



Dichiarazione di sintesi

Ai sensi dell'articolo 17 del D.Lgs. 152 del 2006

CUP: 8021

**Procedura di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di
incidenza**

Dicembre 2017

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

INDICE

<i>FASE 1: Orientamento e impostazione (Realizzata dal 23.02.2017 al 4.5.2017)</i>	<i>Pag. 5</i>
<i>FASE 2: Raccolta dati e informazioni e elaborazione del Rapporto Ambientale - Studio di incidenza (Realizzata dal 04.05.2017 al 26.06.2017)</i>	<i>Pag. 9</i>
<i>FASE 3: Consultazione e informazione sul Piano e sul Rapporto ambientale (Realizzata dal 22.6.2017 al 20.10.2017)</i>	<i>Pag. 21</i>
<i>FASE 4: Approvazione e informazione sulla decisione (Realizzata a dicembre 2017)</i>	<i>Pag. 26</i>
<i>Aggiornamento della matrice di coerenza esterna</i>	<i>Pag. 32</i>
<i>Allegato 1 - Aggiornamento al Rapporto Ambientale – Osservazioni in fase di scoping al piano e al rapporto ambientale</i>	<i>Pag. 39</i>
<i>Allegato 2 - Cartografia ad integrazione del Rapporto Ambientale. Documentazione disponibile al seguente link: https://we.tl/GZ6lksB3wN</i>	
<i>Allegato 3 - Ottemperanza alla prescrizione 1.13 - Analisi delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica (art. 14 D. Lgs. 152/2006) e “sentito” (art.5 comma 7 DPR 357/97)</i>	<i>Pag. 71</i>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Introduzione

La pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Campania, illustrata nel “Piano Direttore della mobilità regionale”, trae origine dalla DGRC n. 1282 del 05/04/2002 (pubblicata sul BURC speciale 23/05/2002), che definiva il sistema e i differenti Piani di settore modali. Il Piano, nel testo, è stato aggiornato tramite successivi Studi, Intese ed Accordi. In particolare, i Piani di Settore sono stati aggiornati attraverso i “Piani Attuativi”. L’ultimo aggiornamento complessivo della pianificazione regionale degli investimenti nel settore dei trasporti e della mobilità, è stato approvato con la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014, pubblicata sul BURC n. 17 del 10 Marzo 2014, che ha confermato la natura “dinamica” del Piano Direttore della Mobilità Regionale e ha individuato gli interventi realistici e 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). In coerenza con il quadro definito dalla programmazione europea delle reti TEN-T e dei nuovi indirizzi programmatici nazionali, così come stabilito da atto giuntale n. 544 del 10/11/2015, per consentire l’aggiornamento delle analisi di contesto, necessarie a delineare gli scenari infrastrutturali in Campania con orizzonte al 2023, è stato redatto l’Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania, approvato con DGR 306/2016, inteso come documento dinamico di programmazione ancora suscettibile di integrazioni/modifiche anche a seguito della valutazione ambientale strategica.

La Regione Campania, pertanto, attraverso la Direzione Generale Mobilità, con il sostegno della AdG del POR FESR e del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, ha sviluppato la proposta di aggiornamento del Piano Direttore e il relativo Rapporto Ambientale ai fini delle valutazioni. Il processo di pianificazione è stato infatti accompagnato da quello di valutazione ambientale, previsto, in primis, dalla Direttiva 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di piani e programmi. Il Piano è stato infatti assoggettato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), comprensiva di Valutazione di Incidenza (VI).

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

La VAS, processo continuo e articolato, integrato nel processo complesso di pianificazione, attraverso l'integrazione di considerazioni ambientali fin dalle prime fasi dell'elaborazione e adozione di piani e programmi, consente di introdurre obiettivi di qualità ambientale nelle politiche di sviluppo economico e sociale o di settore, rappresentando uno strumento per la promozione dello sviluppo sostenibile durante tutte le fasi del processo, dalla pianificazione alla attuazione degli interventi.

Gli elementi fondamentali del processo di VAS sono:

- l'integrazione di considerazioni legate alla sostenibilità ambientale nel processo di pianificazione;
- la partecipazione di tutti i soggetti portatori d'interesse;
- il monitoraggio degli impatti e degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali fasi previste dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Direttore per la Mobilità Regionale espletate.

L'approccio metodologico adottato per la VAS dell'Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania ha interpretato tale procedura come uno strumento di aiuto alla decisione, da utilizzarsi durante tutte le fasi, dalla formulazione del Piano, alla sua attuazione ed eventuale aggiornamento e revisione.

L'elaborazione del Rapporto Ambientale integrato con lo Studio di Incidenza, se da un lato ha consentito l'esercizio di valutazione e l'espressione del parere motivato da parte della Autorità Competente, dall'altro ha favorito la consultazione e ha offerto al programmatore gli strumenti per integrare gli obiettivi di sostenibilità ambientale durante le fasi di attuazione e gestione del Piano.

Lo schema seguente rappresenta in maniera semplificata il rapporto tra le principali fasi del processo di pianificazione/programmazione e quello della Valutazione Ambientale Strategica.

Le fasi della VAS del Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania

Dal punto di vista operativo, il processo di VAS si configura come una vera e propria "cassetta degli attrezzi" da cui attingere per trovare, di volta in volta, gli strumenti giusti al fine di valutare l'orientamento agli obiettivi di sostenibilità ambientale, durante i diversi *step* di avanzamento del processo di programmazione.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Nello specifico, il processo di valutazione ambientale del Piano Direttore della Mobilità regionale si sviluppa in cinque fasi principali:

1. Orientamento e impostazione
2. Raccolta dati ed elaborazione del Rapporto Ambientale - Studio di incidenza
3. Consultazione e informazione
4. Approvazione e informazione sulla decisione
5. Monitoraggio

Di seguito, si riporta la descrizione degli obiettivi, delle attività e dei risultati conseguiti e attesi per ciascuna delle fasi in cui è articolata la VAS del PDMR.

FASE 1: Orientamento e impostazione (Realizzata fra il 23.02.2017 e il 4 maggio 2017)

L'obiettivo generale della prima fase della VAS è stato quello di definire la portata e la struttura complessiva del rapporto ambientale e dello studio di incidenza. Come definito dall'art. 13 del D. Lgs. 152/2006, l'Autorità procedente entra in consultazione, sin dalle fasi iniziali di elaborazione del Programma, 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 che dovranno essere incluse nel Rapporto Ambientale. Tale fase, denominata *Scoping*, rappresenta, dunque, un momento preliminare all'effettiva attuazione del processo di valutazione degli impatti potenzialmente derivanti dal Piano, è la fase in cui viene individuato l'ambito di influenza del programma stesso, ovvero il contesto territoriale e programmatico in cui si inserisce il processo di valutazione e di attuazione del Piano.

La Direttiva 42/01, all'art. 5, stabilisce 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".

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

In data 23 marzo 2017 si è svolto presso gli uffici della U.O.D. Valutazioni Ambientali l'incontro fra i referenti della Direzione Generale Mobilità, Autorità procedente, e l'Autorità Competente U.O.D 06, al fine di condividere l'elenco degli SCA da consultare nell'ambito della procedura di VAS – VI del Piano Direttore della Mobilità Regionale (CUP 8021) di cui si riporta in allegato il verbale (Cfr. Allegato 1).

Ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. (in attuazione della Direttiva 2001/42/CE), la procedura di Valutazione Ambientale Strategica ha previsto una fase preliminare di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale (cosiddetta fase di *scoping*) che si è aperta il 31 marzo 2017 e si è chiusa il 14 maggio 2017. In questa fase è stato pubblicato il Rapporto preliminare di *scoping*, volto a definire i contenuti e la portata di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

Il "Rapporto preliminare ambientale della proposta di aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale in Campania", con allegato il Questionario per la presentazione di eventuali osservazioni da compilare, è stato condiviso con i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA). Le autorità competenti in materia ambientale (SCA) individuate per la prima fase di consultazione sono state le seguenti:

Regione Campania:

Direzione Generale per la Tutela della salute e il Coordinamento del Sistema Sanitario regionale

Direzione Generale per l'Ambiente e l'Ecosistema

Direzione Generale per le Politiche Agricole, Alimentari e Forestali

Direzione Generale per i Lavori Pubblici e la Protezione Civile

Direzione Generale per il Governo del Territorio

Commissione Ambiente del Consiglio Regionale della Campania

ARPAC

ISPRA

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

D.G. DVA Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali

Regioni confinanti:

Regione Lazio

Regione Molise

Regione Basilicata

Regione Puglia

Province della Campania

Ufficio Ambiente Provincia di Avellino

Ufficio Ambiente Provincia di Benevento

Ufficio Ambiente Provincia di Caserta

Ufficio Ambiente Provincia di Napoli

Ufficio Ambiente Provincia di Salerno

Associazione Nazionale Comuni Italiani – ANCI Campania

Città capoluogo di Provincia e Città e Città Metropolitana

Comune di Avellino

Comune di Benevento

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Comune di Caserta

Comune di Napoli

Comune di Salerno

Città Metropolitana di Napoli (area pianificazione territoriale, urbanistica, sviluppo, valorizzazione e tutela ambientale)

Autorità di Bacino del Distretto idrografico dell'Appennino Meridionale

Aree naturali protette e parchi nazionali

Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni

Parco Nazionale del Vesuvio

Aree naturali protette – Aree marine protette nazionali

Area marina protetta Punta Campanella

Area marina protetta Regno di Nettuno

Aree naturali protette – Riserve statali

Riserva naturale statale Pineta di Castelvolturo

Riserva naturale statale Isola di Vivara

Riserva naturale statale Cratere degli Astroni

Riserva naturale statale Tirone Alto Vesuvio

Riserva naturale statale Valle delle Ferriere

Aree naturali protette – Parchi regionali

Parco Regionale dei Campi Flegrei

Parco Regionale del Matese

Parco Regionale del Partenio

Parco Regionale Bacino Idrografico del Fiume Sarno

Parco Regionale dei Monti Lattari

Parco Regionale dei Monti Picentini

Parco Regionale di Roccamonfina e Foce Garigliano

Parco Regionale di Taburno – Camposauro

Aree naturali protette – Riserve regionali

Riserva naturale regionale Foce Sele e Tanagro

Riserva naturale regionale Foce Volturno e Costa di Licola

Riserva naturale regionale Lago Falciano

Riserva naturale regionale Monti Eremita – Marzano

Altre aree protette

Area naturale protetta Parco sommerso di Baia

Area naturale protetta Parco sommerso di Gaiola

Area naturale protetta Oasi Bosco di San Silvestro

Area naturale protetta Oasi naturale del Monte Polveracchio

Area naturale protetta Baia di Ieranto

Parco naturale di Diecimare

Parco urbano dell'Irno

Soprintendenze della Campania

Soprintendenza regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Campania

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Napoli

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per l'Area Metropolitana di Napoli

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Caserta e Benevento

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Avellino e Salerno

Soprintendenza di Pompei

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

RFI

EAV

ANAS

Aeroporto di Napoli Capodichino

Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

I Soggetti che hanno compilato il questionario e fornito un contributo sono stati i seguenti:

ID	DATA	N. PROT.	RIFERIMENTO SCA
1	05-apr-17	326 2017	Parco Regionale Bacino Idrografico Fiume Sarno
2	20-apr-17	DVA-D2-VR- 9126_2017-0023	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
3	24-apr-17	197 del 24.4.2017	Parco Regionale Campi Flegrei
4	27-apr-17	35009	Comune Avellino - Settore tutela ambientale e gestore patrimonio dell'Ente
5	28-apr-17	PEC	Comune Salerno - Settore Ambiente e Protezione Civile
6	28-apr-17	PEC	Regione Campania - LL PP ex Protezione Civile
7	28-apr-17	308830	ARPAC
8	03/05/2017	TEC 369 17	Aeroporto Capodichino
9	05-mag-17	PEC	Città Metropolitana di Napoli
10	05-mag-17		Autorità di Bacino di Distretto - ex ADB Puglia

Le osservazioni pervenute sono state sintetizzate nella tabella riportata nell'Allegato 1 al Rapporto Ambientale (rielaborata a seguito delle osservazioni sul RA e riportata in allegato alla presente dichiarazione di sintesi – Allegato 1), che riporta anche, per ciascuna di esse, un riscontro sulle modalità di recepimento dei contenuti delle osservazioni nel Rapporto Ambientale.

Sulla base delle attività della prima fase è stato possibile ottenere i seguenti risultati:

- mappatura completa dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato che sono stati coinvolti nell'intero processo di valutazione ambientale, al fine di gestire al meglio la partecipazione;
- elaborazione, redazione e condivisione del Rapporto preliminare ambientale (Rapporto di *Scoping*);
- riscontro preliminare riguardante l'analisi della sostenibilità ambientale degli orientamenti iniziali del Piano e suggerimenti rispetto alla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul relativo livello di dettaglio.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

La fase di *scoping* si è conclusa il 4 maggio 2017. La D.G. Mobilità ha trasmesso gli esiti della fase di *scoping* espletata, con nota prot. 353856 del 18.5.2017.

FASE 2: Raccolta dati e informazioni e elaborazione del Rapporto Ambientale - Studio di incidenza (Realizzata dal 04.05.2017 al 26.06.2017)

Per la stesura del RA, oltre a prendere in considerazione le osservazioni formulate nella fase di *scoping*, si è fatto riferimento a quanto previsto dall'art.13 D. Lgs 152/2006 e dall'Allegato VI e dalle Linee guida della Commissione Europea e del MATTM¹, adattandole alle particolarità del Piano e del contesto programmatico.

Le attività di valutazione condotte i cui risultati sono riportati all'interno del Rapporto Ambientale possono essere così sintetizzate:

- 1. Caratterizzazione del contesto ambientale*
- 2. Ricostruzione del contesto programmatico e verifica di coerenza del PDMR*
- 3. Individuazione e valutazione dei potenziali effetti ambientali*
- 4. Definizione dell'ambito di incidenza potenziale del PDMR*
- 5. Analisi comparata delle alternative*
- 6. Analisi dei potenziali impatti sugli habitat e le specie protette (Studio di incidenza)*
- 7. Definizione del sistema di monitoraggio ambientale.*

1

Ci si riferisce in particolare alle Linee Guida VAS - Attuazione della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, al documento Strategic Environmental Assessment of transport corridors: lessons learned comparing the methods of five Member States – EC DG ENV e al documento A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of transport infrastructure plans and programmes – EC DG TREN, disponibili sul portale delle Valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente <http://www.va.minambiente.it/it-IT>.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Il Rapporto Ambientale (RA) rappresenta il documento cardine che raccoglie in sintesi quello che è stato svolto nel corso della procedura di valutazione ambientale del Programma. L'obiettivo prioritario del RA è quello di concludere il processo di Valutazione Ambientale Strategica e di interagire con il Piano, indirizzando le azioni previste verso la sostenibilità ambientale, favorendo la trasparenza e la partecipazione grazie alla redazione di un documento di "Sintesi non tecnica" redatto secondo quanto indicato dalla Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (art. 13 comma 5, D.lgs. 152/2006) Rev.0 del 09.03.2017 elaborate dal MATTM.

L'obiettivo principale di questa seconda fase è stato quello di ricostruire un quadro conoscitivo funzionale alla valutazione ambientale di scala appropriata. Nello specifico, la raccolta dei dati e delle informazioni è stata finalizzata alla creazione di una conoscenza di base sul contesto e sul Programma, in grado da un lato di restituire una fotografia del territorio, definirne l'assetto nelle sue forme fisiche e funzionali prevalenti e dall'altro di contestualizzare gli interventi previsti dal Programma in funzione dei potenziali effetti sulle risorse naturali nel medio/lungo periodo.

Il Rapporto Ambientale (RA) costituisce il documento di base della valutazione e dell'integrazione ambientale del Piano e rappresenta, inoltre, lo strumento fondamentale per la consultazione sia delle Autorità con competenze ambientali, chiamate ad esprimere il proprio parere sulla proposta di Programma relativamente ai suoi possibili effetti sull'ambiente, sia per la partecipazione del pubblico, invitato a fornire osservazioni e contributi. Fornisce, dunque, gli elementi necessari per comprendere le implicazioni ambientali delle scelte effettuate nel PDMR e rendere trasparente il processo di interazione e di acquisizione di pareri e osservazioni espressi dal valutatore ambientale, Autorità competente, da parte dell'autorità Proponente.

1. Caratterizzazione del contesto ambientale

L'attività di **analisi e ricostruzione del contesto ambientale** è stata condotta riferendosi ad altri studi già realizzati nell'ambito di altre procedure di VAS e nello specifico riprende la ricostruzione dello stato dell'ambiente a livello regionale riportata nell'ambito del RA del Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti Urbani e del POR FESR 2014-2020.

Il quadro conoscitivo risulta più completo e aggiornato rispetto al passato grazie all'operatività di alcune importanti reti per il monitoraggio ambientale (aria e acque) e al completamento della

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

pianificazione in alcuni importanti settori (ad es. rifiuti). Nonostante la maggiore disponibilità di dati, l'informazione ambientale risulta ancora troppo frammentata e spesso di difficile accessibilità, non solo a causa della complessità dei fenomeni o dei parametri di misurazione adottati. Si segnala la mancanza di studi organici in grado di mettere in relazione determinanti, pressioni, impatti e risposte a livello regionale. La Relazione sullo stato dell'ambiente più recente è stata curata da ARPA Campania nel 2009. L'analisi proposta nel Rapporto Ambientale commenta l'andamento di alcuni indicatori ISTAT individuati per il monitoraggio dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale e sintetizza le conclusioni di altri rapporti condotti a livello regionale e nazionale (da ISRPA o da ARPAC nell'ambito di indagini o studi ad hoc e quelli elaborati per la valutazione ambientale del POR FESR 2014-2020 e del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani del 2016).

Per la caratterizzazione del contesto ambientale di riferimento, conformemente all'indicazione riportata nella "Proposta di Norme tecniche per la redazione dei documenti previsti nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica" (Ispra, 2012)², è stata ripresa l'analoga trattazione sviluppata nel Rapporto Ambientale della Proposta di aggiornamento del Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti Urbani della Regione Campania, approvato in via definitiva con la Deliberazione n. 685 del 6 dicembre 2016, pubblicata sul B.U.R.C. n. 85 del 12 dicembre 2016; l'analisi del contesto è stata aggiornata e ampliata con riferimento alle osservazioni pervenute dagli SCA in fase di *scoping*. L'analisi del contesto ambientale di riferimento è riportata nell'ambito del Capitolo 4 del Rapporto Ambientale.

2. Ricostruzione del contesto programmatico e verifica di coerenza del PDMR

Tra le attività realizzate in questa fase della VAS particolare importanza ha assunto la **caratterizzazione del contesto programmatico e pianificatorio di riferimento del PDMR** (cfr. Capitolo 3).

2

"La caratterizzazione può tenere in considerazione anche analisi, rapporti e documentazione tecnica già prodotta, a scala di studio adeguata e possibilmente aggiornata."

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

La raccolta, la analisi e valutazione delle principali strategie, dei piani e programmi che, a vario titolo, costituiscono la cornice di riferimento strategico nell'ambito della quale si inserisce il nuovo Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania, ha rappresentato un altro momento molto significativo sia in funzione della individuazione dell'ambito di influenza del Piano, sia di specificazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale relativi al settore dei trasporti e della mobilità.

Le informazioni raccolte sono state sintetizzate in prospetti di sintesi nel Capitolo 3 e riportate in allegato al RA e hanno rappresentato la base per le considerazioni relative alla **verifica di coerenza esterna e interna** del PDMR. Hanno rappresentato la base informativa per la definizione del quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici del Piano Direttore della Mobilità e dei Trasporti.

L'obiettivo delle attività di verifica della **coerenza esterna** nell'ambito della VAS è stato quello di rendere disponibili al decisore informazioni circa le reciproche influenze che ulteriori piani e programmi hanno, evidenziando gli effetti congiunti che possono generare sul territorio rispetto al contesto ambientale. Comprendere il grado di coerenza tra gli obiettivi di piani diversi strumenti di pianificazione consente di esprimere, infatti, un giudizio fondato circa le influenze di cui i piani stessi potrebbero essere oggetto in termini di sinergie o potenziali conflitti.

Si è proceduto, quindi, all'analisi del contesto programmatico di riferimento, ovvero alla ricognizione degli obiettivi dell'insieme dei piani e programmi che, ai diversi livelli di governo, delineano strategie ambientali per le politiche di sviluppo e di governo del territorio o definiscono ed attuano indirizzi specifici per le politiche in campo ambientale e dei trasporti, al fine di verificarne la coerenza con gli obiettivi assunti dal Piano Direttore della Mobilità. A tale scopo, sono stati presi in considerazione i principali documenti programmatici e pianificatori di livello comunitario, nazionale e regionale, ritenuti rilevanti e pertinenti all'ambito d'intervento del Piano stesso e si è proceduto, di conseguenza, alla costruzione di una serie di matrici di valutazione articolate rispetto agli obiettivi del PDMR e gli obiettivi degli altri piani e programmi selezionati anche a seguito delle osservazioni pervenute nella fase di *scoping*. La prima matrice di valutazione si riferisce agli obiettivi strategici di riferimento europeo, la seconda a quelli di livello nazionale e la terza a quelli degli altri pertinenti piani e programmi di livello regionale (Cfr. Allegato 3 al Rapporto Ambientale – Matrici per la verifica di coerenza).

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

La verifica di **coerenza interna** è stata finalizzata ad appurare che agli obiettivi propri del Piano/Programma trovino corrispondenza negli obiettivi strategici assunti dalla Regione per il settore e in azioni finalizzate al loro raggiungimento.

Al fine di approfondire la verifica di coerenza interna sono state ricostruite le principali tipologie di intervento previste nell'ambito dei progetti riportati in allegato al PDRM nelle Tabelle da 1 a 10 del PDMR. L'analisi condotta rispetto agli obiettivi dei singoli progetti e alle realizzazioni previste, ha restituito una riclassificazione delle attività del PDRM in funzione delle seguenti **Tipologie di intervento**:

- 1) *Porti*
- 2) *Strade*
- 3) *Ferrovie*
- 4) *Line Metropolitane*
- 5) *Tranvie*
- 6) *Potenziamento Aeroporti*
- 7) *Stazioni*
- 8) *Parcheggi di interscambio e autostazioni*
- 9) *ITS*
- 10) *Messa in sicurezza e riduzione dei rischi*
- 11) *Materiale rotabile acquisto o revamping (ferro)*
- 12) *Materiale rotabile acquisto o revamping (gomma)*
- 13) *Sistemi ettometrici*
- 14) *Mobilità sostenibile (pedonalizzazione e altro)*
- 15) *Interporti*.

Al fine di ricostruire nel modo più fedele possibile le logiche di attuazione previste dal PDMR in funzione delle diverse Tipologie di intervento, la riclassificazione è stata pesata in relazione agli investimenti previsti nell'ambito del PDMR distribuendo proporzionalmente le risorse rispetto alle tipologie di intervento. L'analisi, attraverso la definizione di un Indice di Peso Programmatico, restituisce una fotografia della distribuzione degli investimenti, rispetto alle differenti Tipologie di intervento previste dal Piano (cfr. Capitolo 3).

Per l'analisi di coerenza sono stati utilizzati criteri di natura qualitativa. La coerenza è stata classificata con il colore verde, il potenziale conflitto con il colore rosso e il bianco come assenza di influenza.

Al fine di verificare la coerenza interna, le tipologie di intervento previste dal PDMR come da risultato della pesatura, sono state rapportate agli obiettivi assunti dal PDMR attraverso la

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

costruzione della quarta matrice per la verifica di coerenza (cfr. Allegato 3 al Rapporto Ambientale – Matrici per la verifica di coerenza).

La finalità di tale attività di verifica è stata quella di ricostruire le logiche di attuazione degli interventi previsti dal PDMR, individuare quindi eventuali incoerenze o potenziali conflitti all'interno del Piano stesso, rispetto al perseguimento degli obiettivi assunti o rispetto alle principali strategie europee, nazionali e regionali in materia di sostenibilità ambientale e di sviluppo per il settore dei trasporti e della mobilità e fornire un inquadramento normativo rispetto alle previsioni del Piano.

