gallarate.

Altro - La Regione chiede di:

- garantire nel breve periodo il completamento delle opere sospese o rinviate in relazione agli aggiornamenti dei piani finanziari delle concessionarie autostradali o per l'imminente scadenza delle stesse concessioni autostradali;
- prevedere un approfondimento sui nodi primari della rete autostradale e principale ordinaria, soprattutto nelle grandi aree metropolitane;
- prevedere a diffusione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS), dando attuazione alla Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010,

Rispetto allo scenario 2030 delineato nell'Allegato Infrastrutture, si auspica che nell'Allegato Infrastrutture, eventualmente nelle successive fasi di aggiornamento, nelle more dell'adozione/approvazione di un Piano nazionale per la riduzione della CO2 nel settore dei trasporti, la Regione chiede che si consideri lo scenario di massimo potenziale tecnico derivante dall'adozione ed implementazione della cosiddetta Strategia "Avoid-Shift-Improve" (ASI).

La Regione afferma che sarebbe utile l'elaborazione di un quadro sintetico/riepilogativo dello stato delle valutazioni ambientali relativamente ai piani/programmi (VAS/VINCA) descritti al Cap. II.2 e rispetto agli interventi/opere infrastrutturali (VIA/VINCA) previsti.

ARPA Lombardia auspica una ulteriore verifica finalizzata a confermare l'attualità dei progetti e, nel caso di progetti datati, ad un loro riesame ed un incremento e riqualificazione delle linee ferroviarie già esistenti, priorità ai collegamenti ferroviari con gli aeroporti rispetto al potenziamento delle reti stradali, elettrificazione delle linee, rispetto dei tempi previsti per i lavori. In merito all'AF 5.B.1. e impatti sulle valenze naturalistiche si ritiene che, si ritiene non opportuno generalizzare, in quanto queste ricadute nell'area di Malpensa, potrebbero essere ben più negative di quanto indicato nelle schede specifiche dei dossier.

In merito alla AF 5.C.1 e all'OAS 5 non viene condivisa l'affermazione "trattandosi di interventi di potenziamento di complessi aeroportuali già esistenti, tali impatti interesseranno un paesaggio già in qualche modo compromesso".

L'ARPA chiede che: - a conclusione del processo di Vas, le indicazioni riportate nel RA siano recepite all'interno dell'AI, in modo tale che i principi enunciati dal RA trovino concreta applicazione; - tali indicazioni siano riferite non solo rispetto alle opere collegate all'Allegato, ma anche a quelle inserite all'interno di contratti di programma ANAS, RFI e con i gestori degli scali aeroportuali; - nella sezione del RA relativa alla macro componente Biodiversità siano riportate indicazioni circa le aree prioritarie per la biodiversità in Pianura Padana; - di considerare l'elemento "territorializzazione", ossia l'intenzione di riferire la valutazione VAS agli ambiti territoriali maggiormente interessati ed interferiti dalle azioni di Piano allo scopo di effettuare una valutazione degli effetti cumulati; - sia accertato il problema delle trasformazioni insediative indotte dalla presenza di infrastrutture stradali; - venga considerato il tema della cantierizzazione come fonte importante di impatti che andrebbero considerati negli effetti cumulativi da valutare nella VAS ed oggetto, misure di accompagnamento; - vi sia un riequilibrio nella formulazione delle valutazioni relative al

miglioramento dei collegamenti ai gate intercontinentali rendendole più logiche e razionali, come è stato fatto per i porti; - che sia ridotto il valore negativo ai gate intercontinentali in ragione dell'elevato grado di strategicità; sia assicurata una fattiva collaborazione e un reale coinvolgimento delle Regioni riallineando le attività della procedura VAS a quelle per la definizione dell'AI prima della definitiva approvazione dello stesso; - siano adottate misure di compensazione in aree degradate per evitare la sottrazione di suolo agricolo; sia assicurata la manutenzione delle misure mitigative; - sia approfondito l'impatto derivato dalla realizzazione di infrastrutture che attraversano corsi d'acqua; - sia sviluppato il fenomeno dell'*urban sprawl*; - siano definite le criticità e le misure di mitigazione in materia e siano rese ancora più cogenti le indicazioni fornite nel RA in materia di riuso e riciclo di materiali di attività estrattive; - sia esteso in materia di rumore il richiamo alla Direttiva 2002/49/CE anche alla fase di valutazione delle ricadute; - sia aggiunto a pag. 138 del RA un paragrafo sulla specifica esperienza della Lombardia in materia di paesaggio; -sia introdotto un idoneo strumento di valutazione di impatto sanitario nel processo valutativo dei singoli progetti; sia aggiunto l'indicatore "Consumi finali di combustibili fossili per modalità di trasporto" e l'indicatore "Consumi finali di combustibili per modalità di trasporto" relativamente al tema "Energia e cambiamenti climatici"; - sia inserito l'indicatore proxy "Indice di Frammentazione da Infrastrutture" al monitoraggio; siano inserite nella VINCA indicazioni circa il fatto che le misure di mitigazione e di compensazione dovrebbero essere inserite, computate e gestite come parte integrante dei progetti ed anche eventuali opere da effettuarsi su aree non direttamente coinvolte dall'opera principale dovrebbero essere integrate in fase di progetto definitivo, estendendo a queste ultime le previsioni della legislazione in materia di opere pubbliche, compreso l'esproprio.

- Sig. Roberto Coppa DVA-2016-0004787: Il Sig. Coppa segnala la mancata considerazione di alcuni temi quali: infrastrutture per l'approvvigionamento distribuzione di energia, progetti connessi a sanità e istruzione, riconversione dell'area EXPO2015, sviluppo aree turistiche, Scarsi investimenti e attenzione sulla rete ferroviaria locale. Il Sig. Coppa cita, inoltre, problemi ambientali e sanitari non ritenendo che il rimedio alla disfunzioni delle ferrovie ed il miglioramento dell'ambiente vadano ricercati nella "liberalizzazione e nello smembramento" del trasporto ferroviario come viene prospettato dall'AI 2015. Il Sig. Coppa segnala che l'AI tralascia l'esigenza di potenziare alcune linee fra le quali la Gallarate / RhO Fiera di Milano, la Genova / Ventimiglia, la Aosta / Prè Saint Didier e la Novara / Arona.
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza Archeologica della Toscana DVA-2016-0002695
- Città di Desenzano del Garda DVA-2016-0005480: Non presenta osservazioni all'AI ma ripropone le osservazioni già fatte in sede di conferenza dei servizi (2014) sul lotto funzionale Brescia-Verona della linea AV Milano-Verona. In particolare il Comune chiede di rivedere e aggiornare le previsioni di domanda e del programma di esercizio stesso secondo una proposta alternativa che viene illustrata.
- Comuni No Tangenziale del Parco del Ticino e Parco Agricolo Sud Milano DVA-2016-0006244: Le osservazioni si concentrano sul collegamento stradale fra la SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese - 1° stralcio da Magenta a Vigevano che nel RA rientra negli interventi connessi al tema aeroportuale. I privati segnalano la erroneità di una valutazione sugli interventi che consideri i tre aeroporti come unica identità e senza peculiarità specifiche di ognuno di essi: Malpensa è situata in un'area di grande pregio ambientale che non viene tenuta in debito. Nelle osservazioni specifiche, facendo riferimento all'opera oggetto di attenzione (collegamento SS11 – Vigevanese) vengono proposte valutazioni diverse da quelle attribuite nel RA chiedendo infine che "dalla Valutazione Ambientale Strategica emerga un parere irrevocabilmente NEGATIVO nei confronti di questo progetto, la cui realizzazione viene considerata inutile e dispendiosa dai Comuni e dai Cittadini del

Territorio che già da tempo ne hanno chiesto la cancellazione ai Ministeri competenti e per i quali l'unica soluzione rimane da sempre la riqualificazione delle strade esistenti"

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici DVA-2016-0008293: Il Dipartimento del MIT chiede un aggiornamento delle informazioni già presenti nell'Allegato al capitolo denominato "Un Piano di interventi realistici e maturi" in conseguenza della approvazione dei criteri per la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento a valere sulle risorse del programma. Nell'ambito delle attività di avvio del P.O.N. di competenza della scrivente, è in corso di approfondimento la tematica delle Aree Logistiche Integrate.
- Autorità di Bacino del Fiume Adige, della Provincia di Cuneo e della Provincia di Treviso DVA-2016-0008996: L'Autorità ritiene non vi siano motivi di dissenso ai contenuti dell'AI e si riserva di esprimere il parere su tracciati e localizzazione delle opere nelle sedi opportune. L'Ufficio Acque comunica all'Autorità Concedente e all'Autorità preposta alla VAS come esito istruttorio che il piano di cui all'oggetto soddisfa i seguenti requisiti: - non interferenza con i diritti delle concessioni legittimamente costituite; - dovrà essere conforme alla normativa di settore e non dovrà influire sul rischio di non raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici potenzialmente interessati; - non interferenza con le aree di salvaguardia delle captazioni ad uso potabile; - dovrà essere garantita e verificata la compatibilità con il seguente quadro programmatico e Normativo.
- Cascina Isola Maria - Parco agricolo Sud Milano per il tramite della Sig. Renata Lovati DVA-2016-0005257: Richiede la cancellazione del collegamento tra la SS11 Padana Superiore e 494 Vigevanese - 1. Stralcio da Magenta a Vigevano, proponendo la riqualificazione delle strade esistenti.
- Provincia Autonoma di Trento DVA-2016-0005434: La Provincia segnala il mancato recepimento nel RA delle richieste presentate nella fase di Scoping in merito all'esecuzione di approfondimenti sul tema delle correlazioni fra traffico autoveicolare e qualità dell'aria in primis ossidi di azoto, ritiene che la mancanza di un approccio quantitativo indebolisca valutazione in specie per le macro-componenti 1 e 6 e suggerisce di fare esplicito riferimento nel paragrafo 6.2 "OAS1. Incrementare la qualità dell'aria, risparmio energetico e la riduzione dei gas serra", all'evoluzione normativa europea che regola le emissioni di inquinanti da parte dei veicoli, considerando come tale normativa abbia un diretto impatto sulle macro-componenti ambientale 1 e 6. La Provincia segnala che i riferimenti ai PTP provinciali per l'identificazione dei beni culturali potrebbero non essere esaustivi e/o aggiornati per cui l'Ente si rende disponibile a fornire la documentazione dettagliata di supporto e chiede che nel Capitolo 2 siano prese in considerazione in maniera esplicita le dieci disposizioni elencate in calce al parere di Scoping della Commissione, seppur ricomprese nelle osservazioni di altri soggetti. Nell'AI, (...) Il paragrafo 3.1 sottolinea peraltro come il documento riassume in sé anche l'attività di programmazione di medio termine da sottoporre a periodico aggiornamento. A tal proposito, non risulta chiaro se la previsione di nuovi eventuali interventi da realizzare sul territorio nazionale sia da ricomprendere nei futuri aggiornamenti del documento e quindi da sottoporre opportunamente a valutazione ambientale strategica. (...) Al riguardo si sottolinea la necessità di rimandare alla fase progettuale dei singoli interventi le valutazioni di maggior dettaglio riguardo ai potenziali impatti ambientali ad essi connessi e la verifica di coerenza con il quadro programmatico di livello regionale o locale. Richiesta di attenzione al tema della tutela delle acque con richiesta di esplicito richiamo ai Piani di gestione delle acque. Allo scopo sono segnalate le iniziative recentemente attivate in materia. Necessità di effettuare in sede di attuazione dell'Allegato Infrastrutture una disamina puntuale delle azioni che potenzialmente possono interessare la Provincia di Trento: si tratta essenzialmente di interventi generici afferenti l'intero territorio nazionale, che comportano esclusivamente la manutenzione o il potenziamento delle reti infrastrutturali esistenti.

