

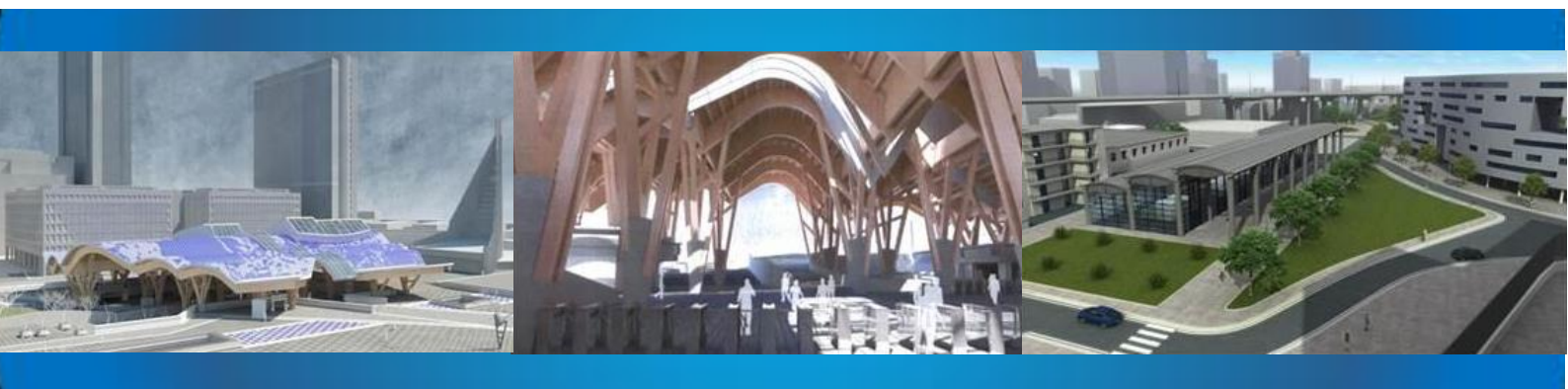


ACAMIR
AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITÀ,
LE INFRASTRUTTURE E LE RETI



REGIONE CAMPANIA

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale



Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE (Rapporto di Scoping)

**sui possibili impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del
Piano direttore della Mobilità Regionale**

(redatto ai sensi dell'art. 13 comma 1, Dlgs. 152/2006 e s.m.i.)

01 marzo 2017



Unione Europea

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

*Coordinamento tecnico scientifico Arch. Antonio Risi (Referente Ambientale AdG del Por Fesr 2014/20),
Assistenza Tecnica Specialistica Ufficio Autorità Ambientale, ACaMIR*

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

INDICE

1. INTRODUZIONE

1.1 *Obiettivi e struttura del documento*

2. Strategie e obiettivi per la mobilità sostenibile previste dalla proposta di aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale (D.G.R. n. 306 del 28/06/2016)

2.1 *Obiettivi e strategie del documento di pianificazione regionale nel settore dei trasporti*

3. Aspetti operativi e procedurali per l'integrazione della variabile ambientale nella pianificazione del settore dei trasporti.

4. Caratterizzazione del contesto di riferimento del Piano direttore della Mobilità Regionale

4.1 *Il contesto normativo e programmatico di riferimento*

4.2 *Il contesto ambientale di riferimento: le potenziali pressioni ambientali del Piano*

5. Gli strumenti per la valutazione ambientale

5.1 *Identificazione degli obiettivi ambientali*

5.2 *Gli strumenti per la verifica di coerenza interna e esterna*

5.3 *Identificazione dei potenziali impatti ambientali*

5.4 *Gli strumenti per la verifica degli impatti sugli obiettivi di sostenibilità a livello territoriale*

5.5 *Indicazioni relative allo Studio di Incidenza*

6. Contenuti del Rapporto Ambientale

ELENCO DEGLI ALLEGATI:

ALLEGATO I: ELENCO DELLE STRATEGIE E DELLA NORMATIVA DI SETTORE CONSIDERATA PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

ALLEGATO II: QUESTIONARIO PER LA PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

ALLEGATO III: DOCUMENTO DI PIANO

1. INTRODUZIONE

Un ruolo chiave per orientare il processo di pianificazione in direzione della sostenibilità ambientale è stato riconosciuto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) introdotta a livello comunitario dalla Dir. CE 42/2001 e recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Nello specificare gli ambiti di applicazione, la direttiva include i piani e i programmi elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei **trasporti**, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (VIA) o per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE (Habitat).

In questa fase preliminare, particolare attenzione viene posta nella condivisione con il pianificatore, con i Soggetti con Competenza Ambientale dei seguenti elementi:

4

1. i principali indirizzi strategici di pianificazione in materia di sviluppo della mobilità e dei trasporti;
2. identificazione gli obiettivi di protezione ambientale e di sostenibilità rispetto alle azioni del Piano.

1.1 Obiettivi e struttura del documento

Come definito dalla Dir. CE 42/01 e dall'art. 13 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., per favorire sin dalle prime fasi del processo decisionale l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale, l'Autorità Procedente entra in consultazione, sin dalle fasi iniziali di elaborazione delle modifiche da apportare al Piano Direttore della Mobilità, con l'Autorità Competente e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale (SCA) al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni che dovranno essere incluse nel Rapporto Ambientale (di seguito, RA).

Tale fase, denominata "scoping", rappresenta, dunque, un momento preliminare all'effettiva attuazione del processo di valutazione ambientale degli impatti potenzialmente derivanti dal Piano

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

considerato; è la fase in cui viene individuato l'ambito di influenza del Piano stesso, ovvero il contesto territoriale e programmatico in cui si inserisce.

Il presente Rapporto Preliminare ambientale (rapporto di "scoping") è predisposto nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica **dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani Attuativi di settore** (approvato con DGR 306/2016, di seguito "aggiornamento del Piano direttore della Mobilità Regionale" o "Piano"), al fine di avviare la consultazione con le "autorità con specifiche competenze ambientali" in merito alla portata delle informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale ai fini della valutazione.

La Dir. 42/01, all'art. 5, stabilisce, infatti, che "Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 ("che per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi") devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio".

L'individuazione delle "autorità con specifiche competenze ambientali" (di seguito, SCA) avverrà, in una fase immediatamente successiva all'invio del presente documento, sulla base di considerazioni relative ai:

- contenuti del Piano Direttore della Mobilità;
- potenziali impatti del Programma sul contesto ambientale di riferimento.

Ai Soggetti con Competenza Ambientale consultati vengono richieste informazioni aggiuntive e osservazioni circa:

- la descrizione dello stato del contesto ambientale e l'adeguatezza, completezza, rilevanza e aggiornamento degli indicatori proposti;
- la verifica del contesto programmatico e la completezza e rilevanza dei piani, programmi e delle strategie individuati;
- l'adeguatezza degli obiettivi di protezione ambientale e di sostenibilità selezionati e il loro grado di priorità in relazione alle criticità ambientali e alle tipologie di azioni del Piano
- le modalità e gli strumenti proposti per la valutazione ambientale del Piano.

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Delle indicazioni ricevute nel corso della fase di Scoping si terrà conto nella valutazione ambientale e nella stesura del Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs 152/2006. Al fine di consentire una partecipazione informata agli SCA, il documento di Scoping è stato strutturato nelle seguenti sezioni:

- nella prima vengono ricostruiti gli indirizzi programmatici e il processo di VAS (cap. 2 e cap. 3)
- nella seconda si descrivono gli approcci e metodi di valutazione che saranno adottati (cap. 4 e cap. 5) e i contenuti del Rapporto Ambientale (cap. 6).

In allegato si riportano:

- l'elenco delle strategie, delle direttive e della normativa considerata (Allegato I)
- il questionario per la presentazione delle osservazioni (Allegato II)
- il documento di indirizzo del Piano Direttore della Mobilità Regionale (Allegato III)

2. Strategie e obiettivi per la mobilità sostenibile previste dall'aggiornamento del Piano Direttore per la Mobilità sostenibile previste dall'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale (DGR n. 306 del 28/6/2016)

Lo strumento programmatico alla base della pianificazione della Regione Campania nel settore dei trasporti è costituito dal **"Piano Direttore della mobilità regionale"**, inizialmente approvato con la DGR n. 1282 del 5 aprile 2002 (pubblicata sul BURC speciale 23/05/2002), articolato nei vari Piani di Settore (Allegato B - *Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale*; Allegato C - *Programma di interventi per il Sistema della Viabilità Regionale*; Allegato D - *Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell'Intermodalità*), soggetto ad aggiornamento tramite successivi Studi – Intese – Accordi e declinato, nel tempo, in successivi **"Piani Attuativi"**.

Il **"Programma Generale degli interventi infrastrutturali nel settore dei Trasporti"** è stato ⁷ inquadrato, quale parte integrante dello stesso, nel **"Piano Territoriale Regionale" (PTR)**, pubblicato sul BURC speciale del 10/01/2007, pertanto la rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti di cui alla DGR 1282/02 è stata sottoposta alle valutazioni ambientali di cui al PTR ex art. 15 L.R. 22/12/2004, n. 16 "Legge Urbanistica", approvato dal Consiglio Regionale con la Legge Regionale n. 13 del 13/10/2008 (BURC n. 45 bis del 10 novembre 2008).

In particolare, dopo il Primo programma degli interventi infrastrutturali di cui alla DGR 1282/02 si sono registrati altri **nove Piani Attuativi**, di cui alle DGR n. 725 del 20/02/2003 (Secondo Piano attuativo), DGR n. 279 del 25/02/2005 (Terzo Piano attuativo), DGR n. 1092 del 22/06/2007 (Quarto Piano attuativo), DGR n. 330 del 22/02/2008, modificata con DGR n. 941 del 30/05/2008 e con DGR n. 1006 del 13/06/2008 (Quinto Piano attuativo), DGR n. 1713 del 31/10/2008, modificata con DGR n. 1996 del 16/12/2008 (Sesto Piano attuativo), DGR n. 779 del 30/04/2009, modificata con DGR n. 1502 del 2.10.2009 (Settimo Piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010), DGR n. 1581 del 15/10/2009 modificata con DGR n. 15 del 15/01/2010 (Ottavo Piano attuativo), DGR n. 150 del 25.02.2010 (nono Piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010), DGR n. 458 del 25.03.2010 (decimo Piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010). Da ultimo, con la DGR 39/14 la Giunta Regionale ha chiuso il procedimento attivato con deliberazioni di G.R. nn. 533 e

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

534 del 2.7.2010 e revocato le deliberazioni di G.R. nn. 1502 del 2.10.2009, 150 del 25.02.2010 e 458 del 25.03.2010, approvando il nuovo **“Piano Generale degli investimenti sul sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale”**.

Il Programma Generale degli investimenti sul sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale approvato con la DG 39/2014 ha confermato la natura “dinamica” del Piano Direttore della Mobilità Regionale e ha individuato gli interventi maturi sulle diverse componenti del sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale (sistema ferroviario e metropolitano/TPL regionale; sistema della viabilità; sistema della logistica e intermodalità). Detto Programma è stato approvato anche tenendo conto delle linee d’indirizzo definite con la DGR n. 462 del 24/10/2013 di approvazione del **“Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16-bis del Decreto Legge 06/07/2012, n. 95 e s.m.i. (con allegati)”**, (pubblicato sul BURC n. 58 del 28 Ottobre 2013), mirato all’efficientamento e alla razionalizzazione del TPL in Campania, mettendo, tra l’altro, a sistema i Piani di Bacino e i Piani Triennali dei servizi minimi di TPL approvati dalle cinque Province e dai cinque Comuni capoluogo della Regione.

8

L’aggiornamento del Piano Direttore, dei connessi Piani di Settore (articolati per modalità di trasporto) e dei relativi piani attuativi è stato stabilito nel **“Piano di Azione”** per l’assolvimento delle condizionalità ex ante riferite all’asse 7 Trasporti del Programma Operativo Regionale 2014-2020, approvato dalla Giunta Regionale con DGR n. 544 del 10/11/2015, sulla base dell’aggiornamento dell’analisi di contesto, affidata dalla Regione all’ACaM, finalizzata a delineare gli scenari infrastrutturali in Campania al 2023.

La strategia del trasporto della Regione Campania è stata elaborata nel quadro delle direttrici programmatiche e pianificatorie introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 – tenendo conto delle successive modificazioni conclusesi, al momento, con il citato art. 16-bis del Decreto Legge 6 Luglio 2012, n.95 e s.m.i. – e dal Piano Generale dei Trasporti, nonché nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, che focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del **Quadro Comunitario di Sostegno** e i relativi **Programmi Operativi Regionali (P.O.R.)**.

Tali documenti sono adottati quali strumenti di inquadramento generale delle politiche di trasporto che si incentrano su ben definiti **obiettivi di base**:

- accessibilità,

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

- riequilibrio modale,
- intermodalità,
- qualità ed efficienza,
- riduzione degli impatti ambientali.

Gli obiettivi principali, sul versante dei trasporti, sono stati individuati come segue:

- potenziare i collegamenti trasversali e longitudinali lungo le direttrici individuate dai Corridoi europei;
- valorizzare il territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario mediante lo sviluppo del Sistema regionale della Logistica e dell'Intermodalità;
- soddisfare le esigenze di accessibilità alle aree interne e periferiche, sia attraverso il potenziamento dei collegamenti esistenti, che mediante la realizzazione di nuovi interventi;
- soddisfare le esigenze di accessibilità e mobilità sostenibile nelle aree metropolitane e nelle aree sensibili;
- sviluppare la competitività regionale attraverso il miglioramento e la qualificazione del sistema integrato della portualità regionale.

9

La programmazione regionale, così impostata, si basa su due direttrici di fondo:

1. attuare un processo di pianificazione, ovverosia una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e tendano all'integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo, articolando gli obiettivi e le strategie su due macro livelli che assicurino piena interoperabilità tra sistemi e servizi nazionali e regionali:
 - il livello dell'inserimento e della valorizzazione del territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario;
 - il livello del soddisfacimento delle esigenze di mobilità a scala regionale secondo differenti tipologie territoriali: aree interne e marginali, aree costiere e insulari; aree metropolitane e aree sensibili;

***Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza***

2. costruire un progetto di sistema che, partendo dai bisogni di mobilità dei passeggeri e delle merci, definisca un Piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture e/o componenti tecnologiche necessarie per l'attuazione del Piano dei servizi.

Complessivamente, l'impegno è nel promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per la incentivazione dello sviluppo economico.

L'indirizzo è, quindi, quello dell'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità finalizzate all'aumento dell'accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di un sistema integrato che individua nel modo ferroviario la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile dei trasporti e per l'incremento della quota modale del trasporto pubblico con il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale. Viene fortemente appoggiata, in questo senso, la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale.

2.1 Obiettivi e strategie del documento di pianificazione regionale nel settore dei trasporti

Gli obiettivi individuati possono riassumersi nei seguenti punti:

1. Garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree, al fine di conseguire obiettivi di riqualificazione urbanistica, territoriale e produttiva, garantendo, in particolare:
 - la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
 - la riqualificazione della fascia costiera;
 - il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali ed internazionali;
 - l'accessibilità delle aree marginali, di Sistemi Economici Sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
 - l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, nonché di quelli sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
 - l'accessibilità dei servizi a scala regionale.
2. Realizzare, in coordinamento sinergico con le altre regioni del Mezzogiorno e in funzione dell'Accordo di Partenariato (AdP) per l'Obiettivo Tematico 7 – che stabilisce, tra l'altro, che *la programmazione deve essere finalizzata al 'Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale'* - la **piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud**, quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale volto a favorire le reti di specializzazione e collaborazione; indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi già avviati; in particolare, le finalità di principali di tale piattaforma sono volte a:

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

- modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione per l'intermodalità e per le imprese logistiche che operano nelle aree integrate logistiche, in particolare per quelle di rilevanza per la rete centrale TEN-T (compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi);
- promuovere accordi commerciali tra operatori del trasporto merci, logistici, portuali, interportuali e doganali per la gestione unificata dell'offerta di servizi;
- facilitare l'accesso al credito così da migliorare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema;
- migliorare la mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

12

3. Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente.
4. Assicurare elevata potenzialità ed affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio, quali l'area vesuviana e flegrea.
5. Ridurre i costi di produzione delle aziende di trasporto privato e pubblico.
6. Favorire lo sviluppo economico della Regione riducendo l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort).
7. Garantire qualità dei servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria, informazione all'utenza, comfort, sicurezza, ecc.).
8. Assicurare la sicurezza riducendo l'incidentalità, in particolare della rete stradale.
9. Garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria.
10. Garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli e/o marginali.
11. Incentivare le applicazioni di telematica ai trasporti come elemento strategico per la promozione di un modello di mobilità sostenibile e, in generale, per lo sviluppo del territorio. In particolare, le finalità riguardano la realizzazione dell'ITSC (Intelligent

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Transport System Campano), per generare condizioni tali da innescare processi di efficientamento dell'intero sistema, migliorativi per l'utenza (maggiore efficacia e qualità dei servizi) e la collettività in genere (minore uso dell'auto con riduzione degli inquinanti e degli incidenti) tali da rendere ampiamente conveniente l'investimento dal punto di vista economico-sociale.

Le principali strategie di intervento attinenti all'offerta infrastrutturale di trasporto sono state così esplicitate:

a) potenziare i collegamenti trasversali e longitudinali lungo le direttrici individuate dai Corridoi europei: in particolare il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che comprende il potenziamento della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari;

b) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale, (in particolare i c.d. collegamenti dell' "ultimo miglio"), per favorire i flussi di merci, risorse finanziarie, capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);

c) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza, anche tramite l'applicazione di ITS;

d) perseguire il riequilibrio modale puntando soprattutto sul completamento del Sistema di Metropolitana Regionale "SMR": sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria; sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada: definendo gli itinerari e i nodi di interscambio; sul versante del trasporto marittimo: avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per dare impulso sia al trasporto di persone lungo le vie del mare, sia al cabotaggio;

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

e) realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, recuperando e valorizzando opere avviate e non completate, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

In sintesi, tutte strategie finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

Una ulteriore strategia perseguita, sul versante infrastrutturale, è stata l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente anche quelle obsolete o sottoutilizzate.

Infatti, si è prefissato l'obiettivo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentissero la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete che, previa realizzazione di completamenti, raddoppi, bretelle di collegamento, nodi di interscambio, potessero essere ricondotte a sistema.

14

Premessa tale strategia di base, il Programma Generale degli interventi infrastrutturali è stato approvato ed aggiornato, nel tempo, dalla Giunta Regionale, per armonizzare e mettere a sistema i programmi d'intervento nel settore della mobilità regionale, alle luce delle Intese stipulate con il Governo centrale e tenendo conto della normativa di riferimento, dei documenti programmatici di settore e dei diversi programmi d'intervento in corso e/o previsti ai diversi livelli gerarchici (Comunitario, Nazionale, Regionale, Provinciale e Locale).

Attualmente il Governo nazionale, d'intesa con le Regioni, sta predisponendo un rinnovato quadro della programmazione infrastrutturale, che tiene conto delle istanze avanzate dalle Regioni stesse, inquadrando e armonizzandole nel contesto nazionale secondo le linee guida descritte nell'Allegato al DEF 2015 e sviluppate nell'Allegato al DEF 2016.

Il nuovo processo di pianificazione, programmazione e progettazione delle opere pubbliche in Italia si allinea anche al nuovo quadro normativo, che ha visto l'abrogazione della L.443/2001, c.d. "Legge Obiettivo", e del D.lgs. n. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori e forniture", sostituito dal D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e che ha sancito, dunque, il passaggio da leggi speciali alle leggi ordinarie e alla programmazione pluriennale.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Il nuovo processo di pianificazione infrastrutturale dovrà definire un quadro del sistema delle infrastrutture nazionale unitario e quanto più possibile condiviso, in base al quale verranno definiti i fabbisogni nazionali di infrastrutture, verranno individuate le priorità in funzione della utilità e della fattibilità delle singole opere e delle risorse disponibili.

Il Governo stabilisce gli obiettivi e le strategie, che definiscono la *vision* di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale e tracciano un quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

La programmazione e selezione delle opere nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con obiettivi e strategie, avverrà attraverso la redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), con cadenza triennale, secondo le indicazioni del D. Lgs. 228 del 2011, aggiornate dal nuovo Codice dei Contratti - che ne ha previsto lo schema-tipo, che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi di investimento per le opere pubbliche.

È a cura del MIT, quindi, la redazione del DPP, che rappresenterà la cornice strategica che a valle del confronto con la Conferenza unificata offrirà il nuovo quadro delle priorità. In questo contesto il superamento del gap infrastrutturale del Sud, di cui fanno parte anche opere previste nelle precedenti programmazioni, è considerato una priorità.

In questa cornice la Regione, con il supporto tecnico dell'ACaM, ha predisposto e sottoposto al Governo - nel settembre 2015 - una prima stesura del "Masterplan Trasporti", contenente le infrastrutture ritenute strategiche per lo sviluppo del sistema dei trasporti e della mobilità campano, cui si sono affiancati gli atti di programmazione specifici per fonte di finanziamento, nell'ambito dei quali sono state configurate le coperture finanziarie delle infrastrutture prioritarie ¹.

15

1

Programma Operativo Regionale Campania FESR 2014/2020, approvato dalla Commissione europea con Decisione n. C (2015)8578 del 1 dicembre 2015, di cui la Regione ha preso atto con la D.G.R. n. 720 del 16/12/2015:

- OT4 – RA 4.6 Mobilità sostenibile: 394 M€;
- OT 7 – Trasporti: 224 M€;
- TOT: 618 M€.

Programma Operativo Complementare (POC 2014/2020), di cui alla DGR n. 59 del 15/02/2016, aggiornato e approvato nella seduta CIPE del 1 maggio 2016:

- Nuova programmazione: 390 M€;
- Completamenti POR 2007-13: 37 M€;
- TOT: 427 M€.

Patto SUD siglato da Regione e Governo il 24/04/2016 e ratificato con DGR n. 173 del 26/04/2016:

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

La Regione, attraverso la Direzione Generale per la Mobilità (DG Mobilità), ha poi attivato un processo di riprogrammazione nel settore dei trasporti, basato sulla rimodulazione degli interventi sulle ferrovie regionali gestite dall'Ente Autonomo Volturno (EAV), mirato al completamento delle infrastrutture prioritarie del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), e, al contempo, al lancio di un ambizioso Programma di efficientamento della Società regionale di trasporto.

La suddetta programmazione degli investimenti sulle ferrovie e sul materiale rotabile regionale va a confluire nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani attuativi di Settore, con le altre componenti programmatiche di settore, condivise dalla Regione con il Governo e con i Gestori di reti nazionali RFI ed ANAS, in seno alla Cabina di Regia (CdR) per il Fondo di Sviluppo e Coesione, istituita dal D.P.C.M. del 25/02/2016 - che costituisce la sede di confronto tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nonché le Città metropolitane, per la definizione dei piani operativi per ciascuna area tematica nazionale:

- programmazione degli investimenti sulla rete ferroviaria nazionale di RFI;
- programmazione degli investimenti sulla rete stradale nazionale ANAS;
- programmazione degli investimenti sulla rete regionale/provinciale e comunale.

16

Nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani attuativi di Settore vanno a trovare una sistematizzazione organica anche le seguenti componenti:

- programmazione degli investimenti sulla rete regionale/provinciale e comunale.

programmazione degli investimenti sul Sistema logistico regionale, agevolata dal Protocollo dedicato all'Area Logistica Integrata (ALI) del "Mar Tirreno Centrale", in fase di definizione con il MIT e altri Soggetti interessati;

- TOT Infrastrutture per la mobilità: 1.192 M€ di fondi FSC 2014-2020.
Ulteriore Programma FSC 2014-20, concordato da Regione e Governo in seno alla Cabina di Regia (CdR) preposta:

- Strade ANAS: 307 M€;
- Strade Regionali per il completamento della rete ANAS: 830 M€
- Metropolitane: 42 M€;
- Rete RFI, compresi completamenti regionali: 237 M€;
- TOT: 1.416 M€.

Programma dedicato all'Area Logistica Integrata (ALI) del "Mar Tirreno Centrale", in fase di definizione con il MIT. TOT da definire.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

- programmazione degli investimenti sulle autostazioni e sul materiale rotabile regionale su gomma;
- programmazione delle applicazioni di tipo ITS ai diversi comparti della mobilità;
- programmazione di altre azioni per la mobilità sostenibile, come quelle previste Piano Nazionale Infrastrutture per la Ricarica dei Veicoli Alimentati ad Energia Elettrica (PNIRE).

Lo sviluppo e l'attuazione dell'intero programma d'investimento potranno contare su un importante fattore di innesco messo in campo dalla Regione, che ha istituito un Fondo di rotazione per le progettazioni, con una dotazione iniziale di 40 M€, cui i Soggetti attuatori potranno attingere, in caso di necessità, per rendere effettivamente cantierabili le opere prioritarie programmate.

Nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale sono contemplati 372 interventi. Negli allegati del Piano gli interventi sono stati classificati per ambito di applicazione e risulta che la maggior parte di essi (il 29,8% del totale) sono relativi al sistema della viabilità regionale, seguiti da quelli relativi alle ferrovie regionali (21,8%) e della logistica (14%).

Molto diversa è l'incidenza percentuale se riferita al costo degli interventi: qui l'ambito dove sono allocate più risorse è quello relativo alle ferrovie nazionali (31,9% del totale), seguito dalla viabilità nazionale (21,5%) e da quello relativo alle metropolitane (14,8%).

Nella **Tabella n. 1** sono riportati gli interventi suddivisi, oltre che per ambito e per costo totale, anche rispetto alla disponibilità delle risorse. Queste ultime sono disponibili al 46% e programmate per un 29% mentre resta da reperire la quota complementare (26%). Si può altresì desumere che, dal punto di vista delle risorse già disponibili e programmate, vi sono ambiti che presentano una copertura totale (azioni di sistema, altri impianti del SMR ed applicazioni ITS) mentre altri ambiti, come "SMR-metro e tram" risultano coperti in misura significativa (89,5%).

Dalla **Figura n. 1** alla **Figura n. 3** sono riportate, dal punto di vista grafico, le incidenze percentuali appena descritte. Infine, dalla **Figura n. 4** alla **Figura n. 6** sono illustrati, rispettivamente, gli interventi sul sistema della viabilità e ferroviario, nonché gli ambiti portuali considerati nel Piano per la definizione degli interventi puntuali.

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Tabella n. 1: Sintesi risorse per progetti ed interventi sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale

Progetti ed interventi sul sistema dei trasporti e della mobilità regionale						
Ambito	N.ro interventi	Costo totale	Incidenza percentuale	Risorse disponibili	Risorse programmate	Risorse da reperire
Azioni di sistema (studi e progetti)	11	€ 32.537.264	0,1%	€ 11.522.264	€ 21.015.000	€ 0
Viabilità' regionale	111	€ 2.988.644.571	11,2%	€ 878.975.060	€ 1.364.729.767	€ 744.939.744
Viabilità' nazionale	34	€ 5.757.411.038	21,5%	€ 2.650.864.776	€ 1.022.657.444	€ 2.083.888.818
SMR – tpl: metro / tram	9	€ 3.954.175.883	14,8%	€ 2.685.530.173	€ 855.267.624	€ 413.378.086
SMR – tpl: ferrovie regionali	81	€ 3.575.106.203	13,3%	€ 1.396.570.343	€ 1.398.005.861	€ 780.530.000
SMR – tpl: altri impianti	6	€ 105.771.919	0,4%	€ 6.162.787	€ 99.609.132	€ 0
SMR – tpl: ferrovie nazionali	49	€ 8.551.648.988	31,9%	€ 3.329.648.988	€ 2.552.500.000	€ 2.669.500.000
SMR – tpl: poli di interscambio e materiale rotabile su gomma	14	€ 168.804.602	0,6%	€ 80.129.298	€ 43.025.305	€ 45.650.000
Applicazioni its e altre azioni per la mobilità' sostenibile	5	€ 42.941.984	0,2%	€ 37.541.984	€ 5.400.000	€ 0
Logistica	52	€ 1.623.482.441	6,1%	€ 1.147.639.999	€ 287.148.913	€ 188.693.529
TOTALE	372	€ 26.800.524.894		€ 12.224.585.671	€ 7.649.359.046	€ 6.926.580.177

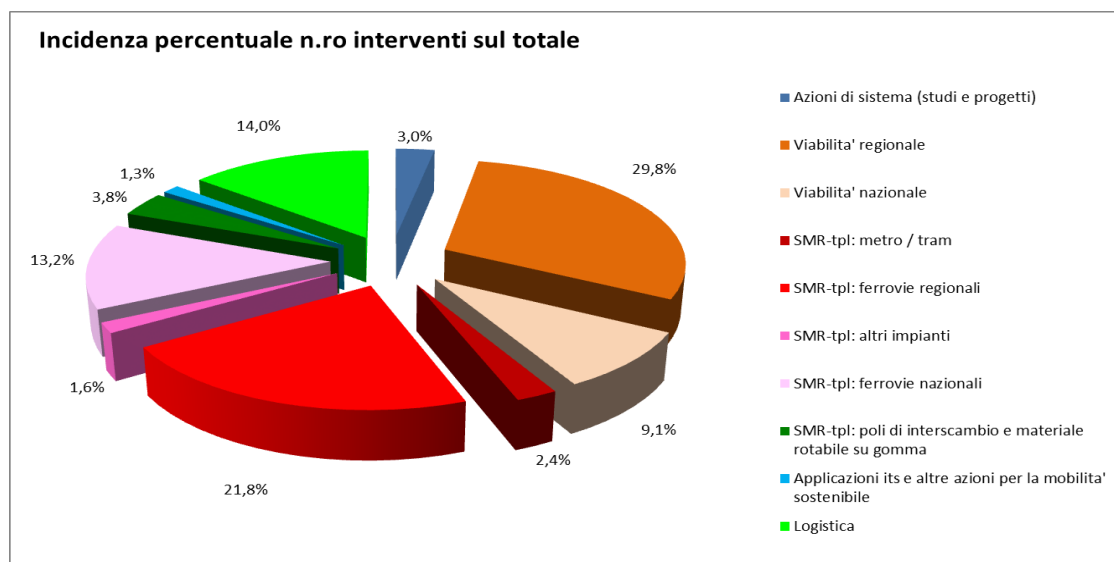


Figura n. 1 – Incidenza percentuale del numero interventi sul totale

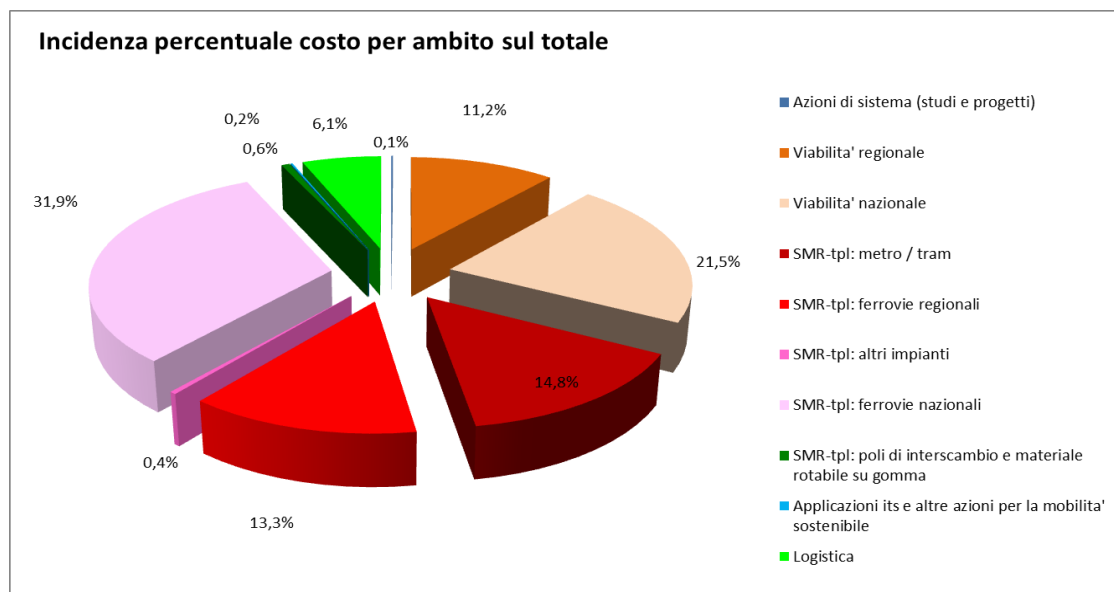


Figura n. 2 – Incidenza percentuale del costo interventi per ambito sul totale

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

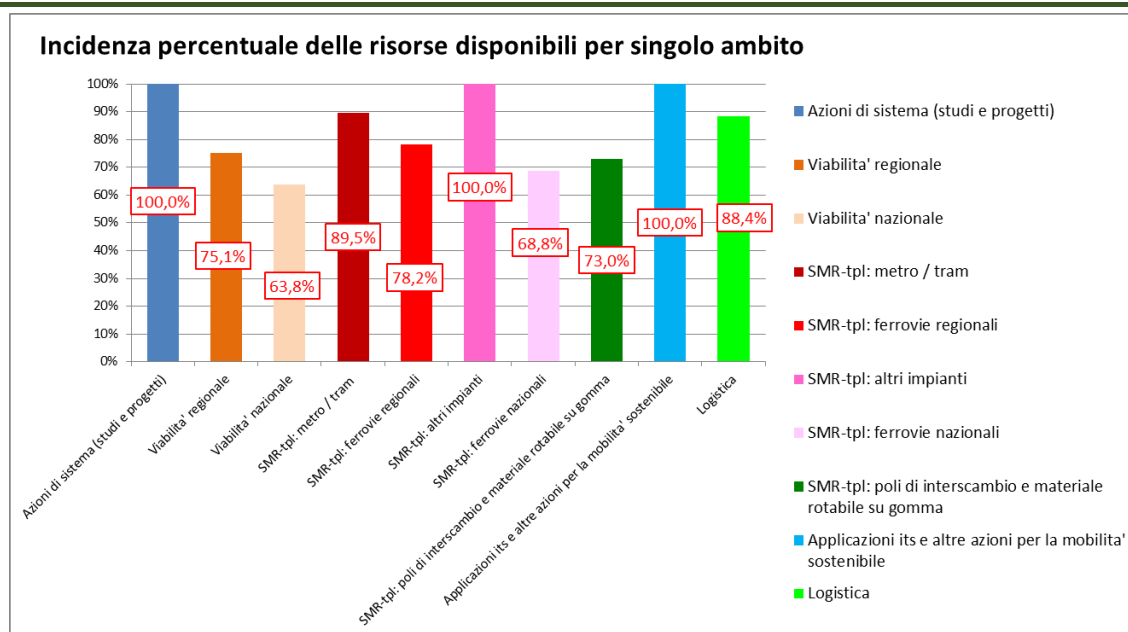


Figura n. 3 – Incidenza percentuale delle risorse disponibili (comprese quelle già programmate), per singolo ambito

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

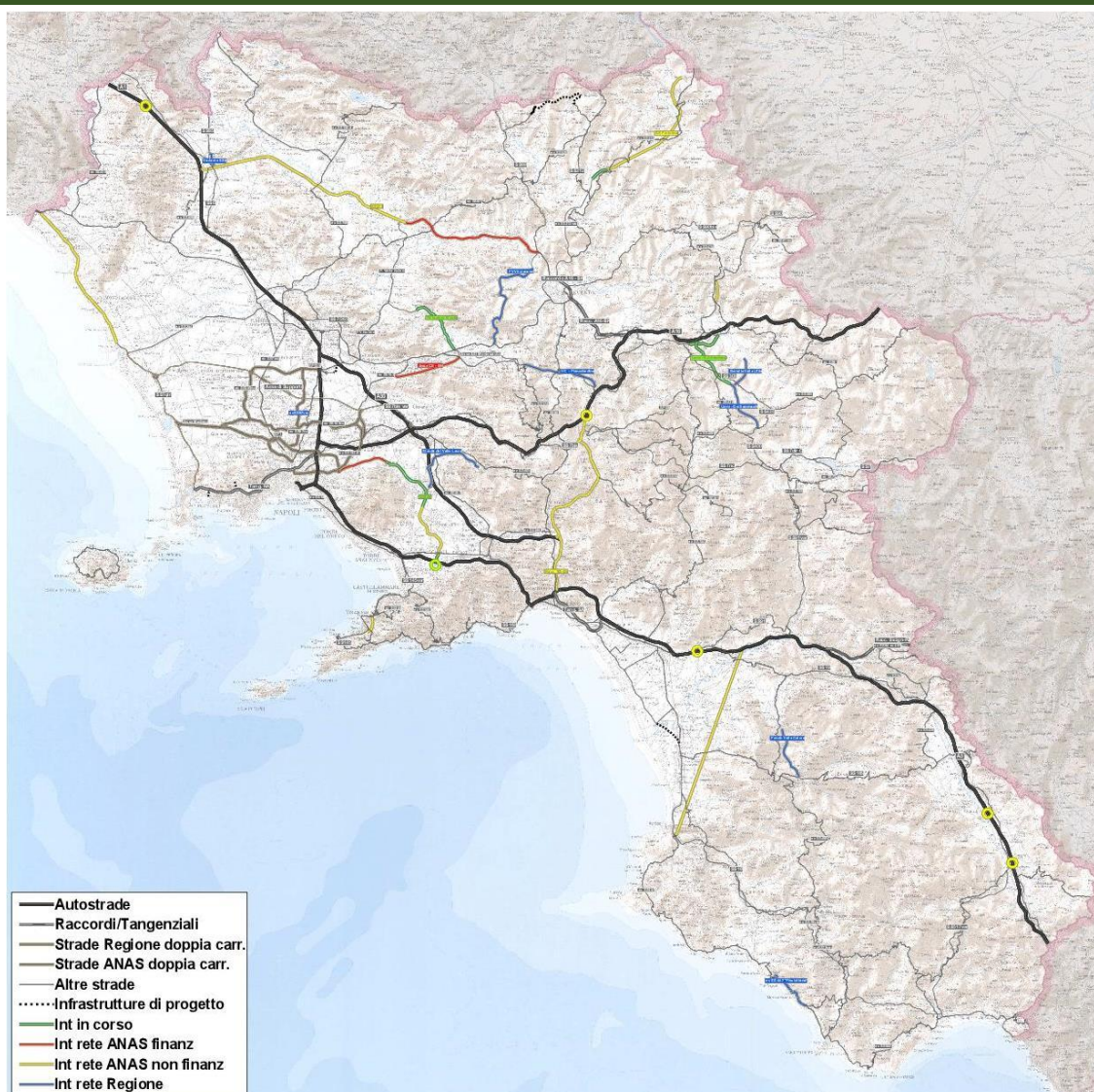


Figura n. 4 – Rappresentazione interventi sul sistema della viabilità

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**



Figura n. 5 – Rappresentazione interventi sul sistema ferroviario

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

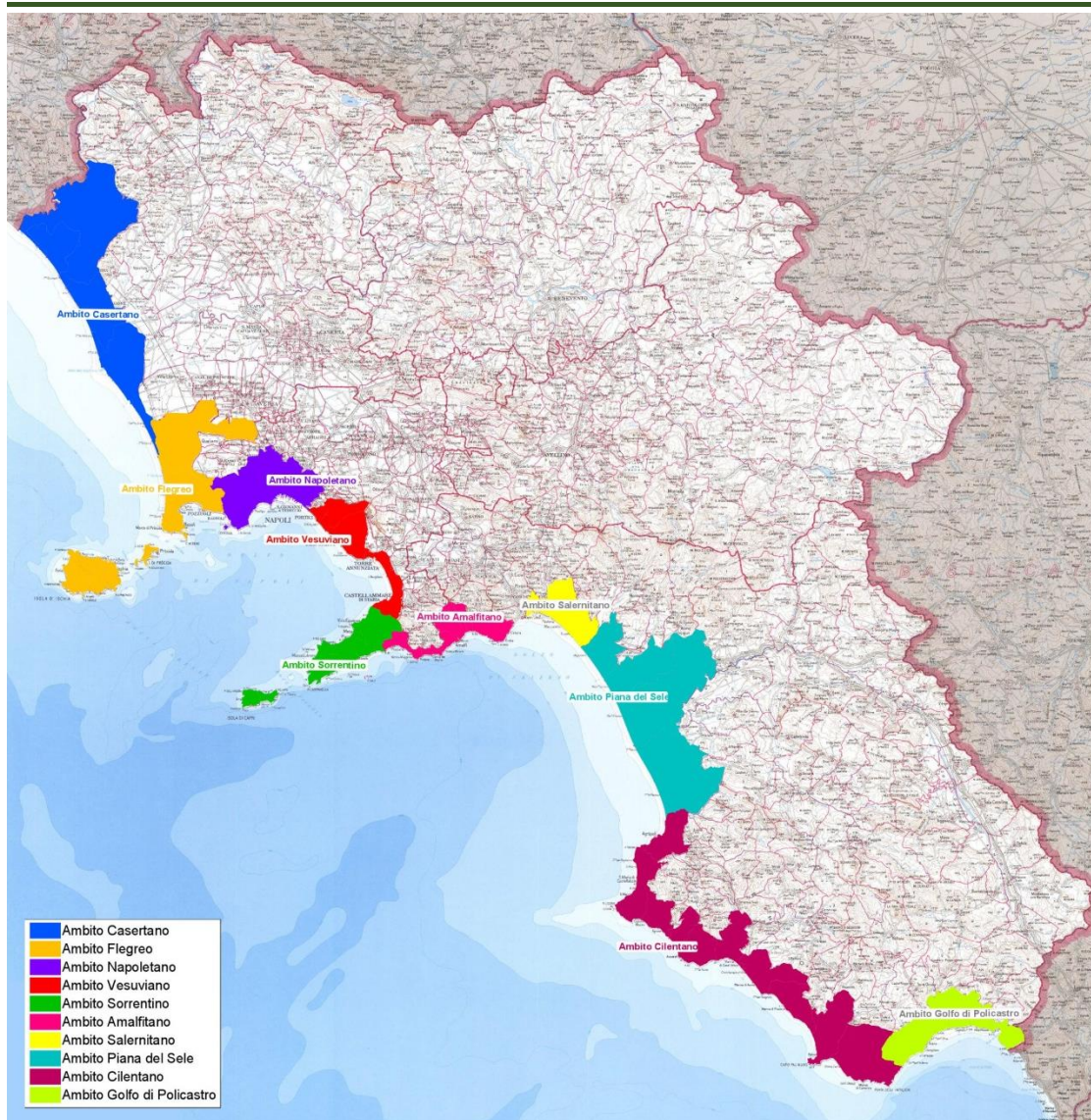


Figura n. 6 – Rappresentazione degli ambiti portuali

3. Aspetti operativi e procedurali per l'integrazione della variabile ambientale nella pianificazione del settore dei trasporti

La Direttiva 2001/42/CE, comunemente definita Direttiva VAS, è finalizzata a garantire l'integrazione delle considerazioni di natura ambientale durante il processo di elaborazione ed adozione di piani e programmi. La direttiva in questione è stata recepita nell'ordinamento italiano con il D. Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 "*Norme in materia ambientale*" successivamente modificato ed integrato.

La procedura di VAS è avviata dall'Autorità Procedente (art. 11, co. 1, D. Lgs. 152/2006) e comprende le seguenti fasi:

- a) elaborazione del Rapporto Preliminare Ambientale (*Rapporto di Scoping*);
- b) consultazione dei Soggetti con competenza ambientale;
- c) elaborazione del Rapporto Ambientale inclusivo di Sintesi non tecnica e misure di monitoraggio;
- d) consultazioni del pubblico;
- e) valutazione del Rapporto Ambientale e del Piano ed esiti delle consultazioni;
- f) espressione del parere motivato;
- g) informazione sulla decisione
- h) monitoraggio.

23

Il Rapporto Preliminare Ambientale è propedeutico all'elaborazione del Rapporto Ambientale ed è finalizzato a facilitare le consultazioni ed a condividere con i Soggetti con competenze ambientali la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale.

Nel caso di specie il documento di Scoping descrive:

- la sintesi delle linee di indirizzo strategico per lo sviluppo della rete dei trasporti e della mobilità in Campania;
- l'identificazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e degli indicatori ambientali di monitoraggio;
- l'approccio metodologico che si intende adottare per la valutazione ambientale dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania;
- l'individuazione delle autorità con specifiche competenze ambientali;
- i contenuti del Rapporto Ambientale.

***Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza***

Sulla base del presente Documento di Scoping il proponente e/o l'Autorità Procedente entrano in consultazione con l'Autorità Competente e gli altri Soggetti Competenti in materia Ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

Pertanto in allegato al presente Rapporto Ambientale Preliminare viene proposto un questionario finalizzato alla raccolta dei contributi e delle osservazioni da parte dei SCA, riguardanti le fasi di cui sopra, con particolare riferimento a dati e indicatori utilizzati per descrivere lo stato dell'ambiente.

Il contributo atteso dai SCA, in questa prima fase, è rappresentato da osservazioni, circostanziate e pertinenti alla fase di Valutazione ambientale del PDM, da recepire al fine della stesura del Rapporto Ambientale ed all'eventuale aggiornamento del Piano, con particolare riferimento a dati ed indicatori.

In questo contesto, la metodologia di Valutazione e Monitoraggio Ambientale richiede strumenti tecnologici in grado di acquisire dati ed informazioni da fonti differenti, di omogeneizzarne il formato digitale, possibilmente di georiferirne il contenuto spaziale, di produrre informazioni di sintesi dall'incrocio e/o dall'unione delle diverse informazioni, di archiviarle e di rappresentarle tematicamente (indicatori), e non ultimo di poter aggiornare autonomamente il contenuto.

Tali strumenti sono rappresentati dal telerilevamento satellitare ed aereo e da sistemi GIS, quest'ultimi costituiti da software di elaborazione e visualizzazione e da un database di informazioni vettoriali, raster ed alfanumeriche in grado di fornire il supporto conoscitivo per ognuno dei temi trattati.

Gli strumenti descritti sono stati già attivati nel contesto del Piano Unitario di Monitoraggio Ambientale (PUMA) del Programma Operativo FESR 2007-2013, e del Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013 nonché riproposti per la nuova programmazione 2014-2020.

L'approccio di tipo cartografico multi-temporale, basato su acquisizioni di informazioni telerilevate, elaborazioni spaziali e successive analisi e confronto degli indicatori sviluppata in ambiente GIS, consente di identificare effetti dovuti a naturali cambiamenti del contesto ambientale o direttamente legati all'attuazione del programma.

In particolare, la creazione di un database tematico, con caratteristiche spaziali, cioè georiferite di tipo cartografico, e descrittive secondo attributi alfanumerici rende possibile la gestione, la rappresentazione ed il calcolo degli indicatori secondo un approccio di carattere geografico, quindi geomatico gestito in ambiente GIS.

***Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza***

Il database tematico prodotto è il risultato di differenti attività rivolte all'acquisizione di dati di interesse da diverse sorgenti esterne ed interne all'Amministrazione regionale nonché realizzate da attività interne di elaborazione ed editing di informazioni cartografiche e di dati da telerilevamento satellitare ed aereo.

Come già specificato, le informazioni già acquisite, prodotte ed archiviate presso l'Autorità Ambientale rappresentano il database (condiviso) dedicato al monitoraggio ambientale del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania unitamente ai dati disponibili dalla DG Mobilità e dall'ACaM.

Il diagramma identifica tre principali strumenti/fonti di informazione per il popolamento degli Indicatori di contesto e la generazione dei successivi Indicatori di impatto, quali:

- sorgenti di dati cartografico tematici, di estrema importanza per l'identificazione spaziale (georiferita) dei target territoriali di osservazione, rappresentati sia da informazioni cartografiche sugli interventi previsti dall'attuazione del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania, così come da informazioni cartografiche digitali provenienti dai sistemi informativi regionali (SIT regionale, Sistema Informativo di Valutazione Ambientale SIVA dell'Ufficio dell'Autorità Ambientale regionale, Sistema Informativo per la Difesa del Suolo, etc.) unitamente ai dati cartografico tematici esistenti presso le UOD competenti e nel sistema delle Agenzie regionali (ACaM, ARPAC, ARCADIS, et.);
- strumenti di Telerilevamento satellitare ed aereo impiegati secondo uno schema multitemporale e multisensore a risoluzione spaziale variabile in grado di assicurare il monitoraggio dell'avanzamento/realizzazione degli interventi rispetto al contesto territoriale ed ambientale in cui sono inseriti;
- sorgenti di dati statistico censuari disponibili da altri Enti o reperibili presso le Direzioni Generali

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

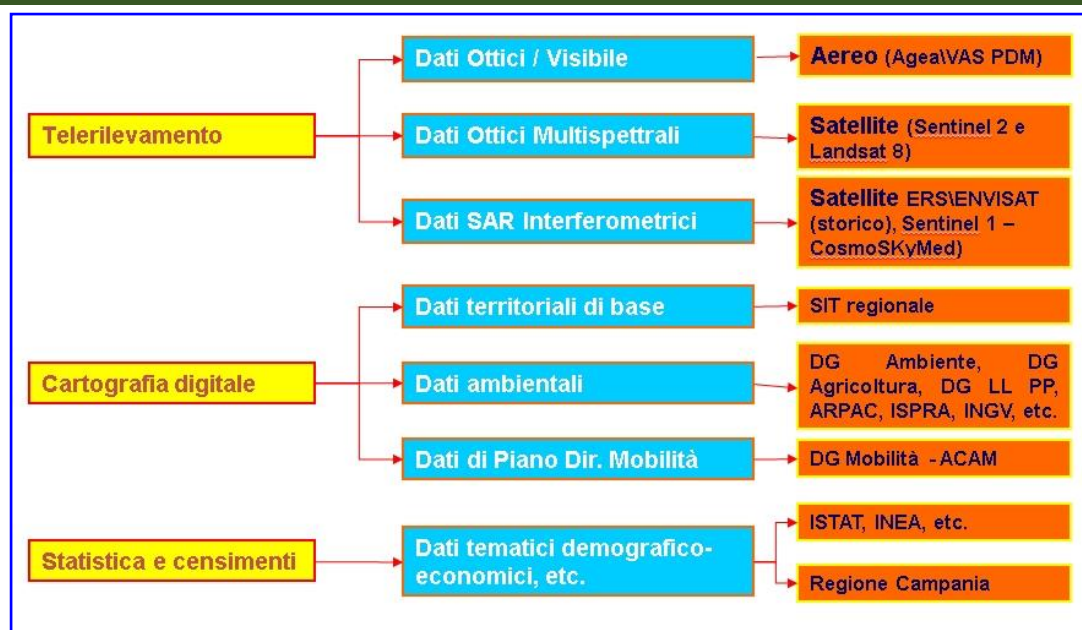


Figura 1 Principali strumenti/fonti di informazione per il popolamento degli Indicatori di contesto e la generazione dei successivi Indicatori di impatto dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale.

E' da sottolineare il fatto che il sistema previsto dal Piano di Monitoraggio di aggiornamento periodico mediante telerilevamento delle basi di dati territoriali ed ambientali è progettato in maniera tale da rendere in larga misura autonomo il Piano stesso dalla disponibilità di dati statistico-censuari, in particolare quelli provenienti da fonti "esterne", prevedendo la possibilità, in loro eventuale assenza, di popolare comunque il set di indicatori mediante idonee elaborazioni e modellizzazioni cartografiche in ambiente GIS.

Le attività di telerilevamento sono quindi finalizzate:

- per produrre rappresentazioni ed aggiornamenti delle cartografie relative all'intero Piano Direttore della Mobilità Regione Campania rispetto alle tematiche di maggior impatto;
- per l'analisi di specifiche dinamiche ecologiche, territoriali, ambientali, all'interno di aree campione rappresentative;
- per la realizzazione e gestione di nuovi elaborati cartografici di sintesi
- per la valutazione geomatica, quindi oggettiva, degli impatti attesi e di quelli producibili dal Piano Direttore della Mobilità Regione Campania

L'Autorità Procedente\Autorità di Gestione FESR (Ref. Ambientale\Assistenza Tecnica dedicata), nel contesto delle attività per il Piano di Monitoraggio Ambientale dell'aggiornamento del Piano Direttore

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

della Mobilità Regionale svilupperà una metodologia di analisi degli impatti del Piano sui principali aspetti di sensibilità ambientale.

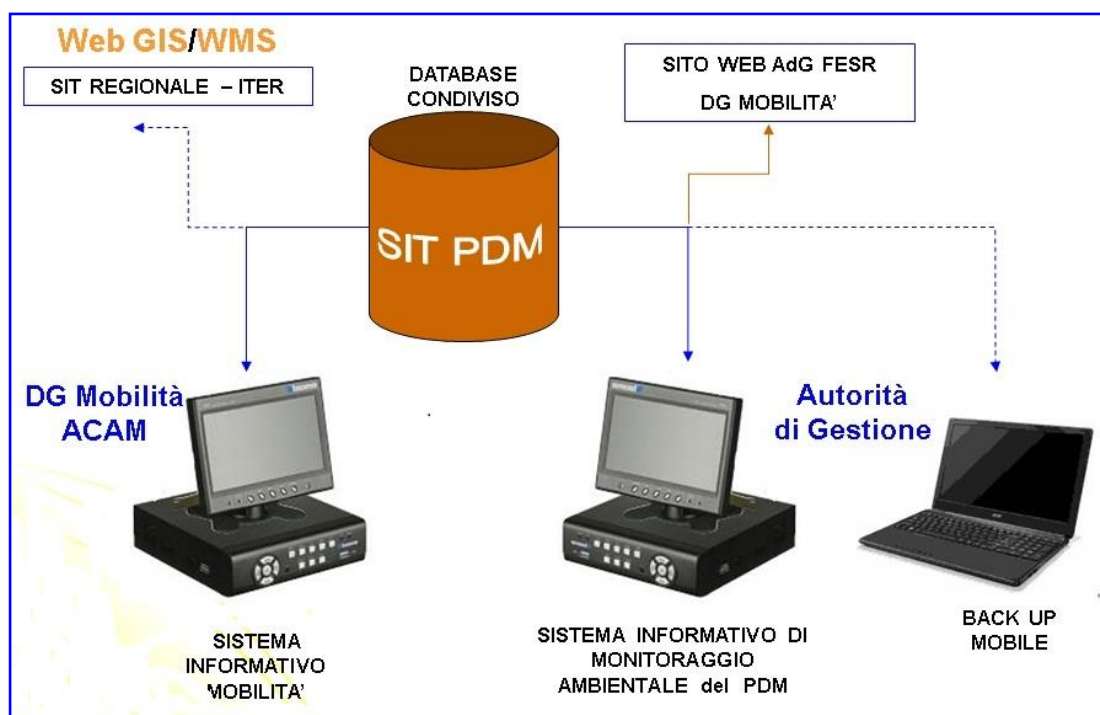


Figura 2 Schema delle risorse informative condivise per l'elaborazione, la sintesi e la pubblicazione WEB GIS delle informazioni sul monitoraggio ambientale del PDM.

4. Caratterizzazione del contesto di riferimento dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale

4.1 Il contesto normativo e programmatico di riferimento

I soggetti coinvolti nelle varie fasi del processo VAS dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania, in osservanza della direttiva comunitaria 2001/42/CE e del Testo Unico Ambientale, sono:

- l'Autorità Competente, ossia la pubblica amministrazione cui compete l'elaborazione del parere motivato, rappresentata dalla UOD Valutazioni Ambientali;
- l'Autorità Procedente, ossia la pubblica amministrazione che elabora, adotta e approva il Programma, rappresentata dalla DG Mobilità della Regione Campania;
- i Soggetti con Competenze in materia ambientale (SCA), ovvero le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazioni di piani o programmi;
- il pubblico, definito come una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione nazionale, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone.;
- il pubblico interessato, il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, sono considerate come aventi interesse. La delibera di giunta regionale n. 627 del 21 aprile 2005 riporta in allegato un elenco di soggetti nell'ambito del quale può essere individuato il pubblico interessato pertinente al Piano o programma da sottoporre a valutazione.

28

I partner rappresentano l'opinione e gli interessi significativi delle parti interessate. Queste ultime sono beneficiari diretti e indiretti dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale o

***Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza***

“partner” nella sua attuazione; in particolare, si tratta di: autorità regionali, locali e altre autorità pubbliche competenti; parti economiche e sociali; organismi rappresentativi della società civile, comprese le associazioni ambientali, le organizzazioni non governative operanti in una molteplicità di campi e gli organismi di promozione della parità e della non discriminazione.

I partner sono invitati a una partecipazione attiva alle procedure di consultazione durante la progettazione del programma e la valutazione ambientale strategica (VAS).

In sede di elaborazione del programma e nel corso della consultazione pubblica per la VAS, essi possono partecipare a gruppi di lavoro e/o gruppi tematici o prendere parte a iniziative di consultazione e dialogo tramite forum, riunioni, seminari, blog su internet, ecc.

Il processo partecipativo costituisce un aspetto fondamentale della procedura di VAS che accompagnerà l'intero processo valutativo nelle fasi di:

- consultazioni preliminari sulla base del presente Rapporto Preliminare Ambientale con Autorità Competente e SCA per la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- consultazioni pubbliche sul Rapporto Ambientale e sul Programma con i SCA ed il pubblico interessato.

29

Tutte le attività di consultazione pubblica saranno realizzate anche tramite sito web rendendo disponibili, alle parti interessate al programma ed alla sua diffusione, oltre che alla documentazione scritta, le informazioni cartografiche tematiche tramite apposita pubblicazione web GIS/Open data cartografici, gestita dall'Autorità Procedente/Autorità di Gestione FESR (Ref. Ambientale/Assistenza Tecnica dedicata) con il supporto della Direzione Generale Mobilità e dell'Autorità di Gestione del PO FESR.

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

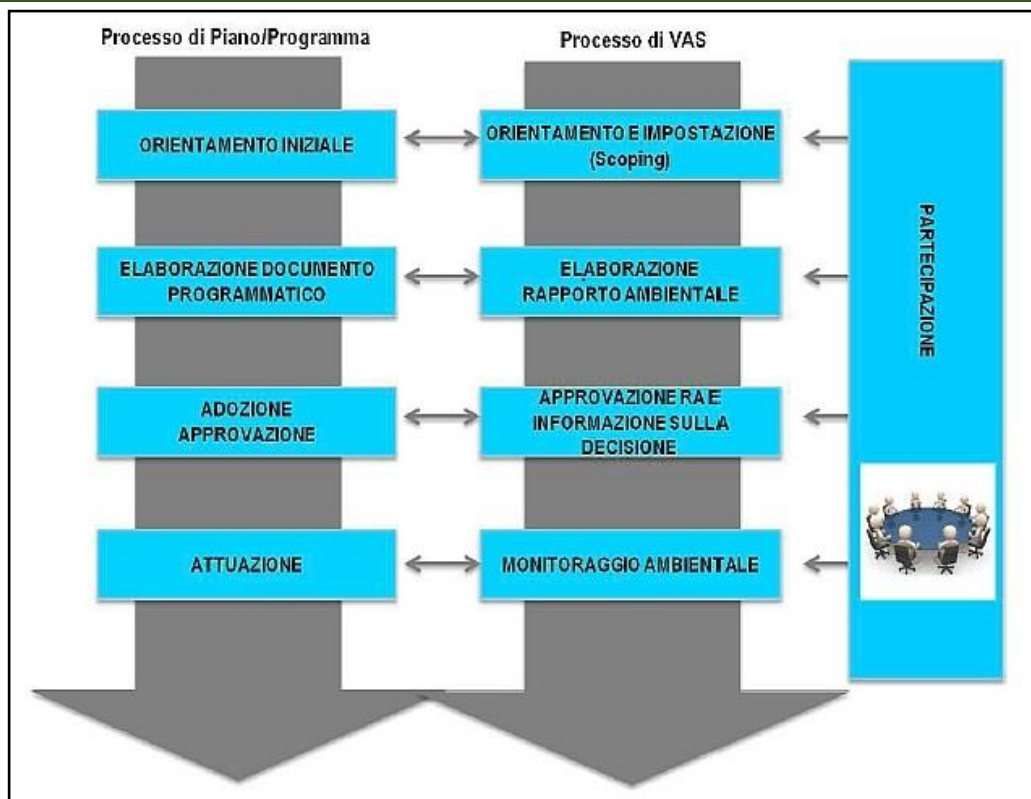


Figura 3 Schema VAS - PON Reti 2014 - 2020

4.2 *Il contesto ambientale di riferimento: le potenziali pressioni ambientali del Piano*

Nel presente paragrafo, per ciascuna componente ambientale che sarà presa in considerazione nel corso della redazione del Rapporto Ambientale, si riporta una prima analisi sintetica delle potenziali pressioni del Piano sul contesto ambientale.

Le componenti sono riportate **in ordine gerarchico**, dando precedenza a quelle potenzialmente più impattate dall'attuazione del Piano:

- Rischi naturali
- Suolo e sottosuolo
- Biodiversità
- Energia e cambiamenti climatici
- Paesaggio e beni culturali
- Acque marine e costiere
- Salute umana
- Aria e rumore

31

Rischi naturali

Il territorio della Regione Campania è caratterizzato dalla contemporanea presenza ed interazione di fenomeni geologici, tettonici, vulcanici e morfodinamici estremamente attivi, che lo rendono vulnerabile a varie tipologie di rischi geo-naturali quali quelli idrogeologici (franosità ed alluvionabilità), quelli sismici e non ultimi quelli vulcanici.

Ciò si traduce in una particolare fragilità del territorio regionale agli eventi naturali che condizionano fortemente lo sviluppo socio-economico e le attività pianificatorie.

Le condizioni geologiche, l'attività morfodinamica (incluse le particolari accelerazioni e frequenze dei fenomeni estremi dovuti ai cambiamenti climatici) e la estesa antropizzazione del territorio regionale hanno generato una diffusa vulnerabilità agli eventi idrogeologici attesi.

Tale vulnerabilità interessa aree con importanti infrastrutture territoriali e centri urbani instabili per fenomeni di dissesto idrogeologico (frane, erosione accelerata, inondazioni, alluvionamenti,

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

mareggiate ed erosioni di sponda) la seguente tabella fornisce la superficie in kmq ed in percentuale sul territorio regionale, interessata da rischio elevato (R3) e molto elevato (R4) contenuto nei PSAI delle Autorità d Bacino Nazionali e regionali competenti sul territorio regionale.

Superficie in kmq, interessata da rischio elevato e molto elevato nei PSAI	Tipo	Territorio (Km ²)	Territorio (%)
Idraulico	R3 e R4	638	4,7
Frane	R3 e R4	1.615	11,8
Totale		2.253	16,5

Tabella 1 - Superficie in kmq, interessata da rischio elevato e molto elevato nei PSAI (fonte www.difesa.suolo.regione.campania.it)

Superficie in kmq, interessata da rischio elevato e molto elevato nei PSAI	Tipo	Territorio (Km ²)	Territorio (%)
Idraulico	R3 e R4	638	4,7
Frane	R3 e R4	1.615	11,8
Totale		2.253	16,5

Tabella 2 - Superficie in kmq, interessata da rischio elevato e molto elevato nei PSAI (fonte www.difesa.suolo.regione.campania.it)

Il 93,5% delle aree del territorio regionale esposte a livelli di rischio idrogeologico elevato o molto elevato è caratterizzato da uso agroforestale ed è pari al 17,1% della SAU regionale stimata su base cartografica (CUAS,2009).

Le classi di uso del suolo maggiormente presenti nelle aree ad elevato rischio idrogeologico sono i seminativi (31,9%) ed i boschi (37,1%), quelle meno rappresentate sono invece i sistemi agricoli complessi (4,3%) e i pascoli (7,2%).

Uso del suolo (CUAS, 2009)	Superficie ricadente in aree a rischio idrogeologico elevato o molto elevato (ha)	% totale aree a rischio idrogeologico elevato o molto elevato
Seminativi	67.800	31,9
Colture legnose permanenti	28.067	13,2
Sistemi agricoli complessi	9.058	4,3
Prati permanenti e pascoli	15.220	7,2
Boschi e arbusteti	78.868	37,1
<i>Totale aree agroforestali</i>	<i>199.014</i>	<i>93,5</i>
Aree urbanizzate	13.767	6,5
Totale	212.781	100

Tabella 3 - Uso del suolo e superfici in aree a rischio idrogeologico (Fonte: Elaborazioni INEA su dati Regione Campania 2009)

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Si può poi aggiungere che, in base all'ultimo aggiornamento degli studi del Progetto IFFI (Inventario Fenomeni Franosi Italiani), realizzato dalla Regione con l'ex Servizio Geologico di Stato, già APAT ed oggi ISPRA, si è accertato che in Campania ci sono ben 23.430 frane che, complessivamente, coinvolgono oltre 973 kmq, vale a dire che poco più del 7% del territorio regionale è in frana, attiva o quiescente, ma comunque in frana.

Informazioni e prescrizioni di dettaglio sono contenute nei Piani per l'Assetto Idrogeologico (PAI), la cui redazione è prevista dal DL 180/98 "recante misure urgenti sulla prevenzione del rischio idrogeologico", per ciascun Bacino Nazionale, Interregionale e Regionale, come stralcio funzionale del corrispondente Piano di Bacino e nel Piano Gestione Rischio Alluvioni (Dir. 2007/60/CE - D. Lgs. 49/2010).

I PAI individuano sul territorio le aree a rischio di frana e di alluvione secondo classi crescenti di rischio: moderato (R1), medio (R2), elevato (R3), molto elevato (R4); in base a tale classificazione il Piano prevede misure di salvaguardia del territorio.

Stessa condizione di elevata vulnerabilità territoriale riguarda il rischio idraulico o da alluvioni.

33

Il Piano Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA) del Distretto Idrografico dell' Appennino Meridionale di cui al D.lgs. 49/2010 contiene misure per la gestione del rischio di alluvioni nelle zone ove, in base alle analisi svolte nella fasi precedenti, sussiste un rischio potenziale ritenuto significativo evidenziando, in particolare, la riduzione delle potenziali conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali, attraverso l'attuazione prioritaria di interventi non strutturali e di azioni per la riduzione della pericolosità.

Le cronistorie evidenziano una elevata ripetitività del danneggiamento ad opera di dissesti idrogeologici sempre nelle medesime aree con livelli di pericolosità sempre più elevati soprattutto per i fenomeni meteo climatici estremi.

Infatti, negli ultimi venti anni, anche per effetto dei cambiamenti climatici, l'esposizione della popolazione e di importanti infrastrutture al pericolo di frane e alluvioni risulta particolarmente aumentata e costituisce un problema di grande rilevanza sociale, sia per il numero di vittime che per i danni economici prodotti.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

A ciò si aggiunge il fenomeno dell'erosione costiera, particolarmente incisivo nelle coste basse prevalentemente sabbiose, ma talvolta anche ghiaiose o ciottolose, che rappresentano il 40% dei 480 km di costa della Regione Campania

Rispetto a tale problematica la Regione Campania ha previsto uno stralcio di settore funzionale del Piano di bacino, con valore di piano territoriale di settore (art. 17 L n. 183/1989 ss.mm.ii. e art. 9 LR della Regione Campania 7 febbraio 1994 n. 8) riguardante gli aspetti del rischio da erosione relativo alla fascia costiera della Regione Campania (Piano Stralcio Erosione Costiera - PSEC).

Gli obiettivi del PSEC sono l'individuazione delle aree a pericolosità e a rischio di erosione costiera, la scelta delle linee metodologiche appropriate per la pianificazione territoriale, la programmazione degli interventi di mitigazione o eliminazione delle condizioni di rischio e la determinazione delle prescrizioni, dei vincoli e delle norme d'uso finalizzate alla conservazione della costa.

Sono attualmente vigenti i Piani Stralcio Erosione Costiera delle Autorità di bacino: Liri-Garigliano e Volturno, Campania Centrale (ex Nord Occidentale ed ex Sarno), Campania Sud (solo per l'ex Sinistra Sele; per le Autorità ex Destra Sele ed ex Sele vigono solo le Norme di Salvaguardia).

34

La storia sismica della Regione Campania è ricca di eventi anche di forte intensità; l'analisi della distribuzione dei terremoti storici e recenti in Campania e le caratteristiche tettoniche della regione consentono di individuare come aree sismogenetiche di maggiore rilevanza il Massiccio del Matese, il Sannio e l'Irpinia.

Inoltre, l'area della Provincia di Napoli, a causa della presenza dei Campi Flegrei, dell'Isola d'Ischia e del Somma-Vesuvio, risulta esposta anche alla sismicità di origine vulcanica, caratterizzata da livelli energetici più bassi e da una più bassa frequenza di occorrenza degli eventi stessi rispetto alla sismicità di origine appenninica.

- il 24% dei comuni campani (129 comuni) è inserito nella categoria a più alto rischio;
- il 65% (360 comuni), con Napoli e Salerno, è collocato nella fascia intermedia;
- l'11% (62 comuni), rientra nella terza categoria, quella caratterizzata dal più basso grado di pericolosità.

Quindi, alle tre categorie corrispondono diversi gradi di sismicità (S), ed in particolare i valori di S sono rispettivamente pari a 12 (I categoria), 9 (II categoria) e 6 (III categoria).

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Il territorio campano, ed in particolare quello napoletano, rappresenta a livello nazionale una delle aree a maggiore rischio vulcanico, sia per la concentrazione di tre vulcani attivi (Somma - Vesuvio, Campi Flegrei e Isola d'Ischia), sia per l'elevata densità abitativa dello stesso territorio.

Tali sistemi vulcanici, pur se vicini, presentano caratteristiche e attività diverse, con fenomeni potenzialmente distruttivi (*pyroclastic fall*, *base surge*, *pyroclastic flow*, colate di lava, *lahars*).

