

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Proposta di Piano Direttore della Mobilità Regionale della Campania

Osservazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sul Rapporto Ambientale

SOGGETTO COMPETENTE IN MATERIA AMBIENTALE	<p>MATTM - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE</p> <p>Le osservazioni riportate sono il risultato della consultazione tra le Direzioni generali del MATTM, attraverso il lavoro del Tavolo interdirezionale VAS, costituitosi ad hoc per partecipare alla consultazione in ambito di VAS laddove il MATTM è individuato come Soggetto competente in materia ambientale.</p> <p>Il coordinamento del Tavolo viene effettuato dalla Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, Divisione II.</p> <p>Il tavolo è supportato da ISPRA - Servizio Valutazioni Ambientali.</p>
RIFERIMENTO (NOME E COGNOME)	ing. ANTONIO VENDITTI (COORDINATORE DIV. II)
COMPILATORE SCHEDA (NOME E COGNOME)	arch. LUCIANA POLIZZY / arch. GIUSEPPE BONAVITA
TELEFONO	<p>06 5722 5060 / 5980</p> <p>SEGR. DVA - DIV II: 06 5722 5903</p>
E-MAIL	<p>dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it</p> <p>DVA-2@minambiente.it</p> <p>polizzy.luciana@minambiente.it / bonavita.giuseppe@minambiente.it</p>
SITO INTERNET AUTORITÀ PROCEDENTE / AUTORITÀ COMPETENTE	<p>Regione Campania</p> <p>Rapporto ambientale e altri documenti in consultazione:</p> <p>http://www.regione.campania.it/regione/it/tematiche/magazine-mobilita/</p>
LUOGO E DATA	ROMA, 19/08/2017

PREMESSA

Lo strumento programmatico alla base della pianificazione della Regione Campania nel settore dei trasporti è costituito dal Piano Direttore della Mobilità Regionale, inizialmente approvato con la DGR n. 1282 del 05/04/2002 (pubblicata sul BURC speciale 23/05/2002), articolato nei vari Piani di Settore e soggetto ad aggiornamento tramite successivi studi – intese – accordi. Il Piano Direttore comprende, oltre ai vari Piani di Settore modali, declinati nel tempo in successivi Piani Attuativi, anche l'Allegato A - Linee programmatiche per gli investimenti per le infrastrutture di trasporto e della mobilità, in cui si definiscono, tra l'altro:

- il quadro territoriale;
- le strategie generali di intervento;
- le azioni e gli obiettivi settoriali;
- gli effetti attesi e le procedure;
- gli interventi programmati e i fabbisogni finanziari.

La Regione Campania, con DGR n.306 del 28/06/2016 deliberava l'aggiornamento, con riferimento all'orizzonte temporale 2023, del Piano Direttore della Mobilità Regionale e dei relativi Piani Attuativi riferiti ai settori della viabilità, delle ferrovie e degli altri modi di trasporto, in ottemperanza alla DGR n.544/2015 - Piano di azione per l'assolvimento delle condizionalità ex ante riferite all'asse 7 - Trasporti del POR 2014-2020.

Il presente documento riporta osservazioni al Rapporto ambientale relativo alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della proposta di Piano Direttore della Mobilità Regionale della Campania (PDMR).

L'Autorità Competente (AC) per la VAS è la Direzione Generale per l'Ambiente, la Difesa del Suolo e l'Ecosistema - UOD 6 Valutazioni Ambientali, della Regione Campania.

L'Autorità Procedente (AP) a cui compete l'approvazione del Piano, è individuata nella Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania – UOD 05 Gestione finanziaria, monitoraggio e controllo degli interventi di competenza della DG.

Sono stati analizzati i seguenti documenti:

1. D.G.R. n.306 del 28/06/2016;
Allegato 1 - Trasporti e infrastrutture in Campania - 2016. Analisi di contesto per delineare gli scenari infrastrutturali con orizzonte 2023;
2. Rapporto ambientale (RA) e Allegati;
Appendice 1 – Cartografie;
Appendice 2 – Sintesi non tecnica.

Le osservazioni, numerate, sono riportate in **neretto**.

I contenuti dei documenti esaminati sono riprodotti in “*corsivo tra virgolette*”.

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Osservazione n. 1.1

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 esti delle precedenti valutazioni e le risultanze dei Piani di monitoraggio abbiano contribuito ad indirizzare il processo di aggiornamento della pianificazione attuale.

Osservazione n. 1.2

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.

2. OSSERVAZIONI DI CARATTERE METODOLOGICO

Osservazione n. 2.1

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.

Osservazione n. 2.2

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.

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”*).

Osservazione n. 2.3

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.

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.

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.

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.

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.

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 hanno orientato il processo di pianificazione.

Osservazione n. 2.4

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 PDMM, 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"*.

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.

Osservazione n. 2.5

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 valori degli *"indici di impatto"* differenti.

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 delle variazioni riscontrate, o nel caso aggiornare, laddove necessario, le matrici che riportano valori diversi da quelli desunti del calcolo finale dell'indice rilevato.

Osservazione n. 2.6

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”*.

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.

Si suggerisce, per tanto, 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.

3. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE RISCHI NATURALI

Osservazione n. 3.1

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.

Come già evidenziato nell’osservazione 2.6 del presente contributo, pur non essendo tali misure attribuibili in modo specifico agli interventi previsti a livello di Piano, in quanto paiono essere riportate per lo più come un elenco di soluzioni possibili, **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, etc.**

Osservazione n. 3.2

Con riferimento al paragrafo 4.1.1 del RA: *“Rischi naturali ed antropogenici”* (pagg. 104 - 120) **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:**

Al riguardo si segnala, che l’analisi sismica e sismogenetica può essere integrata con la banca dati, curata dall’INGV: *“Database of Individual Seismogenic Sources (DISS), Version 3.1.1”* ([http://diss.rm.ingv.it/diss/KML- HTMLoptions.html](http://diss.rm.ingv.it/diss/KML-HTMLoptions.html)).

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.

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.

Osservazione n. 3.3

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”*.

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 cenere che, in media, è valutata tra i 300 e i 450 kg/mq.

Osservazione n. 3.4

Con riferimento al *“Rischio idrogeologico”*, nel RA (pag. 115) **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.

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.

Osservazione n. 3.5

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.

4. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO

Osservazione n. 4.1

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.

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.

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_web.pdf, evidenziando in modo specifico quali misure di mitigazione e o di compensazione sono state disposte al fine di limitare gli effetti dell'impermeabilizzazione di suolo.

Osservazione n. 4.2

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 (meteoclimatici, geologici, sedimentologici, biologici, antropici), ciascuno dei quali può assumere localmente una prevalenza significativa."*

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).

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.

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, necessiterebbe all'interno del RA di approfondimenti specifici rispetto al rapporto con gli interventi pianificati.

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.

Osservazione n. 4.3

Con riferimento al sottoparagrafo 4.1.2 del RA: *"Suolo e sottosuolo"*, in tema di *"inquinamento del suolo"*, si rileva quanto segue:

- 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, a 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. **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);**
- 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.

Osservazione n. 4.4

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:

- 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.

- 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.
- c. Si può inserire come documento di indirizzo strategico 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), 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.*
- 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.**
- e. Si ritiene che vadano adeguatamente considerati anche i rischi di tipo antropogenico, oltre a quelli naturali. In particolare, sempre in relazione al tema 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

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.

Osservazione n. 5.2

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 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"*.**

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).

6. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE ARIA

Osservazione n. 6.1

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.

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 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).

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.

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.

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:

- 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).

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.

7. OSSERVAZIONI RELATIVE ALLA COMPONENTE BIODIVERSITÀ E VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Osservazione n. 7.1

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.

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.

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.

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.

Osservazione n. 7.2

Nel paragrafo 4.1.3 del RA: *“Biodiversità”* (pag. 168) è riportata una descrizione delle aree naturali protette presenti nella regione.

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.

Osservazione n. 7.3

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.

Osservazione n. 7.4

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).

Osservazione n. 7.5

Con riferimento al capitolo 7 del RA: *“Progettazione del sistema di monitoraggio ambientale del PDMR”*, 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 degli habitat”*; *“Classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat”*; *“Classificazione della Pressione antropica sugli habitat”* e *“Classificazione della fragilità ambientale degli habitat”*.

Si consideri che, al fine di valutare i reali effetti delle azioni del PDMR, 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 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.

Osservazione n. 7.6

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”*.

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”*.

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.

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”*.

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.