Questa successiva fase di approfondimento dovrà prevedere anche la consultazione della pianificazione provinciale inerente la tutela delle acque destinate al consumo umano. Allo scopo si citano piani e fonti da consultare.

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici DVA-2016-0008305: Il Dipartimento segnala alcuni refusi e incompletezze, ritiene inoltre opportuna una più organica sistemazione dei contenuti relativi all'ERTMS, nonché l'inserimento di alcuni recenti provvedimenti normativi, quali il D.lgs. di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", che il Governo ha approvato in esame preliminare il 20 Gennaio 2016; il D.lgs. approvato in esame preliminare dal Governo il 20 gennaio 2016 recante il "Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale" ed il Regolamento n. 219 dell'1 dicembre 2015, pubblicato l'11 gennaio 2016 relativo al "Sistema di riqualificazione elettrica, destinato ad equipaggiare veicoli delle categorie M ed N1".
- Regione Liguria per conto della Città Metropolitana di Genova e dalla Soprintendenza Archeologia della Liguria DVA-2016-0007168: La Soprintendenza non concorda su alcune valutazioni espresse nel RA (Allegato 2, Dossier di valutazione) e in particolare riguardo a quanto riportato in riferimento all'obiettivo OAS 5. Punto 3.A.1: non possono essere considerate irrilevanti le interferenze che procedure semplificate adottate negli iter autorizzativi relativi agli adeguamenti infrastrutturali possono produrre sui beni culturali, soprattutto per quanto riguarda le nostre più importanti realtà portuali, caratterizzate da una ininterrotta continuità di vita. Si richiede pertanto che la semplificazione procedurale tenga in considerazione tutte le metodologie di indagine preventiva, valutazione e di salvaguardia dei beni archeologici. Punti 3.B.1 e 3.B.2: non possono essere considerate trascurabili o positive le interferenze prodotte dagli interventi strutturali proposti, bensì accettabili se la loro progettazione tiene conto degli obiettivi della tutela nel quadro delle pratiche dell'archeologia preventiva summenzionate. Punti 3.C.2: non solo vanno considerate in maniera positiva le possibili interferenze, ma devono essere sviluppate e potenziate tutte le implicazioni e sinergie tra ricerca, sviluppo tecnologico e salvaguardia del patrimonio archeologico nel quadro citato di una valorizzazione culturale del sistema portuale. Relativamente all'elenco degli indicatori di Impatto e il tipo di conseguenza previsto, nel caso dei beni culturali l'indicatore di impatto è ancora la presenza del vincolo, ma fra le conseguenze (presumibilmente intese da evitare) si parla di "Variazione della superficie tutelata ai sensi del D.lgs. 42/04 artt. 136 e 157, in seguito alla realizzazione dell'intervento". La conseguenza reale, però, sarebbe la non autorizzazione alla realizzazione dell'intervento. Inoltre si segnala che tra le opere di mitigazione e compensazione vengono presi in esame solo i casi di beni paesaggistici. Sarebbe auspicabile comprendere i beni archeologici e, nel caso di opere che passino molto vicino a un qualche sito vincolato e valorizzato, e chiedere opere di compensazione nei termini, ad esempio, di un apparato permanente per l'offerta al pubblico, come audio guide, cartellonistica, recinzioni etc. Richiamando infine il paragrafo contenuto nel Rapporto preliminare dedicato al citato obiettivo OAS 5, non si considerano sufficienti, ai fini di una corretta valutazione dell'incidenza delle opere infrastrutturali sul patrimonio archeologico, le banche dati citate (P.T.P.R., SITAP, "vincoli in rete"); a tal fine si richiama la necessità di integrare le conoscenze disponibili con studi mirati sia allo specifico contesto territoriale, come richiesto ad esempio da questa Soprintendenza in occasione della redazione del nuovo Piano regolatore portuale di Genova, sia più in dettaglio, nelle successive fasi di progettazione puntuale, al singolo intervento.
- Città Metropolitana di Genova: Nonostante il rilevante ruolo affidato dalla legge Del Rio alle città metropolitane di motore per lo sviluppo economico e sociale del paese non si riscontra nell'AI e nel relativo sistema di valutazione, monitoraggio e feedback, un adeguato riconoscimento di tale ruolo. Per tali ragioni la Città ritiene che sia l'analisi di contesto, sia la valutazione di coerenza esterna svolte nel rapporto ambientale dell'AI possano essere integrati ponendo in maggiore evidenza il ruolo che le Città metropolitane possono svolgere

per contribuire alla realizzazione delle infrastrutture strategiche. In particolare pare opportuno evidenziare la necessità di stabilire sinergie, anche soltanto in termini di sostegno allo sviluppo delle iniziative relative alla progettazione e realizzazione delle opere, tra la pianificazione strategica della Città metropolitana e i grandi progetti infrastrutturali, pur tenendo conto che le relative attività di programmazione, finanziamento, progettazione e realizzazione sono in capo ad altri Enti e soggetti attuatori di livello regionale o nazionale. In tal senso, la Città evidenzia i seguenti progetti prioritari per il territorio metropolitano genovese: sviluppo dell'aeroporto di Genova in chiave metropolitana, terzo valico ferroviario, riassetto del waterfront portuale di levante ("progetto Blueprint"), riorganizzazione del nodo autostradale genovese (gronda autostradale di ponente e collegamento A12 / vai Fontanabuona). In particolare occorre sottolineare il tema del rilancio dell'aeroporto di Genova che, se potenziato e ulteriormente integrato con la rete ferroviaria e autostradale, può costituire una infrastrutturale essenziale per lo sviluppo dell'area metropolitana nel contesto nazionale ed europeo. La Città metropolitana propone di integrare il "sistema di monitoraggio" affidando alla Città metropolitana un ruolo nelle attività di feedback in qualità di responsabile dell'attuazione e gestione dei singoli interventi direttamente o indirettamente riconducibili alle Aree Funzionali di Intervento che sono state definite nell'ambito della VAS, integrando quindi l'elenco dei soggetti già indicati. L'Amministrazione rileva, infine, che il tema delle interferenze delle infrastrutture, sia esistenti che di previsione, in rapporto alla presenza di impianti a rischio di incidente rilevante risulta affrontato all'interno del RA in termini piuttosto generici: nel territorio metropolitano genovese sono numerosi i casi in cui occorre effettuare una verifica delle interferenze tra la presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante e la presenza di infrastrutture primarie; pertanto, la Città metropolitana suggerisce di integrare tale tema all'interno del RA, quantomeno con i riferimenti ai recenti aggiornamenti introdotti con il D.lgs. 26 giugno 2015, n. 105.

- Vari cittadini e comitati cittadini DVA-2016-0005332: Gli scriventi ritengono che non sia rispettato l'art. 11 del D.lgs. 152/2006 in quanto si ritiene anomalo che la valutazione venga avviata non solo successivamente all'approvazione del piano, ma ad opere già eseguite, iniziate o progettate. Nello specifico, con riferimento alla linea AV/AC Linea AV/AC Montebello-Nodo Vicenza, i cittadini contestano il fatto che la valutazione sia stata eseguita con l'attribuzione di un punteggio per ciascun obiettivo, ottenendo un punteggio totale per gli obiettivi ambientali ed un punteggio totale per quelli economico-sociali, salvo poi fare la somma algebrica dei punteggi così ottenuti. Inoltre viene affermato che oggetto del presente procedimento è la VAS e non la strategicità complessiva, evidenziando come gli impatti ambientali negativi conseguenti al quadruplicamento dei binari, pur valutati negativamente nel loro complesso, sono comunque stati sottostimati. (...). I cittadini osservano come il Tema delle alternative non sia contenuto nel rapporto presentato, non solo per le tratte della linea AV/AC già costruite, ma anche per quelle per cui non esiste ad oggi un progetto preliminare o definitivo approvato, e per cui sono da tempo disponibili varie ipotesi progettuali: la tratta Montebello- Grisignano manca dei requisiti necessari per l'inserimento nell'Allegato Infrastrutture del D.E.F., previsti dall'art. 4 c.2 del D.L.vo 228/2011 e dal D.P.C.M. 3/8/2012 quali "l'analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione", "l'analisi delle alternative progettuali", "l'analisi della fattibilità finanziaria", "l'analisi della fattibilità economica e sociale", lo studio dell'impatto ambientale, riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative.
- Regione Piemonte DVA-2016-0005891: La Regione sostiene che L'aver sviluppato la procedura di VAS in un momento successivo all'approvazione del Programma non ha contribuito a garantire una corretto approfondimento di tali aspetti integrativi e si auspica, pertanto, che nei futuri cicli di programmazione la procedura di VAS venga attivata con il maggior anticipo possibile rispetto alla definizione delle azioni di programma. La Regione evidenzia inoltre che il sistema di obiettivi definito nel RA non tiene conto di alcuni aspetti