3. Individuazione e valutazione dei potenziali effetti ambientali

Ai fini della individuazione dei potenziali effetti ambientali derivanti dal PDMR sul contesto ambientale di riferimento, la **definizione e selezione degli obiettivi di sostenibilità ambientale** risulta fondamentale.

Tale attività consente di meglio inquadrare i potenziali impatti (positivi e negativi) sulle componenti ambientali descritte nell'analisi del contesto.

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici del PDMR sono stati definiti a partire dalle componenti e obiettivi ambientali generali proposti nel Rapporto ambientale preliminare. Sulla base delle osservazioni pervenute si è provveduto a declinare e specificare meglio gli obiettivi in funzione delle tipologie di intervento previste attraverso:

- analisi dei piani, programmi e delle strategie nazionali e comunitarie;
- analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti a livello regionale;
- la analisi del contesto ambientale, che ha permesso di evidenziare criticità e potenzialità rispetto alle diverse tematiche e ai sistemi territoriali di riferimento.

Tale operazione ha consentito di qualificare il contributo potenziale (positivo, negativo, nel breve o nel lungo periodo) delle differenti tipologie di intervento rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Ad ognuno degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati sono stati associati,

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

quando disponibili, i target di riferimento definiti a livello nazionale e comunitario, utili per la fase di monitoraggio degli effetti ambientali del Piano (cfr. Allegato 3 al Rapporto Ambientale – Matrice per la verifica degli effetti sugli obiettivi di sostenibilità).

La **verifica dei potenziali effetti ambientali** connessi all'attuazione delle diverse tipologie di intervento previste dal Piano è stata finalizzata a fornire, ove possibile, indicazioni preliminari in merito a possibili elementi/aspetti da considerare ed approfondire nelle successive fasi di valutazione ambientale e di progettazione e realizzazione degli interventi, per eliminare o mitigare gli impatti ambientali potenzialmente negativi, amplificare quelli positivi favorendo quindi il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Per la valutazione dei potenziali effetti ambientali delle tipologie di intervento previste dal PDMR si è fatto ricorso a stime di tipo qualitativo focalizzandosi sulla descrizione del sistema di interrelazioni causa-effetto, fornendo quindi informazioni utili per la mitigazione e indicazioni da tenere in considerazione nella fase di definizione e/o valutazione dei progetti.

Questo primo esercizio di valutazione ambientale è stato finalizzato a:

- individuare le componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione delle differenti tipologie di intervento previste dal PDMR;
- stimarne l'intensità e la possibile durata dell'effetto sugli obiettivi di sostenibilità del PDMR.
- suggerire eventuali interventi di mitigazione e compensazione.

In questo caso il sistema di valutazione adottato ha inteso verificare il potenziale contributo delle differenti tipologie di intervento agli obiettivi di sostenibilità specifici per il PDMR individuati (Positivo, negativo, diretto e indiretto, nel breve e lungo periodo).

Al fine di approfondire l'analisi spostando l'attenzione dai potenziali effetti sugli obiettivi di sostenibilità ambientale ai potenziali impatti sul contesto ambientale di riferimento, le differenti tipologie di intervento sono state analizzate in funzione delle pressioni derivanti dalla realizzazione degli interventi previsti.

Tale attività ha consentito prima di mappare le potenziali pressioni derivanti dalle attività del Piano e di stimare gli impatti sulle differenti componenti ambientali. Gli effetti stimati sulle diverse

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

componenti sono stati ponderati non solo rispetto alle diverse Tipologie di intervento ma in funzione della **Tipologia di operazione** prevalente prevista nei diversi progetti (nuova realizzazione, adeguamento) e in funzione dello stato di attuazione degli interventi previsti (livello di maturità progettuale, distinguendo le attività ancora da realizzare rispetto a quelle in corso di realizzazione o concluse) attraverso una differente gradazione o attribuzione dei giudizi valutativi in termini di pressioni e impatti potenziali (cfr. Allegato 4 al Rapporto Ambientale – Matrice per la stima degli impatti ambientali).

La metodologia utilizzata in questo contesto si basa su una valutazione “pesata” degli effetti ambientali attesi, che consente una rappresentazione dell’intensità con la quale una determinata componente ambientale sarà sollecitata per la realizzazione di una certa tipologia di intervento. La valutazione “pesata” degli effetti ambientali è realizzata attraverso l’attribuzione di punteggi commisurati alla intensità dell’impatto atteso.

L’interpretazione della matrice è agevolata dalla predisposizione di due indici sintetici. L’Indice di compatibilità ambientale e l’indice di Impatto. Il primo indica l’intensità, su tutte le componenti ambientali considerate, dell’impatto generato da ognuno degli interventi previsti, il secondo indica l’intensità, su ciascuna delle componenti ambientali considerate, dell’impatto generato dall’insieme degli interventi previsti dal PDMR. Per maggiori approfondimenti si rimanda al Capitolo 5.

Le attività condotte, oltre a qualificare i potenziali effetti e a gerarchizzare i potenziali impatti rispetto alle componenti considerate nella analisi di contesto, hanno permesso di gerarchizzare gli interventi fra quelli riportati nelle Tabelle riportate in allegato al PDMR, in funzione degli impatti potenziali.

Tale attività consente di individuare alcune tipologie di intervento su cui approfondire l’analisi dei potenziali impatti ambientali senza per questo volersi sostituire alle ulteriori valutazioni ambientali da condurre a livello di progetto. L’analisi degli interventi è stata operata in funzione:

1. dello stato di realizzazione dell’intervento (distinguendo fra quelli in corso di realizzazione e realizzati da quelli Pianificati e Programmati);
2. della Tipologia di operazione (Immateriale – Nuova infrastruttura – Adeguamento infrastrutture esistenti);

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

3. dei potenziali effetti ambientali significativi sul contesto di riferimento.

Rispetto al terzo punto sono stati considerati i progetti che determinano potenziali impatti significativi sulla componente *Biodiversità* anche ai fini dello Studio di Incidenza. Per la selezione dei progetti si è fatto ricorso allo strumento cartografico che ha consentito di individuare i progetti che attraversano o sono localizzati in prossimità dei siti della rete natura 2000. Le Tipologie di intervento considerate sono quelle che a seguito della analisi dei potenziali impatti risultano determinare le seguenti pressioni:

- 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.

4. *Analisi comparata delle alternative*

Gli strumenti adottati per la valutazione dei potenziali impatti hanno anche consentito di analizzare in modo comparato gli effetti derivanti da diverse alternative in funzione degli scenari di attuazione. A tal fine si è provveduto a considerare comparativamente gli impatti generati dallo scenario previsto dal Piano con quello in cui gli interventi previsti (Pianificati o programmati) non vengano realizzati (Alternativa 0) anche al fine di esprimere un parere rispetto all'evoluzione del contesto in assenza di Piano. Si è quindi considerato l'impatto distinto per tipologia di operazione anche al fine di delineare ipotesi e scenari maggiormente sostenibili. Per approfondimenti sulla valutazione delle alternative si veda il Capitolo 5, paragrafo 4.

5. *Analisi dei potenziali impatti sugli habitat e le specie protette (Studio di incidenza)*

La Valutazione di Incidenza costituisce la principale misura preventiva di tutela dei siti della Rete Natura 2000, intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

comunitario. A tale procedura è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su di un sito della Rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

La valutazione d'incidenza è una procedura preventiva che si applica ai piani e i progetti, ricadenti all'interno dei siti della Rete Natura 2000 e che non sono direttamente connessi alla conservazione del sito e che potrebbero condizionare l'equilibrio ambientale e ai piani e progetti che pur ricadendo all'esterno del sito possono agire su areali che sono strettamente connessi con i siti e quindi possono produrre incidenze significative sulle specie e gli habitat sottoposti a misure di conservazione e tutela.

A livello di pianificazione territoriale, la procedura di VInCA consente da un lato di individuare le attività che pur ricadendo nei siti, non potranno produrre incidenze significative e dall'altro fornisce ai responsabili dell'attuazione indicazioni in merito ai criteri da utilizzare al fine di verificare se un intervento dovrà o meno essere assoggettato alla VInCA ai fini della sua implementazione.

A livello programmatico lo studio di incidenza, come indicato anche dalle Linee guida del MATTM è finalizzato principalmente a fornire le informazioni di contesto necessarie alla definizione delle attività progettuali³.

Ai fini della valutazione di incidenza, i proponenti di piani e progetti presentano uno studio, da redigersi ai sensi dell'allegato G al DPR 357/97 e s.m.i., volto ad individuare e valutare i principali effetti che il piano o l'intervento può avere sul sito interessato. In allegato al Rapporto Ambientale è riportato lo Studio di Incidenza, inteso come strumento per valutare i potenziali effetti della proposta di PDMR sui siti regionali della Rete Natura 2000 e fornire indicazioni utili per i successivi livelli di progettazione e attuazione degli interventi.

La procedura di VInCA effettuata a livello di pianificazione consente, da un lato, di individuare le Tipologie di intervento e di operazione del PDMR che, seppur ricadenti nei siti, non potranno produrre incidenze significative, e dall'altro fornisce ai responsabili dell'attuazione del programma

3

Per gli aspetti di integrazione fra VAS e VInCA si è fatto riferimento al documento del MATTM del 2011 VAS – Valutazione di incidenza. Proposta per l'integrazione dei contenuti.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

delle indicazioni in merito ai criteri da utilizzare al fine di verificare se un intervento dovrà o meno essere assoggettato alla VInCA.

L'Allegato G del DPR 357/97 e s.m.i. prevede che lo Studio di Incidenza riporti una descrizione del Piano o Progetto, con particolare riferimento ad alcune sue caratteristiche ritenute particolarmente significative ai fini della valutazione degli effetti che il Piano o progetto può determinare sui siti della Rete Natura 2000 interessati. Dopo una descrizione della Rete Natura 2000 regionale, delle specie in essa tutelate e dei principali fattori di degrado e di perturbazione, sono stati individuati e valutati gli effetti che il PDMR può avere sui tali siti, escludendo dalla valutazione le attività che, per loro natura e caratteristiche, possono considerarsi direttamente connesse e necessarie al mantenimento in uno stato soddisfacente di conservazione detti siti oppure non sono state ritenute, sulla base di considerazioni successivamente esplicitate, suscettibili di produrre significative incidenze sul contesto naturalistico-ambientale, nonché sugli obiettivi di conservazione dei siti stessi.

Nell'ambito dello studio sono state descritte le misure di conservazione previste per i siti potenzialmente interessati da incidenze individuati attraverso l'analisi cartografica realizzata da ACAMIR e riportata in Appendice I al Rapporto Ambientale. In relazione a tale selezione di progetti, operata fra tutti quelli riportati in allegato al PDMR dalla Tabella 1 alla Tabella 10 che intersecano o ricadono in prossimità di aree sensibili e appartengono a tipologie in grado di produrre pressioni significative, l'analisi è stata portata più in profondità, per verificare i potenziali impatti su habitat e specie protette presenti nei siti della Rete Natura 2000 interessati, anche ai fini della valutazione di incidenza del Piano (cfr. Rapporto Ambientale - Allegato 6 Studio di Incidenza).

6. Definizione del sistema di monitoraggio ambientale

Nella fase di *scoping*, particolare rilievo è stato attribuito dagli SCA al controllo e monitoraggio ambientale in fase di attuazione. Il controllo degli effetti ambientali significativi connessi con l'attuazione del PDMR avviene attraverso la definizione di un sistema di monitoraggio ambientale la cui progettazione preliminare è strettamente legata alle analisi di contesto e programmatiche finora condotte.

Il monitoraggio così come definito dalla Direttiva VAS non si configura come semplice raccolta di dati e popolamento di indicatori ma prevede tutta una serie di attività valutative di interpretazione

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

dei dati, di selezione e di elaborazione di indicazioni per il riorientamento del Piano qualora si ravvisino effetti imprevisti negativi sull'ambiente.

A tale scopo, nel Capitolo 7 del Rapporto Ambientale, si introducono gli elementi attorno ai quali si propone di definire le misure di monitoraggio ambientale che, ai sensi dell'art. 18, dovranno assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano e la verifica del contributo agli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente impatti negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive o di mitigazione e/o compensazione descritte nel Capitolo 6.

Il monitoraggio, coerentemente con quanto previsto dal dettato normativo, sarà effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente sulla base di un Piano di monitoraggio ambientale che, ai sensi dell'art. 17 accompagnerà la decisione finale assieme al parere motivato espresso dalla Autorità Competente, della dichiarazione di sintesi, in cui sarà illustrato in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili individuate.

Al fine di garantire una partecipazione allargata del pubblico oltre che dei soggetti con competenza ambientale, il Rapporto Ambientale è accompagnato da una sintesi in linguaggio non tecnico redatta seguendo le linee guida del MATTM⁴ (cfr. Appendice II al Rapporto Ambientale).

Le attività valutative realizzate in questa fase e sintetizzate nel Rapporto Ambientale hanno consentito di:

- evidenziare l'effettiva integrazione delle istanze ambientali nella struttura logica del PDMR;
- indicare eventuali criticità derivanti dall'attuazione di certe tipologie di intervento ed evidenziare l'opportunità di azioni mitigative e/o compensative in funzione degli impatti potenziali;
- fornire informazioni aggiuntive circa il livello di compatibilità ambientale del PDMR con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;

4

Cfr. Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (art. 13 comma 5, D.lgs. 152/2006) Rev.0 del 09.03.2017 – MATTM.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

- fornire una contestualizzazione territoriale dei potenziali impatti ambientali e dell'incidenza sugli habitat e le specie protette;
- fornire suggerimenti per la mitigazione e/o compensazione degli impatti ambientali;
- delineare le misure previste per il monitoraggio degli effetti ambientali;
- elaborare la Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

FASE 3: Consultazione e informazione sul Piano e sul Rapporto ambientale (Realizzata dal 22.6.2017 al 20.10.2017)

L'obiettivo di questa fase è stato quello di fare in modo che il Rapporto Ambientale divenisse strumento non solo per la consultazione delle autorità con competenza ambientale, chiamate ad esprimersi sulla proposta di Piano relativamente ai suoi possibili effetti sull'ambiente, ma anche per favorire la partecipazione del pubblico, invitato a fornire osservazioni e contributi ed ulteriori elementi conoscitivi e/o valutativi (art.14 del D.Lgs 152/2006) per la decisione finale.

Come previsto dalla disciplina di riferimento (artt. 13 e 14 del D.Lgs 152/2006) il Rapporto Ambientale, unitamente alla sintesi non tecnica e al PDMR, è stato messo in consultazione sia con le autorità con competenze ambientali, già contattate in occasione della fase di *scoping*, sia con il pubblico interessato. La consultazione sul Rapporto Ambientale è avvenuta attraverso:

- la pubblicazione sul BURC dell'avviso di deposito della documentazione inerente il PDMR, il Rapporto Ambientale e i relativi allegati, presso le sedi dell'autorità proponente e dell'autorità competente, nei sessanta giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione dell'avviso sul BURC;
- l'invio di una apposita comunicazione all'autorità competente e alle provincie della Regione Campania;
- la pubblicazione sui siti internet dell'autorità procedente e dell'autorità competente.

In particolare, il 22.6.2017, la DG per la Mobilità ha trasmesso, con nota prot. n. 434814, ai fini dell'avvio della fase di consultazione pubblica (di cui all'art.14 del D.Lgs 152/2006), il RA integrato dallo Studio di Incidenza, la Sintesi non tecnica e il Piano Direttore della Mobilità (di cui al D.G.R.C. n. 306 del 2016).

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Il 26.06.2017 è stato pubblicato l'avviso di deposito della documentazione inerente la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Direttore della Mobilità Regionale integrata con la Valutazione di Incidenza, di cui al BURC n. 51 del 26/06/2017, con successiva rettifica sul BURC n. 53 del 3.7.2017.

Per garantire la massima divulgazione dell'avvio della fase di consultazione pubblica, la DG per la Mobilità ha inviato formale comunicazione con nota prot. n.442256 del 27/06/2017 a mezzo PEC e/o mail ai soggetti con competenza ambientale, fornendo a tutti 60 giorni di tempo per poter presentare osservazioni al Piano.

Infine la DG per la Mobilità ha trasmesso all'Autorità Competente gli esiti della consultazione con note del 6.9.2017 (prot. 585934), del 14.9.2017 (prot. 607449), del 29.9.2017 (prot. 641281).

Il 3.10.2017 sono state pubblicate le osservazioni ricevute in fase di consultazione pubblica prevista dall'art.14 del D. Lgs. 152/2006 e i sentito di cui all' art. 5 comma 7 del DPR 357/1997.

Le osservazioni e i contributi sono stati raccolti dalla autorità procedente (UOD 05 della Direzione Generale per la Mobilità "Gestione finanziaria, monitoraggio e controllo degli interventi di competenza della DG"), sintetizzati, controdedotti e trasmessi alla autorità competente per la VAS (UOD 06 della Direzione Generale per l'Ambiente, la difesa del Suolo e l'Ecosistema) ai fini dell'espressione del parere motivato. Il 20.10.2017 sono state pubblicate le controdeduzioni alle osservazioni pervenute in esito alla consultazione pubblica di cui all'art. 14 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. ii, trasmesse dalla DG per la Mobilità all'Autorità competente con nota prot. 693352.

Attraverso lo svolgimento dell'attività di consultazione è stato possibile condividere con i principali soggetti interessati le scelte programmatiche, rendere trasparente il processo di interazione e di acquisizione di giudizi e contenuti, compiuto dal valutatore nel Rapporto ambientale, tenere nella debita considerazione le osservazioni espresse dai soggetti consultati ai fini della approvazione finale del PDMR e delle relative misure di monitoraggio ambientale.

Di seguito si riporta l'elenco dei soggetti che hanno presentato osservazioni durante tale fase:

- MATTM – Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
- ARPAC;

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

- Autorità di bacino della Puglia;
- Autorità di bacino della Campania Centrale;
- Parco archeologico dei Campi Flegrei;
- Parco nazionale del Vesuvio;
- Parco regionale del Taburno Camposauro;
- Parco nazionale del Cilento, Vallo del Diano e Alburni.

Durante questa fase, inoltre, contestualmente alle attività di informazione, è stato formalmente richiesto il sentito - di cui al comma 7, art. 5 del DPR 357/1997 e s.m.i. - di tutti gli Enti gestori di Aree Protette Statali e dei Parchi regionali esistenti in Campania, ai fini della Valutazione di Incidenza.

Il lavoro di informazione e sensibilizzazione condotto ha consentito di raggiungere la gran parte degli interlocutori istituzionali ed i più rappresentativi portatori di interesse territoriali competenti in materia di trasporti e ambiente.

Il risultato è testimoniato dal fatto che, a chiusura della fase di consultazione pubblica, sono state raccolte diverse tipologie di contributi: alcuni rivestono carattere integrativo, mentre altri sono volti a modificare le scelte di pianificazione presentate.

Le osservazioni pervenute sono state classificate in:

- osservazioni di carattere generale;
- osservazioni di carattere metodologico;
- osservazioni relative ai rischi naturali;
- osservazioni relative alla componente suolo e sottosuolo e rischio idrogeologico;
- osservazioni relative alla componente acqua;
- osservazioni relative alla componente aria;
- osservazioni relative alla componente biodiversità e valutazione d'incidenza;
- osservazioni sul piano di monitoraggio – indicatori di contributo;
- osservazioni sugli interventi stradali e ferroviari.

Dopo un accurato esame ed una puntuale verifica del grado di recepibilità delle stesse, sono state trasmesse all'attenzione dell'Autorità competente, con nota prot. 693352 del 20.10.2017.

In data 14.11.17 si è tenuta la seduta della Commissione per le Valutazioni Ambientali della Regione per l'espressione del parere su VIA-VAS-VI del Piano Direttore della Mobilità regionale (PDMR). Con nota Prot. 759369 del 17.11.17, l'Autorità Competente ha trasmesso gli esiti della

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Commissione che ha esaminato l'istanza di VI-VAS per il "Piano Direttore della Mobilità Regionale", ed ha espresso parere favorevole di Valutazione Ambientale Strategica integrata con la Valutazione di Incidenza, con delle prescrizioni da recepire nell'ambito della Dichiarazione di sintesi, del Piano di Monitoraggio, nonché nei successivi sviluppi programmatici ed attuativi del PDMR. E' seguita, quindi, l'adozione del formale provvedimento dirigenziale n. 158 del 22 novembre 2017 (UOD 06 – DG 6), pubblicato sul BURC n. 85 del 27/11/2017, recante parere favorevole di compatibilità ambientale di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza con alcune prescrizioni di seguito richiamate:

1. *dare attuazione agli impegni assunti nelle controdeduzioni alle osservazioni prevedendo la modifica del Piano oppure la specifica degli argomenti osservati nella Dichiarazione di Sintesi oppure tenendo conto delle osservazioni in sede attuativa del Piano o In altre sedi pertinenti;*
2. *prevedere nella Dichiarazione di Sintesi, relativamente all'inquinamento del suolo, l'aggiornamento del contesto normativo in tema di soglie di contaminazione per la matrice suolo nonché l'aggiornamento ai più recenti obiettivi di indirizzo comunitario relativi alla protezione del suolo;*
3. *prevedere nella Dichiarazione di Sintesi che, per i Piani di Assetto Idrogeologico ed i relativi Piani di Bacino, venga uniformato il giudizio di compatibilità nelle relative matrici di coerenza;*
4. *allegare alla Dichiarazione di Sintesi:*
 - *una rielaborazione del documento allegato al RA (ovvero Allegato I del RA) ed in particolare della tabella riassuntiva nella quale si dà atto di come siano state prese in considerazione le osservazioni al Rapporto Preliminare, al fine di contribuire a migliorare e rendere più agevole la consultazione del documento;*
 - *la cartografia contenente le mappe di suscettibilità al fenomeno dei "sinkholes";*
 - *cartografia integrativa contenente l'estensione del buffer a 5 km per le aree della Rete Natura 2000;*
 - *la cartografia relativa alle "Aree agricole ad alto valore naturale" presenti nelle aree interessate dalle azioni di Piano;*
 - *la cartografia che rappresenti la sostenibilità idrogeologica degli interventi infrastrutturali (in particolare delle nuove realizzazioni) potenzialmente interferenti con aree a rischio idrogeologico;*
5. *sottoporre gli interventi previsti dal Piano alle opportune valutazioni ambientali (VIA e VI), ove necessarie, secondo le procedure previste per legge, anche al fine di individuare le specifiche tipologia di soluzioni atte a mitigare e/o compensare gli effetti negativi dovuti agli interventi pianificati/programmati;*
6. *nella individuazione delle priorità relative ai singoli interventi, ai fini dei successivi sviluppi del Piano attraverso Studi - Intese Accordi, che portino all'aggiornamento "Piani Attuativi" di Settore, e nei conseguenti documenti di progettazione degli interventi, si dovranno orientare le scelte alla realizzazione di tipologie d'intervento caratterizzate da minore impatto ambientale (ammodernamenti/riqualificazioni rispetto a nuove costruzioni; linee su ferro rispetto a strade) e, per le tipologie d'intervento caratterizzate da maggiore impatto ambientale, quali quelle stradali, effettuare una puntuale valutazione ambientale che tenga conto degli effetti cumulativi;*

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

7. *per gli interventi pianificati o programmati prevedere la rinaturalizzazione delle aree occupate dai cantieri e dalle altre aree di lavorazione;*
8. *per gli interventi pianificati o programmati, laddove sia necessario realizzare interventi di messa in sicurezza dei tratti in dissesto, si raccomanda di privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica;*
9. *laddove gli interventi pianificati o programmati vadano a sostituire del tutto o in parte tratti di strade che di fatto non risulterebbero più utilizzate (tratti morti), si prescrive di prevederne il ripristino ambientale al fine di compensare il consumo di suolo, ridurre frammentazione degli habitat e restituire tali ambiti alle condizioni naturali e paesaggistiche antecedenti la realizzazione dell'infrastruttura dismessa;*
10. *per gli interventi pianificati o programmati tenere conto, in considerazione dell'assetto geologico-strutturale e della sismicità storica della regione, caratterizzata dalla presenza di faglie attive con evidenti implicazioni nei riguardi della pericolosità geologica e sismica ed in aderenza alla osservazione formulata dal MATTM, dei seguenti studi:*
 - *banca dati, curata dall'INGV; "Database Of individual Sismogenic Sources (DISS), Version*
 - *banca dati ISPRA afferente al Progetto ITHACA che contiene informazioni sulle faglie capaci, ovvero quelle faglie in grado di dislocare deformare la superficie durante un sisma;*
 - *"Linee Guida per la Gestione del Territorio in Aree interessate da Faglie Attive e Capaci (FAC)" redatte dal Dipartimento di Protezione Civile;*
11. *si raccomanda di organizzare il Piano di Monitoraggio intorno ad un set di indicatori che, in coerenza con la scelta delle componenti ambientali/territoriali considerate in fase di analisi e valutazione degli effetti, siano idonei a:*
 - *verificare l'attuazione e l'efficacia degli interventi (di adeguamento/dismissione e di realizzazione) previsti dal Piano;*
 - *descrivere qualitativamente/quantitativamente gli effetti delle azioni del Piano sui sistemi ambientali e territoriali interessati e di monitorare la sommatoria degli effetti a livello di area vasta/regionale;*
 - *fornire orientamenti per i successivi aggiornamenti;*
12. *prevedere che il monitoraggio di Piano tenga conto:*
 - *relativamente ai fattori di rischio idrogeologico e in particolare agli indicatori "Pericolosità da frana" a "Pericolosità da alluvione". delle informazioni contenute nel Database dell'Annuario dei Dati Ambientali, indicatore "dissesti franosi" ed indicatore "eventi alluvionali", curato dall'ISPRA;*
 - *relativamente alla mitigazione del rischio idraulico, di indicatori riferiti alle misure di mitigazione e/o di compensazione disposte al fine di limitare gli effetti dell'impermeabilizzazione di suolo;*
 - *relativamente al fenomeno dell'erosione costiera e deformazione del di indicatori riferiti al rapporto tra gli interventi pianificati e i processi tettonici, vulcano-tettonici, esogeni ed antropici delle aree interessate;*
 - *relativamente al fenomeno dei siti contaminati, di indicatori riferiti alla realizzazione di una pianificazione territoriale e controllo del territorio compatibili con le necessità primarie di sicurezza ambientale e sanitaria ovvero la prevenzione dei rischi per la salute umana connessi alla presenza di siti contaminati, con specifico riferimento ai SIN;*
 - *relativamente alle acque sotterranee di indicatori riferiti alla salvaguardia delle risorse esistenti ed al mantenimento della circolazione sotterranea delle acque in condizioni di continuità ed equilibrio;*

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

- *relativamente alla qualità dell'aria, degli indicatori basati sui dati forniti dalla nuova rete regionale di monitoraggio realizzata ai sensi del D. Lgs. 155/2010;*
- 13. *sostituire o integrare la tabella "Analisi dalle osservazioni pervenute in fase di consultazione" (Allegato 1 alla scheda istruttoria ed allegato al presente decreto) con il quadro sinottico con l'informazione circa la tipologia di riscontro (osservazione sentito) e la relativa conclusione (Allegato 2 alla scheda Istruttoria ed allegato al presente decreto);*
- 14. *predisporre la dichiarazione di sintesi ai sensi dell'art. 17, comma 1, lettera b) del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., che dovrà illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;*
- 15. *predisporre le misure per il monitoraggio ai sensi dell'art. 17, comma 1, lettera c) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., nel quale andranno indicate le modalità attraverso le quali si intende garantire il rispetto delle previsioni normative in materia di monitoraggio (art. 18 del D. Les, 152/2006 e s.m.i.) e delle prescrizioni in materia di monitoraggio derivanti dal presente parere;*
- 16. *a valle dell'emanazione dal presente parere motivato dare attuazione anche a tutte le altre disposizioni normative previste dagli art. 15, comma 2, 17 e 18 del D.Lgs. 152/2006; si evidenzia in particolare che in merito al monitoraggio si dovrà individuare la sussistenza delle risorse necessarie per la sua realizzazione e gestione.*

Il PDMR ed il Rapporto Ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono stati trasmessi con nota Prot. 771810 del 23.11.2017 dall'Autorità Procedente alla Giunta Regionale per gli adempimenti consequenziali.

FASE 4: Approvazione e informazione sulla decisione (Realizzata a dicembre 2017)

L'obiettivo di questa fase è quello di giungere ad una versione definitiva del PDMR e del relativo Rapporto Ambientale che, avendo superato le fasi di condivisione ed eventuale revisione/integrazione, dopo essere stati sottoposti a parere dell'Autorità competente, espresso con D.D. 158 del 22.11.2017 (Dip. 50, DG 06, UOD 06), attraverso l'adozione della Dichiarazione di Sintesi da parte della Autorità proponente, potrà dare avvio alla relativa diffusione e informazione sulla decisione, in linea con quanto previsto dalla disciplina europea, nazionale e regionale di riferimento.

In questa fase le attività prevedono il recepimento o la controdeduzione alle osservazioni proposte dal parere motivato di compatibilità ambientale, la eventuale revisione o integrazione del PDMR o del RA, la redazione e relativa adozione delle misure per il monitoraggio ambientale, della Dichiarazione di sintesi e la sua Pubblicazione e diffusione (risultati della VAS).

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

La presente Dichiarazione di sintesi illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PDMR, come si è tenuto conto del Rapporto ambientale, delle risultanze delle consultazioni e del parere motivato e quali sono le ragioni delle scelte di piano o programma, anche alla luce delle possibili alternative individuate. Rappresenta, dunque, il documento finale della procedura di VAS, in cui si evidenziano i risultati del complesso iter di pianificazione e contestuale valutazione ambientale, giunto all'espressione del parere motivato da parte dell'Autorità Competente. Essa costituisce elemento sostanziale della "Informazione sulla decisione" con la quale si rende noto ad interlocutori pubblici e privati - mediante pubblicazione sui siti web regionali dell'Autorità Procedente (DG Trasporti) e dell'Autorità Competente (DG Ambiente), – gli esiti della procedura di approvazione dell'aggiornamento del PDMR, del Rapporto Ambientale e del parere motivato espresso dall'Autorità Ambientale a seguito dell'acquisizione della documentazione emersa dalla consultazione seguita all'adozione del piano stesso. Il "carattere sintetico" della Dichiarazione è da riferirsi alla presentazione – appunto sintetica – al "tavolo decisionale" di tutti gli elementi utili alle decisioni da assumersi in ordine all'attuazione del programma.

Gli Indirizzi Operativi e Procedurali per lo svolgimento della VAS in Regione Campania, approvati con la DGR n. 203 del 2010, in linea con la Direttiva 2001/42/CE e con il D. Lgs 152/2006, prevedono che a seguito del parere motivato, "le modalità di integrazione delle considerazioni e valutazioni ambientali nonché le ragioni delle scelte effettuate alla luce delle alternative esaminate e degli esiti delle consultazioni svolte, siano rese esplicite e divulgate al momento dell'approvazione del piano o programma attraverso la formulazione e la pubblicazione di apposita dichiarazione di sintesi".

La dichiarazione di sintesi sarà poi resa nota ai soggetti competenti in materia ambientale che sono stati consultati ed al pubblico che ha partecipato all'iter decisionale. In particolare, la dichiarazione di sintesi, insieme al parere di compatibilità ambientale ed alle misure per il monitoraggio, sarà pubblicata nelle forme ordinarie previste e sarà data indicazione delle sedi dove si potrà prendere visione di tutta la documentazione tecnica oggetto di istruttoria anche tramite la pubblicazione sul BURC, a cura dell'autorità procedente, di un avviso con l'indicazione della sede in cui poter prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. La pubblicazione dell'avviso dovrà essere comunicato, unitamente al CUP ed al numero del BURC, all'autorità competente.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Evidenza delle modifiche da apportare al Piano Direttore della Mobilità Regionale e integrazioni al Rapporto Ambientale a seguito della consultazione e dell'espressione del parere motivato

La prima prescrizione formulata con il parere motivato impegna l'Autorità proponente a dare attuazione agli impegni assunti nelle controdeduzioni alle osservazioni prevedendo la modifica del Piano oppure la specifica degli argomenti osservati nella Dichiarazione di Sintesi oppure tenendo conto delle osservazioni in sede attuativa del Piano o in altre sedi pertinenti come ad esempio le misure di monitoraggio (Prescrizione 1.1).

In relazione alle integrazioni/revisioni da apportare al Rapporto Ambientale si riporta di seguito il testo in funzione delle prescrizioni:

Ottemperanza prescrizione 1.2

Nell'ambito della analisi di contesto, con riferimento al sottoparagrafo 4.1.2 "Suolo e sottosuolo", in tema di "inquinamento del suolo", l'osservazione n. 4.3 rilevava che nella sezione del Rapporto Ambientale che illustra sinteticamente i risultati delle indagini di caratterizzazione del suolo svolte nel territorio del Comune di Acerra tra il 2007 e il 2008 (pag. 136) i risultati ottenuti vengono confrontati con le Concentrazioni Limite Ammissibili (CLA) stabilite dal DM. 471/99 per la matrice suolo. Si evidenzia, tuttavia, che, in seguito all'entrata in vigore del D.Lgs. 152/06, le concentrazioni misurate nel suolo devono essere confrontate con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) stabilite per la specifica destinazione d'uso e non con le CLA. Tali valori potranno essere considerati nella fase di monitoraggio ambientale del PDMR dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta dalla Agenzia Regionale, per tale ragione il testo riportato a pag. 136 del Rapporto ambientale, viene sostituito dal seguente:

Dati di monitoraggio del territorio acerrano

Così come fatto per le altre tematiche si riportano i principali dati di monitoraggio, relativi al sistema suolo, svolti dall'ARPAC sul territorio Acerrano. Da questi dati si evidenzia che sull'intero territorio comunale di Acerra nel corso del 2007-2008 sono state condotte ampie attività di monitoraggio che hanno consentito di verificare lo stato di contaminazione della

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

componente suolo da Metalli Pesanti, IPA, PCDD/F e PCB. Di seguito si riportano sinteticamente gli esiti analitici delle indagini effettuate da ARPAC, in esecuzione del piano di caratterizzazione del suolo del comune di Acerra, nella logica di considerarli come dati di partenza nel piano di monitoraggio. Tali valori, in fase di monitoraggio ambientale andranno comparati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) stabilite per la specifica destinazione d'uso dal D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii..

La medesima osservazione, suggerisce inoltre di aggiornare le informazioni fornite a pag. 142 del Rapporto Ambientale relativamente ai Siti di Interesse Nazionale. Per tale ragione il testo riportato nel Rapporto ambientale a pag. 142 viene sostituito dal seguente:

Censimento dei Siti Potenzialmente Contaminati nei Siti di Interesse Nazionale (CSPC SIN)

Il Censimento dei Siti Potenzialmente Contaminati nei Siti d'Interesse Nazionale riportato nell'ambito del vigente Piano Regionale delle Bonifiche contiene l'elenco di tutti i siti censiti (n. 2823) ricadenti all'interno del perimetro provvisorio dei siti di interesse nazionale della Regione Campania. Di tali siti solo per n. 228 è stato accertato il superamento delle CSC, gli stessi sono rappresentati nella seguente figura. Si ricorda che, alla luce dell'entrata in vigore del D.M. Ambiente n. 7/2013 i SIN "Litorale Domitio Flegreo e Agro Aversano", "Aree del Litorale Vesuviano", "Bacino Idrografico del fiume Sarno", "Napoli Pianura" sono diventati di competenza Regionale. Per tali siti la caratterizzazione ambientale obbligatoria è stata sostituita dall'esecuzione di un Piano di indagini preliminari. Con Decreto Dirigenziale n. 796 del 09/06/2014 sono state approvate le linee guida per l'esecuzione di tali indagini. Con Decreto Ministeriale di luglio 2014 è stato approvato il verbale della CdS decisoria del 30 giugno 2014 con cui si è avuta la riperimetrazione del SIN Bagnoli-Coroglio (verificare se è aggiornabile la cartografia).

Ottemperanza prescrizione 1.3

L'osservazione all'origine della prescrizione rileva che al paragrafo 4.2 del RA: "Obiettivi generali di sostenibilità ambientale e target", nella "tabella di correlazione tra documenti di indirizzo strategico" a pag. 295, per l'ambito tematico "Suolo e rischi naturali" occorre aggiornare il target. A

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

tale scopo si riporta di seguito il testo del *target* da sostituire nella tabella, in relazione al documento di indirizzo strategico Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) “Strategia tematica per la protezione del suolo”:

Ambito tematico	Documento di indirizzo strategico	Obiettivi generali di sostenibilità ambientale	Target
Suolo e rischi naturali	Comunicazione della Commissione (COM/2006/231) "Strategia tematica per la protezione del suolo"	<i>Prevenire l'ulteriore degrado del suolo e mantenerne le funzioni quando: – il suolo viene utilizzato e ne vengono sfruttate le funzioni: in tal caso è necessario intervenire a livello di modelli di utilizzo e gestione del suolo; – il suolo svolge la funzione di pozzo di assorbimento/recettore degli effetti delle attività umane o dei fenomeni ambientali: in tal caso è necessario intervenire alla fonte; - riportare i suoli degradati ad un livello di funzionalità corrispondente almeno all'uso attuale e previsto, considerando pertanto anche le implicazioni, in termini di costi, del ripristino del suolo.</i>	<i>La strategia tematica dell'Unione europea per la protezione del suolo propone misure destinate a proteggere il suolo e a preservare la sua capacità a svolgere le sue funzioni ecologiche, economiche, sociali e culturali. La strategia prevede l'istituzione di un quadro legislativo che consenta di proteggere e utilizzare i suoli in modo sostenibile, l'integrazione della protezione del suolo nelle politiche nazionali e comunitarie, il rafforzamento della base di conoscenze, nonché una maggiore sensibilizzazione del pubblico.</i>

La medesima osservazione suggerisce di introdurre ulteriori documenti di indirizzo strategico e obiettivi di sostenibilità generale:

- gli “Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo” del 15 maggio 2012 [SWD(2012) 93def.];
- la Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1386/2013/UE concernente il "Settimo programma d'azione per l'ambiente dell'UE (7° PAA), già considerato nel Rapporto Ambientale e nella tabella;
- introdurre l’obiettivo di tutelare le caratteristiche qualitative del suolo (in termini di presenza o meno di contaminazione) e di riduzione della possibilità di contaminazione dello stesso.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Gli obiettivi e i documenti suggeriti non comportano una modifica del quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale generali e trovano considerazione anche negli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale, utilizzati per la valutazione ambientale del PDMR.

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Aggiornamento della matrice di coerenza esterna

	OBIETTIVI STRATEGICI DEL PDM		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);		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;	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.
	OBIETTIVI PIANI E PROGRAMMI					
PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	Salvaguardare l'incolumità delle persone, l'integrità delle infrastrutture e delle opere di interesse pubblico, l'integrità degli edifici, la funzionalità delle attività	Indifferente	Indifferente	Coerente	Indifferente	Indifferente

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	economiche, la qualità dei beni ambientali e culturali					
	Impedire l'insorgere o l'aumento dei livelli di rischio oltre la soglia del rischio accettabile	Potenziale criticità	Potenziale criticità	Indifferente	Potenziale criticità	Potenziale criticità
	Conseguire condizioni accettabili di sicurezza del territorio mediante la programmazione e degli interventi strutturali e non strutturali	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente
	Garantire la sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture, adottando modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	caratteristiche naturali del territorio					
	Individuare gli interventi strutturali e non strutturali per la gestione e mitigazione del rischio da alluvioni	Indifferente	Indifferente	Coerente	Indifferente	Indifferente
	Predisporre ed attuare il sistema di allertamento nazionale, statale e regionale, per il rischio idraulico ai fini di protezione civile	Indifferente	Indifferente	Coerente	Indifferente	Indifferente
PIANO DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA	Raggiungere, in tutta la regione, il Livello Massimo Accettabile (protezione adeguata contro gli effetti sulla salute umana, la vegetazione e gli animali) e in prospettiva, il Livello Massimo Desiderabile	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	(miglioramenti continui nelle tecnologie di controllo)					
PIANI DI BACINO DELLE AUTORITÀ CHE OPERANO SUL TERRITORIO REGIONALE DELLA CAMPANIA	Definire delle aree a rischio idrogeologico, la tutela delle coste, la tutela delle risorse idriche attraverso l'indicazione di idonee misure di salvaguardia e interventi di mitigazione nelle aree di elevato rischio idrogeologico	Indifferente	Indifferente	Indifferente	Indifferente	Indifferente
	Assicurare la difesa del suolo	Potenziale criticità	Potenziale criticità	Indifferente	Potenziale criticità	Potenziale criticità
	Provvedere al risanamento delle acque	Indifferente	Indifferente	Indifferente	Indifferente	Indifferente
	Assicurare la fruizione e la gestione del patrimonio idrico e la tutela degli aspetti ambientali nell'ambito dell'ecosistema unitario del bacino idrografico	Indifferente	Indifferente	Indifferente	Indifferente	Indifferente

Ottemperanza prescrizione 1.4

Le osservazioni all'origine di tale prescrizione rilevavano la non adeguata rappresentazione cartografica o schematica di aspetti relativi al processo di valutazione ambientale del PDMR. Nello specifico la prescrizione richiede l'integrazione del Rapporto ambientale attraverso lo schema relativo alle osservazioni presentate in fase di *scoping* dai soggetti con competenza ambientale (Allegato 1 alla Dichiarazione di sintesi) e le cartografie riportate in allegato (Allegato 2 Cartografie ad integrazione del Rapporto Ambientale).

Ottemperanza prescrizioni 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8 -1.9 – 1.10

Le osservazioni all'origine di tali prescrizioni rilevavano la necessità di garantire l'integrazione degli obiettivi ambientali anche durante la fase di attuazione degli interventi attraverso ulteriori attività valutative sui singoli interventi (VIA e Valutazione di Incidenza) e attraverso l'introduzione di criteri di priorità che consentano di favorire la realizzazione degli interventi con minori impatti ambientali. Sempre al fine di favorire l'orientamento del PDMR agli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale individuati dal Rapporto Ambientale, alcune prescrizioni rimandano alla considerazione degli elementi relativi alla sismicità, all'introduzione nei singoli progetti di tecniche di ingegneria naturalistica, di specifiche misure di compensazione e/o mitigazione degli impatti ambientali, ad attività di ripristino ambientale, qualora si presenti la necessità di dismettere aree o infrastrutture, anche al fine di compensare potenziali effetti ambientali negativi come ad esempio il consumo di suolo o la frammentazione degli habitat o la perturbazione di specie protette. Tali aspetti saranno oggetto di approfondimento generale nell'ambito dell'implementazione del Piano di monitoraggio ambientale e declinati attraverso la selezione di quei progetti che maggiormente garantiscono la considerazione degli elementi sopra richiamati. Si tratta di elementi che di fatto intervengono modificano le modalità di attuazione degli interventi previsti dal PDMR.

Ottemperanza prescrizioni 1.11 – 1.12

Le osservazioni proposte hanno con forza richiamato la necessità di garantire anche durante la fase di attuazione del PDMR, una costante attività di monitoraggio e valutazione ambientale che consenta di dare conto degli effetti positivi e negativi, con particolare riguardo alle relative connessioni delle realizzazioni e delle progettazioni e degli studi previsti al tema dei rischi naturali (sismico, vulcanico e idrogeologico), del consumo di suolo, della qualità e quantità delle risorse idriche, delle aree inquinate, della qualità dell'aria con particolare riguardo alla prevenzione dei

rischi per la salute umana, suggerendo una serie di parametri utili alla misurazione degli effetti e dei fenomeni da rappresentare.

Su tali aspetti, il parere motivato ha formulato due prescrizioni, entrambe ottemperate attraverso la definizione del Piano di monitoraggio ambientale che, accompagna l'attuazione del Piano Direttore della Mobilità Regionale e che ha previsto la costituzione di un gruppo di lavoro inter-direzionale con funzioni di coordinamento delle attività di monitoraggio ambientale e una serie di azioni, la prima finalizzata all'aggiornamento della analisi di contesto ambientale, la seconda all'aggiornamento sul processo di attuazione degli interventi e la terza finalizzata alla verifica del contributo del programma agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Le attività di monitoraggio ambientale si fondano su un set di indicatori selezionati allo scopo e saranno accompagnate da specifiche attività di comunicazione e informazione al fine di favorire la condivisione e partecipazione anche durante la fase di implementazione del piano⁵.

Ottemperanza prescrizioni 1.13 - 1.14 – 1.15

Le ultime tre prescrizioni rimandano ad elementi procedurali richiedendo una rappresentazione più chiara delle osservazioni pervenute in fase di consultazione sul Rapporto ambientale, dando un'adeguata evidenza alla distinzione fra i pareri obbligatori resi dagli enti preposti e le osservazioni presentate, fornendo indirizzi per la messa a punto della dichiarazione di sintesi e in merito al monitoraggio ambientale, assicurando la sussistenza delle risorse necessarie per la sua realizzazione. La prescrizione 1.13 è stata ottemperata ricostruendo la Tabella "Analisi delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica" ed è costituita dall'Allegato 3 alla presente Dichiarazione di Sintesi. La prescrizione 1.14, coerentemente a quanto previsto dalla procedura richiede che nella dichiarazione di sintesi sia esplicitato in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.

La verifica delle alternative condotta nel Rapporto Ambientale si è basata sulla comparazione dei potenziali effetti derivanti dalla realizzazione degli interventi sulle diverse componenti ambientali. Tale analisi è stata condotta per ogni singola tipologia di intervento consentendo di qualificare

5

Per approfondimenti si veda il Piano di Monitoraggio Ambientale del Piano Direttore della Mobilità Regionale.

anche eventuali effetti cumulativi o specifiche criticità a livello territoriale. L'analisi comparata degli scenari ha permesso di verificare come lo scenario zero, scenario in assenza di piano, se pure potrà evidenziare minore possibilità di determinare impatti ambientali negativi, dall'altra esclude la possibilità di perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici del PDMR, non rappresentando quindi uno scenario auspicabile.

Dal punto di vista della struttura, il Piano Direttore della Mobilità Regionale è intrinsecamente dinamico, nel senso che, per la componente relativa agli interventi programmati/pianificati, il Piano è ancora suscettibile di modifiche/integrazioni che dovessero rendersi necessarie in conseguenza di una valutazione significativamente negativa dell'impatto ambientale degli stessi. A conferma di ciò, nella individuazione delle priorità relative ai singoli interventi, ai fini dei successivi sviluppi del Piano attraverso Studi – Intese – Accordi, che portino all'aggiornamento dei "Piani Attuativi" di Settore, e nei conseguenti documenti di progettazione degli interventi, si terrà conto dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale e della prescrizioni ricevute con il parere di compatibilità, attraverso l'assegnazione di priorità alla realizzazione di quelle tipologie d'intervento che si caratterizzano per un minore impatto ambientale (ad es. Ferrovie e Linee metropolitane, applicazione di sistemi ITS al comparto dei trasporti). Al contempo, per le tipologie d'intervento che si caratterizzano per un maggiore impatto ambientale, quali quelle ad esempio le infrastrutture stradali, coerentemente con quanto previsto dalla disciplina di settore e dalla normativa vigente, saranno oggetto di una puntuale valutazione ambientale che tenga conto anche degli effetti cumulativi.

Gli sviluppi e i successivi aggiornamenti del PDMR saranno dunque orientati verso uno scenario di Piano "incrementale", finalizzato ad introdurre anche attraverso l'implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale un processo di miglioramento continuo finalizzato a determinare ricadute ambientali complessivamente meno impattanti dello scenario "zero" così come definito e valutato nel Rapporto Ambientale.

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

ALLEGATO 1 ALLA DICHIARAZIONE DI SINTESI

Aggiornamento dell'Allegato 1 al Rapporto Ambientale – Osservazioni in fase di scoping al piano e al rapporto ambientale

N.		1
SCA		MATM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>SI - La strategia del Piano in esame è stata illustrata in maniera chiara e sufficiente, considerando che si tratta di un Rapporto Preliminare, il quale, tuttavia, appare generico in relazione al livello di approfondimento raggiunto dal Piano. Nel Rapporto Ambientale, si suggerisce di includere una descrizione approfondita delle azioni previste, all'interno di uno schema di sintesi che metta in relazione gli obiettivi generali, specifici e le azioni correlate. Le azioni, per quanto possibile, dovranno essere localizzate nel territorio regionale.</p>
		<p>NO - Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013: Sono disponibili versioni più aggiornate. Piano di Gestione dei Distretti Idrografici: Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino meridionale; Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico; Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino meridionale. Programmi Operativi Nazionali 2014-2020: Si suggerisce di riportare solo i PO pertinenti Programmi Operativi Regionali 2014-2020: Si suggerisce di riportare solo i PO pertinenti Pianificazione energetica nazionale e regionale. Si valuti l'opportunità di riportare, rispetto ad ogni Piano/Programma citato, il periodo di validità di ciascuno. Si ritiene necessario che l'analisi di coerenza venga effettuata con gli obiettivi di sostenibilità contenuti in tutti gli strumenti elencati in tabella, nonché rispetto a quelli di seguito suggeriti: - Suolo e sottosuolo Considerare anche il Piano di Tutela delle Acque (adottato dalla Giunta Regionale della Campania con D.G.R. 1120 06/07/07) e il Piano Regionale Attività estrattive della Campania - P.R.A.E. (approvato con Ordinanza del Commissario ad Acta n.11 del 7 giugno 2006. - Rischi naturali In relazione a quanto riportato in "osservazioni generali" del punto 2.2 del presente questionario, si evidenzia che la dicitura "Piano di Gestione dei Distretti Idrografici" andrebbe sostituita con "Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino meridionale" e "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico dell'Appennino meridionale". Considerare, inoltre, anche i Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico. - Biodiversità e Valutazione d'Incidenza Al fine di perseguire gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 presenti nel territorio interessato dal Piano, sarà opportuno che nel Rapporto Ambientale sia analizzata la coerenza con quanto previsto dai Piani di Gestione e/o Misure di Conservazione, relativi ai suddetti siti. Da tale analisi dovranno emergere gli elementi di coerenza e conflitto in termini di obiettivi e azioni di Piano, riportando le motivazioni che condurranno alla scelta delle singole misure.</p>
		<p>NO - Nel documento di Piano sono ben delineate le tipologie di azioni. Lo stesso livello di approfondimento non si riscontra nel Rapporto Preliminare, a tal riguardo si evidenzia che, ai fini di una migliore efficacia delle valutazioni, la VAS dovrebbe supportare il processo decisionale del Piano e procedere simultaneamente alla sua formazione.</p>

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>Più in generale dovevano essere esplicitati, già in questa fase, i legami logici e metodologici che esistono tra le diverse attività strumentali al processo di VAS (analisi del contesto, definizione degli obiettivi di sostenibilità, analisi di coerenza, analisi delle alternative, stima degli effetti e monitoraggio). L'analisi degli effetti ambientali deve tener conto della caratterizzazione del contesto ambientale, in particolare delle condizioni di criticità e delle particolari emergenze ambientali, delle aree di valore paesistico-ambientale, individuate nell'ambito d'influenza territoriale del Piano e dell'evoluzione dello stato dell'ambiente.</p> <p>Si dovrà, altresì, considerare, tra le aree di valore ambientale, i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228" - All.VI parte II D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.). Si valuti l'opportunità di approfondire nel Rapporto Ambientale i seguenti aspetti, in particolare riguardo agli aspetti metodologici che non appaiono sufficientemente chiariti nel Rapporto Preliminare:</p> <p>analisi del contesto ambientale di riferimento, avendo cura di dettagliare gli ambiti e le componenti effettivamente interferite dalle azioni del Piano, in modo da caratterizzare tale fase come costitutiva del cosiddetto "scenario zero" e dello scenario tendenziale;</p> <p>- metodologia di selezione degli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso l'analisi dell'interazione tra gli obiettivi ambientali individuati dagli strumenti di programmazione e pianificazione a vari livelli e le criticità e potenzialità emerse dall'analisi del contesto interessato dal Piano.</p> <p>- precisare meglio la metodologia utilizzata per la verifica di coerenza ambientale esterna, ad esempio attraverso l'utilizzo di matrici che mettano in relazione gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti dalla normativa sovraordinata e di pari livello con gli obiettivi del Piano, nonché attraverso matrici di coerenza interna che pongano in relazione gli obiettivi di sostenibilità selezionati con le azioni individuate dal Piano. Si evidenzia al riguardo che in relazione al paragrafo 5.2 "Gli strumenti per la verifica di coerenza interna e esterna" è descritta un'impostazione metodologica che appare più affine ad una verifica di coerenza programmatica piuttosto che ambientale.</p> <p>- Metodologia di identificazione, caratterizzazione e stima qualitativa e quantitativa dei possibili effetti significativi del Piano sulle componenti ambientali anche in relazione alle diverse alternative che devono essere considerate. Per ulteriori approfondimenti, si suggerisce di consultare i contributi disponibili sul portale online del MATTM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • http://www.va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/StudiEIndaginiDiSettore?pagina=1 <p>nonché i seguenti documenti pubblicati sul portale online dell'ISPRA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Elementi per l'aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale" <p>http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/manuali-e-linee-guida/elementi-per-laggiornamento-delle-norme-tecniche-in-materia-di-valutazione-ambientale (capitolo 3).</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS" <p>http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/manuali-e-linee-guida/indicazioni-operative-a-supporto-della-valutazione-e-redazione-dei-documenti-della-vas.</p>
		<p>NO - Suolo e sottosuolo Approfondire i dati sul soil sealing indotto dalle infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo di individuare ambiti di utilizzo e riconversione in favore di superfici permeabili.</p> <p>Acque. La componente Acque deve essere integrata e approfondita: acque superficiali, acque sotterranee e acque marine e costiere.</p> <p>Salute umana Approfondire i dati sui tassi di incidentalità e sugli effetti sulla salute umana e animale indotti dagli elevati livelli di inquinamento atmosferico da benzene, idrocarburi policiclici aromatici e metalli pesanti.</p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>NO - Con riferimento alla costruzione del contesto ambientale di cui al paragrafo 4.2: "Il contesto ambientale di riferimento: le potenziali pressioni ambientali", si riporta che: "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".</p> <p>Per quanto esposto nel seguito nel paragrafo citato, si evidenzia una sommaria descrizione del quadro ambientale connesso ai rischi associati alla vulnerabilità del territorio campano, quando in realtà sarebbe stato di più immediata utilità approfondire, fin dal Rapporto Preliminare, l'analisi di contesto degli ambiti interessati dalle azioni Piano, anche in considerazione dell'avanzato stato di elaborazione dello stesso.</p> <p>Al riguardo si suggerisce, ai fini di una più funzionale impostazione metodologica della VAS, che l'analisi di contesto elaborata in sede di redazione del Rapporto Ambientale sia accuratamente focalizzata sulla caratterizzazione delle componenti e sui fattori effettivamente interessati dagli interventi del Piano. Si deve considerare infatti che i dati qualitativi descritti, oltre ed evidenziare il quadro delle vulnerabilità del territorio e dei rischi ambientali, orientano il processo di selezione degli obiettivi di sostenibilità pertinenti e costituisce la base conoscitiva per la selezione degli indicatori di contesto in sede di monitoraggio ambientale. Suolo e sottosuolo</p> <p>- Nel paragrafo 4.2, la descrizione della tematica suolo e sottosuolo non include le potenziali criticità relativa all'ambiente idrico sotterraneo.</p> <p>- In relazione alle azioni previste dal Piano, si ritiene necessaria approfondire la caratterizzazione delle falde idriche sotterranee potenzialmente interessate. Acque</p> <p>- Pur condividendo i contenuti sintetizzati al paragrafo 4.2, si osserva che dovrebbe essere integrato da ulteriori elementi. Oltre al trasporto marittimo e ai porti, dovrebbero essere considerati i potenziali impatti indotti da altre tipologie di infrastrutture di trasporto: strade, ferrovie, infrastrutture di trasporto urbano, sia in fase di realizzazione, sia in fase di esercizio, integrando nel Rapporto e nel Piano di monitoraggio, dati provenienti anche da eventuali Studi di impatto ambientale condotti in ambito VIA.</p> <p>- Vista la potenzialità di impatti significativi sull'ambiente acquatico in generale, non soltanto sulle acque costiere e marine, ma anche sulle altre acque dolci superficiali e sulle acque sotterranee, appare quanto mai opportuno che nel Rapporto Ambientale si analizzino oltre alle acque costiere e marine (in relazione alle pressioni esercitate dal trasporto marittimo), anche le altre categorie di acque superficiali e le acque sotterranee.</p> <p>- In relazione alle pressioni, di cui a pagina 41 del Rapporto Preliminare, costituite da scarichi, emissioni e perdite di sostanze pericolose, l'analisi della componente ambientale dovrebbe prendere in considerazione, oltre allo "scostamento dai valori di riferimento degli elementi di qualità biologica", anche l'inquinamento chimico.</p> <p>In particolare si suggerisce di valutare anche l'eventuale superamento degli standard di qualità ambientale per gli inquinati specifici che concorrono alla definizione dello stato ecologico dei corpi idrici, di cui alla tabella 1/B dell'allegato 1 alla parte Terza del D.Lgs. 152/2006 (punto A.2.7) e degli standard di qualità ambientale delle sostanze prioritarie di cui alla tabella 1 A del punto A.2.6 del medesimo allegato come modificato, da ultimo, dal D.Lgs. 172/2015.</p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>SI - Aria e Cambiamenti Climatici</p> <p>Ad integrazione delle banche dati e/o informazioni già indicati, si segnalano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i dati climatici di interesse ambientale di ISPRA pubblicati in SCIA (http://www.scia.isprambiente.it/home_new.asp); - dati ISPRA riguardo alle emissioni di sostanze inquinanti ed alle emissioni di gas serra dati disponibili a livello provinciale (http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/inventaria, la disaggregazione dell'inventario nazionale 2015 è in fase di aggiornamento); - dati ADA ISPRA riguardo all'esposizione all'inquinamento atmosferico, oltre al PM10, sono disponibili dati relativi al PM2.5, NO2, O3, Benzo(a)pirene (http://annuario.isprambiente.it/). <p>Suolo e sottosuolo</p> <ul style="list-style-type: none"> - banca dati redatta dall'ISPRA relativa al consumo di suolo: http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/download-mais/consumo-di-suolo; - la rete di monitoraggio del consumo di suolo a cura del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ISPRA/ARPA/APPA) rappresenta il riferimento ufficiale a livello nazionale per le informazioni statistiche derivanti dal monitoraggio del consumo di suolo, presente all'interno del Piano Statistico Nazionale 2014-2016. <p>Biodiversità e Valutazione d'Incidenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si verifichi l'esistenza di banche dati regionali contenenti dati di presenza di specie e habitat georiferiti.
		<p>NO - Con riferimento alla Pianificazione sovraordinata si suggeriscono le seguenti integrazioni:</p> <p>Aria e Cambiamenti Climatici</p> <p>I riferimenti normativi elencati andrebbero aggiornati e dovrebbero inoltre essere inclusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, e ss.mm.ii. - Direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE. <p>Suolo e sottosuolo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si valuti l'opportunità di considerare la Direttiva 2000/60/CE e la Direttiva 2006/118/CE. <p>Biodiversità e Valutazione d'Incidenza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si faccia riferimento alla direttiva Uccelli attualmente vigente, ovvero la 2009/147/CE. - Si faccia riferimento alle convenzioni di Berna, Bonn, Barcellona e Ramsar.

Acque

Si suggerisce di integrare l'elenco degli atti di riferimento come di seguito dettagliato:
 Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.
 Direttiva 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque".

Direttiva 2006/118/CE relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento.

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali".
		<p>NO - Al paragrafo 5.1 si riferisce che: "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)." quindi nella tabella riportata nel seguito del Rapporto si specifica che:</p> <p>"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".</p> <p>Al riguardo non è sufficientemente chiara la metodologia che, dalla proposta degli obiettivi, porta alla successiva selezione degli stessi.</p> <p>In particolare, non sono riportate le analisi che supportano l'identificazione degli obiettivi di sostenibilità pertinenti con le previsioni del Piano in oggetto, riportati in tabella, e con quanto emerso dall'analisi di contesto rispetto alle aree interessate dalle azioni di Piano.</p> <p>Si evidenzia in riferimento a quanto affermato nel Rapporto Preliminare che dedurre gli obiettivi di sostenibilità in analogia con gli obiettivi selezionati dal POR FESR non costituisce una metodologia sufficiente rappresentativa, gli obiettivi proposti in riferimento alle normative citate sono inoltre molto esigui. Si suggerisce di riportare nel Rapporto Ambientale una sintesi degli obiettivi di sostenibilità pertinenti individuati per ogni piano/programma, o riferimento normativo citato, come base conoscitiva su cui operare una selezione degli stessi.</p> <p>Acque</p> <p>Si suggerisce di integrare gli obiettivi per la componente ambientale "Acqua" come di seguito indicato, in linea con gli obiettivi della direttiva quadro sulle acque:</p> <p>"Contrastare l'inquinamento dei corpi idrici, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici, al fine di raggiungere o mantenere lo stato "buono", prevenire l'inquinamento delle acque sotterranee e il loro deterioramento quantitativo".</p> <p>Biodiversità e Valutazione d'Incidenza</p> <p>In generale gli obiettivi individuati risultano incompleti e molto generici, sarebbe opportuno integrarli con obiettivi più specifici e maggiormente legati alle azioni di Piano. Inoltre si segnala quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obiettivo 1: "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". La salvaguardia della biodiversità deve essere considerata in ogni ambito, non soltanto con specifico riferimento alla sola biodiversità legata al paesaggio rurale. - Obiettivo 3: "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". L'obiettivo risulta poco inerente con la tutela della biodiversità, in quanto punta l'interesse sugli aspetti sociali ed economici, argomenti questi che non dovrebbero essere trattati in questa sede.
		Con riferimento al paragrafo 5.4 "Gli strumenti per la verifica degli impatti sugli obiettivi di sostenibilità a livello territoriale", si suggerisce nel Rapporto Ambientale di inquadrare il processo di selezione degli indicatori riportati in conclusione entro uno schema identificativo degli indicatori di contesto, di contributo e di processo. Dalla tabella

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>riportata nel Rapporto Preliminare non si evince il legame logico che correla gli indicatori ambientali alle azioni di Piano o agli obiettivi specifici previsti. Inoltre, si suggerisce quanto segue:</p> <p>Aria e Cambiamenti Climatici</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente, l'analisi ed in particolare l'insieme degli inquinanti da considerare andrebbe definito sulla base del D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii. (L'unità di misura da considerare, con riferimento alla valutazione delle concentrazioni degli inquinanti è: $\mu\text{g}/\text{m}^3$, non Mt/anno come risulta nella sezione relativa all'indicatore sui superamenti rilevati dalle centraline). - Riguardo alle emissioni di sostanze inquinanti ed alle emissioni di gas serra, potrebbero essere inclusi anche indicatori con aggregazione provinciale (si veda la sezione relativa alla segnalazione di ulteriori banche dati). - Riguardo all'esposizione all'inquinamento atmosferico, potrebbero essere inclusi anche indicatori relativi a: $\text{PM}_{2.5}$, NO_2, O_3, Benzo(a)pirene (si veda la sezione relativa alla segnalazione di ulteriori banche dati). - Si specifica che la fonte dei dati dei livelli degli inquinanti in atmosfera è rappresentata dalle sole stazioni della rete regionale di monitoraggio adottata ai sensi della vigente normativa in materia di gestione e valutazione della qualità dell'aria (d.lgs. 155/2010 e s.m.i.). Si propone un'analisi dei trend degli inquinanti in quanto diversamente, un'analisi dei valori annuali degli inquinanti è influenzata dagli effetti delle condizioni meteo climatiche (ad esempio potrebbe risultare nei casi di anni in cui prevalgono condizioni meteo di stabilità atmosferica che determinano ristagno degli inquinanti, si può avere un peggioramento della qualità dell'aria anche in presenza di una diminuzione delle emissioni). <p>Rischi naturali</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per gli indicatori "Pericolosità da frana" e "Pericolosità da alluvione" si suggerisce la consultazione del Database dell'Annuario dei Dati Ambientali, indicatore "dissesti franosi" ed indicatore "eventi alluvionali", curato dall'ISPRA. - Considerato l'assetto geologico-strutturale e la sismicità storica della regione, caratterizzata dalla presenza di faglie attive e le implicazioni nei riguardi della pericolosità geologica e sismica, si ritiene opportuno riportare informazioni e dati sul quadro geodinamico e sismo-tettonico dell'area, aggiornato sulla base degli studi, approfondimenti e dati recenti disponibili. A tal proposito per quanto riguarda la pericolosità ed il rischio sismico, occorre integrare l'analisi sismica e sismogenetica con la banca dati, curata dall'INGV (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia), "Database of Individual Seismogenic Sources (DISS), Version 3.1.1" (http://diss.rm.ingv.it/diss/KML-HTMLOptions.html). Per approfondimenti sulla fagliazione superficiale si ritiene opportuno consultare la banca dati ISPRA afferente al Progetto ITHACA (http://www.isprambiente.gov.it/site/it-IT/Progetti/ITHACA_Catalogo_delle_faglie_capaci/default.html), che contiene informazioni sulle faglie capaci, ovvero quelle faglie in grado di dislocare o deformare la superficie durante un sisma. - Per quanto concerne le interferenze con aree a rischio idrogeologico, in generale, occorre attenersi al rispetto delle zone sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923); mentre per quanto riguarda le aree a rischio esondazione si deve far riferimento al Piano delle Fasce Fluviali. A tal proposito, al fine di avere un quadro storico più esaustivo, si suggerisce la consultazione di Banche Dati quali quella AVI (Aree Vulnerabili Italiane) del CNR e quella ADA (Annuario dei Dati Ambientali, indicatore "dissesti franosi" ed indicatore "eventi alluvionali") dell'ISPRA. - Infine, per verificare l'interposizione delle infrastrutture viarie e ferroviarie con le opere per la riduzione della pericolosità idrogeologica, un utile riferimento è il Database RENDIS implementato dall'ISPRA con tutte le informazioni inerenti gli interventi strutturali, per la sistemazione di aree interessate da dissesti geologici e/o idraulici, finanziati con il D.L. 180/98 e s.m.i. (L. 267/98) dal Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare. - Per quanto riguarda le aree interessate da fenomeni di subsidenza o deformazione del suolo, si riconoscono superfici

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>caratterizzate da distinti stili deformativi, rilevati ad esempio attraverso metodologia SAR (PS-InSAR). Tra le aree in subsidenza, oltre all'area vulcanica dei Campi Flegrei, si possono menzionare le aree costiere dei bacini dei fiumi Volturno e Sele ed il settore centrale dell'isola d'Ischia. Altre aree con significativi valori di sollevamento, invece, sono localizzate nel settore settentrionale del Monte Somma, nel settore centrale della Piana Campana, nel Sannio e nel Cilento. Il quadro deformativo globale risulta essere caratterizzato da un andamento complesso, governato da una molteplicità di processi di differente natura (tettonici, vulcano- tettonici, esogeni ed antropici). Tale problematica, essendo direttamente interconnessa anche con i serbatoi geotermici esistenti in profondità ad esempio al di sotto dei Campi Flegrei, ed avendo anche importanti risvolti sul problema dell'erosione costiera, necessita di approfondimenti maggiori.</p> <p>- Il territorio della Campania è interessato da numerosi fenomeni da sprofondamento. Essi possono avere un'origine naturale (aree collinari e montuose appenniniche ed aree di piana), oppure un'origine antropica per l'esistenza di cavità nel sottosuolo (area flegreo-napoletana e piana campana). Per l'analisi di tale problematica, un utile riferimento è il Database dei Fenomeni di Sinkhole ISPRA-Dipartimento per il Servizio Geologico d'Italia (http://sgi1.isprambiente.it/sinkhole/).</p> <p>Biodiversità e Valutazione d'Incidenza</p> <p>- Nella tabella indicatori dovrebbero essere inseriti anche i dati di presenza, valore ecologico, pressione antropica e sensibilità delle specie animali, al pari di quanto è stato fatto per gli habitat.</p> <p>- A pag. 67 del Rapporto Preliminare è riportato quanto segue: "B - Struttura e funzioni degli habitat necessarie al loro mantenimento a lungo termini" Non risulta chiaro a cosa ci si riferisca, specificare nel dettaglio. "C - Stato di conservazione delle specie tipiche" la caratterizzazione delle specie non deve riguardare le specie tipiche, ma le specie oggetto di conservazione dei siti Natura 2000. Lo studio di incidenza deve contenere, oltre alla caratterizzazione di specie e habitat, anche l'analisi dei potenziali impatti su di essi e le eventuali misure di mitigazione. Per lo studio di incidenza fare riferimento a quanto previsto dal DPR 357/97, art 5.</p>
		SI
		<p>NO -Aria e Cambiamenti Climatici</p> <p>Nel Rapporto Preliminare, si afferma 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 sarà quindi opportuna una valutazione (di cui venga descritta la metodologia utilizzata) degli effetti attesi della diminuzione delle emissioni di CO2.</p> <p>Con particolare riferimento alle Ferrovie, nella fase di identificazione dei potenziali impatti ambientali, non vengono considerati gli impatti da emissioni inquinanti veicolari (vengono considerate le emissioni inquinanti remote per la produzione dell'energia elettrica consumata); ciò è in contrasto con la Programmazione sulle tratte non elettrificate di</p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17
		<p>interventi anche riguardanti automotrici diesel.</p> <p>Con riferimento anche a quanto previsto dall'allegato VI del D. Lgs 152/2006, nel Rapporto Ambientale sarà opportuna una valutazione (di cui venga descritta la metodologia utilizzata) degli impatti sia con riferimento allo stato attuale dell'ambiente che alla sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano, comprendendo, anche gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi e specificando le misure previste per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano, motivando la scelta delle alternative individuate.</p> <p>Si suggerisce inoltre di apportare alcune modifiche agli indicatori considerati, come di seguito esposto:</p> <p>Indicatore contenuto nel documento Indicatore sostitutivo</p> <p>Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto (totali e settoriali): C6H6, PM10, PM2,5, SOX, NOX, COVNM, Pb</p> <p>Emissioni di sostanze inquinanti tra benzene, PM10, PM2,5, SO2, NO2, COV, CO, ipa e metalli pesanti per modalità di trasporto (totali e settoriali)</p> <p>Superamenti rilevati alle centraline per i seguenti inquinanti: NO2, PM10, O3, C6H6 Livelli degli inquinanti monitorati nelle stazioni della rete regionale di monitoraggio ex d.lgs. 155/2010 per gli inquinanti PM10, PM2,5, NO2, CO, COV, SO2, benzene, ipa, metalli pesanti e relativi trend;</p> <p>Numero di stazioni classificate di fondo che rilevano superamenti dei valori limite degli inquinanti PM10, PM2,5, NO2, CO, SO2, benzene;</p> <p>Numero di stazioni classificate da traffico che rilevano superamenti dei Valori limite degli inquinanti PM10, PM2,5, NO2, CO, SO2, benzene.</p> <p>Livelli di concentrazione in aria degli inquinanti rispetto ai valori limite</p> <p>Estensione superficiale delle zone di qualità dell'aria (ex dlgs 155/10)</p> <p>L'indicatore "Estensione superficiale delle zone di qualità dell'aria (ex d.lgs. 155/10)" non è significativo in quanto la zonizzazione, già adottata ai sensi del D.lgs. 155/2010, si deve considerare in linea di massima non soggetta a variazioni o a variazioni eccezionali.</p> <p>Suolo e sottosuolo</p> <p>Come già evidenziato ai punti precedenti, nella identificazione dei potenziali impatti non è stato preso in considerazione il sottosuolo, pur essendo inserito nell'elenco delle componenti potenzialmente più impattate dall'attuazione del Piano (al secondo posto in ordine gerarchico). Pertanto un ulteriore impatto da considerare è inerente ad una possibile contaminazione delle acque sotterranee.</p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		1
SCA		MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Data		20-apr-17

N.
SCA
Data

2
COMUNE DI AVELLINO - SETTORE TUTELA AMBIENTALE E GESTORE PATRIMONIO DELL'ENTE
27-apr-17

No

Si

Si

Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.
SCA
Data

2
COMUNE DI AVELLINO - SETTORE TUTELA AMBIENTALE E GESTORE PATRIMONIO DELL'ENTE
27-apr-17

Si

Si

Si

Si

Si

Si

Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.
SCA
Data

2
COMUNE DI AVELLINO - SETTORE TUTELA AMBIENTALE E GESTORE PATRIMONIO DELL'ENTE
27-apr-17

Si

N.
SCA
Data

3
PARCO REGIONALE DEL BACINO IDROGRAFICO FIUME SARNO
05-apr-17

No

Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

**N.
SCA
Data**

**3
PARCO REGIONALE DEL BACINO IDROGRAFICO FIUME SARNO
05-apr-17**

Si

Si

Si

Si

Si

Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.
SCA
Data

3
PARCO REGIONALE DEL BACINO IDROGRAFICO FIUME SARNO
05-apr-17

Si

Si

Si

Si

Si

N.		4
SCA		COMUNE DI SALERNO SETTORE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE
Data		28-apr-17
		Si

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		4
SCA		COMUNE DI SALERNO SETTORE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE
Data		28-apr-17
		<p>No: PSAl - Piano di Gestione delle Acque - Piano di Gestione rischio alluvione: vanno considerati i piani di settore dell'ex ADB Campania Sud tuttora vigenti sul territorio; Piano Energetico Regionale: gli obiettivi strategici e le azioni del PDM devono essere coerenti con gli obiettivi delineati dalla proposta di PEAR; Piano di Gestione dei Rifiuti: il PDM dovrà tenere conto delle indicazioni provenienti dalle normative di settore in merito ai rifiuti prodotti dalle attività di realizzazione delle infrastrutture cui sono legate le attività di scavo e movimentazioni di terra anche notevoli; Piano delle Attività Estrattive: il PDM dovrà essere coerente con gli indirizzi definiti dal PRAE qualora si verifichi in fase attuativa l'esigenza di utilizzo di materiali inerti.</p>
		Si
		No
		<p>No: Acqua: valutare l'interazione delle azioni di Piano con il sistema delle acque superficiali e sotterranee, anche in relazione agli obiettivi previsti dai Piani di gestione delle acque del Distretto idrografico competente che dell'ex ADB Campania Sud, nonché dei rispettivi PSAl ed in particolare la pianificazione di Bacino.</p>

Acque superficiali: interferenze morfologiche e fisiche degli interventi rispetto ai corsi d'acqua interessati;
Acque sotterranee: interferenza con le falde, in particolare se superficiali, e col deflusso delle acque, delle infrastrutture realizzate in sotterraneo;

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		4
SCA		COMUNE DI SALERNO SETTORE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE
Data		28-apr-17
		<p>Suolo: in fase di progettazione, prendere in considerazione la componente secondo consumo, rischio, pericolosità idrogeologica locale;</p> <p>Natura e biodiversità: verificare compatibilità e coerenza delle azioni del Piano con il territorio vincolato;</p> <p>Rumore: occorre valutare gli effetti del Piano sulla popolazione esposta a livello urbano locale nelle aree interessate dalla progettazione, in riferimento, in particolare, ad aree che già presentano particolari criticità;</p> <p>Indicatori di contesto per la valutazione: utilizzare le banche dati ARPAC.</p>
		<p>Si:</p> <p>Si segnala di integrare le informazioni presenti nel Piano integrandole con i seguenti interventi relativi al Sistema Integrato della Mobilità Regionale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Completamento Metropolitana di Salerno, tratta Stadio Arechi - Pontecagnano - aeroporto (progetto di fattibilità) - Soggetto attuatore : RFI (progetti principali da avviare): - potenziamento del raccordo autostradale Salerno - Avellino, Soggetto attuatore: ANAS (principali interventi da avviare); - gli interventi sul Parco rotabile su gomma destinato al TPL Campania; - Porto turistico Marina di Arechi Salerno (project financing); - Porto turistico di Pastena (project financing); - interventi per lo sviluppo dell'aeroporto di Salerno - Pontecagnano previsti nel Masterplan aeroportuale (FASE 1 - principali interventi da avviare); - prendere in considerazione, nella progettazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali, alla dimensione urbana e sviluppo della città di Salerno, alle strategie utilizzate dall'amministrazione locale per la mobilità urbana e alle azioni dedicate per migliorare l'impatto economico sociale e ambientale del sistema di trasporti locale sulla cittadinanza; - coinvolgere l'amministrazione locale salernitana nella progettazione e attuazione degli interventi.
		Si
		Si
		Si

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		4
SCA		COMUNE DI SALERNO SETTORE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE
Data		28-apr-17
		<p>No</p> <p>Indice proposto:</p> <p>Introduzione</p> <p>1. PROCESSO DI VAS</p> <p>1.1 La normativa di riferimento</p> <p>1.2 La Valutazione Ambientale Strategica</p> <p>1.3 Scopo del documento</p> <p>1.4 Soggetti coinvolti nel procedimento</p> <p>1.5 L'esito della fase di scoping e principali osservazioni</p> <p>2 SINTESI DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE</p> <p>2.1 I contenuti e gli obiettivi</p> <p>2.2 Le ricadute dirette su altri piani regionali</p> <p>3 PRINCIPI E METODOLOGIE DELLA VALUTAZIONE</p> <p>3.1 I criteri di valutazione ambientale</p> <p>3.2 La metodologia</p> <p>3.3 La valutazione delle alternative</p> <p>3.4 Mitigazione e compensazione</p> <p>4 LA VALUTAZIONE DEL PDMR</p> <p>4.1 La coerenza esterna con gli obiettivi europei di sostenibilità</p> <p>4.2 La coerenza esterna con piani e programmi</p> <p>4.3 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale e coerenza interna</p> <p>4.4 La valutazione d'incidenza</p> <p>4.5 Le prime analisi ambientali degli impatti</p> <p>5 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI</p> <p>6 LE MISURE DI MONITORAGGIO AMBIENTALE</p> <p>7 VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE</p>
		<p>NO</p> <p>- occorre evidenziare come il Piano Direttore della Mobilità Regionale contribuisca in maniera diretta al perseguimento degli obiettivi ambientali individuati nel Piano attraverso matrici di valutazione;</p> <p>- gli esiti delle valutazioni sugli impatti vanno riassunti in apposite tabelle di correlazione tra i potenziali effetti/rischi ambientali generabili dal PDMR e gli obiettivi di protezione ambientale presi a riferimento per la VAS e gerarchizzati in modelli di valutazione sintetica del livello di rischio ambientale potenziale degli interventi del Piano in relazione all'insieme delle componenti ambientali considerate;</p> <p>- nel caso alcune azioni di Piano, ritenute necessarie per il perseguimento di obiettivi specifici, diano luogo a criticità residue, queste dovranno essere oggetto di individuazione di interventi di mitigazione al fine di ridurre e compensare gli</p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		4
SCA		COMUNE DI SALERNO SETTORE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE
Data		28-apr-17
		effetti negativi sull'ambiente in seguito all'attuazione del Piano.
		Il sistema di monitoraggio dovrà perseguire le seguenti indicazioni: - tutte le criticità ambientali emerse dall'analisi del quadro conoscitivo devono essere individuate e rappresentate da appositi e idonei indicatori (almeno uno); - tutti gli obiettivi di Piano devono essere perseguibili e misurabili nel loro risultato attraverso l'utilizzo di idonei indicatori (almeno uno); - tutti gli effetti significativi conseguenti alle azioni di Piano vanno misurati con almeno un indicatore di tipo qualitativo; - tutti gli indicatori devono essere riferiti ad almeno un obiettivo e ad un'azione, mettendo così in relazione i sistemi degli obiettivi e delle azioni; - è necessario che qualora si assumano obiettivi/azioni da altri Piani si adottino i medesimi indicatori.

N.		5
SCA		PARCO REGIONALE CAMPI FLEGREI
Data		24-apr-17
		No L'obiettivo di " razionalizzare, implementare e ottimizzare il sistema integrato della mobilità regionale per favorire sviluppo socio economico sostenibile" appare limitato da una carente valutazione socio economica dei costi benefici in relazione ai potenziali impatti ambientali in aree di assoluto pregio naturalistico, ambientale, paesaggistico e culturale. Manca una gerarchizzazione tra costi e benefici, tra benefici attesi e rischi potenziali attesi.
		No Integrare i Piani Paesaggistici e territoriali della Regione con i Piani di Gestione dei Parchi e/o i loro stralci

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		5
SCA		PARCO REGIONALE CAMPI FLEGREI
Data		24-apr-17
		No Bisogna specificare chi sono i soggetti titolati ad effettuare il monitoraggio in fase attuativa necessario ad individuare eventuali correttivi del Piano.
		Si
		No Manca una valutazione gerarchica tra criticità rilevabili e opportunità attese, non è possibile definire una modalità d scelta degli interventi a farsi in forma adeguatamente ponderale.
		No Attesa la sufficienza delle fonti di dati segnalate, queste potrebbero e dovrebbero essere implementate qualora si rendano nel tempo disponibili nuove fonti informative che risultino preliminarmente coerenti ai codici dei report cartografici e di sintesi opportunamente omogeneizzati tra tutte le fonti utilizzate.
		Si
		Si

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		5
SCA		PARCO REGIONALE CAMPI FLEGREI
Data		24-apr-17
		Si
		Si
		La metodologia di valutazione dei potenziali impatti ambientali dovrebbe estrinsecarsi in un protocollo operativo che metta in relazione tutti i soggetti coinvolti, istituzionali e non, in modo sinergico.
		Sarebbe utile un monitoraggio continuo degli interventi al fine di valutare anche l'incidenza dei lavori esecutivi e non solo degli interventi realizzati.

N.		6
SCA		REGIONE CAMPANIA - LL PP EX ADB CENTRALE
Data		28-apr-17

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		6
SCA		REGIONE CAMPANIA - LL PP EX ADB CENTRALE
Data		28-apr-17
		Si
		<p>No</p> <p>Atteso che l'attuale Piano di gestione del rischio alluvione per il Distretto dell'Italia Meridionale non esplica effetti giuridici, ovvero non sostituisce la vigente pianificazione di bacino in materia di assetto idrogeologico (rischio frane e idraulico), difesa delle coste etc. è opportuno richiamare, per quanto riguarda l'ex Autorità di Bacino Campania Centrale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piano stralcio per l'assetto idrogeologico per il territorio dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale (agg. 2015 - 2017), adottato con Delibera di Comitato Istituzionale n.1 del 23/02/2015 (BURC n.20 del 23/03/2015, attestato C.R. n. 437/2 del 19/2/2016, così come aggiornato da alcune varianti puntuali alle perimetrazioni delle aree a pericolosità e rischio idraulico e da frana, entrate in vigore a seguito delle adozioni definitive del Comitato istituzionale fra il 23 marzo 2015 e il 17 febbraio 2017; - Piani di difesa delle coste relativi ai territori delle ex ADB regionali Nord Occidentale e Sarno.
		si
		si
		Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		6
SCA		REGIONE CAMPANIA - LL PP EX ADB CENTRALE
Data		28-apr-17
		No
		Si
		Si
		Si
		Si
		Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		6
SCA		REGIONE CAMPANIA - LL PP EX ADB CENTRALE
Data		28-apr-17
		Inserire nel Piano e nel Rapporto Ambientale una sezione dedicata a dettagliate modalità per la valutazione della fattibilità "preliminare" delle nuove opere o integrazioni/ristrutturazioni significative delle infrastrutture esistenti, anche con espresso riferimento agli aspetti legati al rischio idrogeologico, specificando eventualmente le risorse finanziarie disponibili per tale attività. In particolare si fa riferimento alla necessità/possibilità di effettuare verifiche approfondite già in fase di studio di fattibilità e/o progettazione preliminare delle opere ad ampio respiro territoriale e infrastrutture portuali.
		si

N.		7
SCA		AEROPORTO DI CAPODICHINO
Data		03-mag-17
		No (OSSERVAZIONI IN ALLEGATO)
		Si

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		7
SCA		AEROPORTO DI CAPODICHINO
Data		03-mag-17
		Si
		No (OSSERVAZIONI IN ALLEGATO)
		No (OSSERVAZIONI IN ALLEGATO)
		Si

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		7
SCA		AEROPORTO DI CAPODICHINO
Data		03-mag-17
		Si
		Si
		Si
		Le osservazioni in allegato riguardano correzioni da apportare al testo del Piano.

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		8
SCA		ARPAC
Data		28-apr-17
		<p>No</p> <p>Non risultano sufficientemente esplicitate le relazioni tra l'aggiornamento del PDM, le strategie che la Regione Campania intende perseguire e altri strumenti programmatici/pianificatori di settore.</p>
		<p>No</p> <p>Sarebbe opportuno specificare i rapporti e le eventuali interferenze del PDM con i piani elencati a pag. 53 del Rapporto di Scoping (di seguito riportati):</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Bozza di approvazione Piano d'azione italiano per l'efficienza energetica 2014 Ø Piano Territoriale Regionale (PTR) Legge Regionale 16/04 Ø Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) Ø Pianificazione delle Aree naturali Protette Ø Piani Paesistici Ø Pianificazioni delle Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale per la Gestione dei Servizi Idrici. Ø Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Napoli Ø Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del porto di Salerno Ø Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico dei porti che non sono sedi di Autorità Portuale – Intesa Regionale Ø Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria. Ø Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA)
		<p>Si</p>
		<p>No</p> <p>Integrare la componente Suolo e sottosuolo in riferimento alle seguenti questioni ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualità del suolo - Contaminazione suoli e bonifiche

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		8
SCA		ARPAC
Data		28-apr-17

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		8
SCA		ARPAC
Data		28-apr-17

N.		9
SCA		CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI
Data		05-mag-17
		<p>No</p> <p>Integrare l'elenco proposto con la proposta di Piano territoriale di coordinamento della Città Metropolitana di Napoli, adottato con Deliberazione del Sindaco Metropolitano n. 25/2016 e 75/2016, di imminente pubblicazione.</p>

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		9
SCA		CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI
Data		05-mag-17

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		9
SCA		CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI
Data		05-mag-17

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		9
SCA		CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI
Data		05-mag-17

N.		10
SCA		AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE (EX ADB PUGLIA)
Data		
		No
		Si
		Si

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		10
SCA		AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE (EX ADB PUGLIA)
Data		
		Si
		SI
		Si
		Si
		SI

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

N.		10
SCA		AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE (EX ADB PUGLIA)
Data		
		Si
		No Invece dell'elenco di contenuti, individuati dal D.Lgs 152/2006, si propone un indice di paragrafi strutturato.
		Si

Allegato 3. Ottemperanza alla prescrizione 1.13 - Procedura di VAS del PDM della Regione Campania – Analisi delle osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica (art. 14 D.Lgs. 152/2006) e sentito (art. 5 comma 7 DPR 357/97)

GRUPPO DI LAVORO

DG AdG FESR

- arch. **Antonio Risi** - COORDINATORE,
- ing. **Maria Teresa Di Mattia**,

DG Mobilità

- geom. **Vincenzo Trapani**,

ACAMIR

- ing. **Luigi Pagliara**,
- ing. **Paolo del Gais**,

Assistenza Tecnica Specialistica

- arch. **Giuseppe Luongo**,
- dott.ssa **Alice Palestino**,
- dott.ssa **Melania Romano**,
- dott.ssa **Teresa Daniela Alaia**,
- dott. **Luigi Gelli**

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

SOGGETTO	MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE	
1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE		
Osservazione n. 1.1		Risposta all'osservazione
Lo strumento programmatico di base per la pianificazione della Regione Campania nel settore trasporti è costituito dal Piano Direttore della Mobilità Regionale, che è stato approvato nel 2002 con la DGR n.1282. A tale strumento sono seguiti vari aggiornamenti di cui l'ultimo, complessivo, approvato nel 2014. Al paragrafo 2.1 del RA: “Piano Direttore dei Trasporti: Obiettivi e strategie” (pag. 43), si riporta che il presente Aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regione Campania, è approvato con DGR 306/2016 “in coerenza con il quadro definito dalla programmazione europea delle reti TEN-T e dei nuovi indirizzi programmatici nazionali, così come stabilito da atto giuntale n. 544 del 10/11/2015, per consentire l'aggiornamento delle analisi di contesto, necessarie a delineare gli scenari infrastrutturali in Campania con orizzonte 2023”, inoltre si precisa che tale documento è da intendersi come documento dinamico di programmazione ancora suscettibile di integrazioni e modifiche.	Sebbene appaiano chiaramente esplicitate le esigenze di aggiornamento e le innovazioni apportate, non risultano altrettanto evidenti i legami tra il PDMR e la pianificazione precedente dal punto di vista ambientale, né come gli esiti delle precedenti valutazioni e le risultanze dei Piani di monitoraggio abbiano contribuito ad indirizzare il processo di aggiornamento della pianificazione attuale.	<i>Non sono state attivate precedenti procedure di VAS del Piano Direttore della Mobilità Regionale, che è stato approvato nel 2002 con la Deliberazione di Giunta Regionale n.1282, e quindi in fase di redazione del Rapporto Ambientale non è stato possibile effettuare il confronto con precedenti Piani di monitoraggio o analisi di contesto ambientale.</i>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Osservazione n. 1.2		Risposta all'osservazione
Con riferimento ai contributi pervenuti in fase di consultazione preliminare, ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 152/2006, nell'Allegato 1 al RA sono riportate le osservazioni complete pervenute in fase di scoping (per complessive 78 pagine) e solo nelle ultime due pagine del documento citato è infine rappresentata una tabella riassuntiva nella quale si dà atto di come sono state prese in considerazione le osservazioni al RP. Tale rappresentazione schematica, articolata su 23 colonne, risulta di difficile consultazione e appena leggibile ad un ingrandimento del 600%.	Si rappresenta la necessità di pervenire ad una rielaborazione del documento allegato, che privilegi anzitutto l'esposizione delle modalità con cui sono state recepite e/o controdedotte le osservazioni inviate dai Soggetti competenti in materia ambientale e, laddove si intenda proporre una sintesi tabellare dei contenuti riportati, tale rappresentazione deve contribuire a migliorare e rendere più agevole la consultazione del documento.	<i>L'osservazione è pertinente. Unitamente alla Dichiarazione di Sintesi sarà pubblicata una rielaborazione del documento allegato al RA secondo le indicazioni proposte nell'osservazione.</i>
2. OSSERVAZIONI DI CARATTERE METODOLOGICO		
Osservazione n. 2.1		Risposta all'osservazione
Con riferimento a quanto osservato dal MATTM in sede di consultazioni preliminari, al punto 2.2 del questionario di scoping relativo ai rapporti e alle eventuali interferenze con Piani e Programmi pertinenti, si segnalava al riguardo la disponibilità di versioni più aggiornate dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013. Nella tabella rappresentata nell'Allegato 1 al RA, si dà opportuno riscontro delle suddette osservazioni, con rimandi al capitolo 3: "Contesto di riferimento programmatico del Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania" in cui i Piani e i Programmi "sono segnalati"; al capitolo 5: "Valutazione dei potenziali effetti ambientali e identificazione degli impatti del Piano Direttore della Mobilità" e all'Allegato 6: "Studio di Incidenza".	Considerato che, nel capitolo 3 si fa specifico riferimento al documento "Connettere l'Italia" (Allegato Infrastrutture al DEF 2016) è necessario adeguare le "Matrici per la verifica di coerenza" di cui all'Allegato 3 rispetto alle innovazioni introdotte.	<i>L'osservazione è pertinente. Per mero errore materiale, in corso di pubblicazione è stata omessa la riga della matrice per la verifica di coerenza contenente il documento citato; l'esito di tale valutazione, tuttavia, stato riportato anche al paragrafo 3.1 del RA, alla pag. 78.</i>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Osservazione n. 2.2	Risposta all'osservazione
<p>Nel capitolo 3 del RA: “Contesto di riferimento programmatico del Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania” (pag. 77), nell'ambito delle attività di verifica della coerenza esterna, si valuti l'opportunità di integrare gli obiettivi di sostenibilità con quelli contenuti, a livello comunitario, nel Piano d'Azione UE per l'Economia Circolare (http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm) e, a livello nazionale, nella L. 28 dicembre 2015, n.221 “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali” (http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2016/1/18/16G00006/sg), quest'ultima è infatti stata citata a pag. 219, come nota al punto 6: “Acque”, del paragrafo 4.1.</p>	<p>La norma citata promuove misure per lo sviluppo della green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo anche di altre risorse naturali, oltre la risorsa idrica, e pertanto andrebbe considerata nell'ambito delle attività di verifica della coerenza esterna. Sarebbe utile, infine, tener conto degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (http://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/), che sono alla base della proposta della prossima Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (in particolare l'obiettivo 9: “Costruire infrastrutture resilienti e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile” e l'obiettivo 11: “Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili”).</p>
Osservazione n. 2.3	Risposta all'osservazione
<p>Secondo quanto stabilito dal D. Lgs. 152/2006, all'allegato VI alla Parte seconda, nel RA deve essere riportata una “sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione [...]”. Le alternative individuate dovrebbero inoltre essere valutate comparativamente rispetto alle scelte effettuate, in modo tale da far emergere che le strategie selezionate dal Piano rappresentano le migliori soluzioni possibili in termini di sostenibilità ambientale.</p>	<p>Per quanto evidenziato, si suggerisce di approfondire l'analisi delle alternative di Piano in modo da privilegiare una metodologia di valutazione più orientata verso la comparazione degli effetti determinati sulle componenti ambientali, avendo cura di specificare quali aspetti in termini di sostenibilità ambientale</p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>Si riscontra, in merito che al paragrafo 5.4 del RA: “Analisi degli scenari alternativi individuati” (pag. 357), tale analisi viene svolta confrontando lo scenario zero con lo scenario di Piano, intendendo come scenario zero l’assetto trasportistico comprensivo dell’insieme degli “interventi conclusi o in corso di realizzazione” e come scenario incrementale gli interventi programmati.</p> <p>Considerato che, in relazione alla tipologia di interventi previsti, appare evidente che lo scenario di Piano è più impattante rispetto allo scenario attuale, tale condizione doveva determinare un approccio maggiormente orientato alla valutazione delle alternative programmatiche oltre che al raffronto con lo scenario iniziale.</p> <p>Non si ritiene esaustiva la metodologia utilizzata per il confronto degli scenari individuati, laddove si fa riferimento al calcolo della ripartizione dei costi. La metodologia di valutazione dovrebbe quindi tener conto maggiormente dello stato delle componenti ambientali delle aree oggetto di trasformazione o che possono essere interessate dalle stesse, ad esempio l’attraversamento di aree della rete Natura 2000 o comunque aree interessate da probabili pressioni ambientali.</p> <p>Non risulta chiara, infine, la metodologia di attribuzione degli indici di impatto ambientale (pagg. 358 e 361) considerato anche che il riferimento alla verifica delle differenze degli “impatti unitari” delle tre tipologie di intervento (strade, ferrovie e linee metropolitane) preclude all’analisi di eventuali impatti cumulativi.</p>	<p>hanno orientato il processo di pianificazione.</p>	<p><i>Nell’autonomia di elaborazione, la costruzione di scenari alternativi, ed in particolare la valutazione dello scenario zero, ha permesso di individuare una criticità nel Piano, ovvero, come di seguito esplicitato, producendo una sostanziale modifica dello stesso.</i></p> <p><i>Dal punto di vista della struttura, come ampiamente specificato in precedenza, il Piano Direttore della Mobilità Regionale è intrinsecamente dinamico, nel senso che, per la componente relativa agli interventi programmati/pianificati, il Piano è ancora suscettibile di modifiche/integrazioni che dovessero rendersi necessarie in conseguenza di una valutazione significativamente negativa dell’impatto ambientale degli stessi.</i></p> <p><i>A conferma di ciò, nella individuazione delle priorità relative ai singoli interventi, ai fini dei successivi sviluppi del Piano attraverso Studi – Intese – Accordi, che portino all’aggiornamento dei “Piani Attuativi” di Settore, e nei conseguenti documenti di progettazione degli interventi, si terrà conto dell’osservazione ricevuta attraverso l’assegnazione di un maggiore indice di priorità alla realizzazione delle tipologie d’intervento caratterizzate da minore impatto ambientale, quali, ad esempio, “Ferrovie” e “Linee metropolitane”.</i></p> <p><i>Al contempo, le tipologie d’intervento caratterizzate da maggiore impatto ambientale, quali quelle stradali, saranno</i></p>
---	--	--

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

		<p>oggetto, coerentemente con la normativa vigente, di una puntuale valutazione ambientale che tenga conto anche degli effetti cumulativi.</p> <p>Gli sviluppi del PDMR saranno dunque orientati verso uno scenario di Piano caratterizzato da ricadute ambientali complessivamente meno impattanti dello scenario “zero” così come definito e valutato nel RA.</p>
Osservazione n. 2.4		Risposta all'osservazione
<p>Al capitolo 5 del RA: “Valutazione dei potenziali effetti ambientali e identificazione degli impatti del Piano Direttore della Mobilità”, in seguito alla “Valutazione dei potenziali effetti ambientali e identificazione degli impatti” prodotti dagli interventi previsti sulle componenti ambientali è riportata una “Matrice di quantificazione degli impatti - nuove infrastrutture” e “per l'adeguamento di infrastrutture esistenti”. Si deve considerare, al riguardo, che l'attuazione PDMR, richiede azioni che hanno la particolarità di avere una lunga durata di esecuzione e che potrebbero quindi determinare condizionamenti ambientali protratti nel tempo o permanenti, si fa infatti riferimento a quanto riportato al paragrafo 5.2 (pag. 335) dove si afferma che: “la valutazione ambientale mai come in questo caso risulta il frutto di un processo condotto a più livelli e in diverse fasi, dalla programmazione, alla progettazione, fino all'esercizio delle opere”.</p>	<p>Si suggerisce, pertanto, l'opportunità di integrare i contenuti del capitolo in esame rispetto ad una valutazione, a livello di Piano, di effetti transitori più o meno reversibili, potenzialmente indotti dall'attuazione delle diverse tipologie di interventi previsti, rimandando, come da normativa, ulteriori valutazioni sito-specifiche in fase di progettazione, ai singoli procedimenti di VIA.</p>	<p><i>L'osservazione è pertinente. L'esercizio valutativo, tuttavia, nel definire il peso delle pressioni ambientali attribuito alle diverse tipologie di intervento (cfr. Matrice di valutazione – All. 5 al RA) ha tenuto conto dei potenziali effetti connessi sia alla fase di cantiere che alla fase di esercizio, per ciascuna tipologia di intervento.</i></p>
Osservazione n. 2.5		Risposta all'osservazione
<p>Nell'Allegato 5: “Matrici per la stima degli impatti ambientali”, sono rappresentate le matrici di valutazione degli impatti delle tipologie di intervento previste dal Piano, analogamente, al paragrafo 5.3 del RA (pag. 353), sono riportate matrici di valutazione riferite alle stesse categorie e tipologie di intervento che tuttavia riportano</p>	<p>Considerato che i titoli delle matrici e le intestazioni delle colonne e delle righe sono identici in entrambi i casi, appare necessario argomentare, a livello metodologico, le motivazioni alla base</p>	<p><i>Le matrici riportate nell'Allegato 5 al Rapporto Ambientale, così come specificato nel paragrafo 5.3 nonché nel titolo a ciascuna matrice, si differenziano in quanto la prima di esse è la Matrice</i></p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

valori degli “indici di impatto” differenti.	delle variazioni riscontrate, o nel caso aggiornare, laddove necessario, le matrici che riportano valori diversi da quelli desunti del calcolo finale dell’indice rilevato.	<i>Impatti Nuove Infrastrutture, la seconda è la Matrice Impatti Ammodernamenti.</i>
Osservazione n. 2.6		Risposta all'osservazione
<p>Al capitolo 6 del RA: “Orientamenti per l’integrazione ambientale del Piano Direttore della Mobilità Regionale” (pag. 362), si riferisce che “l’analisi disaggregata dei fattori d’impatto, esposta nel capitolo precedente, ha portato ad evidenziare alcuni fattori molto utili per l’ottimizzazione degli esiti del processo di implementazione del Piano, attraverso l’adozione di misure locali: [...] protezione; mitigazione; compensazione”.</p> <p>Nel seguito del capitolo è esposta un’ampia serie di misure e soluzioni in grado di attenuare e compensare gli impatti ambientali rispetto a ciascuna componente impattata, non appare tuttavia determinato il legame tra le misure previste e gli interventi pianificati, per cui le indicazioni riportate paiono configurarsi più come un utile compendio di soluzioni riportate da letteratura in materia.</p>	<p>Si suggerisce, pertanto, di approfondire le tematiche inerenti la mitigazione dei probabili effetti, in modo da individuare, a livello di Piano, le specifiche tipologie di soluzioni atte a mitigare e compensare gli effetti negativi riscontrati in esito alla presente valutazione ambientale degli interventi selezionati, in relazione al contesto ambientale interessato da processi di trasformazione infrastrutturazione.</p>	<p>Come riportato al Cap. 6 del RA, pag. 363, si specifica che “...considerata la natura del Piano, gli interventi Pianificati e Programmati saranno sottoposti alla procedura di VIA, mentre per quelli in corso o realizzati tale procedura, se prevista, è già stata completata.</p> <p>È evidente, quindi, che le tipologie di intervento proposte in questo capitolo potrebbero, in particolare per i progetti sottoposti a VIA, sovrapporsi con le prescrizioni contenute nei rispettivi provvedimenti autorizzativi emanati dalle autorità competenti.</p> <p>Per l’individuazione delle misure di mitigazione e/o compensazione si farà riferimento sia alla fase di realizzazione delle opere (fase di cantiere) che alla fase di esercizio”.</p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

3. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE RISCHI NATURALI		
Osservazione n. 3.1		Risposta all'osservazione
<p>Nel paragrafo 6.1 del RA: “Misure di mitigazione e compensazione per componente ambientale”, sono riportate una serie di misure di protezione, mitigazione e compensazione riferite a ciascuna componente ambientale.</p> <p>Come già evidenziato nell'osservazione 2.6 del presente contributo, tali misure, pur non essendo attribuibili in modo specifico agli interventi previsti a livello di Piano, paiono essere riportate per lo più come un elenco di soluzioni possibili.</p>	<p>Si suggerisce di completare la suddetta elencazione integrando la componente Suolo e Rischi Naturali, in modo da prevedere ad esempio interventi di rinaturalizzazione delle aree occupate dai cantieri e dalle altre aree di lavorazione, ovvero interventi di messa in sicurezza dei tratti in dissesto con tecniche ambientalmente compatibili, ecc.</p>	<p><i>L'osservazione è nel merito pertinente; tuttavia l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, ambientalmente compatibili è abitualmente raccomandato ovvero prescritto in fase di progettazione nei pareri di compatibilità ambientale in sede di VIA o di verifica di assoggettabilità a VIA per ciascun intervento.</i></p>
Osservazione n. 3.2		Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento al paragrafo 4.1.1 del RA: “Rischi naturali ed antropogenici” (pagg. 104 - 120)</p>	<p>Si suggerisce, in considerazione dell'assetto geologico-strutturale e della sismicità storica della regione, caratterizzata dalla presenza di faglie attive con evidenti implicazioni nei riguardi della pericolosità geologica e sismica, di riportare informazioni più approfondite sul quadro geodinamico e sismo - tettonico dell'area, aggiornato sulla base degli studi e dei dati più recenti disponibili.</p> <p>Al riguardo si segnala, che l'analisi sismica e sismogenetica può essere integrata con la banca dati, curata dall'INGV: “Database of Individual Sismogenic Sources (DISS), Version 3.1.1” (http://diss.rm.ingv.it/diss/KML-</p>	<p><i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente.</i></p> <p><i>Tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. Si segnala, comunque, che la Regione Campania dispone dal 1999 del SISCAM, consultabile al seguente link: http://ipf.ov.ingv.it/siscam.html con DB sismico dedicato in cui già confluisce DISS. Poiché quest'ultimo non dispone di DB di localizzazioni ipocentrali, verranno utilizzate anche le informazioni derivanti dalla interferometria differenziale – permanent scatterer (TELLUS) disponibili per la Campania, al fine di valutare l'effettiva attività cinetica per le faglie</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	<p>HTMLoptions.html).</p> <p>Per approfondimenti sulla fagliazione superficiale si può, altresì, fare riferimento alla banca dati ISPRA afferente al Progetto ITHACA (http://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/suolo-e-territorio-1/ithaca-catalogo-delle-faglie-capaci/banca-dati), che contiene informazioni sulle faglie capaci, ovvero quelle faglie in grado di dislocare o deformare la superficie durante un sisma.</p> <p>Per quanto riguarda, infine, la realizzazione e/o il potenziamento / adeguamento di opere infrastrutturali si colga l'opportunità di evidenziare le informazioni e le indicazioni contenute nelle "Linee Guida per la Gestione del Territorio in Aree interessate da Faglie Attive e Capaci (FAC)" redatte dal Dipartimento di Protezione Civile nell'ambito degli Indirizzi e Criteri per la Microzonazione Sismica.</p>	<p>capaci (ITHACA).</p>
Osservazione n. 3.3		Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento al "Rischio Vulcanico", nel RA (pag. 106) si precisa che "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 aree vulcaniche attive (Somma - Vesuvio, Campi Flegrei e Isola d'Ischia), sia per l'elevata densità abitativa dello stesso territorio".</p>	<p>Si suggerisce, vista la natura delle infrastrutture individuate dal Piano e in special modo per quelle ricadenti nelle tre aree vulcaniche attive (Somma - Vesuvio, Campi Flegrei e Isola di Ischia) di integrare i contenuti riportati anche in relazione alle stime dei carichi al suolo derivanti dalla possibilità di caduta di</p>	<p><i>L'osservazione non è considerata pertinente, in quanto il tema proposto, pur risultando di grande rilevanza in fase di definizione progettuale, non fornisce alcuna informazione significativa a livello di programmazione generale.</i></p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	cenere che, in media, è valutata tra i 300 e i 450 kg/mq.	
Osservazione n. 3.4		Risposta all'osservazione
Con riferimento al “Rischio idrogeologico”, nel RA (pag. 115)	<p>Si suggerisce di fare riferimento, oltre al Progetto IFFI, anche alla consultazione di banche dati quali, quella AVI (Aree Vulnerabili Italiane) del CNR e quella ADA (Annuario dei Dati Ambientali, indicatore “dissesti franosi” ed indicatore “eventi alluvionali”) dell’ISPRA. Si valuti inoltre, l’opportunità di approfondire lo stato quali-quantitativo dell’erosione costiera in funzione delle “Linee Guida Nazionali per la Difesa della Costa dai Fenomeni di Erosione Costiera” redatte dal MATTM e disponibili dal novembre del 2016.</p> <p>Come già suggerito nella fase di consultazione sul Rapporto Preliminare, a supporto del monitoraggio dei fattori di Rischio idrogeologico si può fare riferimento, in relazione agli indicatori “Pericolosità da frana” e “Pericolosità da alluvione”, alle informazioni contenute nel Database dell’Annuario dei Dati Ambientali, indicatore “dissesti franosi” ed indicatore “eventi alluvionali”, curato dall’ISPRA.</p>	<p><i>Il sistema delle informazioni che l’osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente; tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L’osservazione verrà presa in considerazione nella definizione del Piano di Monitoraggio e comunque nelle procedure di VIA propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Osservazione n. 3.5		Risposta all'osservazione
Con riferimento al fenomeno dei "Sinkholes", nel RA (pag. 115) si afferma che "nel 2010 è stato condotto uno studio (Settore Difesa del Suolo e il Dipartimento di Ingegneria Idraulica, Geotecnica e Ambientale dell'Università di Napoli Federico II) che ha permesso di realizzare un primo inventario completo, seppur non definitivo, delle fenomenologie da sinkhole di origine naturale presenti sul territorio campano, portando all'identificazione di 180 casi variamente distribuiti in differenti contesti geologici e geomorfologici. Il contributo derivato da questo primo censimento complessivo delle fenomenologie presenti in Campania ha permesso di individuare alcune "macro aree", in cui i fenomeni di sinkhole risultano più diffusi e concentrati, ed "aree di attenzione" che risultano particolarmente suscettibili all'accadimento di questo tipo di eventi".	Si suggerisce al riguardo che in relazione all'analisi di tale problematica ulteriori informazioni sono disponibili nelle seguenti Banche Dati. - Progetto Database Nazionale "Sinkholes" (ISPRA): http://sgi1.isprambiente.it/sinkhole/# - Banca Dati Territoriale "Anthropogenic Sinkholes" della Città Metropolitana di Napoli: http://sgi2.isprambiente.it/cmnapoli/ Inoltre sulla base di tali informazioni può essere utile al processo di valutazione la realizzazione di mappe di suscettibilità delle aree più o meno predisposte alla formazione di tali fenomeni.	<i>L'osservazione è pertinente e recepita. Il contenuto proposto sarà cartografato e allegato alla Dichiarazione di Sintesi</i>
4. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO		
Osservazione n. 4.1		Risposta all'osservazione
Con riferimento al sottoparagrafo 4.1.2 del RA: "Suolo e sottosuolo" (pagg. 124 e segg.), per quanto riguarda la tematica "Uso del suolo" (strettamente connessa col rischio idraulico) si suggerisce di approfondire gli studi e le analisi, a livello di Piano, sulla compatibilità idraulica delle opere infrastrutturali, tenendo conto della pericolosità idraulica dei luoghi. La verifica di compatibilità idraulica può valutare l'ammissibilità degli interventi di trasformazione, considerando le interferenze con le pericolosità idrauliche presenti e la necessità di prevedere interventi per la mitigazione del rischio idraulico, utilizzando altresì misure compensative per il perseguimento del principio dell'invarianza idraulica.	Si consideri inoltre che tale tematica ambientale risulta essere connessa con i problemi relativi al consumo di suolo ed all'impermeabilizzazione del suolo. In relazione a tale ultimo aspetto si suggerisce la consultazione dell'ultimo Rapporto sul consumo di suolo in Italia, pubblicato dall'ISPRA il 26 giugno 2017: http://www.isprambiente.gov.it/public_files/RapportoConsumoSuolo2017_0615_w eb.pdf ., evidenziando in modo specifico quali misure di mitigazione e o di	<i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nella definizione del Piano di Monitoraggio e comunque nelle procedure di VIA propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>Tale principio si basa infatti sul concetto che ogni progetto di trasformazione dell'uso del suolo che provochi una variazione di permeabilità superficiale deve prevedere misure compensative volte a mantenere il coefficiente udometrico o in generale la portata di massima piena per unità di superficie, costante, prima e dopo la trasformazione.</p>	<p>compensazione sono state disposte al fine di limitare gli effetti dell'impermeabilizzazione di suolo.</p>	
Osservazione n. 4.2		Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento al fenomeno dell' "Erosione costiera", nel RA (pag. 134), si riferisce che "l'interfaccia terra-mare è notoriamente un sistema altamente dinamico, caratterizzato da un fragile equilibrio, tipico di ogni ambiente di transizione, controllato da numerosi fattori (meteo climatici, geologici, sedimentologici, biologici, antropici), ciascuno dei quali può assumere localmente una prevalenza significativa."</p> <p>Per quanto riguarda le aree interessate da fenomeni di subsidenza o deformazione del suolo, si riconoscono superfici caratterizzate da distinti stili deformativi, rilevati ad esempio attraverso metodologia SAR (PS-InSAR).</p>	<p>Tra le aree in subsidenza, oltre all'area vulcanica dei Campi Flegrei, si valuti l'opportunità di menzionare le aree costiere dei bacini dei fiumi Volturno e Sele ed il settore centrale dell'isola d'Ischia. Altre aree con significativi valori di sollevamento, invece, sono localizzate nel settore settentrionale del Monte Somma, nel settore centrale della Piana Campana, nel Sannio e nel Cilento.</p> <p>Il quadro deformativo globale risulta essere caratterizzato da un andamento complesso, governato da una molteplicità di processi di differente natura (tettonici, vulcano-tettonici, esogeni ed antropici). Tale problematica, essendo direttamente interconnessa anche con i serbatoi geotermici esistenti in profondità ad esempio al disotto dei Campi Flegrei, ed avendo anche importanti risvolti sul problema dell'erosione costiera, necessiterebbe all'interno del RA di approfondimenti specifici rispetto al rapporto con gli</p>	<p><i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nella definizione del Piano di Monitoraggio e comunque nelle procedure di VIA propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	<p>interventi pianificati.</p> <p>Si può, valutare inoltre la possibilità di approfondire tale tematica in funzione dell'interazione tra unità morfofisiografica e fattori antropici, così come evidenziato nei PSEC (Piani Stralcio Erosione Costiera) e tenuto conto delle "Linee Guida Nazionali per la Difesa della Costa dai Fenomeni di Erosione Costiera" pubblicate dal MATTM.</p>	
Osservazione n. 4.3		Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento al sottoparagrafo 4.1.2 del RA: "Suolo e sottosuolo", in tema di "inquinamento del suolo", si rileva quanto segue:</p> <p>a. nella sezione che illustra sinteticamente i risultati delle indagini di caratterizzazione del suolo svolte nel territorio del Comune di Acerra tra il 2007 e il 2008 (pag. 136) i risultati ottenuti vengono confrontati con le Concentrazioni Limite Ammissibili (CLA) stabilite dal DM. 471/99 per la matrice suolo. Si evidenzia, tuttavia, che, in seguito all'entrata in vigore del D.Lgs. 152/06, le concentrazioni misurate nel suolo devono essere confrontate con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) stabilite per la specifica destinazione d'uso e non con le CLA.</p>	<p>a. si suggerisce, pertanto, di aggiornare il contesto inserendo correttamente il riferimento ai valori soglia stabiliti dal D. Lgs. 152/06, come peraltro correttamente svolto, ad esempio, nel paragrafo riguardante la "Terra dei Fuochi" (pag. 158);</p> <p>b. per quanto riguarda i dati relativi ai Siti di Interesse Nazionale (pag. 142), si ritiene opportuno aggiornare le informazioni fornite alla luce del Decreto 11 gennaio 2013, con cui la competenza per le necessarie operazioni di verifica ed eventuale bonifica dei SIN "Litorale Domizio Flegreo e Agro Aversano", "Pianura", "Bacino Idrografico del fiume Sarno" ed "Aree del Litorale Vesuviano", è stata trasferita alla Regione.</p>	<p><i>L'osservazione è pertinente e recepita. Il contenuto proposto sarà integrato nella Dichiarazione di Sintesi.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Osservazione n. 4.4	Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento alla “tabella di correlazione tra documenti di indirizzo strategico”, al paragrafo 4.2 del RA: “Obiettivi generali di sostenibilità ambientale e target”, per l’ambito tematico “Suolo e rischi naturali” (pag. 295) si osserva quanto segue nella casella a destra.</p>	<p>a. Nel documento di indirizzo strategico della Commissione: "Strategia Tematica per la protezione del Suolo", COM(2006), che rappresenta il principale strumento di indirizzo comunitario relativo alla protezione del suolo, si suggerisce di modificare il target sulla base degli indirizzi europei in corso, in quanto quello individuato fa riferimento agli obiettivi della proposta di direttiva ritirata nel 2014.</p> <p>b. Si suggerisce di inserire il documento di Lavoro dei servizi della Commissione "Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo" del 15 maggio 2012 [SWD(2012) 93def.] con il quale la Commissione ha ritenuto utile fornire informazioni sul livello di impermeabilizzazione a livello europeo e i suoi impatti, nonché fornire esempi di buone pratiche allo scopo di limitare, mitigare o compensare l'impermeabilizzazione dei suoli e garantire una migliore gestione del territorio.</p> <p>c. Si può inserire come documento di indirizzo strategico la Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1386/2013/UE concernente il "Settimo</p> <p><i>a., b., c.: L'osservazione è pertinente e recepita. Il contenuto proposto sarà integrato nella Dichiarazione di Sintesi.</i></p> <p><i>d. L'osservazione è pertinente; il contenuto proposto, tuttavia, è già presente negli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale presi in considerazione ai fini della valutazione.</i></p> <p><i>e. Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nella definizione del Piano di Monitoraggio.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	<p>programma d'azione per l'ambiente dell'UE (7° PAA), che prende in considerazione le problematiche legate al suolo, sottolineando l'importanza di una buona gestione del territorio, sostenendo che il degrado, la frammentazione e l'uso non sostenibile del suolo compromettono la fornitura di servizi ecosistemici importanti, minacciando la biodiversità e aumentando la vulnerabilità del territorio europeo rispetto ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali, oltre a favorire il degrado del suolo e la desertificazione.</p> <p>d. In relazione alla questione specifica della bonifica dei siti contaminati, si ritiene che questa vada approfondita, anche alla luce della presenza, sul territorio regionale, di due Siti di Interesse Nazionale. A tal fine, a titolo esemplificativo si suggerisce di integrare gli obiettivi di sostenibilità individuati con i seguenti: tutela delle caratteristiche qualitative del suolo (in termini di presenza o meno di contaminazione) e riduzione della possibilità di contaminazione dello stesso.</p> <p>e. Si ritiene che vadano adeguatamente considerati anche i rischi di tipo antropogenico, oltre a quelli naturali. In particolare, sempre in relazione al tema</p>	
--	--	--

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	specifico della bonifica dei siti contaminati, si suggerisce, a titolo d'esempio, di considerare quali obiettivi primari di sostenibilità anche la realizzazione di una pianificazione territoriale e un controllo del territorio compatibili con le necessità primarie di sicurezza ambientale e sanitaria ovvero la prevenzione dei rischi per la salute umana connessi alla presenza di siti contaminati, con specifico riferimento ai SIN.	
5. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE ACQUA		
Osservazione n. 5.1		Risposta all'osservazione
Con riferimento alla componente ambientale delle "Acque sotterranee", nel RA (pagg. 227-229) si afferma, in considerazione di quanto riportato nel Piano Tutela Acque (PTA) della Regione Campania, che "l'attività di monitoraggio ha consentito di valutare lo Stato Chimico di 72 corpi idrici" (pag. 227).	In generale, si valuti anche l'opportunità di considerare non solo gli aspetti qualitativi ma anche quelli quantitativi che consentano la salvaguardia delle risorse esistenti, facendo in modo di contribuire al mantenimento, ad esempio, della circolazione sotterranea delle acque in condizioni di continuità ed equilibrio.	<i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare è pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nella definizione del Piano di Monitoraggio e comunque nelle procedure di VIA propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i>
Osservazione n. 5.2		Risposta all'osservazione
In relazione agli obiettivi specifici indicati per il tema "Risorse idriche", nel RA (pag.317), si suggerisce di integrare l'attuale obiettivo "Prevenire e ridurre le emissioni e le perdite di sostanze pericolose nell'ambiente acquatico" per allinearlo con gli obiettivi contenuti nella direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE con i	Si suggerisce di integrare l'attuale obiettivo "Prevenire e ridurre le emissioni e le perdite di sostanze pericolose nell'ambiente acquatico" per allinearlo con gli obiettivi contenuti nella	<i>L'osservazione è pertinente, tuttavia l'obiettivo di sostenibilità ambientale considerato nell'esercizio valutativo ricomprende in misura più generale i contenuti richiamati dalla Direttiva</i>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>seguenti ulteriori obiettivi "arrestare o eliminare gradualmente gli scarichi, le emissioni e le perdite di sostanze pericolose prioritarie. Proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide dipendenti dagli ecosistemi acquatici, prevenire l'inquinamento delle acque sotterranee".</p> <p>La Direttiva 2000/60/CE e le direttive conseguenti (direttiva 2008/105 CE e 2013/39/UE), come recepite dalle norme nazionali (parte Terza del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii e relativi allegati), prevedono, infatti, L'obbligo di arrestare o eliminare gradualmente, entro 20 anni dall'individuazione, gli scarichi, le emissioni e le perdite delle sostanze identificate come "pericolose prioritarie". Tra queste figurano alcune sostanze le cui emissioni sono strettamente correlabili alle infrastrutture di trasporto quali, ad esempio gli idrocarburi policiclici aromatici (tipicamente riconducibili a infrastrutture portuali e stradali) e alcuni biocidi utilizzati come agenti antivegetativi (infrastrutture portuali).</p>	<p>direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE con i seguenti ulteriori obiettivi "arrestare o eliminare gradualmente gli scarichi, le emissioni e le perdite di sostanze pericolose prioritarie. Proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide dipendenti dagli ecosistemi acquatici, prevenire l'inquinamento delle acque sotterranee".</p>	<p>2000/60/CE.</p>
6. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE ARIA		
Osservazione n. 6.1		Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento al tema della qualità dell'aria, al paragrafo 8 del capitolo 3 del RA (pag.256), si osserva che l'analisi dei dati regionali storici di monitoraggio della qualità dell'aria ivi considerati, si basa su una rete di monitoraggio che per gli anni presi in considerazione non era adeguata alla vigente normativa in materia (D.lgs. 155/2010 e s.m.i.) e lasciava scoperte dal monitoraggio diverse zone e diverse tipologie di inquinanti.</p> <p>Si porta a conoscenza, inoltre, che è in atto un progetto di adeguamento della rete regionale di monitoraggio dell'aria che la Regione Campania ha adottato in attuazione del D.lgs. 155/2010, tuttavia ad oggi non è noto a che punto sia la sua attuazione (la Regione Campania aveva infatti programmato che il progetto di adeguamento della rete fosse completamente attuato entro la fine</p>	<p>Considerato che, per le citate motivazioni, il quadro della valutazione della qualità dell'aria fornito nell'analisi del contesto ambientale del RA potrebbe non essere esaustivo, si valuti la possibilità di reperire ed integrare i dati di caratterizzazione della componente ambientale come richiesti dalla recente normativa in materia.</p>	<p><i>L'osservazione è pertinente. I contenuti saranno raccolti nel Piano di Monitoraggio.</i></p> <p><i>Le informazioni riportate nel Rapporto Ambientale sono integrate come segue:</i></p> <p><i>Il progetto di adeguamento della rete regionale di monitoraggio dell'aria che la Regione Campania ha adottato in attuazione del D.lgs. 155/2010 è in avanzato stato di completamento.</i></p> <p><i>I dati sono disponibili sulla pagina di ARPA Campania, sezione Qualità dell'Aria, al link:</i></p> <p><i>http://www.arpacampania.it/web/guest/55</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>dell'anno 2015, in modo che dal 2016 fosse possibile effettuare un monitoraggio della qualità dell'aria conforme al D.lgs. 155/2010, ma non risultano pervenuti né i dati sulla valutazione della qualità dell'aria riferita all'anno 2015, né quelli riferiti alla valutazione dell'anno 2016).</p> <p>Non si desume inoltre dal RA se la rete di monitoraggio di riferimento per l'analisi dei livelli degli inquinanti sia basata su una rete aggiornata rispetto al citato progetto di adeguamento.</p> <p>Considerato che, per le citate motivazioni, il quadro della valutazione della qualità dell'aria fornito nell'analisi del contesto ambientale del RA potrebbe non essere esaustivo, si valuti la possibilità di reperire ed integrare i dati di caratterizzazione della componente ambientale come richiesti dalla recente normativa in materia.</p> <p>Analogamente, si deve rilevare come la Regione Campania non si sia dotata di un Piano di qualità dell'aria aggiornato e conforme al D.lgs. 155/2010, e non si ha riscontro nel Rapporto in esame se la Regione stia svolgendo le attività propedeutiche alla stesura del suddetto Piano, quali ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la redazione di un inventario regionale delle emissioni armonizzato con l'inventario nazionale delle emissioni (comma 3 dell'articolo 22 del D.lgs. 155/2010); - l'elaborazione di scenari energetici e dei livelli delle attività produttive con riferimento alle sorgenti emissive più importanti (tra cui i trasporti) armonizzati con lo scenario emissivo nazionale (comma 4 dell'articolo 22 del D.lgs. 155/2010). <p>Il comma 11 dell'articolo 9 del D.lgs. 155/2010 ha infatti introdotto l'obbligo nell'elaborazione dei Piani regionali di trasporto di mantenere la coerenza tra le relative prescrizioni e quelle dei piani regionali di qualità dell'aria, per cui la verifica dell'integrazione ambientale della componente ARIA nel Piano dovrà avere luogo nell'ambito del processo di aggiornamento del Piano regionale di qualità dell'aria e del relativo monitoraggio.</p>	<p><i>E' possibile visualizzare la mappa con l'ubicazione delle stazioni che costituiscono la Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria.</i></p> <p><i>E' immediatamente visibile l'elaborazione dei dati "grezzi", ovvero non ancora validati, relativi all'ultimo giorno disponibile. I dati visualizzati sono ulteriormente elaborati in fase di validazione. I valori validati sono mostrati nel Bollettino di Qualità dell'Aria presente nella sezione Bollettini di questa pagina che costituisce la fonte di riferimento ufficiale. I Bollettini sono disponibili per le diverse annualità, a partire dal 2011, includendo pertanto anche i dati riferiti al 2015 e al 2016.</i></p> <p><i>In tale sezione è possibile, tra l'altro, anche consultare la documentazione disponibile sotto forma di relazioni o report relativa anche a specifiche campagne di monitoraggio realizzate con laboratori mobili.</i></p> <p><i>La criticità segnalata nell'osservazione è probabilmente relativa al mancato trasferimento dei dati sul sistema denominato webinfoaria (ex Decisione 2011/850/CE) per via di alcuni problemi che Regione Campania ed ARPAC hanno avuto a causa sia dell'implementazione della nuova Rete, sia dell'approvazione della nuova zonizzazione e classificazione del territorio campano (ex art. 3 del D. Lgs. 155/2010).</i></p> <p><i>Per quanto concerne l'aggiornamento del</i></p>
---	--

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

		<p><i>Piano della Qualità dell'Aria e della propedeutica redazione di un inventario regionale delle emissioni (comma 3 dell'articolo 22 del D.lgs. 155/2010), la Regione Campania ha programmato le attività e con D.G.R. n. 226 del 26/04/2017 ha provveduto ad appostare le necessarie risorse economiche.</i></p> <p><i>Sono in corso di svolgimento le procedure di gara necessarie per l'espletamento dei servizi di "Aggiornamento dell'inventario delle emissioni per l'anno 2016 e servizi di assistenza tecnica e manutentiva connessi all'utilizzo del software per la gestione dell'inventario e delle attività di pianificazione della qualità dell'aria" e di "Supporto tecnico alla redazione del Piano di tutela della qualità dell'aria".</i></p>
--	--	---

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

7. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE BIODIVERSITÀ E VALUTAZIONE DI INCIDENZA		
Osservazione n. 7.1		Risposta all'osservazione
<p>Con riferimento al paragrafo 1.3. del RA, al punto 5: “Analisi dei potenziali impatti sugli habitat e le specie protette – (Studio di incidenza), a pagina 27, si riporta che “i siti potenzialmente interessati da incidenze sono stati individuati attraverso l’analisi cartografica realizzata da ACAMIR e riportata in Appendice I”. Nelle cartografie di tale appendice le intersezioni tra le aree protette e gli interventi pianificati sono state effettuate utilizzando un buffer di 1 km.</p> <p>Al riguardo si osserva che, seppur non specificato in alcuna normativa, è prudenzialmente accettata una verifica iniziale per tutti quei siti della Rete Natura 2000 ricadenti nel raggio di km 5 dalle aree interessate dagli interventi pianificati.</p> <p>Ad ogni modo, considerate che sono diverse le variabili che possono contribuire a quantificare le distanze di rispetto, in quanto possono influire la natura e le dimensioni delle opere, la loro distanza l’una dall’altra, la presenza di elementi oggetto di tutela o le condizioni ambientali prevalenti, potrebbe risultare utile proporre una rappresentazione sintetica di tali informazioni.</p>	<p>Al riguardo si osserva che, seppur non specificato in alcuna normativa, è prudenzialmente accettata una verifica iniziale per tutti quei siti della Rete Natura 2000 ricadenti nel raggio di km 5 dalle aree interessate dagli interventi pianificati.</p> <p>Si valuti, pertanto, la possibilità predisporre una cartografia tematica che possa contenere riferimenti al valore ecologico secondo la Carta della Natura delle Aree interessate dal PDMR, alla presenza di elementi di biodiversità oggetto di tutela a livello comunitario, nazionale e/o regionale, nonché alle interferenze con gli elementi di connettività e funzionalità ecologica.</p>	<p><i>La fitta diffusione territoriale delle aree SIC e ZPS nella Regione Campania ha portato a considerare, in mancanza di riferimento normativo, il buffer di 1 km sufficiente ad intercettare tutte le infrastrutture in grado di produrre effetti significativi sulle aree Natura 2000. Si provvederà comunque ad una integrazione cartografica che permetta di valutare eventuali inferenze ulteriori sulla base dell’indicazione suggerita (buffer di 5 km).</i></p>
Osservazione n. 7.2		Risposta all'osservazione
<p>Nel paragrafo 4.1.3 del RA: “Biodiversità” (pag. 168) è riportata una descrizione delle aree naturali protette presenti nella regione.</p>	<p>Si consideri in merito all’analisi del contesto ambientale, che anche l’individuazione della struttura, dello stato e del trend delle comunità animali e vegetali (al di fuori delle aree protette) è rilevante ai fini della valutazione degli effetti sulla funzionalità degli ecosistemi indotti dalle azioni previste dal Piano.</p>	<p><i>Si ritiene che il livello di dettaglio delle informazioni riportate nel Rapporto Ambientale sia da considerarsi adeguato al livello di definizione e di dettaglio del Piano in valutazione.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Osservazione n. 7.3		Risposta all'osservazione
Con specifico riferimento al tema: “Agrobiodiversità e prodotti di qualità” nel sottoparagrafo 4.1.3 del RA (pag. 177), alla luce di quanto riportato, si dovrebbe considerare l'agrobiodiversità intesa non solo come tutte le forme biologiche direttamente rilevanti per l'agricoltura (varietà rare di semi o di razze allevate) ma anche come un insieme di organismi e habitat che si possono rinvenire nelle aree agricole.	A tal proposito, si suggerisce di riportare nel RA le informazioni disponibili (cartografia e dati) relative alle “Aree agricole ad alto valore naturale” eventualmente presenti nelle aree interessate dalle azioni di Piano.	<i>L'osservazione verrà presa in considerazione nella definizione del Piano di Monitoraggio e comunque nelle procedure di VIA propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i>
Osservazione n. 7.4		Risposta all'osservazione
Con riferimento al paragrafo 6.1 del RA: “Misure di mitigazione e compensazione per componente ambientale” (pag. 377), tra le possibili azioni di mitigazione a favore di “Aree naturali e biodiversità” che possono essere attuate nella fase di cantiere, è individuata la “protezione di elementi arborei/arbustivi di particolare valenza naturalistica in prossimità delle zone di cantiere (quando ci si trovi a lavorare nei pressi di elementi vegetazionali di pregio, es: siepi, esemplari arborei maturi, si dovrà procedere alla loro protezione mediante strutture temporanee, reti, staccionate, ecc., per evitarne il danneggiamento)”.	Si suggerisce, al riguardo, di fare riferimento anche al Decreto regionale n. 72 del 30 marzo 2017: “Quarto elenco regionale degli alberi monumentali della Campania” (http://www.agricoltura.regione.campania.it/foreste/monum/alberi_monumentali_index.html)	<i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nelle procedure di VIA propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i>
Osservazione n. 7.5		Risposta all'osservazione
Con riferimento al capitolo 7 del RA: “Progettazione del sistema di monitoraggio ambientale del PD MR”, nella tabella a pagina 398 sono elencati gli indicatori di contesto ambientale. Tra gli indicatori riferiti a “Aree naturali e biodiversità” vi sono inclusi “Tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo Corine Biotopes)”; “Classificazione del Valore Ecologico	Si consideri che, al fine di valutare i reali effetti delle azioni del PD MR, è certamente utile includere tra gli indicatori, oltre alla superficie totale delle aree protette, anche le superfici e le percentuali rispetto ad ogni habitat oggetto di tutela, in modo da poter	<i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano.</i>

*Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021*

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

degli habitat"; "Classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat"; "Classificazione della Pressione antropica sugli habitat" e "Classificazione della fragilità ambientale degli habitat".	valutare la necessità di eventuali alternative alle azioni di PDMR, soprattutto in caso di interferenze su habitat prioritari. Si può inoltre valutare la possibilità di individuare, come indicatori di impatto, specie target su cui effettuare il monitoraggio degli effetti delle misure di Piano (in particolare consistenza e struttura di popolazione). Si suggerisce, infine, di monitorare la struttura delle comunità, il numero di specie presenti, la consistenza e la struttura di popolazione per le specie oggetto di tutela e le specie endemiche al fine di valutare la funzionalità degli ecosistemi in relazione alle misure di Piano, nonché la connettività ecologica, il grado di frammentazione, il valore economico dei servizi ecosistemici e della biodiversità.	<i>L'osservazione verrà presa in considerazione nelle procedure di VIA ovvero Valutazione di Incidenza, propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i>
--	---	---

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Osservazione n. 7.6		Risposta all'osservazione
<p>Nell'Allegato 1 al RA: "Verbale incontro SCA e Osservazioni SCA" (pag. 82), in riferimento al riscontro relativo al punto 4.3 si afferma che "I contenuti dell'osservazione sono stati presi in considerazione nel Cap. 4 del Rapporto Ambientale e nel Cap. 6 dedicato alla Valutazione di Incidenza".</p> <p>Si osserva, in merito, che la Valutazione di Incidenza è trattata nell'Allegato 6 e non nel capitolo 6 del RA che invece riguarda "Orientamenti per l'integrazione ambientale del Piano Direttore della Mobilità Regionale".</p> <p>Quanto richiesto al punto 4.3 in fase di scoping, con riferimento a "Biodiversità e Valutazione d'Incidenza", con particolare riguardo alla necessità di verificare "l'esistenza di banche dati regionali contenenti dati di presenza di specie e habitat georiferiti", si osserva che, né al cap. 4, né nell'Allegato 6 appare formulato alcun riscontro in merito.</p> <p>Inoltre in riferimento al riscontro relativo punto 5.3, si afferma che "L'osservazione è stata accolta: al capitolo 7 del Rapporto Ambientale è disponibile la tabella con gli indicatori di contesto, di contributo e di processo, selezionati anche in base alla consultazioni delle banche dati proposte".</p> <p>Si rappresenta tuttavia che in relazione alla componente "Biodiversità e Valutazione d'Incidenza", nella tabella degli indicatori dovrebbero essere inseriti anche i dati di presenza, valore ecologico, pressione antropica e sensibilità delle specie animali, al pari di quanto è stato fatto per gli habitat.</p>	<p>a. Si osserva, in merito, che la Valutazione di Incidenza è trattata nell'Allegato 6 e non nel capitolo 6 del RA che invece riguarda "Orientamenti per l'integrazione ambientale del Piano Direttore della Mobilità Regionale".</p> <p>b. Si rappresenta tuttavia che in relazione alla componente "Biodiversità e Valutazione d'Incidenza", nella tabella degli indicatori dovrebbero essere inseriti anche i dati di presenza, valore ecologico, pressione antropica e sensibilità delle specie animali, al pari di quanto è stato fatto per gli habitat.</p>	<p><i>a. L'osservazione è pertinente, si specifica che si è trattato di un mero errore materiale.</i></p> <p><i>b. Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nelle procedure di VIA ovvero Valutazione di Incidenza, propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i></p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

SOGGETTO		AUTORITA' DI BACINO DELLA PUGLIA	
1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE			
Osservazione n. 1		Risposta all'osservazione	
	<p>Nella Matrice per la verifica di coerenza da un lato si attesta la coerenza del Piano rispetto ai PAI ricadenti nell'area regionale, dall'altro si individuano potenziali criticità nel caso dei Piani di Bacino che sono un'estensione tematica dei PAI. Tale valutazione non sembra essere coerente né sul piano semantico né su quello logico trattandosi della medesima famiglia di piani attinenti la difesa del suolo.</p> <p>Si chiede pertanto che per entrambi i Piani sovraordinati venga reso coerente il giudizio di compatibilità nella relativa matrice.</p>	<p><i>L'osservazione è pertinente e recepita. Il contenuto proposto sarà integrato nella Dichiarazione di Sintesi.</i></p>	
SOGGETTO		AUTORITA' DI BACINO REGIONALE DELLA CAMPANIA CENTRALE	
1. OSSERVAZIONI SUL PIANO DI MONITORAGGIO – INDICATORI DI CONTRIBUTO			
Osservazione		Riscontro	
Piano di Monitoraggio ambientale del PDMR	<p>Si propone che, attesa la rilevanza della tematica, il RA allegato al PDMR venga integrato, all'interno dell'Allegato specifico sulla “sostenibilità idrogeologica” proposto in precedenza, popolando ex ante gli indicatori di contributo riferiti alle singole tipologie di opere esistenti e di progetto, anche con</p>	<p><i>Il livello di dettaglio richiesto, con particolare riferimento agli appostamenti finanziari, verrà esplicitato nelle procedure di VIA laddove richieste; si segnala, inoltre, che ciascun progetto è soggetto al parere di compatibilità espresso dall'Autorità di Bacino.</i></p>	

*Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021*

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	<p>riferimento alle risorse finanziarie allocate per la messa in sicurezza dai rischi ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • km o kmq di infrastrutture esistenti per la mobilità a rischio idraulico e/o da frana nelle varie tipologie (Strade, ferrovie, porti, interporti, ecc.) distinte per classi di rischio da R4- Molto elevato a R1 – moderato • km o kmq di infrastrutture esistenti messe in sicurezza dal PDMR – Scenario Zero e relative risorse finanziarie • km o kmq di infrastrutture e/o adeguamenti ristrutturazioni sostanziali pianificate e/o programmate – Scenario Addizionale ricadente in aree a rischio distinte per classi di potenziale “Rischio Atteso” idraulico e/o da frana ed eventuali risorse finanziarie previste/disponibili per la mitigazione/riduzione del rischio idrogeologico entro la soglia di rischio accettabile 	
Piano di Monitoraggio ambientale del PDMR	<p>Le previsioni di piano che a seguito delle verifiche ex ante condotte comporteranno un potenziale “Rischio atteso” superiore a R2 dovranno essere oggetto degli approfondimenti e studi di fattibilità di cui in precedenza, al fine di controllare e tarare progressivamente le</p>	<p><i>L'osservazione è considerata non direttamente pertinente, in quanto fa riferimento al quadro normativo vigente, che, indipendentemente dalle scelte di Piano, regola il processo di definizione dei singoli progetti.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	scelte del PDMR così come previsto nel relativo Piano di Monitoraggio.	
2. OSSERVAZIONI SUGLI IMPATTI SPECIFICI SUOLO E RISCHIO IDROGEOLOGICO		
Osservazione		Riscontro
<p>Il vigente Piano Stralcio di assetto idrogeologico per il territorio dell'ex AdB Campania Centrale, per quanto concerne gli interventi consentiti in materia di opere ed infrastrutture a rete pubbliche o di interesse pubblico in aree a rischio Molto elevato o elevato frane ed idraulico (cfr. art. 12, 21,39 NdA PSAI 2015), prescrive fra l'altro che "sono ammessi esclusivamente":</p> <p>a) <i>gli interventi necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria di opere di urbanizzazione primaria e secondaria e infrastrutture, a rete o puntuale, pubbliche e di interesse pubblico; gli interventi di manutenzione straordinaria relativi ad opere di urbanizzazione secondaria sono consentiti senza aumento del carico insediativo;</i></p> <p>b) <i>la realizzazione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle opere di urbanizzazione primaria pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi pubblici essenziali <u>che non siano altrimenti localizzabili o per le quali il progetto sottoposto all'approvazione degli Enti competenti dimostri l'assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili e a condizione che siano realizzate idonee opere di mitigazione del rischio.</u> Le nuove infrastrutture devono essere finalizzate a servire insediamenti già esistenti e non possono riguardare opere a rete a servizio di nuovi</i></p>		<p><i>L'osservazione è considerata non direttamente pertinente, in quanto fa riferimento al quadro normativo vigente, che, indipendentemente dalle scelte di Piano, regola il processo di definizione dei singoli progetti.</i></p>
<p>La realizzazione di interventi interferenti con aree a rischio da frana Molto elevato o elevato è pertanto subordinata ad uno studio di fattibilità che verifichi tutte le predette prescrizioni e condizioni e che dimostri che eventuali nuovi rischi conseguenti alla realizzazione delle opere non superino il livello di rischio accettabile così come definito dalle Norme di Attuazione PSAI 2015 all'art. 2 ovvero:</p> <p><i>"il livello di rischio conseguente alla nuova realizzazione di opere e / o attività che non superi il valore di R2, secondo la definizione di cui al D.P.C.M. 29 settembre 1998, e tale che i costi che gravano sulla collettività per lo stato di rischio che si andrà a determinare siano minori dei benefici socio – economici conseguiti dall'opera o dall'attività."</i></p> <p>Gli studi di fattibilità e le analisi costi benefici dovranno inoltre essere redatti seguendo le prescrizioni ed indicazioni</p>		

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p><i>insediamenti, ancorché previsti da strumenti urbanistici generali o attuativi, la cui ubicazione sia in contrasto con le norme del presente piano stralcio. <u>Gli interventi proposti sono corredati da indagini geologiche, geotecniche, idrologiche e idrauliche adeguate a livello di progettazione definitiva e sviluppati in conformità della compatibilità idraulica e geologica di cui agli artt. 33 e 36</u>”.</i></p>	<p>degli Allegati tecnici alle Norme di Attuazione del predetto PSAI ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Allegato A – Compatibilità idraulica nelle aree a Rischio Idraulico b) Allegato B – Compatibilità geologica nelle aree a Rischio da Frana c) Allegato C – Matrici del Rischio idraulico e da frana d) Allegato D – Metodologie e indirizzi per gli approfondimenti nelle aree a rischio e) Allegato E – Regolamento per l’uso del suolo sui versanti <p>Per quanto concerne le “nuove realizzazioni” gli approfondimenti da condurre nelle successive fasi del PDMR sono relative, come già evidenziato, principalmente alla verifica di fattibilità delle opere nel rispetto delle prescrizioni dei vigenti PSAI, mentre per quanto concerne gli “adeguamenti” alla verifica della reale possibilità di mitigazione dei rischi già esistenti, anche in relazione alle risorse finanziarie disponibili e programmate a tal fine.</p>	
---	--	--

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	<p>Per quanto riguarda l'attribuzione del peso positivo +2 (impatto molto positivo) agli <u>interventi di messa in sicurezza</u> in relazione al rischio idrogeologico, si osserva che tale voce è stata riportata allo stesso modo sia nella “matrice di quantificazione degli impatti di nuove infrastrutture” (cfr. pag. 353 R.A), sia in quella degli “adeguamenti” a cui sembrano riferiti gli investimenti di messa in sicurezza; se appare comprensibile una compensazione dei valori negativi e positivi per interventi di adeguamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie già esistenti interessate da rischio idrogeologico, non appare altrettanto condivisibile <u>nel caso di nuove infrastrutture</u> che possono ricadere in contesti caratterizzati da pericolosità idrogeologica (frane e / o idraulica) elevata o molto elevata, e per le quali il contenimento del nuovo rischio prodotto entro la soglia di rischio accettabile (max R2) non è scontato a priori.</p> <p>In altri termini, come evidenziato nella fase di scoping, gli aspetti legati alle caratteristiche del territorio sotto il profilo del rischio idrogeologico costituiscono una delle principali criticità per le <u>nuove</u> previsioni infrastrutturali, in grado di incidere sulla reale fattibilità tecnico – economica delle opere. Mentre</p>	<p><i>In riferimento all'osservazione formulata, si chiarisce che gli interventi di messa in sicurezza, sia che riguardino adeguamenti, sia che prevedano nuove realizzazioni, presentano la stessa valutazione ambientale. Ciò che cambia significativamente è la valutazione dell'opera (nuova realizzazione o adeguamento). Come si può evincere dalla lettura delle tabelle alle pagg. 89 e 90 del Rapporto Ambientale, l'operazione “Messa in sicurezza e riduzione dei rischi” è prevista solo in riferimento all'adeguamento di infrastrutture esistenti.</i></p>
--	---	--

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

	<p>sulle altre componenti potenzialmente negativamente impattate dagli interventi di piano (risorse idriche, paesaggio, etc..) può essere in molti casi sostenibile intervenire con interventi specifici di mitigazione legati alle fasi esecutive e di esercizio delle opere come prospetta al cap. , nel caso di interventi che interessano contesti vulnerabili sotto il profilo idrogeologico, l' "alternativa zero" o, comunque, modifiche sostanziali a tracciati e localizzazioni vanno considerati già nella prima fase di redazione ed attuazione del PDMR.</p>	
	<p>Nell'ottica della pianificazione dinamica per step successivi di approfondimento sarebbe opportuno pertanto, come già fatto negli elaborati della VI per le opere che potrebbero incidere sulle Aree Natura 2000 o protette, integrare il PDMR con un <u>Allegato specifico relativo alla sostenibilità idrogeologica degli interventi infrastrutturali</u> (strade, ferrovie, metropolitane, stazioni, porti, etc.) comprensivo, in particolare, delle nuove realizzazioni potenzialmente interferenti con aree a rischio idrogeologico per sviluppare tempestivamente i relativi studi di fattibilità e / o tarare opportunamente le scelte di Piano, a prescindere dalla eventuale assoggettabilità alle procedure di VIA delle singole tipologie di opere.</p>	<p><i>Il sistema delle informazioni che l'osservazione suggerisce di considerare risulta effettivamente pertinente, tuttavia il livello di dettaglio richiesto appare eccessivo rispetto al grado di determinazione progettuale definito dal Piano. L'osservazione verrà presa in considerazione nelle procedure di VIA ovvero Valutazione di Incidenza, propedeutiche alla realizzazione degli interventi, laddove richieste.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

3. OSSERVAZIONI SUGLI INTERVENTI STRADALI		
Osservazione		Riscontro
<p>ID dell'intervento: 284 Titolo del Progetto: Strada a scorrimento veloce Caserta – Benevento I lotto Collegamento dell'area delle "Forche Caudine" con il corridoio Tirrenico. Comuni Interessati: San Felice a Cancellò/Forchia/Arpaia/Arienzo/Roccarainola</p>	<p>Il tracciato potrebbe ricadere in aree Pericolosità idraulica P3 per fenomeni di elevato trasporto solido Rischio atteso R4 Molto Elevato>Rischio Accettabile</p> <p>Il tracciato potrebbe ricadere in aree Pericolosità idraulica P4 Molto elevata e P3 – elevata da frana con conseguente Rischio atteso R4/R3>Rischio Accettabile</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>
<p>ID dell'intervento: 226 Titolo del Progetto: Strada a scorrimento veloce per il collegamento del vallo di Lauro con l'autostrada Caserta-Salerno A30 e sistemazione ed adeguamento della viabilità secondaria di raccordo con i centri abitati e con le aree industriali e artigianali, nonché sistemazioni. Comuni Interessati: Palma Campania -Liveri</p>	<p>Il tracciato potrebbe ricadere in aree Pericolosità idraulica P2. Rischio atteso R3 Elevato>Rischio Accettabile</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>
<p>ID dell'intervento: 274 Titolo del Progetto: Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" – lotto funzionale dal Km 0+000 al Km 7+750 Comuni Interessati: Somma Vesuviana</p>	<p>Il tracciato interseca trasversalmente la Pericolosità idraulica P3 da elevato trasporto solido relativa ai valloni sul lato Nord-Est del Monte Somma – Vesuvio con possibile incremento di elementi esposti al rischio ed ulteriori interruzioni della continuità idraulica.</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>ID dell'intervento:275 Titolo del Progetto: Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 “del Vesuvio” – lotto funzionale dal Km 7+750 al Km 19+554 Comuni Interessati: Nola</p>	<p>Il tracciato interseca trasversalmente la Pericolosità idraulica P3 da elevato trasporto solido relativa ai valloni sul lato Nord-Est del Monte Somma – Vesuvio con possibile incremento di elementi esposti al rischio ed ulteriori interruzioni della continuità idraulica.</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>
<p>ID dell'intervento:276 Titolo del Progetto: Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 “del Vesuvio” – lotto funzionale dal Km 19+554 al Km 23+100, svincolo di Boscoreale compreso. Comuni Interessati: San Giuseppe Vesuviano</p>	<p>Il tracciato interseca trasversalmente la Pericolosità idraulica P3 da elevato trasporto solido relativa ai valloni sul lato Nord-Est del Monte Somma – Vesuvio con possibile incremento di elementi esposti al rischio ed ulteriori interruzioni della continuità idraulica.</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>
<p>ID dell'intervento:277 Titolo del Progetto: Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 “del Vesuvio” – lotto funzionale dal Km 23+100 al Km 29+300 in corrispondenza dello svincolo di Angri. Comuni Interessati: Angri</p>	<p>Il tracciato interseca trasversalmente la Pericolosità idraulica P3 –Elevata e/o P2-Media, afferenti al fiume Sarno con conseguente rischio atteso R4/R3 con possibile incremento di elementi esposti al rischio – creazione di ulteriori sotto il profilo della compatibilità idraulica.</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>
<p>ID dell'intervento:241 Titolo del Progetto: Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica per la popolazione dei comuni di Bacoli e Monte di Procida – Il stralcio. Comuni Interessati: Bacoli e Monte di Procida</p>	<p>Il tracciato potrebbe essere interessato da pericolosità frane P4 Molto elevata e/o P3 – Elevata con conseguente Rischio atteso R4/R3>Rischio Accettabile.</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>ID dell'intervento:242 Titolo del Progetto: Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – viabilità collegamento parcheggio di interscambio di via Campana – Centro storico di Pozzuoli Comuni Interessati: Pozzuoli</p>	<p>Il tracciato potrebbe essere interessato da pericolosità frane P4 Molto elevata e/o P3 – Elevata con conseguente Rischio atteso R4/R3>Rischio Accettabile.</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i></p>
4. OSSERVAZIONI SU ALCUNI INTERVENTI FERROVIARI		
Osservazione		Riscontro
<p>ID dell'intervento:359 Titolo del Progetto: Ferrovia Circumflegrea. Tratta Soccavo - Traiano - Pianura. Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari. Comuni Interessati: Napoli</p>	<p>L'area di intervento potrebbe essere interessata da P4/P3/P2 frane – R4/R3-R2</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi.</i></p>
<p>ID dell'intervento:408 Titolo del Progetto: Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato San Severino - Avellino - Benevento e della tratta Mercato San Severino - Codola - Sarno della rete RFI. Comuni interessati: Montoro - Castel San Giorgio - Mercato San Severino - Nocera Inferiore</p>	<p>L'area di intervento potrebbe essere interessata da P4/P3/P2 frane – R4/R3 P3/P2 idraulico – R4/R3</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi.</i></p>
<p>ID dell'intervento:361 Titolo del Progetto: Bretella di collegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta Parco San Paolo - Terracina Comuni interessati: Napoli</p>	<p>L'area di intervento potrebbe essere interessata da P4/P3/P2 frane – R4/R3</p>	<p><i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi.</i></p>

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

ID dell'intervento: 362 Titolo del Progetto: Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea - Soccavo - Mostra: Tratta Terracina Mostra Comuni interessati: Napoli	L'area di intervento potrebbe essere interessata da P4/P3/P2 frane – R4/R3/R2	<i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi.</i>
ID dell'intervento: 319 Titolo del Progetto: Ammodernamento della ferrovia Cancellò - Benevento. Adeguamento tecnologie. Prima Fase	L'area di intervento potrebbe essere interessata da P4/P3/P2 frane - R4/R3 P3/P2 idraulico - R4/R3	<i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi.</i>
ID dell'intervento: 441 Titolo del Progetto: Trasformazione della linea ferroviaria Castellammare di Stabia - Gragnano in un sistema urbano leggero su sedime ferroviario (compresi veicoli). Comuni interessati: Castellammare di Stabia - Gragnano	L'area di intervento potrebbe essere interessata da P4/P3/P2 frane - R4/R3 P3/P2 idraulico - R4/R3	<i>L'osservazione costituisce un importante contributo per la fase di attuazione del piano e le informazioni in essa contenute dovranno essere prese in considerazione nella fase di definizione progettuale dei singoli interventi, anche considerando eventuali effetti cumulativi dei rischi</i>
SOGGETTO	PARCO ARCHEOLOGICO DEI CAMPI FLEGREI (Parco sommerso di Baia)	
1. RIEPILOGO PROVVEDIMENTI DI TUTELA ex DLgs 42/2004 per l'area marina protetta di Baia		
Osservazione		Riscontro
Presenza di vincolo archeologico della fascia marina fino a 500 mt dalla costa dell'intera area flegrea con il divieto di alterazione dei luoghi. Ordinanze della Capitaneria di Porto per regolamentare il transito delle motonavi commerciali.		<i>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con Competenza Ambientale.</i>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

SOGGETTO		PARCO NAZIONALE DEL VESUVIO
1. PRECISAZIONI SUL RISPETTO DEI VINCOLI CONTENUTI NEL PIANO DEL PARCO		
Osservazione		Riscontro
Prescrive, per le infrastrutture viarie ricadenti nel perimetro del parco e nelle aree contigue, il rispetto dei vincoli e delle indicazioni riportate nel Piano del Parco.		<i>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con Competenza Ambientale.</i>
SOGGETTO		PARCO NAZIONALE DEL CILENTO, VALLO DI DIANO E ALBURNI
1. PRECISAZIONI SUL RISPETTO DEI VINCOLI CONTENUTI NEL PIANO DEL PARCO		
Osservazione		Riscontro
Rappresenta di non essere riuscito ad accedere ai contenuti del Piano Direttore e che, in generale, gli interventi ivi previsti non devono essere in contrasto con le previsioni del Piano del Parco.		<i>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con Competenza Ambientale.</i>

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

SOGGETTO		ARPAC
1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE METODOLOGICO		
Osservazione		Riscontro
<p>Nell'analisi di contesto sono state analizzate buona parte delle componenti ambientali/territoriali presumibilmente interessate dagli effetti del Piano, utilizzando dati/informazioni che consentono di caratterizzare il territorio regionale. Dalla trattazione emerge la mancata analisi della tematica "Rifiuti".</p>		<p>Integrare la rappresentazione dello stato attuale dell'ambiente con la trattazione della tematica "Rifiuti" la cui trattazione può ritenersi legata alla individuazione di criteri localizzativi e a scelte pianificatorie, nonché alla valutazione di impatti cumulativi che potrebbero generarsi, così come indicato dall'Agenzia in fase di scoping.</p>
<p>Qualora gli interventi proposti prevedano un significativo consumo di suolo di procedere all'adozione di adeguate misure compensative, secondo le indicazioni espresse nel nuovo testo base del 20 gennaio 2015 - Contenimento del consumo del suolo e riuso del suolo edificato - del Disegno di Legge C. 2039.</p>		<p>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con Competenza Ambientale.</p>
<p>L'approccio metodologico utilizzato per la valutazione degli impatti risulta condivisibile a meno della scelta di considerare solo alcune delle componenti ambientali trattate nell'analisi di contesto e presumibilmente interessate dagli effetti del Piano (suolo e rischi naturali, aria e rumore, risorse idriche, biodiversità, paesaggio). Gli effetti stimati sulle diverse componenti sono stati ponderati non solo rispetto alle diverse Tipologie di intervento ma in funzione della Tipologia di operazione prevalente prevista nei diversi progetti (nuova realizzazione, adeguamento) e in funzione dello stato di attuazione degli interventi previsti (livello di maturità progettuale, distinguendo le attività ancora da realizzare rispetto a quelle in corso di realizzazione o concluse) attraverso una differente gradazione o attribuzione dei giudizi valutativi in termini di pressioni e impatti potenziali.</p>		<p>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con Competenza Ambientale.</p>

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Gli indicatori, così come inseriti nel RA, non risultano essere esaustivi per monitorare i possibili impatti significativi derivanti dalle azioni di Piano. Gli indicatori di contesto considerati sono riferiti solo ad alcune delle componenti analizzate nell'analisi di contesto (qualità dell'aria, rumore, suolo e rischi naturali, aree naturali e biodiversità, ambiente marino e costiero, paesaggio e patrimonio culturale, energia e cambiamenti climatici, popolazione e salute).	Organizzare il piano di monitoraggio intorno ad un set di indicatori che, in coerenza con la scelta delle componenti ambientali/territoriali considerate in fase di analisi e valutazione degli effetti, siano idonei a: <ul style="list-style-type: none">• verificare l'attuazione e l'efficacia degli interventi (di adeguamento / dismissione e di realizzazione) previsti dal Piano;• descrivere qualitativamente / quantitativamente gli effetti delle azioni del Piano sui sistemi ambientali e territoriali interessati e di monitorare la sommatoria degli effetti a livello di area vasta / regionale;• fornire orientamenti per i successivi aggiornamenti.	Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con Competenza Ambientale.
SOGGETTO	PARCO REGIONALE DEI MONTI LATTARI	
1. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE BIODIVERSITÀ E VALUTAZIONE DI INCIDENZA		
Prescrizioni		Riscontro
Si esprime PARERE FAVOREVOLE con la seguente prescrizione: la prescrizione da parte dell'Autorità regionale competente dell'obbligo della procedura di valutazione di incidenza per i progetti e interventi specifici, previsti nell'ambito del PDMR e di ogni atto conseguente alla progettazione esecutiva connessa all'attuazione del PDMR stesso.		La prescrizione è pertinente e accolta. Tutti i progetti previsti nel PDMR e incidenti sulle aree di Natura 2000 saranno sottoposti a opportuna valutazione di incidenza specifica.

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

SOGGETTO	PARCO REGIONALE DEI CAMPI FLEGREI	
1. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE BIODIVERSITÀ E VALUTAZIONE DI INCIDENZA		
Prescrizioni e suggerimenti		Riscontro
<p>Si esprime PARERE FAVOREVOLE con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:</p> <p>a) <i>In fase di elaborazione dei singoli progetti esecutivi, in coerenza alle linee metodologiche riportate al capitolo 5 del Rapporto Ambientale, SI PRESCRIVE l'obbligo di condurre, contestualmente alla redazione del progetto esecutivo, la ipotizzata analisi COSTI BENEFICI, avvalendosi dei criteri di selezione e priorità coerenti con gli obiettivi del PDMR e valutandoli in relazione alla SOSTENIBILITÀ' AMBIENTALE ED ECONOMICA dell'intero sistema infrastrutturale del PDMR;</i></p> <p>b) SI SUGGERISCE di realizzare un maggiore e più qualificato apporto attivo degli Enti Parco Regionali nel l'ipotizzato processo di monitoraggio e valutazione, affinché, questi Enti, istituiti per la tutela e la salvaguardia delle Aree Protette ad essi affidate in gestione dalla Regione Campania, operando direttamente sui territori interessati, se dotati in organico di adeguate professionalità ed esperienze lavorative, possano realmente costituire i l naturale osservatorio istituzionale, qualificato, titolato e permanente in grado di analizzare e valutare gli effetti che l'intero sistema di mobilità ha sul sistema delle Aree SIC e ZPS e concorrere, così, positivamente con diretta competenza scientifica, tecnica, giuridica e amministrativa, a definire attivamente gli eventuali correttivi;</p>		<p><i>La prescrizione riguarda la redazione dei singoli progetti esecutivi L'Autorità competente ne terrà eventualmente conto in fase di elaborazione del parere motivato.</i></p> <p><i>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con competenza ambientale. Il suggerimento è pertinente e condiviso.</i></p>

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

<p>c) SI SUGGERISCE di attribuire, preliminarmente e con criteri scientifici, per ogni singolo indicatore da utilizzare nelle attività di Monitoraggio Ambientale, un peso specifico che possa determinare una gerarchia di valori da esaminare al riparo di ogni discrezionalità analitica definibile altrimenti al momento</p> <p>d) SI RACCOMANDA di autorizzare gli Enti competenti in materia all'utilizzo e/o all'accesso ai sistemi operativi (hardware e software) e agli applicativi necessari al trattamento dei dati e delle informazioni rinvenibili nel database dedicato al PDMR, anche ai fini della Pianificazione di Settore cui i singoli Enti sono preposti</p>		<p><i>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con competenza ambientale Il sistema di criteri e di pesi definito nel Rapporto Ambientale sarà utilizzato nel Piano di Monitoraggio.</i></p> <p><i>Si prende atto di quanto indicato dal Soggetto con competenza ambientale, fermo restando che il pieno rispetto della normativa in materia di pubblicità e accesso agli atti, garantirà la piena disponibilità delle informazioni geografiche del PDMR e suoi aggiornamenti.</i></p>
--	--	--

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

**CONSULTAZIONE PUBBLICA (art. 14 del D. Lgs. 152/2006) e
“SENTITO” (art.5 comma 7 DPR 357/97) DEI SOGGETTI CON COMPETENZA AMBIENTALE**

SOGGETTO CON COMPETENZA AMBIENTALE	PROTOCOLLO INVIO/RICEZIONE	TIPOLOGIA DI RISCONTRO (OSSERVAZIONE / SENTITO)	CONCLUSIONE RISCONTRO
ARPAC	Prot. n. 0056004 del 25/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0631383 del 26/09/2017	OSSERVAZIONI	Osservazioni riscontrate nel documento
MATTM - Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali (DVA)	Prot. n. U0019507 del 31/08/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0580616 del 04/09/2017	OSSERVAZIONI	Osservazioni riscontrate nel documento
Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale	Prot. n. 1345 del 24/08/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0564036 del 29/08/2017	OSSERVAZIONI	Osservazioni riscontrate nel documento
Autorità di Bacino Regionale della Puglia	Prot. n. U0011362 del 28/08/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0583977 del 05/09/2017	OSSERVAZIONI	Osservazioni riscontrate nel documento
Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano	Prot. 14073 del 14/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0612889 del 18/09/2017	SENTITO / OSSERVAZIONI	Si esprime sentito favorevole con le osservazioni riscontrate nel documento

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Parco Nazionale del Vesuvio	Prot. n.U0004113 del 22/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0631406 del 26/09/2017	SENTITO	Si esprime sentito favorevole con le osservazioni riscontrate nel documento
Area naturale marina protetta Punta Campanella	Prot. n. 0001005 del 04/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0586281 del 06/09/2017	SENTITO	“per quanto di propria competenza esprime sentito favorevole sul piano in parola”
Area marina protetta Regno di Nettuno	PEC del 04/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0586320 DEL 06/09/2017	SENTITO	“per quanto di propria competenza esprime sentito favorevole sul piano in parola”
Riserva naturale Castelvolturmo	Prot. n. 5828 del 13/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0607842 del 15/09/2017	SENTITO	“la programmazione degli interventi non interessa le aree demaniali gestite, esprime parere favorevole in ordine al sentito ...”
Riserva naturale Isola di Vivara	Prot. n. 602 del 05/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0607742 del 15/09/2017	SENTITO	“per quanto di propria competenza esprime sentito favorevole sul piano in parola”

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Riserva naturale Cratere degli Astroni	Nota del 02/08/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0547740 del 09/08/2017	SENTITO	“dall’esame del Piano non risultano impianti o attività che interessino direttamente la riserva naturale OASI WWF Cratere degli Astroni, pertanto il suddetto Ente rilascia il proprio sentito per gli usi previsti dalla legge”
Riserva naturale Valle delle Ferriere	Prot. n. 5828 del 13/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0607842 del 15/09/2017	SENTITO	“la programmazione degli interventi non interessa aree demaniali gestite, esprime parere favorevole in ordine al sentito ...”
Parco Archeologico dei Campi Flegrei (Parco sommerso di Baia)	Prot. n. 0000783 del 29/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0647625 del 03/10/2017	SENTITO	Si esprime sentito favorevole con le osservazioni riscontrate nel documento
Parco sommerso di Gaiola	Prot. 08 del 19/07/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0510481 del 25/07/2017	SENTITO	“si esprime il proprio sentito per l’Area Marina protetta Parco Sommerso di Gaiola ai sensi e per gli effetti delle disposizioni di cui all’art. 5 comma 7 del DPR 357/97”
Parco naturale Diecimare	Prot. n. 48147 del 06/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0592214 del 08/09/2017	SENTITO	“ si esprime il sentito di cui all’art. 5 comma 7 del DPR 357/97 e si rappresenta che il presente provvedimento è subordinato al rispetto della seguente prescrizione: che il Piano escluda dal perimetro dell’area del Parco Diecimare la possibilità di localizzazione di qualunque tipo di impianto o qualunque modificazione che possa incidere sulle finalità istitutive dell’area protetta”

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Parco Regionale Monti Picentini	Prot. n. 699 del 06/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0592189 del 08/09/2017	SENTITO	“esprime parere favorevole in ordine al sentito ai sensi del comma 7 dell’art.5 DPR 357/97”
Parco Regionale dei Monti Lattari	Prot. n. 001625 del 07/08/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0560391 del 25/08/2017	SENTITO	Si esprime sentito favorevole con le prescrizioni riscontrate nel documento
Parco Regionale del Partenio	Prot. n. 861 DEL 12/09/2017 acquisito al protocollo regionale al n. 2017.0607809 del 15/09/2017	SENTITO	“rilascia il sentito ai sensi dell’art. 5 comma 7 del DPR 357/97 e dell’art. 1 comma 4 della LR 16/2014, per il Piano Direttore della Mobilità Regionale e dei connessi Piani Attuativi di Settore, al solo fine della compatibilità dell’intervento con le Norme Generali del Parco, ai sensi delle Leggi Regionali n. 22/93 e n. 24/95 art.5 comma 4”
Parco Regionale del Matese	Prot. n. 0001953 del 01/08/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0553058 del 16/08/2017	SENTITO	“si esprime sentito favorevole per la Valutazione di Incidenza - valutazione appropriata da svolgersi in integrazione con la Valutazione Ambientale Strategica al PDMR ...”

**Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021**

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Parco Regionale di Roccamonfina - Foce Garigliano	Prot. n. 523 del 04/09/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0583019 del 05/09/2017	SENTITO	“esprime sentito favorevole con invito al rispetto dei vincoli previsti dai Siti della Natura 2000 presenti nel territorio dell’area protetta”
Parco Regionale del Taburno - Camposauro	Prot. n. U0000354 del 02/10/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0652138 del 04/10/2017	SENTITO	Si esprime sentito favorevole con le osservazioni riscontrate nel documento
Parco Regionale dei Campi Flegrei	Prot. PCF372 del 31/07/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0529000 del 01/08/2017	SENTITO	Si esprime sentito favorevole con le prescrizioni e suggerimenti riscontrate nel documento
Parco Regionale Bacino Fiume Sarno	Prot. n. 521 del 03/07/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0485293 del 13/07/2017	SENTITO	“esprime il proprio sentito favorevole in relazione alla richiesta della Direzione Generale per la Mobilità e di dover precisare che la piena validità del presente sentito è rilasciato ai soli fini delle Norme di Salvaguardia salvo eventuali altri obblighi, vincoli o disposizioni di legge, nonché salvi i diritti di terzi”

Piano Direttore della Mobilità Regione Campania
CUP 8021

Valutazione Ambientale Strategica integrata a Valutazione di Incidenza

Parco Metropolitano delle Colline di Napoli	Prot. n. 213 del 25/07/2017 acquisita al protocollo regionale al n. 2017.0515995 del 26/07/2017	SENTITO	“corre l’obbligo di evidenziare che la tutela del patrimonio ambientale delle aree protette ai sensi della L. 394/91 e della L.R. 33/93 è da ritenersi comunque prioritaria con qualsiasi intervento che impatti negativamente con le caratteristiche esposte si rammenta l’impegno del rispetto delle norme di Tutela e Salvaguardia, relativamente alle scelte attinenti l’identificazione di ogni futura pianificazione delle attività di cui trattasi”
---	---	---------	--