Per il rischio vulcanico sono disponibili i Piani di emergenza e di evacuazione per il Vesuvio ed i Campi Flegrei (attualmente in fase di attenzione per la ripresa del bradisismo) mentre per l'Isola d'Ischia si attende la valutazione degli scenari di rischio da parte del DPC e dell'INGV.

Le attività di trasporto possono interferire con gli equilibri idrogeologici del territorio in fase di realizzazione delle infrastrutture; la modifica della morfologia del territorio, insieme alle opere di scavo e sbancamento, possono infatti causare alterazioni del regime idrologico superficiale e delle condizioni di stabilità dei versanti.

Nel caso in cui le infrastrutture interferiscano con aree caratterizzate da una propensione al rischio naturale (di frana/subsidenza, di alluvione, sismico o vulcanico), è necessario prevedere opportuni criteri progettuali al fine di evitare le ripercussioni che gli eventi di frana o di alluvione potrebbero esercitare sia sul territorio che sulle infrastrutture stesse.

Nel caso particolare delle infrastrutture marittime, la possibile alterazione della circolazione idrica costiera può contribuire all'innescarsi di processi erosivi della costa stessa.

Tutte le informazioni sui rischi naturali e sulla pericolosità dei fenomeni geologico-ambientali saranno raccolte e messe a disposizione del processo valutativo e l'analisi del contesto sarà integrata da ulteriori informazioni di dettaglio.

Suolo e sottosuolo

La Campania è caratterizzata da un territorio vario e diversificato con caratteristiche articolate in cui prevalgono aree collinari per il 40% della superficie regionale, seguite da aree montane per un ulteriore 30%, mentre le aree di pianura corrispondono al restante 25% del territorio.

Molte di tali aree sono contraddistinte dalla presenza di suoli agricoli produttivi e di suoli forestali di particolare pregio che rappresentano una risorsa economica ed ecosistemica di grande importanza.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

La componente suolo, in particolare per quella riferita ad aree agricole produttive, rappresenta una risorsa essenzialmente non rinnovabile caratterizzata da una notevole velocità di degrado e da una scarsa capacità di rigenerazione.

L'urbanizzazione e l'infrastrutturazione dei suoli agricoli, da cui consegue una impermeabilizzazione\frammentazione delle superfici pedologiche utili, sono oramai identificate in sede comunitaria come le principali minacce alla vitalità e integrità dei paesaggi europei e alle loro risorse agroforestali, e quindi produttive.

La Commissione Europea, al fine di tutelare il suolo dai fenomeni di degrado antropico (soil take, soil sealing contaminazione locale e diffusa, compattazione) e naturale (erosione, perdita di sostanza organica, diminuzione della biodiversità, frane e alluvioni, salinizzazione e desertificazione), ha elaborato una strategia specifica per la protezione del suolo in modo integrato pubblicando una relazione di implementazione della Strategia (COM (2012) 46) dal titolo "Attuazione della strategia tematica per la protezione del suolo ed attività in corso".

36

Gli impatti della trasformazione urbana dei suoli sono molteplici, e sono legati alla sottrazione irreversibile di una risorsa – il suolo – la cui fertilità è il prodotto di processi di lunga durata, con la conseguente perdita dei servizi ambientali fondamentali legati alle molteplici funzioni del suolo di supporto degli ecosistemi, di produzione alimentare e di biomasse, di regolazione dei cicli idro-geochimici, di immagazzinamento della CO₂, etc.

L'importanza economica di tali fenomeni è notevole in quanto, contestualmente alla perdita della risorsa suolo, possono essere causa determinante o fattore predisponente di danni agli insediamenti, alle infrastrutture e al sistema produttivo; tale processo è particolarmente attivo nella Regione Campania a causa dell'elevata concentrazione e densità demografica che contraddistingue importanti porzioni del territorio regionale, e della complessiva debolezza del sistema di governo pubblico del territorio.

In Campania la superficie complessiva delle aree urbanizzate è passata nel periodo 1960-2009 da 22.251 a 112.412 ettari, con un incremento del 402%, a fronte di una crescita demografica del 21,2%, e l'attuale trend di *soil sealing* nella regione indica che ogni anno vengono urbanizzati circa 1.800 ettari di suoli agricoli (circa 5 ettari al giorno), paragonabili all'impermeabilizzazione di un'area urbanizzata pari a quella del comune di Napoli, questo ogni quattro anni.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Tali processi di urbanizzazione si sono concentrati per i tre quarti nei sistemi di pianura, soprattutto nei distretti vulcanici della Campania, sarebbe a dire sui suoli più fertili del territorio regionale, e su quelli interessati da un più elevato livello di rischio ambientale.

Nella maggior parte delle aree di pianura e collinari del territorio regionale, i processi di urbanizzazione diffusa, a bassa densità (dispersione urbana, *urban sprawl*), sono aumentati più velocemente di quelli legati alla crescita degli insediamenti accentrati che costituivano l'impianto urbano storico, preesistente al 1955.

Gli effetti negativi di questo modello di crescita sono legati, oltre che al consumo irreversibile di suoli fertili, alla frammentazione del territorio rurale per opera del tessuto urbano e della maglia infrastrutturale.

La salvaguardia della multifunzionalità, delle qualità del suolo e la sua difesa intesa in senso più ampio, rappresentano, pertanto, uno degli obiettivi prioritari di qualsiasi programmazione e pianificazione territoriale.

Analogamente ad altri interventi di trasformazione territoriale, la realizzazione di un'infrastruttura di trasporto può alterare le superfici di suolo e la stessa morfologia del territorio a causa di sbancamenti, movimenti di terra, drenaggi, gallerie, infrastrutture di cantiere, apertura di cave da cui procurare materiali da costruzione e non ultimo, di discariche in cui depositare materiali di risulta, ecc.

Tali alterazioni geopedologiche, siano esse a carattere permanente o temporanee, legate alle diverse fasi di cantiere, richiedono un'attenta valutazione degli impatti previsti, attesi o accidentali così come strumenti e metodi idonei di monitoraggio ambientale in itinere rispetto a tutte le fasi di realizzazione e non ultimo di utilizzazione finale dell'opera.

E' infine importante sottolineare che in assenza di un'adeguata pianificazione territoriale, le infrastrutture stradali divengono un fattore di innesco per ulteriori processi di urbanizzazione: lungo le strade tendono a concentrarsi e a svilupparsi nuove strutture urbane (zone industriali, centri commerciali e di servizi, piazzali di sosta per le merci, insediamenti sportivi/ricreativi, quartieri residenziali) e quindi ulteriore consumo di suolo.

Nel territorio campano è presente una "concentrazione" della domanda lungo le direttrici che collegano i 5 capoluoghi ed in particolare lungo le direttrici di connessione su Napoli.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

La diffusione dell'urbanizzazione e delle residenze nel territorio compreso tra Napoli e Caserta determina almeno 4 direttrici di connessione verso il capoluogo di Regione ed una direttrice di domanda relativamente elevata tra Salerno e Battipaglia.

Biodiversità

La Campania è una regione che presenta una elevata concentrazione di specie e di habitat, capitale naturale all'origine di importanti servizi ecosistemici.

In particolare, con riferimento alle pressioni che possono essere originate dal Piano, gli effetti più diretti riguardano la frammentazione degli ecosistemi e degli habitat, la riduzione degli areali delle specie o addirittura la possibile estinzione locale, le modifiche negli habitat, quali l'artificializzazione del reticolo idrografico, i disturbi diretti associati alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture (rumore e vibrazioni, inquinamento atmosferico, inquinamento luminoso, dilavamento di inquinanti, ...).

38

Tali effetti possono essere particolarmente significativi se insistono su aree caratterizzate da particolare sensibilità e/o da un valore naturalistico e una funzionalità ecologica elevati.

Nel Rapporto Ambientale saranno messi in relazione gli interventi previsti nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale con le aree del territorio regionale classificate della Rete Natura 2000, nonché con le Aree di Sensibilità individuate nel corso della VAS del POR FESR Campania 2014 - 2020, con particolare attenzione alle aree di sovrapposizione delle sensibilità. Attraverso tale analisi saranno valutate le scelte localizzative, anche al fine di proporre particolari misure compensative/mitigative in fase di realizzazione, o modifiche nella scelta della localizzazione. Nel Rapporto Ambientale sarà descritto lo stato delle aree naturali e della conservazione della biodiversità sulla base dei seguenti elementi:

- il sistema delle Aree protette, che viene descritto perché significativo per valutare indirettamente lo stato di naturalità del territorio e le azioni che la Regione ha intrapreso per la sua tutela.
- la densità delle infrastrutture di comunicazione in aree protette che costituisce un indicatore di pressione del settore trasporti sui territori di maggior pregio e valore naturalistico;

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

- la Rete Natura2000, di cui si descrive la composizione e lo stato di conservazione dei Siti. Costituisce un elemento da valutare attentamente in fase di decisione in merito ai progetti da realizzare e alle eventuali misure di mitigazione e compensazione.

Sulla base della disponibilità delle informazioni relative alla Regione Campania, nel Rapporto Ambientale la valutazione terrà conto della frammentazione ecologica e della vulnerabilità degli habitat, nonché degli indici aggregati di valore ecologico e sensibilità ecologica.

Energia e cambiamenti climatici

I temi energetici a livello europeo si inquadrano nell'ambito delle politiche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico. Per tale considerazione, in tale contesto si è scelto di trattare insieme i due tematismi.

Per l'Unione Europea gli obiettivi di incremento delle fonti di energia rinnovabili (FER) e della riduzione delle emissioni di gas serra sono delineati nelle direttive incluse nel "pacchetto energia": Direttiva 2009/28/CE e Direttiva 2009/29/CE.

La prima, oltre a definire un nuovo quadro complessivo per la promozione delle fonti rinnovabili, include l'obbligo dell'impiego di energia rinnovabile nel settore dei trasporti pari al 10%.

La seconda modifica le precedenti disposizioni comunitarie per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (la Direttiva 2003/87/CE che ha istituito un sistema di scambio di quote di emissione di gas serra e la Direttiva 2004/101/CE relativa all'utilizzo dei meccanismi flessibili introdotti dal Protocollo di Kyoto).

Il tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici riveste oggi un ruolo sempre più significativo, anche nell'ambito dei processi di pianificazione e gestione dei sistemi di trasporto e delle relative infrastrutture.

Poiché, infatti, la frequenza e l'intensità di eventi meteorologici estremi è destinata ad aumentare a causa dei cambiamenti climatici è probabile che gli impatti sulle infrastrutture di trasporto saranno sempre più significativi, principalmente per la stabilità dei manufatti stradali, ferroviari o portuali o la tenuta di asfalti stradali e binari ferroviari. I cambiamenti climatici potranno inoltre aumentare il rischio di alluvioni, frane, incendi con conseguenze sulle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

In Italia, ad oggi, non esiste un riferimento univoco e completo che consenta di valutare gli effetti dei cambiamenti climatici sui trasporti. Si registra, principalmente, una carenza di studi di dettaglio degli scenari di impatto sul territorio che determina una notevole difficoltà di analisi di rischio per il sistema infrastrutturale.

Anche il tema dell'adattamento sarà affrontato, compatibilmente con la effettiva disponibilità di dati ed informazioni in merito, nell'ambito del Rapporto Ambientale del Piano, al fine di elaborare indicazioni utili a favorire l'integrazione di eventuali criteri di selezione degli interventi finalizzati a garantire la mitigazione e la gestione degli effetti dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture di trasporto.

E' opportuno considerare infine che la realizzazione degli interventi previsti nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale è in grado di contribuire alla mitigazione del cambiamento climatico. La razionalizzazione del sistema dei trasporti in Campania, infatti, potrebbe garantire effetti ambientali positivi dovuti alla diminuzione delle emissioni in atmosfera di CO₂. Nel Rapporto Ambientale saranno presi in considerazione anche al fine di definire un bilancio ambientale degli effetti del Piano.

40

Paesaggio e beni culturali

Il paesaggio e il patrimonio culturale, rappresentano parte essenziale dell'ambiente di vita. La Convenzione europea del paesaggio (Firenze 2000), all'art. 5, riconosce il paesaggio oltre che come parte essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni, fondamento della loro identità. Seguendo tale approccio, si richiede di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico.

Per alcuni aspetti il D.lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" riconosce questa impostazione. Il Decreto Legislativo 42/2004 (codice Urbani) individua elementi di interesse ambientale e paesaggistico da sottoporre a tutela.

Le attività e le infrastrutture di trasporto possono esercitare effetti differenti sul patrimonio culturale e paesaggistico: effetti negativi, in virtù delle modificazioni che la realizzazione di nuove infrastrutture può apportare alla morfologia ed al paesaggio di zone soggette a tutela o ritenute di particolare pregio, effetti positivi perché viene migliorata l'accessibilità ai siti d'interesse culturale.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Ai fini della programmazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto risulta fondamentale tenere conto dei vincoli territoriali e delle misure previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e paesaggistica esistenti. L'analisi degli effetti del piano sulla componente si baserà sui seguenti elementi:

- la superficie provinciale tutelata ai sensi del D.Lgs. 42/04 (ex L 1497/39 e ex L 431/85);
- l'analisi di contesto realizzata nell'ambito del rapporto ambientale del POR FESR Campania

Acque marine e costiere – Risorse idriche

Le attività di trasporto esercitano possono esercitare pressioni sull'ambiente marino e costiero soprattutto in relazione al trasporto marittimo ed alle relative infrastrutture portuali.

Le infrastrutture e le attività connesse creano infatti modificazioni dell'ambiente costiero, in particolare alla circolazione idrica, alla stabilità della costa e agli ecosistemi acquatici; questi ultimi subiscono inoltre le pressioni dovute agli scarichi, agli sversamenti di carburante in mare ed ai possibili incidenti nel trasporto di merci pericolose (soprattutto oli combustibili).

L'entità degli effetti prodotti da tali pressioni dipende dallo stato di qualità delle acque preesistente. A tutela dell'ambiente marino-costiero sono state istituite diverse aree marine protette quali quelle del Regno di Nettuno, Baia e Gaiola per l'area Flegrea e l'isola di Ischia, Punta Campanella per la Penisola Sorrentina, Santa Maria di Castellabate e Costa degli Infreschi e della Masseta per la costa cilentana.

Le acque costiere rappresentano l'interfaccia principale tra i fattori di pressione localizzati sulla costa o nell'immediato entroterra e le acque pelagiche verso le quali, prima i fiumi e poi le correnti marine ne veicolano e diffondono gli effetti. Inoltre, proprio in questa ristretta fascia di mare si sviluppano i più complessi ecosistemi marini (praterie di Posidonia, coralligeno, ecc.), vi hanno luogo fondamentali fasi dei processi che regolano la vita negli oceani (zone di riproduzione, risalita di acque profonde, ecc.) e, in definitiva, si ha il maggior livello di biodiversità e di ricchezza ambientale: tutto ciò rende queste acque particolarmente importanti e sensibili ai cambiamenti.

L'analisi della componente prenderà in considerazione la qualità ecologica di tali ecosistemi, misurando lo scostamento dai valori di naturalità, ovvero di riferimento, degli Elementi di Qualità Biologica (EQB) - fitoplancton, macro invertebrati bentonici, macroalghe e angiosperme - che caratterizzano l'ambiente medesimo.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Il traguardo ambientale è rappresentato dal raggiungimento dello stato ecologico “buono” entro il 2015 per tutti i corpi idrici superficiali.

In relazione alla balneabilità, la Direttiva 2006/7/CE recepita in Italia con il D.Lgs. 30/05/2008 n. 116 e il Decreto del Ministero della salute del 30/03/2010, prevede la valutazione qualitativa delle acque secondo quattro classi di qualità, eccellente, buona, sufficiente e scarsa.

Tale valutazione viene effettuata annualmente sulla base del campionamento, relativo alle ultime 3 o 4 stagioni balneari, di due indicatori di contaminazione fecale (Enterococchi ed Escherichia coli). Un'acqua è balneabile se risulta almeno di classe sufficiente. Pertanto, la balneabilità è rappresentata dalla percentuale di acque che risultano classificate almeno come sufficienti rispetto al totale delle acque adibite alla balneazione per ciascuna regione.

Considerato, tuttavia, che il nuovo sistema di monitoraggio ai sensi della Direttiva 2006/7/CE è stato avviato soltanto a partire dal 2010, nell'attesa di avere una serie completa di dati acquisiti con tale sistema, è previsto che nell'applicazione del nuovo metodo di calcolo per la classificazione delle acque si utilizzino, transitoriamente, anche i dati di campionamento acquisiti negli anni antecedenti al 2010. Nelle valutazioni dell'evoluzione della componente occorrerà considerare tali elementi.

42

Salute umana

I trasporti possono condizionare la salute e la qualità della vita in vari modi, i principali effetti potenzialmente negativi sono riconducibili al rischio di infortuni o di decesso a seguito di incidenti, a disturbi diretti quali il rumore, a danni alla salute, in termini di incremento delle patologie a carico dell'apparato respiratorio e cardio-circolatorio dovuti all'esposizione agli inquinanti atmosferici.

In Campania vivono circa 6 milioni di persone che, a seconda della distribuzione sul territorio, sono variamente esposte alle pressioni esercitate dal sistema dei trasporti e di conseguenza alle problematiche ad esso connesse.

Il Rapporto ambientale prenderà in considerazione due aspetti ritenuti particolarmente significativi in termini di impatto sulla salute: l'incidentalità e il riflesso che questa ha sugli infortuni e sulla riduzione dell'aspettativa di vita della popolazione e le percentuali di popolazione esposta a inquinamento atmosferico, analizzate attraverso gli indicatori riportati dall'Annuario dei dati ambientali ISPRA.

Aria e rumore

L'aria è fra le componenti ambientali maggiormente suscettibile di impatti derivanti dall'attuazione del Piano. La qualità dell'aria è un tema centrale a livello europeo: la Commissione, nella strategia tematica sull'inquinamento atmosferico (COM/2005/446), si propone di ridurre di quasi il 40% entro il 2020 il numero di morti premature per malattie dovute all'inquinamento atmosferico rispetto ai livelli del 2000, e a diminuire in modo significativo la superficie delle foreste e di altri ecosistemi danneggiati dagli inquinanti atmosferici.

Per questa ragione la determinazione dei livelli di qualità dell'aria esistenti costituisce una premessa fondamentale per la valutazione dei potenziali impatti del Piano, nonché un elemento di sicura rilevanza per la valutazione degli interventi e/o delle relative specifiche progettuali e attuative.

Il settore dei trasporti, in particolare del trasporto su strada, fornisce uno dei contributi più rilevanti per quanto riguarda le emissioni di inquinanti atmosferici sia a carattere locale che a scala globale (gas a effetto serra).

Gli effetti delle emissioni inquinanti a scala locale sono largamente dipendenti dal contesto locale in cui si inseriscono: fattori come il livello di qualità dell'aria già esistente, le caratteristiche meteorologiche e orografiche dell'area, nonché le informazioni sui flussi veicolari e la presenza di eventuali nodi caratterizzati da episodi di traffico veicolare lento, risultano fondamentali per determinare possibili effetti sulla variazione della qualità dell'aria.

La descrizione del contesto prenderà quindi in considerazione principalmente due aspetti:

1. le emissioni dei principali inquinanti (Ossidi di azoto, Composti Organici Volatili Non Metanici - COVNM, Biossido di zolfo, Polveri sottili - PM10, PM2,5 -, Monossido di carbonio), con particolare riferimento al contributo del settore trasporti, che costituiscono il parametro più diretto per descrivere e stimare gli impatti del settore trasporti sul comparto aria;
2. la qualità dell'aria in Campania, con riferimento al rispetto dei valori limite previsti dalla normativa per i principali inquinanti (Polveri sottili - PM10, PM2,5 -, Ozono troposferico, Biossido di azoto, Biossido di zolfo, Composti Organici Volatili).

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Nel Rapporto Ambientale si prevede uno specifico approfondimento degli elementi sopra esposti incentrato su Napoli e lungo le principali direttrici verso i capoluoghi di provincia.

Le fonti informative principali, integrate anche dalle osservazioni che perverranno in fase di scoping, saranno costituite dall'inventario nazionale delle emissioni atmosferiche ISPRA, dai questionari di monitoraggio della qualità dell'aria e tenendo conto delle aree di risanamento e di mantenimento della qualità dell'aria individuate dagli strumenti di pianificazione regionale e provinciale.

La Legge Quadro 447/95, definisce l'inquinamento acustico come "l'inquinamento di rumore nell'ambito abitativo o nell'ambiente esterno, tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi".

L'esposizione al rumore produce conseguenze negative sulla qualità della vita e potenziali effetti negativi sulla salute. Le politiche in tema di inquinamento acustico individuano quale obiettivo principale la riduzione del numero di persone esposte, prevenendo o riducendo il rumore ambientale attraverso la definizione di livelli limite e tutelando la presenza delle zone contraddistinte da una buona qualità acustica.

La Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale definisce gli indirizzi comunitari con lo scopo di consentire un approccio unitario, destinato agli Stati membri, per l'adozione delle azioni di contrasto.

Il conseguimento di un elevato livello di tutela della salute e dell'ambiente e in questo contesto la protezione dall'inquinamento acustico, è obiettivo prioritario nella politica comunitaria. Il Decreto Legislativo 194 del 19 agosto 2005, con il quale è stata recepita la direttiva comunitaria, definisce le competenze e le procedure allo scopo di prevenire o ridurre, in relazione alle priorità definite, gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale.

Fra le principali sorgenti di rumore vi sono i trasporti: strade, ferrovie e ed aeroporti generano infatti rilevanti emissioni sonore, tali da richiedere in fase progettuale l'introduzione di adeguate misure di salvaguardia e mitigazione.

Anche la fase di realizzazione degli interventi determina potenziali impatti negativi sulla componente da gestire attraverso misure di mitigazione e compensazione da prevedere in fase di VIA. Nel Rapporto

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Ambientale la descrizione della componente proporrà indicazioni relative alle potenziali pressioni, cioè dei livelli di emissione acustica determinati dal settore trasporti.

5. Gli strumenti per la valutazione ambientale

5.1 Identificazione degli obiettivi ambientali

Dall'analisi di contesto e del quadro normativo di riferimento possono essere desunti gli obiettivi ambientali generali da considerare, in funzione delle azioni del Programma, nell'ambito delle fasi di valutazione. Nelle tabelle che seguono è rappresentata una proposta di obiettivi ambientali già utilizzati come riferimento per la valutazione degli impatti ambientali del POR FESR 2014 2020. e quindi nella valutazione dell'Obiettivo Tematico 7 (TRASPORTI)

Nella prima colonna sono evidenziati i principali riferimenti normativi da cui sono stati estrapolati gli obiettivi per ciascuna componente ambientale e/o tematismo da considerare nel Rapporto Ambientale. Si è tenuto conto esclusivamente degli obiettivi in relazione ai quali sono stati ritenuti producibili impatti (positivi o negativi) a seguito dell'attuazione degli interventi previsti nel Programma di Interventi contemplati dalla Piano Direttore della Mobilità Regionale.

46

ARIA	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
Direttiva 96/61/CEE del 24 settembre 1996 - Prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento atmosferico; Direttiva 96/62/CE del 27/09/96 in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente; Direttiva 1999/30/CE del 22/04/99 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo; Direttiva 2000/69/CE del 13 dicembre 2000; Direttiva 2001/80/CE del 23/11/01 concernente la limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati dai grandi impianti di combustione; Direttiva 2001/81/CE: del 23/11/01 relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici; Direttiva 2002/3/CE del 12/02/02 relativa all'ozono nell'aria; Direttiva 2008/50/CE del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria; Direttiva 2009/28/CE del 23 aprile 2009 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;	Miglioramento della qualità dell'aria: Ridurre le concentrazioni e le emissioni di gas climalteranti; Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici;

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

<p>Regolamento 850/2004 Inquinanti Organici Persistenti (POPs) Strategia Tematica sull’Inquinamento Atmosferico - COM(2005) 446;</p> <p>D. Lgs 18 febbraio 2005, n. 59 - Attuazione integrale della Direttiva 96/61/CE relativa alla prevenzione e riduzione integrate dell’inquinamento;</p> <p>D. Lgs 4 agosto 1999, n. 351 - Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell’aria ambiente;</p> <p>D.M. Ambiente (di concerto con il Ministro della Salute) n. 261 del 1° ottobre 2002 (G.U. n. 272 del 20/11/2002) - Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell’aria ambiente, i criteri per l’elaborazione del piano e dei programmi;</p> <p>D.M. 2 aprile 2002 n. 60 (G.U. n. 87 del 13/4/2002) - Valori limite di qualità dell’aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gliossidi di azoto, le particelle e il piombo e valori limite di qualità dell’aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio;</p> <p>D.P.C.M. 28 marzo 1983 (G.U. n. 145 del 28/5/83) - Limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione relativi ad inquinanti dell’aria nell’ambiente esterno;</p> <p>Piano d’Azione per lo sviluppo economico regionale - Deliberazione di Giunta Regionale n. 1318 del 1 agosto 2006;</p> <p>Deliberazione n. 167 del 14 febbraio 2006 (BURC Speciale del 27 ottobre 2006) Provvedimenti per la Gestione della qualità dell’aria-ambiente - Approva gli elaborati “Valutazione della Qualità dell’aria ambiente e Classificazione del territorio regionale in Zone e Agglomerati” e “Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell’Aria in Campania”;</p> <p>Delibera n. 4102 del 5 agosto 1992 - Fissazione dei valori delle emissioni in atmosfera derivanti da impianti sulla base della migliore tecnologia disponibile e tenendo conto delle Linee Guida fissate dallo Stato e dei relativi valori di emissione</p>	
--	--

SUOLO	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
<p>Direttiva 2007/60/CE del 23 ottobre 2007 relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni;</p> <p>Legge n.183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" e D.L. n.180/1998, convertito in Legge n.267/1998, in particolare per effetto dell'art. 1 che demanda all'Autorità di Bacino ed alle</p>	<p>Prevenzione e riduzione del rischio idrogeologico e dell’erosione costiera</p>

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

<p>Regioni, per le rispettive competenze idrauliche, l'adozione di Piani Stralcio di Bacino (Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico) che contengano la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico e l'adozione di misure di salvaguardia. In questa prima fase si realizza la prima bozza del P.A.I., mediante la classificazione dei Comuni in Classi di rischio: R1, R2, R3 e R4.</p> <p>Censimento dell'Agenzia Europea per l'Ambiente sulle strategie europee per l'adattamento ai cambiamenti climatici</p>	
<p>Convenzione delle Nazioni Unite di Stoccolma sugli inquinanti organici persistenti (POP);</p> <p>Decisione CE del Consiglio, del 14 ottobre 2004, relativa alla firma, per conto della Comunità europea, della Convenzione di Stoccolma sugli inquinanti organici persistenti</p> <p>Regolamento (CE) n. 850/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativo agli inquinanti organici persistenti e che modifica le direttive 79/117/CEE e 96/59/CE [Gazzetta ufficiale L. 158 del 30.04.2004];</p> <p>Legge n. 183 del 18 maggio 1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo";</p> <p>D. Lgs 29 aprile 2006, n. 217 - Revisione della disciplina in materia di fertilizzanti;</p> <p>Piano Regionale di Bonifica (PRB) adottato con Deliberazione Giunta Regionale n. 129 del 27/05/2013 (pubblicato sul BURC n. 30 del 05/06/2013);</p> <p>Direttiva Comunitaria 91/676/CEE. "Direttiva nitrati"</p>	<p>Contrastare i fenomeni di contaminazione del suolo e del sottosuolo</p>
<p>VI Programma d'azione per l'ambiente (priorità di intervento "protezione del suolo");</p> <p>Strategia di Goteborg (priorità di intervento "gestione sostenibile delle risorse naturali);</p> <p>LR 16/04 Piano Territoriale Regionale</p>	<p>Favorire la gestione sostenibile della risorsa suolo e contrastare la perdita di superficie (agricola, forestale, naturale)</p>

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

CAMBIAMENTO CLIMATICO	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
<p>Pacchetto Clima ed Energia, che istituisce sei nuovi strumenti legislativi europei volti a tradurre in pratica gli obiettivi al 2020:</p> <p>Direttiva Fonti Energetiche Rinnovabili (Direttiva 2009/28/EC)</p> <p>Direttiva Emission Trading (Direttiva 2009/29/EC)</p> <p>Direttiva sulla qualità dei carburanti (Direttiva 2009/30/EC)</p> <p>Direttiva Carbon Capture and Storage - CCS (Direttiva 2009/31/EC)</p> <p>Decisione Effort Sharing (Decisione 2009/406/EC)</p> <p>Regolamento CO2 Auto (Regolamento 2009/443/EC)</p> <p>“Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050” COM(2011) 112</p> <p>"Energy 2020 - A strategy for competitive, sustainable and secure energy" COM(2010) 639, November 2010</p>	<p>Ridurre le emissioni di CO2 in atmosfera</p>
<p>Roadmap to a Resource Efficient Europe (COM(2011) 571)</p> <p>Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici, COM(2013) 216</p>	<p>Prevenire e mitigare i cambiamenti climatici e ridurre il rischio di desertificazione</p>

ACQUA	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
<p>Strategia Europea per lo Sviluppo Sostenibile di Goteborg (2001; 2006) Convenzione di Barcellona per la protezione del Mar Mediterraneo - Decisione 77/585/CEE</p> <p>Convenzione sul diritto del mare di Montego Bay del 1982</p> <p>Direttiva 2006/11/CE concernente l'inquinamento provocato da certe sostanze pericolose scaricate nell'ambiente idrico della Comunità</p> <p>Decreto legislativo 152/2006 “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.</p> <p>DECRETO 8 novembre 2010, n. 260.</p> <p>Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma 3, del medesimo decreto legislativo.</p>	<p>Contrastare l'inquinamento dei corpi idrici al fine di raggiungere o mantenere lo stato qualitativo “buono”.</p>

BIODIVERSITA'	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>Convenzione sulla diversità biologica - Rio de Janeiro 1992 Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici Direttiva 92/43/CEE "Habitat" - relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche Comunicazione della Commissione del 3 maggio 2011, dal titolo: «La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020 [COM(2011) 244 def.] D.P.R. n. 357 dell'8 settembre 1997 e ss.mm.mi. - Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche Legge n. 394/1991 - Legge Quadro sulle aree protette Legge Regionale n. 33/1993 - Istituzione di parchi e riserve naturali in Campania Legge Regionale n. 17/2003 - Istituzione del sistema dei parchi urbani di interesse regionale</p>	<p>Contribuire ad arrestare la perdita di biodiversità in ambito terrestre e marino, migliorando lo stato di conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario e salvaguardando la biodiversità legata al paesaggio rurale</p>
	<p>Preservare e valorizzare gli ecosistemi e i relativi servizi mediante l'infrastruttura verde nella pianificazione del territorio</p>
	<p>Prevenire, ridurre al minimo e mitigare gli effetti negativi delle specie esotiche invasive sulla biodiversità e sui servizi ecosistemici, puntando nel contempo a limitare i danni sociali ed economici</p>

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

AMBIENTE URBANO	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
<p>Comunicazione della Commissione COM(2004) 60 - Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano - Bruxelles, 11/02/2004</p> <p>Comunicazione della Commissione COM(2005) 0718 relativa alla Strategia tematica sull'ambiente urbano - Bruxelles, 11/01/2006</p> <p>Risoluzione del Parlamento europeo INI/2006/2061 - sulla strategia tematica sull'ambiente urbano - Bruxelles, 26/09/2006</p> <p>Agenda 21 – UNCED - Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo</p> <p>Sostenibile - Rio De Janeiro, 4 giugno 1992</p> <p>Dir. 2006/32/CE concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio.</p> <p>Dir. 2010/31/EU sulla prestazione energetica nell'edilizia.</p> <p>Il White Paper on Transport (Roadmap to a Single European Transport Area. Towards a competitive and resource efficient transport system COM(2011) 144 final.</p> <p>Agenda Digitale Italiana 2012</p> <p>Legge 10/2013 - Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani</p>	<p>Migliorare la mobilità sostenibile anche attraverso l'integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici (stazioni, stazioni AV, porti, interporti e aeroporti)</p>

AMBIENTE E SALUTE	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
<p>Prevenire gli incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose e a limitare le loro conseguenze per la salute umana e per l'ambiente [Direttiva Seveso III 2012/18/UE]</p> <p>Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada [Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 144 def)]</p>	<p>Contribuire alla riduzione degli incidenti stradali.</p>
	<p>Incrementare i servizi sanitari e sociosanitari territoriali nelle aree interne</p> <p>Contribuire alla riduzione, in relazione al settore dei trasporti, dei fattori rischio per la salute umana</p>

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

PAESAGGIO E BENI CULTURALI	
Riferimenti normativi	Obiettivi ambientali
<p>Carta del paesaggio Mediterraneo - St. Malo, ottobre 1993</p> <p>Strategia paneuropea della diversità biologica e paesaggistica - Sofia, 25 novembre 1995</p> <p>Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo - Postdam, 10/11 maggio 1999</p> <p>Convenzione Europea del Paesaggio - Firenze, 20 ottobre 2000;</p> <p>Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale (32° conferenza generale dell'UNESCO (Parigi, 2003);</p> <p>Decreto Legislativo n. 42 del 22 gennaio 2004 - Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell' Articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 e ss.mm.ii.;</p> <p>Piano Territoriale Regionale della Campania L.R n. 13 del 13 ottobre 2008</p>	<p>Tutela, conservazione e valorizzazione del patrimonio paesaggistico, culturale, architettonico ed archeologico, nonché del patrimonio culturale immateriale</p>

Si sottolinea che gli elenchi presentati non sono esaustivi ma derivano da una analisi preliminare a carattere indicativo tesa a fornire spunti di riflessione per dare avvio efficace al processo valutativo. Nel corso della consultazione preliminare, a cui questo documento è finalizzato, e nelle successive fasi di sviluppo del Rapporto Ambientale, potrebbe risultare necessario integrare gli aspetti ambientali e i settori di governo qui individuati o, viceversa, nel caso si rilevi la non significatività degli impatti, eliminarne alcuni.

5.2 Gli strumenti per la verifica di coerenza interna e esterna

La valutazione della coerenza interna ha lo scopo di rendere esplicito, dal punto di vista della sostenibilità ambientale, il legame esistente fra gli obiettivi e le azioni del Piano e di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno dello stesso Piano. La valutazione per la verifica della coerenza esterna sarà approfondita nel Rapporto Ambientale del Piano mediante una tabella di correlazione azioni/obiettivi.

Per quanto riguarda la verifica della coerenza esterna, nel Rapporto Ambientale sarà analizzato il rapporto intercorrente tra l'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale e gli altri pertinenti piani o programmi, al fine di individuare potenziali fattori sinergici e/o di problematicità e conflittualità.

L'obiettivo di questa fase valutativa è quello di favorire l'integrazione degli obiettivi ambientali di tali strumenti pianificatori nelle azioni del Piano in questione.

Di seguito si riporta un elenco dei Programmi che potrebbero essere interessati dalle attività previste Piano:

- PON Infrastrutture e Reti;
- Piano Territoriale Regionale (PTR) Legge Regionale 16/04;
- Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP)
- Piani dei Parchi Nazionali e Regionali;
- Piani Paesistici;
- Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti Urbani;
- Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti Speciali;
- Piano Regionale di Bonifica dei Siti Inquinati della Regione Campania;
- Piani portuali di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
- Piano Sanitario Regionale della Campania;
- Piano regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria;
- Piano di Gestione delle acque del distretto idrografico dell'Appennino meridionale;
- Piano di Gestione del rischio di Alluvioni del distretto idrografico dell'Appennino meridionale;
- Pianificazione delle Autorità di Bacino della Campania;
- Programma di Sviluppo Rurale (PSR) della Regione Campania 2014-2020;

***Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza***

- POR FESR della Regione Campania 2014-2020.

L'analisi verrà effettuata con l'utilizzo di matrici di coerenza, che consentiranno di comparare le priorità e gli obiettivi del Piano con i piani ed i programmi sopra elencati e valutarne la coerenza, l'eventuale influenza o la potenziale conflittualità secondo i seguenti criteri di valutazione:

1. coerenza diretta, indica che il Piano persegue finalità e/o detta disposizioni che contribuiscono alla realizzazione degli obiettivi e delle disposizioni dello strumento esaminato;
2. coerenza indiretta, indica che il Piano persegue finalità e/o detta disposizioni compatibili o che presentano forti elementi d'integrazione con quelle dello strumento esaminato;
3. indifferenza, indica che il Piano persegue finalità e/o detta disposizioni non correlate con quelle dello strumento esaminato;
4. incoerenza, indica che il Piano persegue finalità e/o detta disposizioni in contrasto con quelle dello strumento esaminato.

I giudizi saranno espressi in forma sintetica (simboli, colori, etc.).

54

5.3 Identificazione dei potenziali impatti ambientali

L'art. 13, comma 1 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. prevede che vengano identificati, per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, i possibili impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano.

Di seguito, con riferimento agli obiettivi individuati, si riporta una proposta di identificazione dei potenziali impatti ambientali attesi rispetto ai tematismi ambientali ed ai settori di governo come precedentemente individuati.

Lo sviluppo dell'analisi del contesto, che andrà elaborata attraverso la valutazione del set di indicatori, dovrà riguardare lo stato attuale delle componenti ambientali, la previsione della loro evoluzione in assenza del Programma e la ricostruzione del relativo quadro normativo e programmatico.

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

		Ferrovia	Strade	Stazioni e logistica	Porti	Aeroporti
SUOLO E RISCHI NATURALI	consumo di suolo					
	impermeabilizzazione del suolo, inibizione della permeabilità profonda, incremento del <i>runoff</i> e dell'erosione superficiale					
	incremento del rischio idrogeologico e dei fenomeni di subsidenza					
	degrado e compromissione delle coperture in adiacenza all'infrastruttura					
	interferenza con l'agricoltura (qualità dei suoli, frammentazione degli ambiti agricoli)					
ARIA E RUMORE CAMB. CLIMA	inquinamento da agenti fisici (rumore, vibrazioni, luce)					
	emissioni inquinanti veicolari					
	emissioni inquinanti cantiere (in particolare polveri dove è prevista escavazione)					
	emissioni inquinanti remote per la produzione dell'energia elettrica consumata					
	emissioni climalteranti					
RISORSE IDRICHE	incremento dei carichi inquinanti verso le risorse idriche (anche a causa di eventi accidentali)					
	rilascio di sostanze inquinanti (olio, vernici,...), scarico di acque grigie e nere					
	incremento del rischio idrico e di danni dovuti a esondazioni					
BIODIVERSITÀ	aumento della frammentazione di habitat naturali e seminaturali					
	effetto barriera per la fauna					
	effetti sugli ecosistemi causati dall'inquinamento atmosferico e agenti fisici (rumore, vibrazioni, luce)					
	interferenza con le rotte migratorie dell'avifauna					
	perdita di biodiversità e rischio di diffusione di specie alloctone/invasive					
PAESAGGIO	effetto di separazione/ frammentazione o barriera tra parti di territorio					
	innesco di processi di saldatura tra ambiti edificati e di fenomeni insediativi "non ordinati"					
	interferenza percettiva e possibile compromissione della fruizione di beni culturali e paesaggistici					

Le fonti informative che verranno utilizzate sono rappresentate da banche dati di rilievo nazionale, tra cui ISTAT, e dalle banche dati regionali tra cui ARPAC (Siti contaminati e Rapporti sullo stato dell'ambiente), SIT regionale, SESIRCA, Corinne Land – Cover, Servizio Statistica Ufficiale Regione Campania, etc.

5.4 *Gli strumenti per la verifica degli impatti sugli obiettivi di sostenibilità a livello territoriale*

L'aggiornamento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e l'individuazione dei potenziali impatti positivi e negativi derivanti dall'attuazione delle azioni del Piano Direttore della Mobilità richiedono un processo di monitoraggio ambientale organizzato attraverso l'utilizzo di indicatori.

Gli indicatori ambientali, utilizzati per l'analisi di contesto e per il successivo monitoraggio ambientale sono selezionati a partire da quelli individuati nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale del PON Reti e mobilità 2014 -2020 che rappresenta un importante riferimento informativo per la selezione degli indicatori utili per la valutazione ambientale del Piano Direttore della Mobilità, in particolare rispetto ad alcune tematiche strategiche.

In relazione ai tematismi ambientali indicati nell'Analisi di Contesto tali indicatori rispondono ai seguenti temi:

1. Rischi naturali;
2. Suolo e sottosuolo;
3. Biodiversità;
4. Energia e cambiamenti climatici;
5. Paesaggio e beni culturali;
6. Acque marine e costiere;
7. Salute umana;
8. Aria e rumore.

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

Gli indicatori utilizzati nell'attività di monitoraggio ambientale sono finalizzati alla caratterizzazione della situazione ambientale ed al monitoraggio del processo del programma, consentendo di quantificare:

- lo stato iniziale dei sistemi ambientali con riferimento alle variabili maggiormente rappresentative;
- le pressioni a carico delle principali risorse e matrici ambientali (suolo, acqua, biodiversità, etc.);
- le risposte (prestazioni) in termini di mutamento, a carattere positivo o negativo, dei comportamenti degli operatori agricoli e delle pratiche gestionali che hanno incidenza sulla qualità/stato delle risorse ambientali.

Per ciascuna tematica ambientale saranno utilizzati i dati più aggiornati disponibili al livello di aggregazione territoriale funzionale alla valutazione (regionale, comunale, di dettaglio), prodotti prevalentemente da fonti istituzionali e dalle risorse informative ed elaborative disponibili presso l'Autorità Procedente\Autorità di Gestione FESR (Ref. Ambientale/Assistenza Tecnica dedicata), la DG Mobilità, il SIT Regionale, l'Autorità Competente in materia di VIA/VAS e dal sistema delle Agenzie Regionali.

In estrema sintesi il piano di monitoraggio regionale degli effetti ambientali dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale utilizzerà indicatori provenienti:

- da fonti statistico-censuarie;
- da fonti cartografiche;
- da telerilevamento aereo e satellitare.

Tali indicatori sono caratterizzati da una omogeneità sul territorio regionale e dalla disponibilità di una serie storica per poter eseguire comparazioni territoriali e analisi delle tendenze, e per i quali è previsto un aggiornamento o aggiornabilità per la durata temporale di sviluppo e valutazione ex post del Piano.

Le fonti statistiche censuarie sono sia quelle nazionali (ISTAT, INEA ecc.), sia quelle regionali (Servizio Statistica Regione Campania, ecc.) che saranno utilizzate per il popolamento di indicatori con una aggregazione a livello di macroaree laddove possibile.

Le fonti cartografiche sono in primo luogo quelle ufficiali, contenute nel Piano Territoriale regionale e nello stesso Piano Direttore della Mobilità, e quindi o recepite nel Sistema Informativo Regionale, e/o

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

presenti nei sistemi informativi tematici dei Settori regionali ed altri Enti competenti nella gestione e controllo dell'ambiente e del territorio (DG Ambiente, LLPP, Autorità di Bacino, ARPAC, etc.).

Particolare valenza nella costituzione degli indicatori provenienti da fonti cartografiche è assunta dal database geografico di valutazione prodotto dall'Ufficio dell'Autorità Ambientale per la stesura dei Rapporti di Monitoraggio dei Programmi SIE (PO FESR e PSR) 2007 – 2013 e nei Rapporti Ambientali ex ante della programmazione 2020 che costituisce parte della base dati tematica da cui estrarre il quadro geografico, territoriale ed ambientale di riferimento o "tempo 0" (t_0).

Il popolamento del set di indicatori relativi ai successivi intervalli temporali si baserà:

- sulla disponibilità di dati statistico-censuari aggiornati;
- sulla disponibilità di dati di rilevati ed elaborati dal sistema di Agenzie;
- sull'aggiornamento periodico, a cadenza annuale, mediante telerilevamento, delle principali dinamiche territoriali.

E' da sottolineare che il sistema previsto dal Piano di Monitoraggio di aggiornamento periodico mediante telerilevamento delle basi di dati territoriali ed ambientali è progettato in maniera tale da rendere in larga misura autonomo il piano di monitoraggio dalla disponibilità di dati statistico-censuari, in particolare quelli provenienti da fonti "esterne", prevedendo la possibilità, in loro eventuale assenza, di popolare comunque alcuni indicatori mediante idonee elaborazioni e modellizzazioni cartografiche in ambiente GIS.

E' importante sottolineare che le risorse informative relative al telerilevamento satellitare, citate nel presente documento, sono assicurate, a costo zero, dalla disponibilità di tipo *open* dei dati provenienti dai sistemi Sentinel 1 e 2 dell'Ente Spaziale Europeo ESA\Unione Europea e da quelli acquisiti dal Landsat 8 tramite i siti dello United States Geological Survey-USGS\NASA.

Per quanto concerne la disponibilità di dati aerei ad alta risoluzione, si precisa che oltre alle rilevazioni AGEA, disponibili presso il SIT Regionale (a costo zero) per il periodo temporale 1998-2014 a cadenza triennale (2017 disponibile entro il 2018), sarà esplorata la possibilità di rilevamenti aerei da hoc di tipo multispettrale e laser scanner per quegli interventi di particolare rilevanza progettuale e potenziale elevato impatto ambientale.

Le attività di telerilevamento saranno quindi utilizzate nell'ambito del Piano:

**Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza**

- per produrre aggiornamenti periodici delle dinamiche di *land cover* e di eventuali modificazioni morfoaltimetriche locali nelle aree interessate dagli interventi;
- per la realizzazione e gestione di nuovi elaborati cartografici di sintesi;
- per l'analisi di specifiche dinamiche ecologiche, territoriali, ambientali, all'interno di aree campione rappresentative interessate dal Piano Direttore della Mobilità;

Le aree campione saranno individuate sulla base:

- alla localizzazione degli interventi infrastrutturali previsti dall'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale in aree di particolare criticità\sensibilità ambientale;
- della rappresentatività rispetto alle dinamiche ambientali, agroforestali, idrogeologiche, territoriali, di volta in volta indagate.

L'ipotesi di lavoro sottostante a tale scelta è quella che le dinamiche eventualmente osservate saranno tanto più collegabili a possibili effetti ambientali dell'attuazione del Piano, quanto più risulterà aggiornabile il quadro di sviluppo degli interventi secondo le informazioni sull'effettivo avanzamento delle opere indicato dai SAL e verificato da rilevamenti e telerilevamenti a cadenza periodica.

La successiva tabella riporta l'elenco degli indicatori che saranno utilizzati nel monitoraggio ambientale del Piano Direttore della Mobilità.

INDICATORI AMBIENTALI PREVISTI NELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE

n.	Indicatore	Aggregazione	Tematica Ambientale Unità di Misura	Valore	Popolamento	Tipologia
	Uso del suolo (superficie per classe di uso del suolo CUAS 2009 ed aggiornamento 2011 classi forestali e superfici artificiali) (IA) CI 31	Regionale - Comunale	Suolo e sottosuolo ha - classi	Dati cartografici georiferiti	Elaborazione PUMA/PSR 2011	Pressione sulle risorse ambientali
	Variazione dell'uso del suolo	Regionale	Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico % delle superfici agricole, forestali, naturali e artificiali	Dati cartografici georiferiti	Aggiornamento CUAS da telerilevamento	Pressione sulle risorse ambientali
	Superficie impermeabilizzata da soil sealing urbano	Regionale - Comunale	Suolo e sottosuolo Km ² \Ha	Dati cartografici georiferiti	Elaborazione PUMA/PSR 2011 (2011 da aggiornare con rete Piano)	Stato
	Superficie impermeabilizzata da soil sealing per reti di trasporto superficiale	Regionale - Comunale	Suolo e sottosuolo Km ² \Ha	Dati cartografici georiferiti	VAS PDM	Stato
	Aree vulnerabili ai nitrati	Regionale - Comunale	Suolo e sottosuolo Km ² \Ha	Dati cartografici georiferiti (2003, in aggiornamento)	DG Agricoltura Regione Campania	Stato
	Aree Agricole Agricultural area (IS) CI 18	Comunale e di dettaglio	Suolo e sottosuolo SAU totale e per tipologia colturale (seminativi - coltivazioni legnose agrarie - orti familiari - prati permanenti e pascoli)	Dati cartografici georiferiti	ISTAT - VI Censimento 2010 CUAS 2009	Pressione sulle risorse ambientali

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	Aree Agricole ad alto valore naturalistico HNV farming (IA) CI 37	Regionale Comunale e di dettaglio	<i>Suolo e sottosuolo</i> Aree agricole ad Alto Valore Naturale (% SAU)	Dati cartografici georiferiti (in approvazione MATTM)	DG Agricoltura Regione Campania	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Superficie destinata ad agricoltura biologica/sup. agricola totale	Regionale e Comunale e di dettaglio	<i>Suolo e sottosuolo</i> Aree agricole ad Alto Valore Naturale (% SAU)	Dati cartografici georiferiti	DG Agricoltura Regione Campania	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Superficie delle aree naturali protette terrestri, marine e dei siti Natura 2000	Regionale - Provinciale	<i>Aree naturali e biodiversità</i> Km²\Ha	Dati cartografici georiferiti	SIT Regionale	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Superficie forestale (Forest area (IS) CI 29)	Dettaglio 1:10000	<i>Aree naturali e biodiversità</i> Km²\Ha	Dati cartografici georiferiti -Aggiornamento CUAS da telerilevamento	Elaborazione PUMA/PSR 2011 ad integrazione SMA Campania	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo <i>Corine Biotopes</i>)	Regionale -	<i>Aree naturali e biodiversità</i>			<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Classificazione del Valore Ecologico degli <i>habitat</i>	Regionale	<i>Aree naturali e biodiversità</i>	Dati cartografici georiferiti		<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Classificazione della Sensibilità ecologica degli <i>habitat</i>	Regionale	<i>Aree naturali e biodiversità</i>	Dati cartografici georiferiti		<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Classificazione della Pressione antropica sugli <i>habitat</i>	Regione	<i>Aree naturali e biodiversità</i>	Dati cartografici georiferiti		<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	Superficie forestale percorsa dal fuoco	Regione	<i>Aree naturali e biodiversità</i> Km²\Ha o Superficie forestale percorsa dal fuoco sul totale della superficie forestale (%)	Dati cartografici georiferiti	Aggiornamenti annuali da telerilevamento	<i>Prestazione di miglioramento delle risorse/condizioni ambientali</i>
	Qualità delle acque marino-costiere: Stato degli elementi biologici di qualità (ex Dlgs 152/06 e DM 260/10)	Regione	<i>Ambiente marino e costiero</i> Kmq	Dati cartografici georiferiti	ARPAC	<i>Stato (naturalità)</i>
	Estensione della linea di costa destinata alla balneazione	Regione	<i>Ambiente marino e costiero</i> Km	Dati cartografici georiferiti	ARPAC	<i>Prestazione di miglioramento delle risorse/condizioni ambientali</i>
	Protected forest (IA) CI 38	Regionale	<i>Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico</i> Km²\Ha % aree boscate con vincoli di tipo naturalistico		Inventario Nazionale delle Foreste e dei serbatoi forestali di carbonio (INFC)	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Aree sottoposte a vincolo paesaggistico (ai sensi artt. 136 e 157 D.lgs. n. 42/2004) e già tutelate ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939	Regionale	<i>Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico</i> N./estensione Km²\Ha	Dati cartografici georiferiti	MIBAC Regione Campania	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'articolo 142 c. 1 del Codice (come originariamente introdotti dalla legge n. 431/1985)	Regionale	<i>Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico</i> N./estensione Km²\Ha	Dati cartografici georiferiti	MIBAC Regione Campania	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto (totali e settoriali): C6H6, PM10, PM2,5, SOX, NOX, COVNM, Pb	Regionale	<i>Aria</i> Mt/anno		ISPRA Dati regionali ARPAC	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	Superamenti rilevati alle centraline per i seguenti inquinanti: NO2, PM10, O3, C6H6	Regionale	<i>Aria</i> Mt/anno		Dati regionali ARPAC	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Livelli di concentrazione in aria degli inquinanti rispetto ai valori limite	Regionale	<i>Aria</i> ?		Dati regionali ARPAC	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Esposizione all'inquinamento atmosferico (PM10)	Regionale	<i>Aria</i> ?	Dati cartografici georiferiti	ADA ISPRA ARPAC	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Estensione superficiale delle zone di qualità dell'aria (ex dlgs 155/10)	Regionale Comunale	<i>Aria</i> Kmq/%	Dati cartografici georiferiti	DG Ambiente Piano Regionale Qualità Aria 2006	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate	Regionale	<i>Rumore</i> ?		Dati regionali ARPAC ACAM	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	% di popolazione residente in ciascuna zona acustica o nelle fasce di rispetto rete trasporti	Regionale Comunale	<i>Rumore</i> N./%	63	Dati regionali ARPAC (Piani Comunali zonizzazione acust.)	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Pericolosità da frana	Regionale - Comunale e di dettaglio sulla rete	<i>Rischi naturali</i> Incidenza rete per classe di Pericolosità	Dati cartografici georiferiti	VAS PDM	<i>Stato</i>
	Pericolosità da alluvione	Regionale - Comunale e di dettaglio sulla rete	<i>Rischi naturali</i> Incidenza rete per classe di Pericolosità		Distretto Idrografico	<i>Stato</i>

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	Superficie interessate da fenomeni di subsidenza o deformazione del suolo	Regionale - Comunale	<i>Suolo e sottosuolo</i> Km²\Ha	Dati cartografici georiferiti	Progetto TELLUS Regione Campania	<i>Stato</i>
	Rischio sismico	Comunale e di dettaglio e di dettaglio sulla rete	<i>Rischi naturali</i> Incidenza rete per Classificazione regionale e PGA INGV	Dati cartografici georiferiti	VAS PDM	<i>Stato</i>
	Rischio vulcanico	Regionale – Comunale e di dettaglio sulla rete	<i>Rischi naturali</i> Incidenza rete per Classificazione regionale\DPC	Dati cartografici georiferiti	VAS PDM	<i>Stato</i>
	Riduzione della pericolosità idrogeologica	Regionale	<i>Rischi naturali</i> % di superficie in frana	Incremento 2001/2007 - 2010/2012 = +14,3% Dati tabellari	Dati AdB Report UOD Difesa Suolo	<i>Prestazione di miglioramento delle risorse/condizioni ambientali</i>
	Desertificazione	Regionale	<i>Suolo e sottosuolo</i> % di superficie a rischio desertificazione	Dati cartografici georiferiti	Aggiornamento da telerilevamento	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Erosione idrica	Regionale	<i>Suolo e sottosuolo</i> T/anno	Dati cartografici georiferiti	ISPRA Regione Campania	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Consumi finali di combustibili fossili per modo di trasporto	Regionale - Provinciale	<i>Energia e cambiamenti climatici</i> Mt/anno	64 -	DG Mobilità	<i>Pressione sulle risorse ambientali</i>
	Emissioni di gas serra: CO₂, CH₄, N₂O	Regionale - Comunale	<i>Energia e cambiamenti climatici</i> Mt/anno	-	ISPRA ARPAC	<i>Prestazione d'uso delle risorse ambientali</i>

Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	Anomalie di temperatura (variazione annua delle temperature 1997-2017)	Regionale - Comunale	<i>Energia e cambiamenti climatici</i> T°	Dati cartografici georiferiti	VAS PDM (da dati meteo- pluviometrici RC)	<i>Prestazione d'uso delle risorse ambientali</i>
	Anomalie delle precipitazioni (variazione della precipitazione annua 1997-2017)	Regionale - Comunale	<i>Energia e cambiamenti climatici</i> mm/anno	Dati cartografici georiferiti	VAS PDM (da dati meteo- pluviometrici RC)	<i>Prestazione d'uso delle risorse ambientali</i>
	Numero e distribuzione degli incidenti stradali (rilevanti in termini ambientali)	Regionale – Comunale e di dettaglio sulla rete	<i>Popolazione e salute</i> N.		ACAM\ANAS	<i>Prestazione di miglioramento delle risorse/condizioni ambientali.</i>
	Numero decessi in incidenti stradali	Regionale – Comunale e di dettaglio sulla rete	<i>Popolazione e salute</i> N.		ACAM\ANAS	<i>Prestazione di miglioramento delle risorse/condizioni ambientali.</i>
	Aree Svantaggiate ai sensi del Less favoured areas (IA) CI 32	Comunale	<i>Popolazione e salute</i> Zone svantaggiate per tipologia di svantaggio in % SAU	Dati cartografici georiferiti	Elaborazione PUMA/PSR 2011	<i>Prestazione di miglioramento delle risorse/condizioni ambientali</i>

5.5 Indicazioni relative allo Studio di Incidenza

La valutazione d'incidenza è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso. Tale procedura è stata introdotta dall'articolo 6, comma 3, della direttiva 92/43/CEE "Habitat", recepito dai D.P.R. 357/97 art. 5 e D.P.R. 120/2003 art. 6, con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di piani e progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

La valutazione di incidenza costituisce lo strumento per garantire, dal punto di vista procedurale e sostanziale, il raggiungimento di un rapporto equilibrato tra la conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie e l'uso sostenibile del territorio. La valutazione d'incidenza si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito. Pertanto, la valutazione d'incidenza si qualifica come strumento di salvaguardia, che si cala nel particolare contesto di ciascun sito, ma che lo inquadra nella funzionalità dell'intera rete.

La direttiva "Habitat" non fa riferimento esplicito alla direttiva sulla valutazione di impatto ambientale 85/337 CEE (modificata dalla direttiva 97/11 CEE). Emerge tuttavia con chiarezza che il fattore da cui discende una valutazione ai sensi della direttiva 85/337 CEE è pressoché identico a quello previsto dalla direttiva 92/43 CEE: esso infatti è essenzialmente legato alla probabilità d'incidenza negativa. Analogamente, dall'analisi della Direttiva sulla VAS (2001/42/CE) emerge che tutti i piani da sottoporre a VAS richiedono la valutazione d'incidenza riferibile all'art. 6 della direttiva "Habitat". Quando progetti e piani sono soggetti alle direttive VIA e VAS, la valutazione d'incidenza può far parte di queste due valutazioni: in questi casi, all'interno della VIA o all'interno della VAS, devono essere considerate specificatamente le possibili incidenze negative riguardo agli obiettivi di conservazione del sito.

In conclusione, ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. art. 10 comma 3, la VAS e la VIA comprendono le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997 e le modalità di informazione del pubblico devono dare specifica evidenza di questa integrazione procedurale. La tabella seguente riporta il numero, l'estensione totale in ettari e la percentuale rispetto al territorio complessivo della Regione Campania, rispettivamente delle ZPS, dei SIC e dei siti di tipo C (SIC o ZSC coincidenti con ZPS). Nel complesso nel territorio della Regione Campania sono presenti 124 siti della Rete Natura 2000, che interessano una superficie di 398.135 ettari, pari al 29,3% del territorio regionale.

La valutazione di incidenza del programma di sviluppo rurale dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale che sarà parte integrante del Rapporto Ambientale dovrà valutare i possibili effetti delle azioni con riferimento ai seguenti aspetti ecologico-strutturali specificatamente menzionati dall'art. 6 della Direttiva habitat:

- A - Dinamica delle superfici degli habitat;
- B - Struttura e funzioni degli habitat necessarie al loro mantenimento a lungo termine;
- C - Stato di conservazione delle specie tipiche;
- D - Esistenza dell'habitat sufficiente affinché le popolazioni si mantengano a lungo termine;
- E - Andamento delle popolazioni e ripartizione naturale delle specie.

La procedura impiegata sarà quella definita nelle Linee guida predisposte dalla Commissione europea - DG Ambiente dal titolo: "Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa su siti della rete Natura 2000 - Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE".

6. Contenuti del Rapporto Ambientale

L'Allegato VI - Contenuti del Rapporto Ambientale – della parte seconda del D. Lgs. 152/2006 definisce le informazioni che devono essere contenute nei rapporti ambientali:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del Piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano o del programma;
- c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al Piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;

- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano o del programma;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

ALLEGATO I: ELENCO DELLE STRATEGIE E DELLA NORMATIVA DI SETTORE CONSIDERATE PER L'INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

- Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente
- Attuazione della Direttiva 2001/42/CE – Commissione Europea DG ENV, 2003
- L'applicazione della Direttiva 2001/42/CE al ciclo di programmazione dei Fondi Strutturali in Italia, Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, luglio 2006
- Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007 – 2013 Greening Regional Development Programmes Network. Programma Europeo Interreg IIIC, 2006
- Quadro Strategico Nazionale- Bozza tecnica, 20 aprile 2006
- Indicazioni per la valutazione ex-ante dei programmi della politica regionale 2007-2013 – UVAL, aprile 2006
- Joint letter from DGs Regio and Env to Member States concerning the SEA Directive – Commissione Europea, febbraio 2006
- Draft Working Paper on Ex Ante Evaluation, ottobre 2005
- Relationship between the SEA directive and the structural funds regulations, Draft Maggio2005
- Environmental assessment of Structural Programming 2007-2013 Guide for Planning Managers Draft, Spanish
- Environmental Authority Network, novembre 2004
- Linee guida per la valutazione ambientale strategica (VAS) - Fondi strutturali 2000-2006, Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, 1999
- Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionali e dei Programmi dei Fondi Strutturali dell'Unione Europea, Commissione Europea, agosto 1998.
- Valutazione ambientale di Piani e Programmi – Linee Guida. ENPLAN – Programma Europeo Interreg IIIB, 2004
- Guidelines for the ex ante evaluation of 2014-2020 RDPs" (Draft August, 2012) - Thematic Working Group of the European Evaluation Helpdesk for Rural Development.
http://enrd.ec.europa.eu/app_templates/filedownload.cfm?id=7797A2AE-91CD-8D82-C9DB-D30E043439F1

-
- Regione Campania – AGGIORNAMENTO DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITÀ REGIONALE 2023
 - Regione Campania – PO FESR 2020
 - Strategia comunitaria per lo sviluppo sostenibile - Goteborg (2001), Revisione (2005)
 - Strategia di Lisbona (2000)
 - Revisione della strategia di Lisbona (2005)
 - Convenzione di Århus (2001)
 - Convenzione internazionale relativa alle Zone Umide di importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici – Ramsar (1971)
 - Convenzione di Berna relativa alla conservazione della vita selvatica e dell'ambiente naturale in Europa (1979)
 - Nazioni Unite - Convenzione sulla biodiversità, Rio de Janeiro 1992
 - Comunicazione Commissione Strategia comunitaria per la diversità biologica (1998)
 - Direttiva UE sulla conservazione degli uccelli selvatici – Dir. 79/409/EEC
 - Direttiva UE sulla conservazione degli Habitat – Dir. 92/43/EC
 - Comunicazione della Commissione: Arrestare la perdita di biodiversità entro il 2010 — e oltre (2006)
 - Piano d'azione comunitario per la Biodiversità (2001)
 - Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sul Cambiamento climatico (1994)
 - Protocollo di Kyoto (1997)
 - Programma Europeo per il Cambiamento climatico (2000)
 - Direttiva quadro UE sulla qualità dell'aria ambiente - Dir. 1996/62/CE
 - Direttiva UE sui limiti di qualità dell'aria ambiente - Dir. 1999/30/CE
 - Direttiva UE sulla valutazione e gestione del rumore - Dir. 2002/49/CE
 - Direttiva quadro UE sulle acque - Dir. 2000/60/CE
 - Convenzione europea del Paesaggio - Firenze (2000)
 - Strategia Europea per l'ambiente e la salute (2003)
 - EU Direttiva discariche - Dir. 31/1999/CE
 - Libro verde Una strategia europea per un'energia sostenibile, competitiva e sicura (2006)
 - Libro verde sull'efficienza energetica (2005)
 - Libro bianco sulla Politica europea dei trasporti (2001)
 - Piano d'azione per le tecnologie ambientali - ETAP (2004)

-
- Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia (2002)
 - Piano per l'Innovazione, la crescita e l'Occupazione – PICO (2005)
 - Ratifica Protocollo di Kyoto (2002)
 - Piano di Azione Nazionale per la riduzione delle emissioni dei gas serra (PAN) (2002)
 - Piano Generale dei Trasporti e della logistica (2001)
 - Piano Nazionale degli Aeroporti (2015)
 - Roadmap nazionale per l'attuazione dell'ETAP (2005)

ALLEGATO II: QUESTIONARIO PER LA PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

1. DATI

NOME	
COGNOME	
TIPOLOGIA SCA	
TELEFONO	
FAX	
E-MAIL	
SITO INTERNET	

2. INQUADRAMENTO DELLA STRATEGIA DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITÀ (PDM) REGIONE CAMPANIA

2.1 RITENETE CHE L'INQUADRAMENTO DEL PDM Regione Campania SIA CORRETTO ED ESAUSTIVO IN TERMINI DI ILLUSTRAZIONE DELLA STRATEGIA PERSEGUITA?

SI ☐ NO ☐

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI PER CUI SI RITIENE NON CHIARA ED ESAUSTIVA L'ILLUSTRAZIONE:

--

2.2 RITENETE ESAUSTIVO L'ELENCO DEI PIANI E PROGRAMMI PERTINENTI AL PDM Regione Campania PER I QUALI DOVRANNO ESSERE SPECIFICATI I RAPPORTI E LE EVENTUALI INTERFERENZE CON IL PDM Regione Campania STESSO? (CFR. TABELLA SUCCESSIVA)

☐ SI ☐ NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, DEPENNATE DALL'ELENCO SOTTOSTANTE I PIANI E I PROGRAMMI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESI IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE QUELLI CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATI, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

PIANI E PROGRAMMI	MOTIVO DELL'ESCLUSIONE	INTEGRAZIONE (ALTRI PIANI/PROGRAMMI, PROVVEDIMENTI DI ADOZIONE/APPROVAZIONE, ECC)
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)		
Il Piano Nazionale della Logistica 2011/2020		
Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013		
Piani Regionali dei Trasporti		
Piani della Mobilità Regionale		
Piani Regolatori Portuali		
Piani di Sviluppo Aeroportuale		
Piani Territoriali e Paesaggistici Regionali		
Piano di Gestione dei Distretti Idrografici		
Piani di Risanamento della qualità dell'aria		
Programmi Operativi Nazionali 2014-2020		
Programmi Operativi Regionali 2014-2020		

3. METODOLOGIA DEL PROCESSO DI VAS

3.1 RITENETE CHIARA ED ESAUSTIVA LA METODOLOGIA ILLUSTRATA?

☐ SI ☐ NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE I MOTIVI PER CUI SI RITIENE NON CHIARA ED ESAUSTIVA LA METODOLOGIA ILLUSTRATA:

4. PORTATA DELLE INFORMAZIONI PER LA COSTRUZIONE DEL CONTESTO AMBIENTALE

4.1 RITENETE CHE SIANO STATE PRESE IN CONSIDERAZIONE TUTTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI PERTINENTI IL PDM Regione Campania?

☐ **SI** ☐ **NO**

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, DEPENNATE DALL'ELENCO SOTTOSTANTE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI CHE RITENETE NON DEBBANO ESSERE PRESE IN CONSIDERAZIONE E/O AGGIUNGETE LE COMPONENTI E LE TEMATICHE AMBIENTALI CHE RITENETE DEBBANO ESSERE CONSIDERATE, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

Rischi naturali	
Suolo e sottosuolo	
Biodiversità	
Energia e Cambiamenti climatici	
Paesaggio	
Acque	
Salute umana	
Aria e rumore	

4.2. LA DESCRIZIONE DEL CONTESTO COGLIE GLI ASPETTI PIÙ SIGNIFICATIVI IN TERMINI DI CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ? (CFR. PARAGRAFO 4.2)

☐ **SI** ☐ **NO**

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICATE I MOTIVI:

4.3 AI FINI DELLA PROCEDURA DI VAS DEL PDM Regione Campania RITENETE UTILE SEGNALARE EVENTUALI ULTERIORI DISPONIBILITÀ DI BANCHE DATI E/O INFORMAZIONI?

☐ SI ☐ NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI

5. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

5.1 RITENETE ESAUSTIVO L'ELENCO DEGLI ATTI DI RIFERIMENTO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E REGIONALE DA UTILIZZARE PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE?

☐ SI ☐ NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICATE ALTRI ATTI/DOCUMENTI STRATEGICI DA UTILIZZARE PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

5.2 RITENETE CHE GLI OBIETTIVI AMBIENTALI INDIVIDUATI SIANO SUFFICIENTI E PERTINENTI?

☐ SI ☐ NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI:

5.3 RITENETE CHE L'ELENCO DEGLI INDICATORI PROPOSTI SIANO ESAUSTIVI E COERENTI PER LA VALUTAZIONE E LA SUCCESSIVA FASE DI MONITORAGGIO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO?

☐ SI ☐ NO

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA, INDICARE LE INTEGRAZIONI, POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

6. PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

6.1 RITENETE CHE I PARAGRAFI INDIVIDUATI DALLA PROPOSTA DI INDICE SIANO SUFFICIENTI PER LA REDAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE?

PDM Regione Campania

☐ **SI** ☐ **NO**

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA INTEGRATE L'INDICE NEL MODO CHE RITENETE PIÙ OPPORTUNO POSSIBILMENTE MOTIVANDO LE VOSTRE PROPOSTE:

7. VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE

7.1. RITENETE CHE LA METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI DEL PDM Regione Campania SIANO ESAUSTIVI?

77

☐ **SI** ☐ **NO**

IN CASO DI RISPOSTA NEGATIVA INDICARNE LE MOTIVAZIONI:

8. ULTERIORI OSSERVAZIONI

8.1. AI FINI DELLO SVOLGIMENTO DELLA VALUTAZIONE ED INTEGRAZIONE AMBIENTALE AI SENSI DELLA DIRETTIVA 42/01, RITENETE VI SIANO SUGGERIMENTI E/O ASPETTI DA FAR EMERGERE O CONTRIBUTI UTILI DA POTER FORNIRE?

ALLEGATO III: DOCUMENTO DI PIANO