caratterizzanti "la realtà del Paese" ove le problematiche di impatto e/o di sviluppo hanno localizzazioni territoriali differenti che generano priorità di intervento diverse. La Regione chiede di valutare nell'analisi di coerenza esterna, gli strumenti attuativi riferiti alle altre politiche di mobilità, nonché, rispetto al tema Paesaggio, il Nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), oltre a definire misure atte a ridurre l'incidenza degli interventi sui siti della Rete Natura 2000 anche sulla base delle Misure di conservazione per la tutela di tali siti, approvate di recente dalla Regione. La Regione, inoltre, ritiene che, in fase attuativa occorrerà verificare la compatibilità degli interventi con le finalità istitutive e le norme generali di tutela e salvaguardia stabilite agli artt. 7 e 8 della citata l.r. 19/2009 e dovrà essere, altresì, verificata la compatibilità con gli strumenti di gestione delle aree protette. L'intero processo progettuale dovrà essere indirizzato verso un approccio integrato e multidisciplinare con l'obiettivo di migliorare eventuali condizioni di criticità in essere e tutelare gli elementi di valore (dal punto di vista storico, estetico-percettivo ed ecosistemico) dei paesaggi attraversati, superando infine i concetti di mitigazione/compensazione. In tal senso, la Regione si suggerisce di prendere in considerazione la possibilità di sviluppare un sistema per le compensazioni ambientali secondo un approccio finalizzato ad orientare nel loro complesso l'insieme delle misure compensative legate ai singoli interventi infrastrutturali al fine di attenerne il coordinamento, nonché di accrescerne la significatività e rilevanza ambientale. Le direttive in merito alla verifica e alla cautela progettuale in relazione alla presenza di Aree archeologiche deve essere riferita a tutte le tipologie di infrastruttura, localizzate o meno in aree urbane. Laddove si intervenga su infrastrutture e linee riconosciute di interesse storico culturale dai Piani paesaggistici regionali, la Regione chiede che sia essere garantito il rispetto della leggibilità della morfologia e delle tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, con riferimento anche alla fruibilità panoramica da e verso l'infrastruttura. Con particolare riferimento ai contenuti dell'Allegato 2 – "Dossier", la Regione segnala quanto segue: per tutti gli interventi relativi alla riqualificazione o alla nuova previsione di infrastrutture viarie, ferroviarie o logistiche, deve essere preso in considerazione l'obiettivo della riqualificazione paesaggistica e riqualificazione ambientale del contesto territoriale oggetto di intervento; la valutazione degli impatti paesaggistico ambientali e la conseguente progettazione del corretto inserimento paesaggistico deve essere estesa anche agli interventi complementari all'infrastruttura quali ad esempio pannelli fonoassorbenti, sia in ambito esterni ai centri abitati sia all'interno degli stessi; nella valutazione dell'impatto sulla componente suolo si deve valutare prioritariamente, per i siti di cantiere e di deposito, l'utilizzo di aree già compromesse (ex industriali dismesse, cave da riqualificare....) presenti sul territorio quale alternativa all'occupazione di suolo libero; il concetto di riqualificazione va esteso ed evidenziato anche agli aspetti paesaggistici e non solo strettamente ambientali; per gli interventi previsti in contesti montani e vallivi, va evidenziata la necessità di maggiori approfondimenti in merito all'inserimento paesaggistico ambientale dell'opera e agli aspetti compensativi in relazione alla fragilità paesaggistico ambientale del contesto, in coerenza con le indicazioni contenute nei Piani paesaggistici regionali. al punto 8.5 del RA, tra gli strumenti richiamati nel documento, andrebbe indicato anche il documento relativo alle Rete ecologica regionale di cui alcune regioni, tra le quali il Piemonte, sono dotate. Per quanto concerne le rete viaria, risulta condivisa dalla Regione l'impostazione e gli indirizzi formulati nel Programma e nel RA per l'implementazione delle azioni sulla sicurezza stradale, sia mediante azioni immateriali, che materiali e l'attenzione per le problematiche relative alla manutenzione stradale sia ordinaria che straordinaria. La Regione deve, però, rilevare un importante scollamento tra tali indirizzi e le opere individuate nell'Allegato 3 (capitolo 2) nel quale, invece, sono riportate prettamente nuove costruzioni. Tale considerazione trova particolare evidenza nel Contratto di Programma che richiama le sole opere finanziate (nuove costruzioni e limitatamente all'anno 2015) e non gli interventi di manutenzione straordinaria ed adeguamento normativa presenti nel Piano

investimenti ANAS 2015-2018, anche non finanziati totalmente. Si osserva, infatti, l'importanza di richiamare nel Programma detti interventi in quanto risultano particolarmente efficaci al raggiungimento di obiettivi quali l'aumento della sicurezza stradale e il miglioramento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, in coerenza con gli indirizzi del Programma oggetto di valutazione. Al fine di limitare il sovradimensionamento dei nodi che compongono la rete della logistica e il conseguente consumo di suolo, il RA avrebbe dovuto prevedere tra gli obiettivi ambientali quello di effettuare un coordinamento tra i poli già esistenti o di futuro sviluppo, operando così un'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse territoriali, e avrebbe dovuto fornire chiare indicazioni per lo sviluppo dei poli logistici in un'ottica di limitazione del consumo di suolo agricolo e naturale e di riutilizzo di aree già degradate, dismesse o sottoutilizzate. Le reti viabilistica e ferroviaria non sono solo un fattore di pressione nei confronti della fauna selvatica, in quanto frammentano il territorio, la rete ecologica e i corridoi utilizzati dagli animali per i loro spostamenti (come correttamente descritto nel RA), ma costituiscono anche un'importante fonte di impatto nei confronti del territorio rurale e del comparto agricolo, in termini di sottrazione di superficie agricola produttiva, di frammentazione delle proprietà e di cesura del mosaico degli appezzamenti, di criticità legate all'accesso ai fondi, all'approvvigionamento idrico e all'esercizio dell'attività irrigua. Il territorio rurale non è infatti un supporto neutro sul quale inserire le infrastrutture, ma è un elemento fondamentale per lo svolgimento dell'attività produttiva agricola. Al fine di limitare gli impatti generati dalle infrastrutture lineari di trasporto sul territorio rurale, sul comparto agricolo e sulla fauna selvatica, in termini di frazionamento del territorio e di consumo di suolo, la Regione ritiene fondamentale agire in via prioritaria sulle infrastrutture esistenti migliorandole in termini di sicurezza e adeguandole alle nuove esigenze di traffico e il RA avrebbe dovuto fornire chiare indicazioni per la progettazione delle nuove infrastrutture nell'ottica di una reale ottimizzazione del tracciato nel contesto produttivo, territoriale ed ambientale in cui l'opera si inserisce, soprattutto nei territori agricoli con suoli ad elevata capacità d'uso e/o in presenza di produzioni agricole ed agroalimentari di pregio e di sistemi irrigui ben strutturati e ad elevata efficienza. In tal senso, secondo la Regione, sono da privilegiare il riutilizzo di aree già degradate, dismesse o sottoutilizzate nel caso della realizzazione di nuove aree logistiche e della localizzazione delle aree di cantiere relative alle grandi opere e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti nel caso della viabilità e delle reti ferroviarie. L'Ente, inoltre, ritiene opportuno promuovere e sviluppare i valori e i principi della Circular economy, affinché si possa rendere evidente un uso efficiente delle risorse e una migliore gestione della tutela dell'ambiente. In merito alla realizzazione di opere, la Regione afferma che andrebbe realizzata una progettazione ecocompatibile, volta a promuovere la riparabilità, longevità e riciclabilità dei prodotti, oltre che l'efficienza energetica, nonché valutare gli effetti derivanti dall'uso di determinati materiali, in particolare sempre in tema di economia circolare, sarebbe opportuno definire una strategia per le materie plastiche, affrontando le questioni legate a riciclabilità, biodegradabilità ed eventuale presenza di sostanze pericolose. Sarebbe opportuno promuovere misure in coerenza con la strategia nazionale delle Green Community mediante un'ulteriore integrazione dei servizi di mobilità nonché un maggiore sviluppo dell'efficienza energetica e dell'integrazione intelligente degli impianti e delle reti. Per quanto riguarda la definizione delle misure di mitigazione e di compensazione, la Regione osserva che le uniche compensazioni idonee in relazione alla tematica del consumo di suolo possono consistere nel recupero agli usi agricoli/forestali o a verde di aree impermeabilizzate, già compromesse dall'urbanizzazione e dismesse oppure in fase di dismissione, aventi una superficie comparabile con quella delle aree agricole delle quali invece si prevede la trasformazione. La Regione, quindi, effettua alcune considerazioni su specifici interventi: - "Interconnessione Rebaudengo-Passante Ferroviario di Torino": l'intervento, inserito nel settore "Metropolitane" dell'allegato al DEF, risulta coerente con le linee strategiche definite dal programma in quanto funzionale al collegamento multimodale

dell'aeroporto di Torino Caselle; - "Messa in sicurezza della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia": l'intervento non risulta presente nel Programma sebbene sia inserito tra le opere di cui all'art. 3, comma 2, lettera b) della L. 164/2014. Con riferimento al Piano di monitoraggio, nel RA si fa riferimento al PMA del PON "Infrastrutture e reti", come PMA da cui far discendere sia l'impostazione del monitoraggio che numerosi indicatori: a tale riguardo, vengono identificate le azioni necessarie alla governance del processo, dove il MIT potrebbe avere un ruolo di coordinamento per tutte le attività previste. La Regione ritiene utile un'azione di coordinamento e omogeneizzazione della raccolta dei dati dei monitoraggi, sia delle opere che dei piani derivanti dal Programma stesso, specialmente con l'imposizione di "dati aperti" per la restituzione dei dati di PMA delle opere soggette a VIA. Il monitoraggio del Programma potrebbe quindi essere costituito da un lato da una serie di azioni che porterebbero alla nascita di un portale per la raccolta e l'analisi di tutti i dati prodotti dalle procedure sotto ordinate, dall'altro da pochi indicatori che potrebbero dare atto di come questo processo, di integrazione e raccolta dati, proseguirà nel corso degli anni.

- Ing. Giovanni Vargiu DVA-2016-0005767: L'Ing. Vargiu lamenta carenze informative nella parte prima dell'allegato infrastrutture, con particolare riferimento alle azioni in essere per la tutela e sviluppo della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, e nello specifico ai temi della ciclabilità, dei trasporti urbani, il Piano per la diffusione della mobilità elettrica, la continuità territoriale con le isole maggiori. L'Ing. Vargiu ritiene inadeguata la componente inerente la mobilità sostenibile e segnala alcune esigenze di integrazione.
- ARPA Liguria, del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria e della Regione Liguria - Dipartimento del territorio DVA-2016-0005715: Sul tema scenario di riferimento: nel RA nulla si rintraccia circa l'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del piano. Sul tema analisi degli effetti ambientali, non emergono in modo evidente e distinto gli effetti negativi rintracciabili nelle fasi di cantiere sia per le nuove infrastrutture sia per gli interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti rispetto alle fasi di esercizio delle stesse infrastrutture. Sul tema mitigazioni e compensazioni ambientale, occorrerebbe dare peso alle emissioni climalteranti legate alle attività di costruzione, manutenzione e gestione delle infrastrutture e alla produzione dei materiali necessari alle attività. sarà opportuno vengano indicate a livello di dettaglio delle opere. Sul tema mitigazioni e compensazioni ambientali, paesaggi e beni culturali, ulteriori pianificazioni di riferimento al momento non elencati sono i piani urbanistici e i piani di gestione delle aree protette. Sul tema valutazione delle alternative di p/p, nel RA non si rintracciano i motivi a giustificazione dell'assenza di tale valutazione. Sul tema monitoraggio, gli indicatori di impatto e gli indicatori di processo sembrano non correlati fra loro fin da ora, introducendo una debolezza del PMA sotto il punto di vista delle mitigazioni e delle adozioni di eventuali misure correttive; il RA nulla riporta circa la definizione di risorse economiche dedicate per garantire la realizzazione del PMA, mentre si fa cenno alla complessità di responsabilità concorrenti. Le attività pianificatorie e progettuali del programma dovranno tenere conto della complessità e fragilità del patrimonio culturale e paesaggistico ligure anche in termini di integrazione dei rapporti tra costa ed entroterra, territori urbani e nuclei urbani rurali storici anche quali risorse per un turismo sostenibile. Con riferimento alla definizione del programma delle infrastrutture strategiche gravitanti nell'area ligure si richiamano le valutazioni espresse in sede di procedura via relativamente alla av/ac milano-genova terzo valico dei giovi. La macro-componente, seppur sufficientemente esaustiva a livello generale, dovrà essere approfondita in sede di attuazione dell'AI valutando tutte le eventuali interferenze delle infrastrutture proposte con i vincoli di cui ai piani di bacino.
- Sig.ra Sonia Perenzoni DVA-2016-0005473: Documento identico a DVA-2016-0005468
- Sig. Daniele Ferrarin DVA-2016-0005474: Documento identico a DVA-2016-0005468
- Sig.ra Anna Firolli DVA-2016-0005472: Documento identico a DVA-2016-0005468

- Sig. Manuel Brusco DVA-2016-0005471: Documento identico a DVA-2016-0005468
- Sig.ra Liliana Zaltron DVA-2016-0005470: Documento identico a DVA-2016-0005468
- Gruppo consiliare M5S Veneto DVA-2016-0005469: Documento identico a DVA-2016-0005468
- Sig.ra Liliana Zaltron DVA-2016-0005468: Rilievi in merito al modello valutativo utilizzato che lascia margini di discrezionalità affermando che un'analisi di sensitività e robustezza avrebbe consentito di verificare la stabilità dei risultati ottenuti e, di identificare gli elementi di maggiore incertezza. La Sig.ra Zaltron lamenta che la partecipazione sia prevista solo in maniera formalistica segnalando inoltre che la procedura è stata resa pubblica la vigilia di Capodanno 2015, con trenta giorni assegnati. La Sig.ra Zaltron, afferma inoltre che: - né con il Piano Nazionale dei Trasporti approvato con DPR del 14 marzo 2001, né sul Piano Nazionale della Logistica è stata attivata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica; - Il Ministro dei Trasporti non ha regalato nulla alla sostenibilità ambientale in Italia, ma molto probabilmente ha determinato la singolare procedura di VAS non su uno strumento di pianificazione omogeneo, perché obbligato nell'adempimento di quanto prescritto dall'art 55 del Regolamento 1303/2013 UE, né nella programmazione comunitaria 2014/2020, per la fruizione del fondo coesione e del fondo europeo di sviluppo regionale subordina alla procedura di VAS; - vi sarebbe una grave inadempienza dell'obiettivo perseguito dalla VAS, che è un processo decisionale di supporto alle scelte della Pubblica Amministrazione, che, in considerazione di un preciso quadro normativo, del contesto socio economico, territoriale e ambientale, opera la trasformazione del territorio; - vi sarebbe l'inottemperanza di quanto disposto dall'art 4 della direttiva 2001/42/CE: La valutazione ambientale di cui all'articolo 3 deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa; - la procedura attivata dal MIT appare come un mero adempimento formale che banalizza gli obiettivi che persegue la VAS; - L'impatto cumulativo è l'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia; - per poter garantire la sostenibilità delle infrastrutture contenute nell'Allegato, la VAS andava effettuata nella sua fase preparatoria. Svolta successivamente alla progettazione avanzata di molte opere e con alcune in costruzione, la VAS diventa di fatto un adempimento formale necessario per la condizionalità nella fruizione dei Fondi Strutturali, piuttosto che un potente strumento di aiuto per il pianificatore e il decisore pubblico; - sarebbe assente il riferimento e la coerenza con la "Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici"; il settore non sarebbe labour intensive, in quanto l'occupazione generata sarebbe limitata all'apertura dei cantieri e soggetta, per le opere pubbliche, ai vincoli di finanza pubblica interna e comunitaria ed anche sui paventati effetti anticiclici che sono parte soprattutto nel contesto di crisi sistemica attuale sono molto discutibili; - essendo efficiente la capacità di raggiungere gli obiettivi con la minima allocazione possibile di risorse, i costi di alcune opere dell'Allegato sono smodatamente abnormi come le tipologie costruttive connesse: la sostenibilità di un Al non può prescindere dalla valutazione ex ante delle opere pubbliche di competenza statale, resa obbligatoria e regolamentata dalla legge 196/2009; - in materia di emissioni, i documenti della UE che nella Road Map 2030 quantificano in un taglio delle emissioni climalteranti del 40% rispetto a quelle del 1990 e nel settore dei trasporti grazie all'alta velocità non includono mai nelle stime l'energia e le materie prime consumate, per realizzare l'infrastruttura; - in materia di inquinamento atmosferico e salute umana si ritiene opportuno considerare il benzopirene e il benzene; - in materia di inquinamento delle acque, rileva il problema del rischio ambientale e sanitario associato alla contaminazione da sostanze

perfluoro-alchiliche (PFAS); - in materia di impatto sanitario, vi deve essere integrazione fra VAS e VIS secondo le linee guida elaborate dall'Ispra; in tema di compensazioni, gli auspici contenuti nel RA non sono praticabili perché il comma 3 dell'art. 165 del dlgs 163/06, a seguito delle modifiche apportate durante il governo Monti, prevede risorse pari al 2% del costo dell'opera; - in materia di consumo di suolo, appare evidente il quasi dimezzamento del consumo di suolo nella ipotesi del quadruplicamento rispetto al tracciato approvato dal Cipe. Questo esempio dimostra la opportunità che se non si vuole ridurre un piano o un programma a mero adempimento formale ma essere di ausilio al decisore pubblico allora necessariamente il Rapporto Ambientale su cui si esprime il giudizio di sostenibilità ambientale deve contenere le alternative; in tema monitoraggio, nessun indicatore riferito alla salubrità delle acque superficiali e sotterranee pesantemente coinvolte dalla costruzione delle 25 infrastrutture dell'Allegato.

- Comune di Castelnuovo del Garda DVA-2016-0005363: Il Comune non presenta osservazioni all'AI ma ripropone le osservazioni già fatte in sede di conferenza dei servizi sul lotto funzionale Brescia-Verona della linea AV Milano-Verona attraverso delibera comunale in cui si ribadisce il parere negativo al progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità/alta capacità lotto funzionale Brescia-Verona così come presentato dal proponente. Il Comune chiede al MIT che sia presa in considerazione la proposta di riammodernamento dell'attuale linea ferroviaria realizzando i necessari "posti di movimenti" (breve periodo) e di realizzare poi il by-pass della città di Brescia (medio periodo); In allegato alla delibera relazione tecnica identica a quella presentata dal Comune di Desenzano sul Garda.
- Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale DVA-2016-0005491: L'ISPRA afferma che nel "Dossier di valutazione" non risulta chiaro come, da impatti positivi ed impatti negativi per la capacità della singola AF, si arrivi poi al dato numerico finale e che vi sono discrepanze tra dato matrice e dato dossier. L'Ente suggerisce di seguire lo Schema di DPR recante la *"Disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo"*, in quanto tale norma rivede in maniera sostanziale le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo. Inoltre l'ISPRA segnala quanto segue:
 - 4.a Il RA dell'AI avrebbe dovuto contenere un'analisi dei rapporti con piani e programmi che hanno relazioni con il presente Allegato (es. PO FEAMP, i Piani di gestione del rischio di alluvione etc), nonché con i suoi strumenti attuativi. L'ISPRA rileva che per alcuni interventi si prevede che i cantieri durino fino al 2030 e quindi è necessario non sottovalutare le ricadute che i lavori possono produrre in termini di qualità dell'aria, rumore, disturbi a vegetazione, flora e fauna, rischi per i beni archeologici e che considerata la rilevanza delle tematiche dell'OAS 2, si ritiene che già in questa fase di pianificazione strategica sarebbe stato opportuno analizzare anche tali aspetti, senza rimandare alle fasi successive.
 - In relazione agli interventi sui punti singolari della rete convenzionale per l'innalzamento della velocità, l'ISPRA, rilevato che il Proponente segnala impatti "generalmente trascurabili", afferma che essendo comunque previste soluzioni infrastrutturali che possono creare impatti negativi il punteggio attribuito -1 sembra sottodimensionato, anche tenuto conto che sono previsti anche raddoppi e quadruplicamenti delle infrastrutture.
 - Nel rilevare che, con riferimento all'OAS5 a pag. 14 del Dossier, il Proponente afferma che "tali nuove opere" si svilupperanno "in area urbana o suburbana" e quindi "il loro inserimento paesaggistico non risulti particolarmente problematico", l'ISPRA segnala che anche in ambito urbano e suburbano possono essere comunque presenti parchi, riserve naturali etc e, inoltre, si rileva che non è la caratteristica di essere brevi a rendere ambientalmente più compatibili le opere nel paesaggio in quanto anche gli interventi puntuali possono produrre considerevoli impatti ambientali negativi. Tale

considerazione viene riprodotta dall'ISPRA anche con riferimento agli Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane in relazione all'OAS3

- 3.D.1: L'ISPRA rileva che l'AF prevede il rinnovo delle flotte, ma il Proponente non sembra considerare la conseguente produzione di rifiuti, in relazione agli obiettivi ambientali, anche con riferimento alla realizzazione di infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione di LNG.
- 5.B.3 con riferimento all'OAS4: il Proponente attribuisce un punteggio pari a 2 in quanto, a fronte della possibilità che gli interventi afferenti all'AF abbiano effetti negativi sul conseguimento dell'OAS4, ma ISPRA rileva che sarebbe più corretto metodologicamente valutare l'AF nell'ambito dell'analisi delle alternative, in quanto non sono state valutate in considerazione degli obiettivi e dell'ambito d'influenza del piano/programma (P/P) per allocazione delle risorse finanziarie, tipologia delle azioni, localizzazione, soluzioni tecnologiche, modalità di attuazione e gestione, sviluppo temporale, etc. Per ognuna avrebbero dovuto essere stimati gli effetti ambientali in modo da poterle comparare e individuare così quelle più coerenti con i criteri di sostenibilità e gli obiettivi del P/P.
- L'ISPRA riporta, quindi, alcuni siti in cui è possibile reperire informazioni e dati ambientali: VINCA Oltre tale evidente conclusione, sarebbe stata utile un'analisi più approfondita che, come riportato nelle Linee Guida "VAS - Valutazione di Incidenza - Proposta per l'integrazione dei contenuti", citate dal Proponente a pag. 7 dell'Allegato 3 al Rapporto Ambientale, avrebbe dovuto considerare una caratterizzazione dei siti, per macrocategorie di habitat, anche in considerazione delle loro relazioni funzionali ed ecologiche (pag. 14 delle LL.GG.). Tale caratterizzazione avrebbe consentito di individuare dei principi generali di carattere "precauzionale", da tener presenti nelle fasi di attuazione dell'Allegato, in considerazione della tipologia prevalente di azioni associabili alle Aree Funzionali. Il criterio C riportato nel documento sulla Valutazione di Incidenza redatto dal Proponente, invece, considera solo il "numero" delle regioni biogeografiche potenzialmente coinvolte, quindi non fornisce elementi sulla caratterizzazione dei siti. Inoltre, poiché l'Allegato Infrastrutture comprende anche interventi "realistici e maturi", per alcuni dei quali è stata già svolta, presumibilmente, la Valutazione di Incidenza, sarebbe stato opportuno riportare una sintesi delle valutazioni effettuate al fine di trarne indicazioni sulle tipologie di incidenza connesse agli interventi considerati.
- 2 QUALITÀ DELL'ARIA: l'ISPRA osserva che le misure e gli interventi relativi all'obiettivo specifico 3.B. potrebbero comportare un peggioramento della qualità dell'aria a livello locale e suggerisce, pertanto, di prestare attenzione al monitoraggio degli effetti di tali misure nelle città portuali, in maniera particolare per quelle che presentano già uno stato della componente prossimo ai valori limite/obiettivo. In tali casi l'ISPRA suggerisce inoltre di prevedere un'ulteriore e più specifica fase di valutazione degli impatti anche per gli interventi non sottoposti a Valutazioni Ambientali (VIA e VAS) successive e consiglia, ove possibile, di adottare misure simili a quelle dell'area funzionale 3.D.1. in maniera sinergica con le misure inerenti il già citato obiettivo 3.B, in modo tale da conseguire una preventiva mitigazione degli impatti nelle città portuali interessate degli interventi.

In relazione agli indicatori di impatto sulla qualità dell'aria proposti per il monitoraggio (pag. 157 del RA) ambientale si osserva che per il benzene non è previsto alcun valore limite espresso in termini di numero di superamenti ma soltanto un limite sulla concentrazione media annuale.

- 3 AMBIENTE IDRICO si ritiene fondamentale aggiornare le informazioni inerenti il "rischio idraulico" e la pianificazione di settore attraverso le informazioni contenute

nei “Piani di gestione alluvioni” con la relative “mappe di pericolosità idraulica” ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e della Legge 49/2010 e nei Piani di gestione delle acque ai sensi della Direttiva 2000/60/CE e del D.lgs. 152/06 con i relativi decreti attuativi, nonché con tutte le altre informazioni in possesso degli enti competenti in materia. Inoltre, una volta aggiornato il quadro attuale della componente “acque” (indicatori di stato), si ritiene necessario implementare, utilizzando anche i risultati/indicatori estrapolati da altre procedure VAS correlate a quella in oggetto, un piano di monitoraggio in cui siano dettagliati indicatori di impatto tali da poter valutare gli effetti delle misure previste dall’AI sulla componente “acque” e le relative misure di mitigazione, ad esempio in relazione a:

- 1) la contaminazione delle acque originata dallo smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma
- 2) i prelievi della “risorsa idrica” per la realizzazione delle infrastrutture previste
- 3) la presenza di aree a “rischio alluvione”.⁴ SUOLO E RISCHIO IDROGEOLOGICO

Le considerazioni in oggetto riguardano specificatamente gli OAS 2 (Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico”) e gli OAS 4 (“Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti”).

In tutto il RA, e di conseguenza nei punteggi del relativo dossier di valutazione, si nota una poca attenzione per ciò che riguarda la parte di resilienza “..alle altre calamità”, in aggiunta a quelle dei cambiamenti climatici e del rischio idrogeologico; in particolare non viene dato il giusto peso al rischio sismico, al rischio vulcanico e al rischio da frane, che pure sono fra i maggiori e potenzialmente più distruttivi del territorio italiano. Infatti anche il Proponente riporta (pag 52 del Rapporto Ambientale) che essi interessano, specie il sismico, una gran parte del territorio italiano e abbiano causato in passato la maggior parte dei danni anche in termini economici.

La valutazione ambientale strategica ed i punteggi nel dossier di valutazione non possono quindi limitarsi, o essere concentrati, al solo rischio idrogeologico e di consumo del suolo: vanno valutate, per ogni classe d’intervento, le interazioni con territori soggetti a rischio sismico (in base alla nuova classificazione sulle accelerazioni di picco, al catalogo ITHACA sulle faglie capaci, ai dati provenienti dalle indagini di Microzonazione sismica di tutte le Regioni italiane divenuti obbligatori per legge), rischio vulcanico (si pensi a tutta l’area campana e catanese con i loro piani di rischio) e rischio da frane (in base ai dati ricavabili dall’inventario dei fenomeni franosi d’Italia –IFFI- e dalla cartografia geologica d’Italia in scala 1:50.000 e 1:100.000).

La considerazione di tali rischi avrebbe, probabilmente, influito sui punteggi riportati nel Dossier di Valutazione e nella Matrice. Sempre riguardo a quanto detto sopra si nota, ad ulteriore conferma, che nelle tabelle degli indicatori di stato e degli indicatori di impatto di pag 157 del RA mancano del tutto i riferimenti al rischio frane, sismico e vulcanico. Non sempre è comprensibile l’attribuzione del punteggio finale come “somma” tra quelli positivi e negativi, risultando spesso più “generosi” quelli positivi rispetto a quelli negativi. Ciò anche in un’ottica cautelativa, riferendoci ad un territorio come quello italiano, ad alto rischio geologico e densamente abitato, in cui sono proprio i rischi idrogeologici, sismici e geomorfologici ed il consumo del suolo ad esser diventati fra i maggiori problemi del paese, anche dal punto di vista del danno economico (come per altro fatto giustamente notare a pag 61 e seguenti del Rapporto Ambientale).

Ad esempio in alcuni casi si valuta con punteggio positivo il fatto che un’opera eviti la possibilità che ne sia fatta, eventualmente, un’altra più negativa (si veda ad es. la OAS

4 di 5.B.3). Sempre su questo argomento, si ritiene discutibile il punteggio di +4 che viene dato a OAS 4 di 5.C.2, dove si ritiene che l'espansione di un aeroporto sia dal punto di vista del consumo di suolo estremamente positivo in quanto evita che, magari, ne venga costruito uno nuovo più grande.

- Sempre nel Dossier di Valutazione, in moltissimi casi agli interventi si attribuisce all'OAS 2 una mancanza di interferenza "fermo restando che i temi della resilienza ai cambiamenti climatici, alle altre calamità e della gestione del rischio idrogeologico siano affrontati in modo approfondito nelle fasi di progettazione dei singoli interventi", in pratica rimandando tutto ad una soluzione tecnica futura in corso d'opera. Ciò appare pure concettualmente molto discutibile, in quanto in questa fase vanno valutati i perseguimenti degli OAS in via preventiva. A questo proposito si cita anche la frase riportata a pag 97 del Rapporto Ambientale: "Nessun impatto negativo importante è stato rilevato, anche perché si è dato per scontato che i temi della gestione del rischio geomorfologico, idraulico e sismico, unitamente ai loro correlati in termini di adattamento ai cambiamenti climatici, saranno correttamente impostati come da normative vigenti in fase di pianificazione/progettazione dei singoli interventi. ..." Purtroppo, risulta inutile dimostrare come non sia veritiero il principio che ogni opera, siccome viene costruita a norma di legge, non è mai soggetta a rischio e non causa rischi per l'incolumità delle persone e dell'ambiente circostante.

- In relazione all'Area Funzionale 4.D.1 "Interventi per favorire l'accessibilità alle aree interne e di quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio", si fa riferimento alle aree interne e a quelle montane, definite "tra le più esposte a rischi di questo genere" (rischio da calamità e idrogeologico). Si riporta anche la frase: "senza escludere del tutto in presenza di esigenze specifiche interventi minori di adeguamento /completamento della rete secondaria". Si conclude con la seguente affermazione: "si ritiene che le azioni/gli interventi previste/i dall'AF non presentino interazioni rilevanti con l'OAS. Questa affermazione non risulta condivisibile in quanto risulta evidente che, proprio perché si tratta di aree in genere montane, questi interventi non saranno quasi mai senza interazioni rilevanti.

- (OAS2). MONITORAGGIO

Nel capitolo 9 del RA sono soltanto delineate alcune peculiarità del sistema di monitoraggio ambientale dell'AI rimandando ad una fase successiva la definizione di dettaglio.

A tal proposito si osserva che i contenuti del monitoraggio devono essere definiti nel RA quando vengono stabiliti gli obiettivi ambientali che possono essere perseguiti, individuati gli interventi che hanno effetti sugli obiettivi e valutati gli effetti degli interventi sugli obiettivi, effetti che sono oggetto del monitoraggio.

L'ISPRA afferma che gli indicatori riportati nelle tabelle di pagg. 156/158 andranno integrati per tener conto di tutte le tipologie di interventi previsti nell'AI e di tutti i potenziali effetti valutati, anche gli effetti positivi.

Tra gli elementi forniti nel capitolo 9, viene sottolineato che *"il monitoraggio ambientale dell'attuazione dell'AI, proprio perché posto al vertice del processo di tiering nella programmazione e pianificazione dei trasporti non può che come configurarsi sotto forma di terminale della filiera delle azioni di monitoraggio associate ad altri piani di carattere attuativo o ad interventi specifici posti in connessione più diretta con l'AI"*. A tal proposito, l'ISPRA sottolinea che per far sì che il monitoraggio ambientale dell'attuazione dell'AI possa configurarsi come terminale dei monitoraggi dei piani attuativi e degli interventi specifici, occorre identificare in questa sede le relazioni che esistono tra la VAS dell'AI e le VAS dei piani attuativi e le VIA dei progetti che scaturiscono dall'AI, selezionare il nucleo di indicatori funzionale al monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità comuni per i quali

identificare le modalità con cui aggregare o porre in relazione indicatori a scale territoriali differenti.

A proposito della possibilità di recuperare l'esperienza maturata nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013, si ritiene auspicabile che l'esperienza maturata sia il punto di partenza sia per i rapporti con i beneficiari degli interventi che devono fornire dati utili per il monitoraggio dell'AI, sia per i soggetti istituzionali (Ministeri, ISPRA, Agenzie ambientali, ...) con i quali stabilire rapporti per "garantire il corretto svolgimento di tutte le attività previste nell'ambito del monitoraggio", sia per il sistema informativo realizzato nell'ambito del SIPOREM.

Nel Piano di monitoraggio che deve essere approvato con l'AI, secondo l'ISPRA, devono essere individuate le responsabilità e le risorse adeguate a garantirne la realizzazione e la gestione.

- Sig. Daniele Nottegar DVA-2016-0005476: Riprendendo pag. 40 dell'AI in cui si richiamano le raccomandazioni scaturite dal vertice UE di Riga sul futuro delle reti TEN, lo scrivente ritiene che l'AI sia in contraddizione con tre punti che il governo italiano intende far propri: - favorire un flusso di progetti di migliore qualità sotto il profilo economico/finanziario (e qui si contesta l'assenza di ACB nella AV Brescia-Verona e Verona Padova); - dare maggiori certezze a promotori e investitori (e qui si contesta le modalità di conduzione degli appalti da parte del general contractor dell'AV Brescia-Verona e Verona-Padova); - coinvolgere altri capitali nel finanziamento (e qui si afferma che invece i finanziatori privati non hanno partecipato agli investimenti delle tratte AC/AV).
- Sig. Daniele Nottegar DVA-2016-0005466: Il Sig. Nottegar contesta che la Verona-Padova sia in fase di progettazione definitiva come riportato a pag. 113 dell'AI nell'elenco delle opere prioritarie, dato che in data 4 febbraio 2016 è stato depositato il SIA per la sola tratta Verona-Bivio di Vicenza che è solo la prima parte della tratta Verona-Padova dove tra Bivio di Vicenza e Grisignano di Zocco manca completamente qualsiasi progetto e mentre tra Grisignano di Zocco e Padova la procedura è arrestata al progetto preliminare approvato nel 2005. Quindi al massimo per la Verona-Padova si può parlare di progetto preliminare.
- Libero Consorzio Comunale di Ragusa DVA-2016-0005411: L'AI non va ad interessare il territorio di competenza.

11. CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE

1. Alla luce delle osservazioni pervenute, come segnalato nelle controdeduzioni, il Proponente integrerà il contenuto del RA, oltre che con i riferimenti normativi e regolamentari aggiornati indicati dai Soggetti partecipanti dei quali il Proponente terrà adeguato conto, anche con le seguenti modalità:
 - Paragrafo 8.1, RA: il Proponente terrà in debita considerazione gli impatti potenziali delle infrastrutture che si andranno a realizzare sullo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici superficiali e sotterranei;
 - Paragrafo 8.2, RA: Relativamente al tema "Energia e cambiamenti climatici", il Proponente aggiungerà l'indicatore "Consumi finali di combustibili fossili per modalità di trasporto" e l'indicatore "consumi finali di combustibili per modalità di trasporto"; l'aspetto delle mitigazioni e compensazioni ambientali sarà valutato dal Proponente la quale inserirà approfondimenti sulle emissioni climalteranti legate alle attività di costruzione, manutenzione e gestione delle infrastrutture e alla produzione dei materiali necessari alle attività;
 - Paragrafo 8.4, RA: il Proponente integrerà i contenuti relativi alla macrocomponente 3 con riferimenti all'indicatore ISPRA "pressione da infrastrutture di comunicazione in aree protette";

- Paragrafo 8.4, RA: il Proponente integrerà i contenuti relativi alla macrocomponente 4 con la nuova Corine Land Cover aggiornata al 2012;
- Paragrafo 8.5, RA: il Proponente integrerà i contenuti, esplicitando i sistemi di fitodepurazione, o di idonei trattamenti, nella progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque; il Proponente applicherà la gerarchia nelle azioni stabilita in ambito comunitario per la prevenire la produzione di rifiuti massimizzare il riutilizzo e il recupero e minimizzando lo smaltimento in discarica; il Proponente inserirà la previsione secondo la quale per ogni singolo intervento in materia di acque si dovrà preventivamente acquisire il parere del Gestore del Servizio idrico, progettare e realizzare qualsiasi opera interferente con il sottosuolo in modo tale da non permettere infiltrazioni in falda, nonché adottare, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, opportune cautele e dispositivi per evitare incremento di solidi sospesi e apporto di inquinanti alla risorsa idrica; il Proponente inserirà il problema delle trasformazioni insediative indotte dalla presenza di infrastrutture stradali sotto la forma di proposte di indirizzi per la pianificazione urbanistica comunale volta a limitare il consumo di suolo e a migliorare la qualità del paesaggio urbano; in materia di attività estrattive, il Proponente approfondirà il tema delle criticità e delle misure di mitigazione, renderà più cogenti le indicazioni fornite nel RA in materia di riuso e riciclo di materiali facendo riferimento a "Piano d'azione dell'Unione europea per l'economia circolare", COM (2015) 614, integrerà l'indicatore relativo alle attività estrattive con i dati relativi al volume di materiale estratto e all'estensione dei siti estrattivi utilizzati per l'approvvigionamento di materiale inerte; il Proponente inserirà il riferimento allo Schema di DPR recante la "Disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo"; il Proponente effettuerà un'opera di coordinamento tra i poli nodi che compongono la rete della logistica già esistenti o di futuro sviluppo, operando così un'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse territoriali e fornirà chiare indicazioni per lo sviluppo dei poli logistici in un'ottica di limitazione del consumo di suolo agricolo (che sarà oggetto di particolare attenzione da parte del Proponente) e naturale e di riutilizzo di aree già degradate, dismesse o sottoutilizzate;
- Paragrafo 8.6, RA: il Proponente inserirà fra le possibili misure di mitigazione la procedura della verifica archeologica preventiva; In materia di paesaggio il Proponente aggiungerà a pag. 138 del RA un paragrafo su una specifica esperienza della Lombardia contenuta nelle osservazioni della Regione; il Proponente si richiamerà ulteriormente le caratteristiche del DPP anche come strumento atto a verificare innanzitutto la convenienza economica della realizzazione delle opere, il Proponente inserirà i Piani urbanistici e i piani di gestione delle aree protette con riferimento al tema mitigazioni e compensazioni ambientali; il Proponente aumenterà, ai fini di una corretta valutazione dell'incidenza delle opere infrastrutturali sul patrimonio archeologico, le banche dati cui fare riferimento; il Proponente inserirà riferimenti alle direttive in merito alla verifica e alla cautela progettuale in relazione alla presenza di Aree archeologiche che deve essere riferita a tutte le tipologie di infrastruttura, localizzate o meno in aree urbane; il Proponente garantirà il rispetto della leggibilità della morfologia e delle tecniche costruttive storiche e del loro rapporto con il contesto, con riferimento anche alla fruibilità panoramica da e verso l'infrastruttura per gli interventi su infrastrutture e linee riconosciute di interesse storico culturale dai Piani paesaggistici regionali; il Proponente estenderà la valutazione degli impatti paesaggistico ambientali e la conseguente progettazione del corretto inserimento paesaggistico anche agli interventi complementari all'infrastruttura quali ad esempio pannelli fonoassorbenti, sia in ambito esterni ai centri abitati sia all'interno degli stessi; il Proponente valuterà prioritariamente, per i siti di cantiere e di deposito, l'utilizzo di aree già compromesse presenti sul territorio quale alternativa all'occupazione di suolo libero; per gli interventi previsti in contesti montani e vallivi, il Proponente effettuerà maggiori approfondimenti in merito all'inserimento paesaggistico ambientale dell'opera e agli aspetti compensativi in relazione alla fragilità

paesaggistico ambientale del contesto, in coerenza con le indicazioni contenute nei Piani paesaggistici regionali;

- Paragrafo 8.7, RA: il Proponente inserirà un idoneo strumento di valutazione di impatto sanitario nel processo valutativo dei singoli progetti;
- Capitolo 9: Relativamente al monitoraggio, il Proponente inserirà l'indicatore proxy "Indice di Frammentazione da Infrastrutture" (IFI) nelle Misure previste in merito e ne terrà conto nelle fasi successive di approfondimento e di concertazione con i soggetti istituzionali coinvolti; il Proponente verificherà nelle successive fasi di valutazione, progettazione e/o attuazione degli interventi afferenti alle Aree Funzionali, l'esecuzione delle misure di accompagnamento e delle raccomandazioni; il Proponente incrementerà gli indicatori di processo, collegandoli alle aree funzionali e di considerare anche indicatori di controllo degli interventi di mitigazione; il Proponente dividerà l'indicatore "Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite o rinnovate" in due: "Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite" e "Lunghezza o numero o superfici delle linee ferroviarie rinnovate", anche con riferimento alle strade; il Proponente valuterà l'inserimento di indicatori riferiti alla salubrità delle acque superficiali e sotterranee coinvolte dalla costruzione delle 25 infrastrutture dell'Allegato; il Proponente valuterà se affidare alle Città metropolitane, al MIT e ad altri Enti competenti in materia un ruolo nelle attività di feedback in qualità di responsabile dell'attuazione e gestione dei singoli interventi direttamente o indirettamente riconducibili alle Aree Funzionali di Intervento;
- Paragrafo 9.3: il Proponente inserirà fra gli indicatori di monitoraggio afferenti alla tematica "popolazione e salute" anche gli aspetti relativi alle ricadute lavorative nei territori interessati riconducibili, direttamente e/o indirettamente, alle opere da realizzare previste dall'AI-DEF e ne terrà conto nelle fasi successive di approfondimento e di concertazione con i soggetti istituzionali coinvolti. Il Proponente, inoltre segnala che procederà ad inserire nell'AI un riferimento al tema delle idrovie e della mobilità ciclistica, un approfondimento dei contenuti relativi alla diffusione dei sistemi ITS già presenti nell'AI, ad complessiva rivalutazione dei punteggi attribuiti alle tematiche segnalate dai Soggetti intervenuti nei dossier valutativi e nella Matrice di valutazione.

2. Tenuto conto delle osservazioni pervenute, come segnalato nelle controdeduzioni, il Proponente integrerà il contenuto dei Dossier valutativi, nei seguenti termini:

- 1.A.1: il Proponente apporterà le modifiche ai punteggi di valutazione in matrice e punteggi e commenti nei dossier relativamente agli OAS 3, OAS 4.
- 1.A.3: il Proponente rimuoverà ogni riferimento alla "brevità delle tratte".
- 1. B. 2: il Proponente apporterà le modifiche richieste relative alle discrepanze tra dato matrice e dato dossier.
- 2.A.1 Interventi funzionali al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane ed ai servizi per i pendolari, dell'area funzionale: "il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo" ritenuto preferibile dal Proponente, sarà valutato caso per caso;
- 3.B.2. Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri, con l'indicazione del porto di Livorno; il Proponente apporterà le modifiche richieste relative alle discrepanze tra dato matrice e dato dossier, e valuterà gli effetti conseguenti all'obiettivo del potenziamento del traffico marittimo, e se adottare misure simili a quelle dell'area funzionale 3.D.1.
- 3.D.1. Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti, con l'indicazione del porto di Livorno; il Proponente, inoltre apporterà le modifiche richieste in ordine all'attribuzione dei punteggi in relazione allo smaltimento dei natanti e per lo stoccaggio e la distribuzione di LNG.

- 4.B.1 Adeguamento e razionalizzazione della rete stradale e dell'area funzionale: il Proponente integrerà i contenuti, esplicitando i sistemi di fitodepurazione, o di idonei trattamenti, nella progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque; "il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo" ritenuto preferibile dal Proponente, sarà valutato caso per caso;
- 4.D.1: il Proponente abbasserà il punteggio del perseguimento dell'OAS 2 da parte dell'AF 4.D.1 da 0 a -1, in quanto relativo ad opere in aree in genere montane e quindi in genere con potenziali interazioni rilevanti.
- 5.B.1. Impatti sulle valenze naturalistiche: in considerazione della specificità del contesto ambientale dell'aeroporto di Malpensa (Parco Regionale del Ticino), il Proponente accoglie la proposta di elevare da -1 a -2 la stima dell'impatto potenziale
- 5.B.2 Interventi di collegamento viario e ferroviario con gli altri aeroporti strategici: il Proponente integrerà i contenuti, esplicitando i sistemi di fitodepurazione, o di idonei trattamenti, nella progettazione dei sistemi di drenaggio delle acque; "il ricorso a tratti in galleria, che garantiscono un minore consumo di suolo" ritenuto preferibile dal Proponente, sarà valutato caso per caso;
- 5.C.1 Interventi di adeguamento e potenziamento degli scali esistenti in corso e già pianificati: il Proponente modificherà il punteggio degli impatti negativi per la qualità dell'aria e per le emissioni acustiche e in atmosfera da -1 a -2;
- 5.C.2 il Proponente modificherà il punteggio di +4 a uno di +2, in quanto con riferimento a OAS 4 relativo al consumo di suolo per l'adeguamento degli aeroporti.

3. Il Proponente, inoltre, pur non modificando il contenuto del RA e dei relativi allegati, ha condiviso il contenuto di alcune osservazioni secondo le seguenti modalità:

- Modalità di attribuzione del "Punteggio di strategicità complessiva" operato nel RA: il Proponente segnala che le valutazioni delle prestazioni sintetiche di tipo ambientale (pSA) ed economico-sociale (pSE) sono presentate e illustrate separatamente, consistendo di questa lettura parallela la Valutazione Ambientale Strategica dell'AI vera e propria, secondo il modello adottato (cfr. apertura cap. 7 del RA). Inoltre, nel sommare tali due punteggi, nella penultima colonna della matrice (pS), (operazione inessenziale, ma pur sempre indicativa), il Proponente si è preoccupata che la eventuale negatività della performance ambientale rimanesse sempre evidente nel Bilancio di strategicità, grazie alla apposita notazione "!", che prescinde dal valore di pS, quand'anche fosse massimo (vedi legenda Matrice).
- Procedimento di monitoraggio: Le proposte relative ad un miglior coordinamento con i Piani territoriali, ad utilizzo di indicatori più puntuali (con scheda tecnica), sarà considerato nel cap. 9 del RA e/o nelle Misure previste in merito al Monitoraggio e se ne terrà conto nelle fasi successive di approfondimento e di concertazione con i soggetti istituzionali coinvolti; inoltre, il Proponente inserirà anche per il benzene un valore limite espresso in termini di numero di superamenti, mentre inserirà integralmente gli indicatori di stato e di impatto su rischio frane, sismico e vulcanico.
- Opere strategiche: il Proponente segnala l'AI presenta alcune novità rilevanti che rispondono a esigenze da tempo emerse a livello europeo e nazionale. In primo luogo, contiene la valutazione ex ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi prevista dall'art. 3, comma 4 del decreto legislativo n. 228/2011, come richiesto dalla delibera CIPE n. 26/2014. In secondo luogo, identifica le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti. In terzo luogo, sulla base delle predette linee strategiche, identifica un gruppo di opere prioritarie rispondendo da un lato a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili. Alla luce di tali indirizzi strategici, nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large 'C' on the left and various initials and signatures on the right and bottom center.]

contenuto nell'XI Allegato al DEF, vengono così individuate 25 opere prioritarie del Programma, selezionate sulla base di una valutazione di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato. L'attuale A.I. si configura, quindi, come Quadro strategico nazionale per gli investimenti in materia di trasporti e non più come mero elenco di opere. A partire dalle strategie delineate nell'A.I., il percorso delineato dal legislatore per la programmazione attuativa delle singole infrastrutture si basa sul Documento Pluriennale di Pianificazione-DPP che rappresenterà – a partire dal triennio 2017 – 2019 - lo strumento unitario di programmazione operativa, attuazione, monitoraggio dell'insieme degli interventi ricadenti sotto la competenza del MIT. In particolare l'implementazione di questo strumento permetterà di migliorare la qualità della programmazione operativa e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio. In ogni caso nei passaggi procedurali attuativi delle strategie contenute nell'A.I. è prevista la disamina di tutti gli aspetti concernenti la localizzazione e la realizzazione delle singole opere (VIA - Conf. di servizi. Intesa Stato Regione ecc...), inclusi quelli segnalati, tra i quali anche la tematica delle alternative progettuali, nell'ambito di un complessivo ed innovativo percorso di *project review* di fatto già avviato con la revisione delle opere prioritarie del PIS.

- Previsione di opere in siti già “artificializzati” e consumo di suolo: il Proponente rileva che, dovendo realizzare una nuova infrastruttura, se è vero che la scelta di localizzarla in ambiti territoriali già artificializzati può rendere più difficile il recupero ambientale degli stessi, è altrettanto vero che sfruttare invece ambiti ad alta naturalità per limitare il danno solleverebbe, e a ragion veduta, questioni di opportunità certamente maggiori. Non si spiegherebbe altrimenti, ad esempio, la presenza di una speciale procedura di valutazione di incidenza di piani e progetti sui Siti naturali di Interesse comunitario (VINCA), mentre il resto del territorio resta affidato alle procedure ordinarie. Anche sul versante delle misure di mitigazione degli impatti, quali ad esempio quelli generati dal rumore delle infrastrutture lineari per la mobilità, potrebbe essere preferibile tollerare emissioni sonore magari inferiori ai picchi che già si registrano sul territorio, e provvedere con un impegno limitato di risorse alla realizzazione di barriere a protezione dei recettori sensibili, anziché introdurre questo genere di impatto in aree acusticamente vergini e comunque più estese, dove la riduzione del danno sarebbe economicamente proibitiva.
 - Quadro sintetico/riequilibrativo dello stato delle valutazioni ambientali relativamente ai piani/programmi (VAS/VINCA) ed agli interventi/opere infrastrutturali (VIA/VINCA) previsti: il Proponente concorda sulla utilità dell'indagine suggerita, che è stata in parte effettuata in fase di messa a punto delle problematiche ambientali connesse alle diverse aree funzionali, anche se non è stato possibile redigerne un resoconto sistematico e comunica che, nelle successive fasi attuative, tali valutazioni costituiranno certamente un punto di riferimento importante.
 - Aggiornamento dell'attualità dei progetti: il Proponente condivide la richiesta e segnala che, nei passaggi procedurali attuativi delle strategie contenute nell'A.I., è prevista la disamina di tutti gli aspetti concernenti la localizzazione e la realizzazione delle singole opere, tra i quali anche quello delle alternative progettuali nell'ambito di un complessivo ed innovativo percorso di *project review*, di fatto già avviato con la revisione delle opere prioritarie del PIS.
4. Tutte le restanti osservazioni presentati dai Soggetti che hanno partecipato alla consultazione relativa all'AI sono state puntualmente valutate dal Proponente, ma non hanno trovato ingresso nella definizione dei contenuti del Programma da parte del Proponente per profili sostanziali, procedurali o di opportunità.

IN RELAZIONE A QUANTO SOPRA ESPOSTO E CONSIDERATO e

VALUTATO che il proponente

- 1) ha descritto puntualmente l'inquadramento del contesto normativo e procedurale dell'AI in relazione alla fase di VAS;
- 2) ha analizzato il contesto programmatico e quello ambientale-territoriale;
- 3) ha isolato n. 6 Obiettivi Ambientali Sintetici e n. 7 Obiettivi Economico-sociali, individuando i criteri per l'individuazione dei possibili effetti significativi;
- 4) ha controdedotto puntualmente alle osservazioni presentate, recependo i suggerimenti contenenti legittime e condivisibili richieste dei soggetti con competenza ambientale e degli altri soggetti intervenuti, implementando conseguentemente il contenuto del RA;
- 5) ha correttamente rilevato l'irricevibilità e comunque l'inconsistenza di alcune osservazioni ritenute inconferenti con l'AI sotto il profilo sostanziale, procedurale o di opportunità;
- 6) ha affermato, con riferimento a ciascun Obiettivo, di impegnarsi ad integrare i contenuti tecnici sia del RA che dei Dossier valutativi;
- 7) ha dichiarato di far propri e, conseguentemente, di integrare il contenuto del RA con i provvedimenti normativi e regolamentari, statali e locali, nonché gli strumenti pianificatori e programmatori, adottati o approvati, che sono stati indicati nelle osservazioni pervenute.

TUTTO CIO' PREMESSO, VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA VAS ESPRIME PARERE DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA CON LE SEGUENTI RACCOMANDAZIONI:

- 1) dovranno essere recepite, in quanto pertinenti, le osservazioni ed i suggerimenti pervenute a seguito della consultazione pubblica, con particolare riferimento alle loro indicazioni in ordine a provvedimenti legislativi e regolamentari da loro indicati e non individuati nel Rapporto Ambientale;
- 2) dovranno essere realizzate tutte le modifiche indicate nelle controdeduzioni;
- 3) il Piano di monitoraggio, ai fini VAS, dovrà essere modificato mediante opportune integrazioni degli indicatori - anche avvalendosi del supporto tecnico di ISPRA e degli Enti indicati allo scopo nel Rapporto Ambientale - quale strumento da utilizzare durante tutta la durata del ciclo di implementazione, in grado di fornire l'effettiva misura di come lo stato ambientale riferito al contesto del Programma aggiornato si stia evolvendo: nello specifico, il Proponente dovrà adottare indicatori omogenei (con schede tecniche) che consentano il più agevole scambio delle informazioni ed il più efficiente coordinamento degli Enti coinvolti nell'attività di monitoraggio;
- 4) dovranno essere valutati, in coordinamento con gli Enti coinvolti, i progetti aggiornati delle opere individuate nell'AI, tenendo conto anche dei necessari interventi complementari e del loro impatto sanitario;
- 5) dovrà essere redatto un quadro sintetico/riequilibrativo dello stato delle valutazioni ambientali relativamente ai piani/programmi (VAS/VINCA) ed agli interventi/opere infrastrutturali (VIA/VINCA);
- 6) dovranno essere aggiornati i punteggi riferiti agli OAS, come indicato nelle controdeduzioni;
- 7) dovranno essere inseriti i riferimenti in merito alle idrovie ed alla mobilità ciclistica;
- 8) dovranno essere maggiormente valutati gli impatti del Programma in relazione alle aree archeologiche ed al consumo di suolo (specialmente agricolo).

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

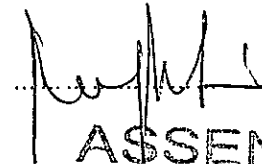
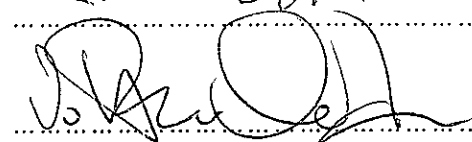
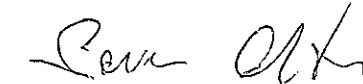
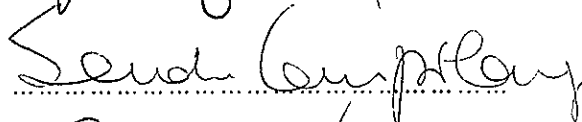
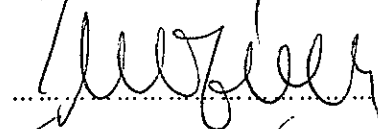
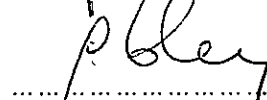
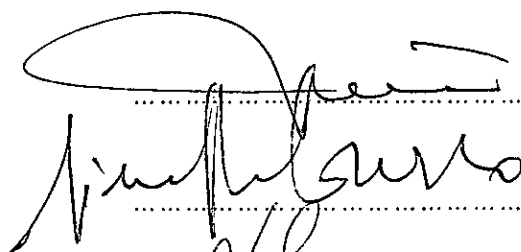
Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

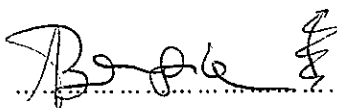
Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

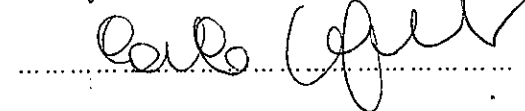
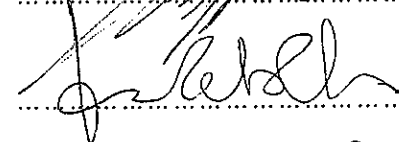
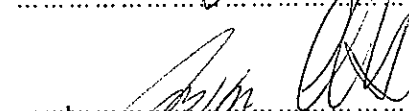
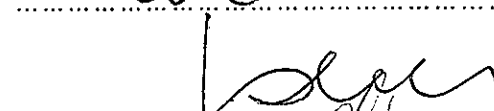


ASSENTE

ASSENTE



ASSENTE



ASSENTE

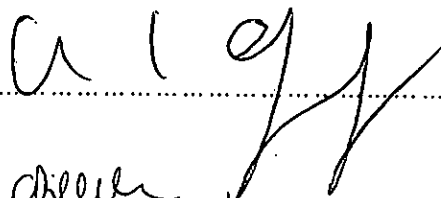
Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

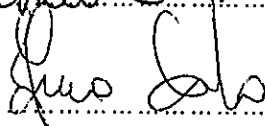
Cons. Marco De Giorgi



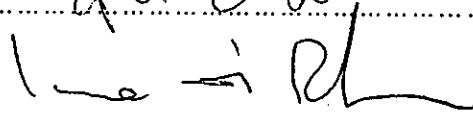
Ing. Chiara Di Mambro



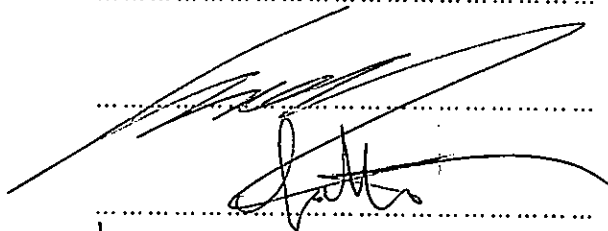
Ing. Francesco Di Mino



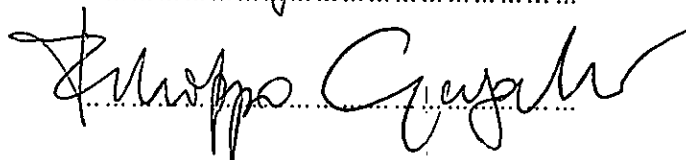
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

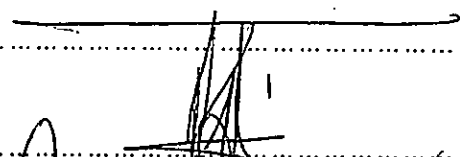


Arch. Antonio Gatto

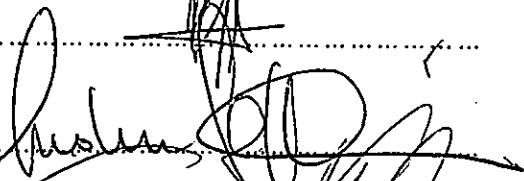


Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

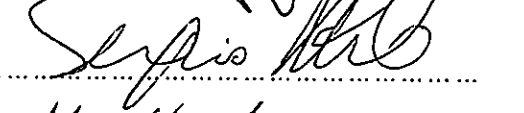
~~Prof. Antonio Grimaldi~~



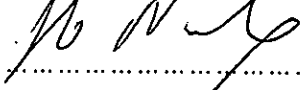
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



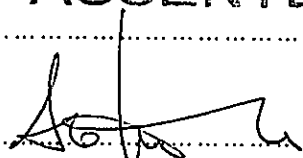
Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri



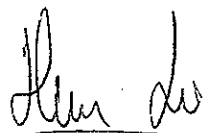
Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

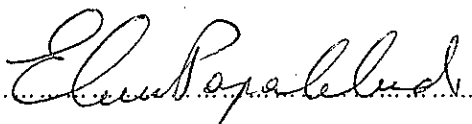
Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà


~~ASSENTE~~

Arch. Eleni Papaleludi Melis

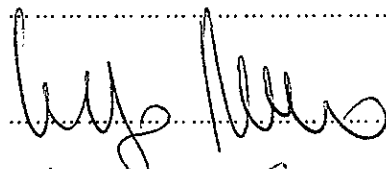


ASSENTE

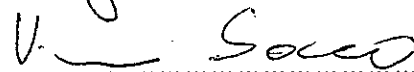
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



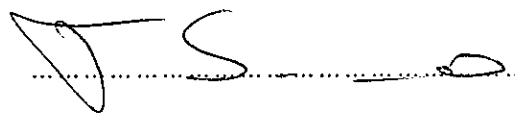
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

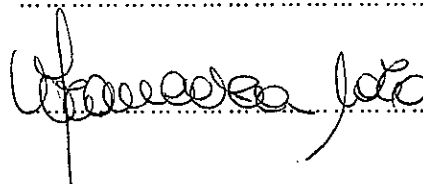
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

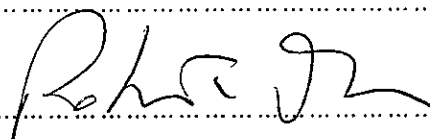
ASSENTE

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani