

Gli interventi del PON Reti e Mobilità.

Elementi per il monitoraggio ambientale del Programma

Luglio 2012

Sommario

PREMESSA	3
1. IL PON RETI E MOBILITÀ E L'INTEGRAZIONE DELLA VARIABILE AMBIENTALE.....	4
2. IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PON RETI E MOBILITÀ	8
3. GLI INTERVENTI DEL PON RETI E MOBILITÀ.....	12
3.1 La selezione degli interventi e il quadro progettuale consolidato	12
3.2 Ripartizione per tipologia di intervento	22
3.4 I Grandi Progetti.....	28
4. IL CONTRIBUTO ALLE SUCCESSIVE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PROGRAMMA	34
CONCLUSIONI	35
ALLEGATI	37
ALLEGATO I - IL FOCUS SUGLI INTERVENTI DEL PON RETI E MOBILITÀ	37
REGIONE CAMPANIA	38
REGIONE PUGLIA.....	61
REGIONE SICILIANA	121
REGIONE CALABRIA.....	214
ALLEGATO II – ACRONIMI	215

PREMESSA

Il presente documento si configura come un **quadro conoscitivo aggiornato degli interventi progettuali** finanziati a valere sul Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità (PON o Programma), così come individuati nel Decreto dell’Autorità di Gestione prot. N. 9557 del 2 novembre 2011 (VI Decreto) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Autorità di Gestione (AdG) del PON.

Tale quadro conoscitivo si pone come principale obiettivo la restituzione di elementi utili all’espletamento delle attività di monitoraggio ambientale così come descritte nello schema di governance del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del Programma, con particolare riferimento alla preliminare attività di creazione dell’Inventario dei dati e delle informazioni ambientali del PON.

Nel dettaglio, tale quadro conoscitivo degli interventi del PON Reti e Mobilità si pone i seguenti obiettivi specifici:

- caratterizzare tutti gli interventi ammessi a finanziamento sotto il profilo della localizzazione territoriale, delle caratteristiche (dimensionali e funzionali) e dello stato di attuazione;
- fornire un’indicazione puntuale dello stato di avanzamento delle procedure di valutazione degli effetti ambientali (Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza Ambientale) resa possibile dall’acquisizione della documentazione degli interventi, richiesta a tale scopo ai Beneficiari, e sistematizzata in una banca dati documentale funzionale alla conduzione delle successive attività di monitoraggio ambientale del programma;
- effettuare un focus sui Grandi Progetti che, in virtù del loro impegno finanziario, sono quelli che potenzialmente influiscono maggiormente sulle trasformazioni del territorio e sulle possibili variazioni del contesto ambientale;
- restituire, sulla base delle informazioni contenute nella documentazione acquisita, un primo riscontro sulle caratteristiche del contesto ambientale dei territori interessati dalla realizzazione degli interventi al fine di contribuire alla successiva individuazione di matrici e recettori ambientali particolarmente sensibili;
- fornire, a partire dalla documentazione acquisita, una prima indicazione sui potenziali effetti ambientali dei progetti.

Il documento è articolato in quattro capitoli.

Nel primo è sinteticamente descritto il **Programma in termini di strategia complessiva, struttura e obiettivi**, con particolare riferimento a quelli di sostenibilità ambientale così come individuati nel Rapporto Ambientale.

Nel secondo viene brevemente richiamata la **metodologia per il monitoraggio degli effetti ambientali del PON**, così come definita nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale del Programma.

Nel terzo è riportato il **quadro consolidato degli interventi** con l'indicazione, in particolare, dell'evoluzione del parco progetti a partire dall'approvazione del Programma fino all'ultimo Decreto di ammissione di finanziamento, della ripartizione degli interventi per tipologia di intervento e del relativo stato di avanzamento fisico e procedurale.

Nel quarto capitolo, infine, viene esplicitato il contributo del documento alle successive attività delineate dal Piano di Monitoraggio Ambientale del Programma.

Le principali risultanze del presente documento, che costituisce, quindi, il quadro di riferimento per l'implementazione delle successive attività operative previste nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale, sono riportate, infine, nelle conclusioni.

L'approfondimento degli interventi relativi alle singole Regioni Convergenza è contenuto in specifici Focus riportati in allegato al presente documento. In particolare, i Focus restituiscono una descrizione dettagliata dei singoli progetti in termini di: specifiche tecniche e dimensionali, localizzazione, stato di attuazione fisico e procedurale, descrizione sintetica del contesto ambientale interferito, potenziali impatti ambientali generati e misure di mitigazione e/o compensazione previste.

1. IL PON RETI E MOBILITÀ E L'INTEGRAZIONE DELLA VARIABILE AMBIENTALE

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità, approvato dalla Commissione Europea con decisione C(2007)6318 del 7 dicembre 2007 e finanziato in parte dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e in parte dal fondo di rotazione nazionale, si inserisce nell'ambito della Programmazione Comunitaria 2007-2013. In particolare, il Programma, rivolto alle Regioni "Obiettivo Convergenza" (Campania, Calabria, Sicilia, Puglia), risponde al seguente obiettivo generale del Quadro Strategico Nazionale (QSN): *“Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile,*

sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo del QSN connesso con la priorità tematica 6 “Reti e collegamenti per la mobilità””.

L'impostazione strategica del PON tende, infatti, a:

- migliorare il **riequilibrio modale**, ovvero a indirizzare la domanda di mobilità verso le modalità più efficienti sotto gli aspetti economico, sociale e ambientale nei diversi contesti, così da alleggerire la pressione cui è sottoposta la rete stradale da parte del trasporto di lunga percorrenza;
- sviluppare l'intermodalità, ossia procedere verso l'integrazione delle aree “convergenza” nella rete del sistema dei trasporti europeo, favorendo sia l'interconnessione tra le grandi direttrici di traffico e i principali poli produttivi locali sia l'integrazione tra diverse modalità di trasporto;
- migliorare la mobilità e accessibilità, nel senso di assicurare i collegamenti necessari per effettuare un trasporto merci rapido e sicuro, così come per controllare/attenuare i fenomeni di congestione generati da alcuni “colli di bottiglia”;
- incrementare la qualità e l'efficienza, in particolare in relazione alla qualità dei servizi di trasporto nel settore delle merci, agli standard di sicurezza, alle tecniche di gestione, che vanno allineati alla media nazionale anche ai fini di assicurare ai territori le medesime opportunità di crescita e sviluppo;
- garantire la **riduzione degli impatti ambientali** sia sul fronte delle infrastrutture di trasporto sia sul fronte delle emissioni (aria, rumore), in particolare attraverso il miglioramento complessivo dell'efficienza del sistema dei trasporti.

Nella suddetta impostazione emerge un'impronta forte del concetto di sviluppo in chiave di “sostenibilità ambientale”.

Al fine di concretizzare un sistema di mobilità e trasporto delle merci coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza stabiliti dall'Unione e, nel contempo, di incrementare lo sviluppo delle aree in Obiettivo Convergenza, gli interventi previsti mirano, infatti, a:

- sviluppare il traffico merci sulle medie e lunghe distanze con modalità di trasporto maggiormente sostenibili rispetto a quella stradale, come il rilancio del trasporto di cabotaggio, lo sviluppo delle Autostrade del Mare, il sostegno del trasporto combinato strada-rotaia, l'incentivazione all'uso della ferrovia, anche relativamente al trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose;

- promuovere la crescita del trasporto combinato attraverso una ristrutturazione della catena logistica che persegua obiettivi concreti di miglioramento ambientale (es. rispetto dei limiti di concentrazione degli inquinanti atmosferici, rispetto dei limiti di rumore, mantenimento delle biodiversità, emissioni di CO₂ entro i parametri di Kyoto);
- promuovere lo sviluppo e la diffusione di tecnologie di avanguardia volte all'incremento dei livelli di efficienza dei poli logistici, ad un loro migliore utilizzo da parte degli operatori e, nel contempo, all'aumento della sicurezza e della competitività delle connessioni infrastrutturali (ferroviarie e stradali) attraverso sistemi di controllo e regolazione del traffico merci.

Un'analisi del Programma condotta a scala di "Assi prioritari e relativi obiettivi specifici"¹ denota ulteriormente l'attenzione per gli aspetti di sostenibilità ambientale. L'Asse I, dedicato allo "*sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale*", opera nell'ottica della riduzione delle emissioni in aria e dell'attenuazione e riduzione del rumore. L'asse II, teso a "*garantire adeguati collegamenti (ferroviari e stradali, materiali e immateriali) sia internamente al sistema logistico portante che tra tale sistema e i principali insediamenti produttivi delle aree CONV*", contribuisce anche esso alla minimizzazione degli impatti ambientali e all'abbattimento degli attuali livelli di inquinamento.

Il PON Reti e Mobilità è stato, dunque, elaborato tenendo conto dei principi di sostenibilità affermati a livello nazionale ed europeo ed è stato assoggettato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi della Direttiva 2001/42/CE, così come stabilito dalla Commissione Europea per i Programmi Operativi 2007-2013 cofinanziati attraverso i Fondi Strutturali².

L'approccio utilizzato ha consentito di massimizzare l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nella fase decisionale che ha portato alla definizione del PON e di minimizzare i possibili impatti negativi sull'ambiente derivanti dalla sua attuazione.

Dal punto di vista operativo la procedura di VAS ha comportato la redazione di un Rapporto Ambientale (RA) che rappresenta il documento di riferimento della valutazione e dell'integrazione della variabile ambientale nel Programma.

¹ Per maggiori approfondimenti cfr. § "Articolazione del Programma in Assi prioritari" a pag. 244 del PON.

² Prima della sua approvazione, il Programma è stato assoggettato alla procedura di VAS in accordo a quanto previsto dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Nello specifico, relativamente al periodo di programmazione 2007-2013 la Commissione Europea ha confermato in più occasioni (Nota DG ENV allo Stato italiano del 19 gennaio 2007; QSN 2007-2013 - Marzo 2007; DPS-UVAL, Indicazioni per la valutazione ex-ante dei Programmi Operativi 2007-2013, Aprile 2006, Lettera congiunta DG ENV e DG Regio allo Stato italiano del 10 febbraio 2006) l'obbligo per gli Stati Membri di applicare la procedura di VAS ai programmi Operativi 2007-2013 cofinanziati attraverso i Fondi Strutturali.

In particolare, il RA fornisce gli elementi necessari per comprendere le implicazioni ambientali delle scelte strategiche effettuate nel Programma e rendere trasparente il processo di interazione e di acquisizione di giudizi e contenuti compiuto dal valutatore ambientale e dall'autorità di programmazione. Contiene, inoltre, le informazioni, gli elementi d'analisi e gli approfondimenti effettuati nel corso della valutazione ambientale, quali:

- la **caratterizzazione del contesto ambientale** e l'individuazione dei principali ambiti di criticità;
- gli **obiettivi di protezione ambientale**, individuati tenendo conto di piani, programmi e strategie nazionali e comunitarie, degli strumenti di programmazione e pianificazione regionale vigenti e, infine, dell'analisi del contesto ambientale che ha permesso di evidenziare criticità e potenzialità rispetto alle diverse tematiche e ai sistemi territoriali delle regioni interessate dal Programma;
- l'analisi delle **alternative strategiche** che ha consentito di selezionare l'Alternativa 2 tra le cinque proposte in quanto garantiva *“in continuità con l'impostazione strategica del precedente periodo di programmazione, ovvero privilegiando e rafforzando - soprattutto all'insegna dei principi di “riequilibrio modale” e di “sostenibilità ambientale” ai quali si rifà il programma stesso - l'attenzione per interventi materiali e immateriali tesi a sostenere modalità alternative al trasporto su gomma”*;
- la **valutazione dei potenziali impatti ambientali** della strategia di sviluppo del PON che ha assunto come fattori di base le tipologie degli interventi infrastrutturali previsti dal Programma nell'ambito dell'Asse I e dell'Asse II e le componenti ambientali interessate dalla realizzazione degli interventi;
- le **indicazioni per la riduzione, mitigazione e compensazione** dei potenziali effetti negativi.

L'orientamento ai principi della sostenibilità ambientale del Programma è stato, inoltre, confermato dalla **Dichiarazione di Sintesi**, redatta ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, nell'ambito della quale si afferma che *“la valutazione ambientale condotta ai sensi della [succitata] Direttiva ha consentito una più appropriata allocazione delle risorse verso operazioni che potevano garantire un più elevato livello di compatibilità ambientale. L'integrazione della componente ambientale è assicurata attraverso l'avvio di una sistematica attività di cooperazione con l'Autorità Ambientale nazionale, l'introduzione di criteri preferenziali di carattere ambientale nella selezioni delle operazioni, l'introduzione di specifiche procedure di monitoraggio ambientale e di reporting e l'introduzione del periodico aggiornamento della Valutazione Ambientale Strategica”*.

Successivamente all'approvazione del Programma, infine, è stato attivato il **Tavolo Interministeriale Ambiente** con l'obiettivo di assicurare lo svolgimento di tutte le attività connesse all'integrazione della

componente ambientale nell'attuazione del PON facilitando il dialogo tra il MIT- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Autorità di Gestione del PON), MATM -Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Autorità Ambientale del PON) e MISE DPS -Ministero dello Sviluppo Economico Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica e.

Il Tavolo Interministeriale Ambiente si avvale, per gli approfondimenti di carattere tecnico-specialistico, del **Gruppo di Lavoro Sostenibilità ambientale del PON Reti e Mobilità**, autore del presente documento, che è chiamato a supportare l'Autorità Ambientale nell'espletamento delle attività di cooperazione con l'AdG connesse alla integrazione della variabile ambientale.

2. IL MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PON RETI E MOBILITÀ

L'attività di monitoraggio di un Programma può genericamente essere definita come l'insieme delle procedure e delle attività finalizzate a fornire un costante flusso di informazioni sullo stato di avanzamento del Programma, sulla realizzazione degli interventi, sul raggiungimento dei risultati attesi e sugli effetti non previsti.

Il monitoraggio, pertanto, non si esaurisce con una mera attività di raccolta e aggiornamento dati bensì, essendo finalizzato anche a individuare eventuali effetti negativi imprevisti e ad adottare le opportune misure correttive, si configura come un supporto al processo decisionale relativo alle eventuali modifiche e correzioni del Programma.

In questo contesto è stato sviluppato il Piano di Monitoraggio Ambientale del PON Reti e Mobilità, come strumento conferente una struttura organica al sistema di controllo degli effetti ambientali significativi connessi alla realizzazione dei progetti finanziati a valere sulle risorse del PON.

Nello specifico, l'unità minima delle attività di monitoraggio è rappresentata dal singolo intervento inteso come l'insieme delle attività e delle azioni afferenti alle fasi di cantierizzazione/realizzazione ed esercizio/utilizzo.

Gli obiettivi del PMA del PON possono essere così sintetizzati:

- definizione di ruoli e compiti dei soggetti interessati dal processo;
- verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel Rapporto Ambientale;

- verifica degli effetti ambientali significativi (positivi e negativi) riferibili sia (direttamente) alla realizzazione degli interventi progettuali sia (indirettamente) allo sviluppo delle diverse modalità di trasporto dovuto all'attuazione del Programma;
- individuazione tempestiva degli effetti ambientali negativi imprevisti;
- adozione di opportune misure correttive in grado di fornire indicazioni per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel Programma;
- informazione alle autorità con competenza ambientale e al pubblico sui risultati periodici del monitoraggio attraverso l'attività di reporting.

La **metodologia per il monitoraggio ambientale del PON Reti e Mobilità**, descritta in maniera dettagliata nel PMA, è stata sviluppata facendo riferimento principalmente a due documenti:

- il Rapporto Ambientale della VAS del PON Reti e Mobilità;
- il rapporto finale realizzato nell'ambito della Convenzione MATTM-ISPRA (Convenzione).

Tale metodologia prevede lo svolgimento di alcune **attività preliminari**, dedicate per lo più ad aspetti propedeutici all'avvio delle attività di monitoraggio, e di alcune **attività di carattere operativo**, costituenti il fulcro del Piano.

Le **attività preliminari** possono essere così sintetizzate:

- 1) individuazione dei soggetti coinvolti nelle attività di monitoraggio del Programma e definizione dei rispettivi ruoli e funzioni;
- 2) definizione dell'Inventario dei dati e delle informazioni per il monitoraggio ambientale del PON;
- 3) definizione del set di indicatori per il PMA del PON;
- 4) definizione dei criteri necessari alla classificazione degli interventi da sottoporre a monitoraggio ambientale;
- 5) definizione delle caratteristiche del sistema informativo da utilizzare per la gestione dei dati e delle informazioni relative al monitoraggio ambientale del PON.

La prima delle attività preliminari consiste nell'individuazione dei **soggetti coinvolti** nell'intero iter di monitoraggio ambientale del PON e nella **definizione dei ruoli** e delle funzioni specifiche di ogni soggetto coinvolto.

L'attività successiva consiste nella definizione **dell'inventario dei dati e delle informazioni ambientali** inteso come una sorta di contenitore in cui vanno a confluire le informazioni necessarie alla

descrizione del contesto di Programma, quelle legate all'aggiornamento del contesto ambientale e, infine, quelle relative alla descrizione dello stato di realizzazione degli interventi.

La definizione di tale inventario è funzionale alla realizzazione della terza attività, ovvero **all'individuazione degli indicatori** da adottare per il monitoraggio ambientale del Programma. A tale scopo sono stati individuati tre set di indicatori:

- **indicatori di contesto**, selezionati attraverso un confronto tra gli indicatori proposti all'interno del Rapporto Ambientale VAS e quelli riportati nel catalogo realizzato nell'ambito della Convenzione;
- **indicatori di processo**, definiti a partire dalle indicazioni contenute nel RA VAS e integrati con gli indicatori utilizzati nell'ambito delle attività inerenti il monitoraggio fisico e procedurale del Programma;
- **indicatori di misurazione del contributo del Programma alla variazione del contesto ambientale**, definiti sulla base delle indicazioni metodologiche riportate nella Convenzione.

La quarta attività prevede la definizione di una serie di **criteri** necessari alla classificazione, in funzione essenzialmente dei potenziali effetti sull'ambiente, degli interventi ammessi a finanziamento che saranno sottoposti, nella loro totalità, a monitoraggio ambientale nell'ambito del PMA.

L'ultima delle attività preliminari fa riferimento all'individuazione della tipologia e delle caratteristiche del **sistema informatico** più idoneo per le attività di archiviazione, aggiornamento, elaborazione e restituzione dei dati e delle informazioni necessari per il monitoraggio ambientale del Programma.

A valle delle attività preliminari il PMA acquista un carattere prettamente operativo mediante un'articolazione delle successive attività nelle fasi di **analisi, diagnosi e terapia**, così come previste dalla Convenzione MATTM-ISPRA.

I passaggi più significativi delle succitate fasi sono stati descritti nel diagramma riportato nella pagina seguente, rappresentativo, nel suo complesso, dell'intero schema metodologico del PMA del Programma. Lo schema assume una configurazione ciclica in quanto occorre prevedere il periodico aggiornamento del contesto ambientale, a seguito dello stato di avanzamento del Programma, al fine di consentire la misurazione del contributo del Programma stesso alla variazione del contesto ambientale e la valutazione della coerenza dei risultati rispetto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati

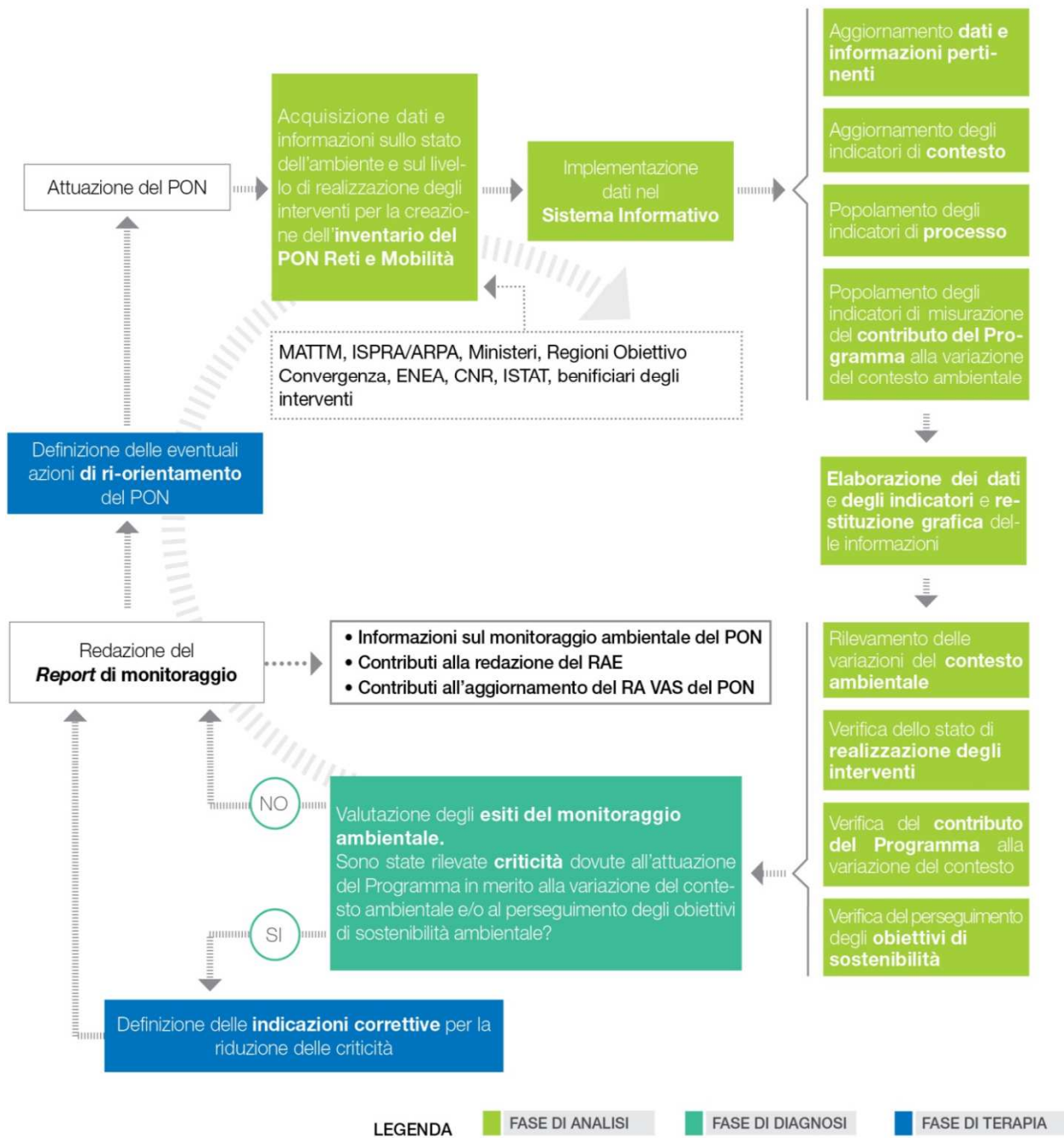


Figura 1 - Fasi del processo di monitoraggio ambientale del PON Reti e mobilità
 (fonte: PMA del PON Reti e Mobilità)

In relazione alle fasi di analisi, diagnosi e terapia del processo di monitoraggio ambientale così definito le attività di carattere operativo possono essere così sintetizzate:

Fase di analisi

- Acquisizione, dalle fonti istituzionali, dei dati e delle informazioni ambientali necessarie per la creazione dell'Inventario del PON Reti e Mobilità;
- Implementazione dei dati nel sistema informativo, al fine di garantire l'aggiornamento costante dei dati relativi al contesto ambientale di riferimento e di popolare sia gli indicatori di processo sia quelli di misurazione del contributo del Programma alla variazione del contesto ambientale;
- Elaborazione dei dati e degli indicatori e restituzione grafica delle informazioni utili alla successiva fase di diagnosi.

Fase di diagnosi

- Valutazione degli esiti del monitoraggio ambientale in funzione della rilevazione di criticità, direttamente ascrivibili all'attuazione del Programma, in termini di variazione del contesto ambientale e perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Fase di terapia

- Definizione, nell'eventualità in cui dovessero emergere delle criticità ascrivibili all'attuazione del Programma, delle indicazioni correttive per la riduzione delle criticità;
- Predisposizione del Report di monitoraggio ambientale del Programma;
- Definizione, sulla base delle indicazioni contenute nel Report di monitoraggio, delle eventuali azioni di ri-orientamento del PON.

La significatività e il contributo del presente documento rispetto alle attività previste nel Piano di Monitoraggio Ambientale del Programma e, in particolare, rispetto a quanto previsto nella fase di analisi verrà più in dettaglio descritta nel capitolo 4.

3. GLI INTERVENTI DEL PON RETI E MOBILITÀ

3.1 La selezione degli interventi e il quadro progettuale consolidato

L'evoluzione del quadro progettuale di riferimento del PON Reti e Mobilità è stata scandita da una serie di Decreti dell'Autorità di Gestione volti a integrare – e in alcuni casi a modificare – l'elenco dei progetti ammessi a finanziamento sui diversi Assi del Programma.

Nel dettaglio i

Data

Riferimento

N. interventi ammessi

provvedimenti emanati tra il 2009 e il 2011 sono riportati nella seguente tabella ³ . N.			(cumulato)
I	16/06/2009	Decreto Prot. N. 6650	31
II	04/11/2009	Decreto Prot. N. 12656	35
III	16/11/2009	Decreto Prot. N. 1508	48
IV	27/10/2010	Decreto Prot. N. 10288	62
V	28/07/2011	Decreto Prot. N. 6892	68
VI	02/11/2011	Decreto Prot. N. 9557	82

Con riferimento a tali atti, più concretamente, il percorso di progressivo consolidamento del quadro progettuale può essere ricondotto a tre principali fasi:

- l'individuazione di un primo insieme di 48 interventi formalmente ammessi a finanziamento attraverso i primi tre Decreti;
- un assestamento dell'elenco degli interventi (IV Decreto) volto, da un lato, a giungere a un completo avvio di quasi la totalità delle Linee di Intervento, dall'altro, a affrontare l'emergere di alcune criticità riguardanti l'attuazione di alcuni interventi già ammessi;
- il definitivo consolidamento del quadro progettuale attraverso l'emanazione di due successivi decreti nella seconda metà del 2011. Alla data attuale risultano 82 interventi ammessi a finanziamento di cui 69 a valere sugli Assi I e II.

Il grafico relativo alla numerosità di interventi ammessi per Linea di Intervento col succedersi dei Decreti (Fig. 2), mostra come l'attuazione del Programma, perlomeno con riferimento alla fase di selezione e ammissione dei progetti, abbia interessato prima gli ambiti che costituiscono il *core business* del PON riconducibili, in larga massima, agli interventi sulle reti ferroviarie e sui nodi portuali a valere

³ Il Decreto Prot. N. 12656 è stato oggetto di rettifica (in relazione alla denominazione di un intervento e all'individuazione del beneficiario di un secondo) tramite il Decreto Prot. N. 1600 del 27/11/2009.

sulle Linee I.1.1, I.1.2 e I.2.1. Tra essi, con riferimento alle modalità di selezione, figurano 8 progetti caratterizzati da spese precedenti l'approvazione dei criteri di selezione e 4 progetti cosiddetti "di completamento".

Il IV Decreto ha visto insistere, attraverso l'ampliamento del numero di interventi, principalmente sulle medesime Linee, producendo inoltre consistenti avanzamenti attraverso l'ammissione di progetti ITS a valere sulle Linee I.3.1 e II.2.1. Attraverso lo stesso atto si è provveduto, alla luce delle criticità emerse, a defanziare interamente o in parte tre progetti ferroviari: il nodo di Bari, la stazione Vesuvio Est e la variante Cannello-Napoli.

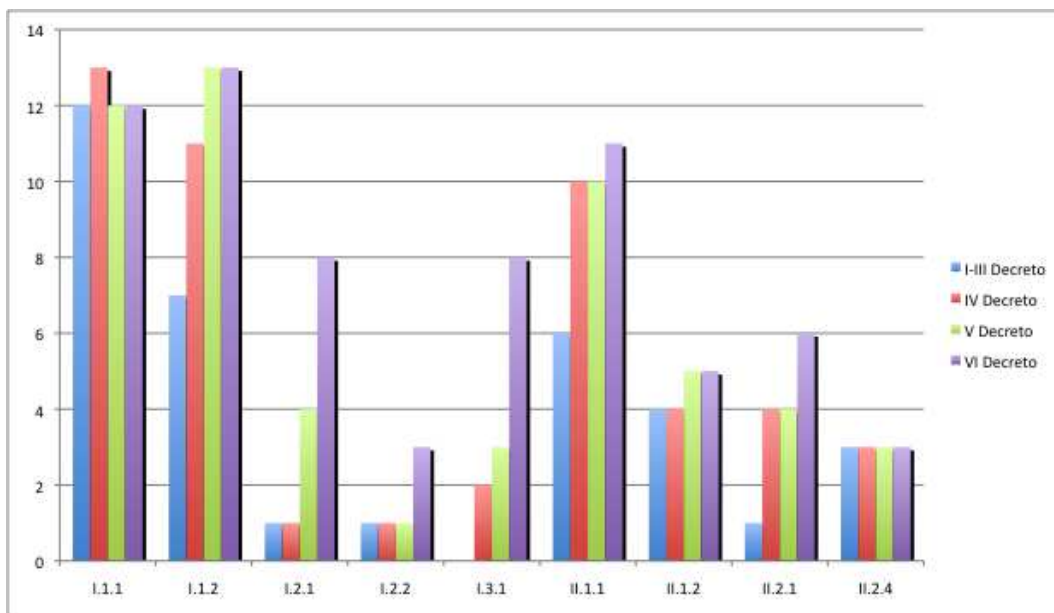


Figura 2 - Numero di interventi per Linea di Intervento e Decreto di ammissione a finanziamento (Assi I e II)

Gli ultimi due Decreti hanno condotto a un ulteriore e, salvo l'emergere di ulteriori criticità, definitivo consolidamento del quadro progettuale attraverso l'inserimento di un consistente numero di interventi a carattere ITS e aeroportuale. Ciò anche in relazione al concludersi delle procedure riguardanti l'individuazione di ENAC in qualità di Organismo Intermedio.

Gli avanzamenti descritti trovano conferma nell'analisi per Beneficiario illustrata nella figura successiva (Fig. 3).

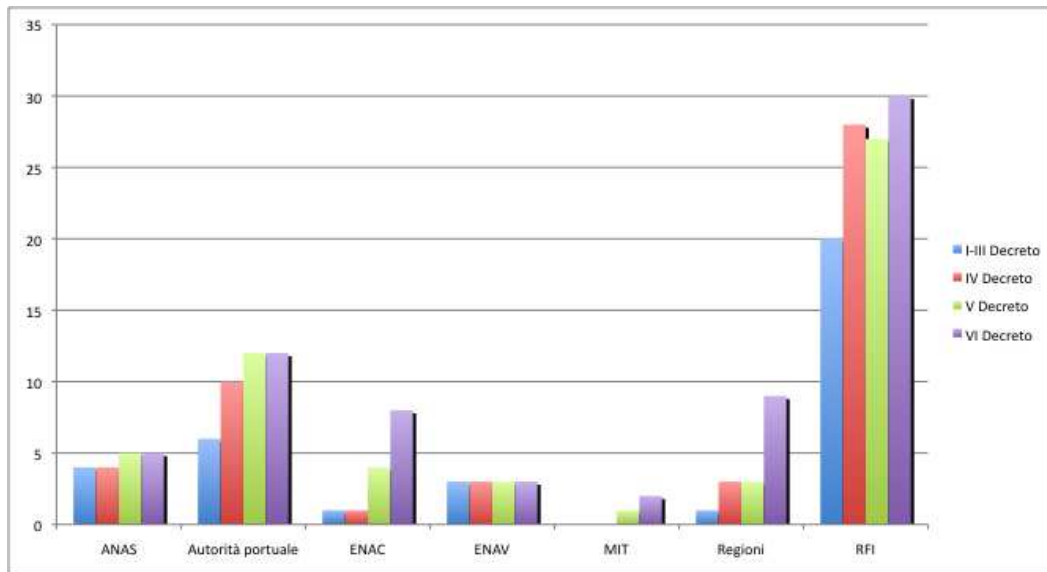


Figura 3 - Numero di interventi per Beneficiario e Decreto di ammissione a finanziamento (Assi I e II)

Come già rilevato, alla data odierna, al termine del percorso precedentemente illustrato, risultano ammissibili a finanziamento sui primi due assi un totale di 69 progetti corrispondenti a un ammontare di risorse allocate pari a € 2.584.445.300,84 corrispondenti al 95,33% delle risorse programmate sugli stessi assi.

Si ritiene utile analizzare più nel dettaglio, in termini di numerosità degli interventi e di risorse allocate, il quadro progettuale così delineato anche al fine di verificare in che modo il processo di selezione degli interventi abbia rispettato o disatteso le previsioni formulate in sede di programmazione.

Alla luce dell'attuale quadro e senza entrare ancora nel merito dello stato di avanzamento delle progettualità ammesse a finanziamento, alcune considerazioni possono essere utilmente formulate in relazione a tre principali aspetti:

- l'equilibrio tra gli Assi prioritari;
- lo stato di attivazione delle diverse Linee di Intervento;
- la ripartizione delle risorse allocate sulle diverse tipologie di progetto.

Con riferimento al primo aspetto il confronto tra le risorse attualmente allocate e quanto stabilito dal piano finanziario del PO è rappresentato nella pagina seguente.

A fronte di quasi il 5% di risorse ancora non vincolate a specifiche progettualità, il dato che emerge è rappresentato da un sovra-finanziamento dell'Asse II di poco inferiore al 5% della dotazione complessiva del Programma.

Assi	Dotazione da PO	% su Tot costi ammissibili (Assi I e II)	Interventi ammessi al 31/12/2011 (VI Decreto)	% su Tot costi ammissibili (Assi I e II)
Asse I	€1.517.162.032,00	55,96%	€1.258.687.131,81	46,43%
Asse II	€1.193.803.340,00	44,04%	€1.325.758.169,03	48,90%
Totale	€2.710.965.372,00	100,00%	€2.584.445.300,84	95,33%

In merito, invece, allo stato di attivazione delle Linee di intervento previste in fase di programmazione vi sono unicamente tre Linee che attualmente non registrano alcuna allocazione di risorse: la I.4.1, la II.2.2 e la II.2.3. Ragionando in termini di obiettivi operativi, invece, solo l'Ob. I.4 - *Sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica*, non trova conferme nell'ambito dei successivi Decreti. Tuttavia, data la particolare natura delle azioni finanziate a valere su tale obiettivo, il fatto che non vi siano ancora atti che certifichino l'attivazione di risorse, non prefigura una assenza di avanzamento procedurale e progettuale.

Di seguito si riporta l'elenco degli interventi ammessi a finanziamento con il VI Decreto e che - con l'esclusione di quelli relativi all'Asse III - saranno sottoposti a monitoraggio ambientale, con un dettaglio dello stato di avanzamento. Al fine di una maggiore comprensione delle diciture utilizzate per indicare questo ultimo si precisa quanto segue:

- per “*definizione e stipula contratto*” si fa riferimento alla prima fase nel cronoprogramma di progetti appartenenti alla tipologia 'beni e servizi' nel monitoraggio unitario. Equivale alla fase propedeutica all'esecuzione dei lavori o di progettazione nelle opere pubbliche. Questi progetti infatti hanno un cronoprogramma semplificato così articolato:
 - definizione e stipula contratto;
 - esecuzione fornitura;
 - verifiche e controlli.
- per “*funzionalità*” ci si riferisce alla entrata in funzione delle opere pubbliche. È l'ultima fase del cronoprogramma procedurale nel monitoraggio unitario e l'ultima fase di avanzamento dell'opera pubblica, così come menzionato anche dalla normativa di settore (Dlgs 163/06).

Asse	Ob. Operativo	L.I.	Decreto 9557 del 2.11.2011 VI DECRETO	Beneficiario	Regione	Importi	Grande progetto	Stato di avanzamento	
1	I	I.1	I.1.1	Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	RFI	Calabria	€ 65.000.000,00	SI	Fine esecuzione lavori e funzionalità
2	I	I.1	I.1.1	Costruzione della nuova SSE (SottoStazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento delle SSE di Sambiasso e Gallico	RFI	Calabria	€ 20.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
3	I	I.1	I.1.1	Velocizzazione e miglioramento sagoma per trasporto intermodale, potenziamento e messa a modulo delle stazioni	RFI	Calabria	€ 40.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
4	I	I.1	I.1.1	ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	RFI	Calabria	€ 29.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
5	I	I.1	I.1.1	Realizzazione a Reggio Calabria del DCO intero compartimento con fabbricato DCO-DO' TE	RFI	Calabria	€ 11.000.000,00	NO	Progettazione esecutiva
6	I	I.1	I.1.1	Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	RFI	Calabria	€ 35.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
7	I	I.1	I.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	RFI	Sicilia	€ 129.247.174,00	SI	Esecuzione lavori
8	I	I.1	I.1.1	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	RFI	Sicilia	€ 333.000.000,00	SI	Esecuzione lavori
9	I	I.1	I.1.2	Completamento banchina di Costa Morena	Autorità portuale di Brindisi	Puglia	€ 20.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
10	I	I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	Autorità portuale di Gioia Tauro	Calabria	€ 20.000.000,00	NO	Fine progettazione preliminare
11	I	I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	Autorità portuale di Gioia Tauro	Calabria	€ 20.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
12	I	I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	Autorità portuale di Gioia Tauro	Calabria	€ 8.980.000,00	NO	Esecuzione lavori
13	I	I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante del tratto D e realizzazione della terza via di corsa	Autorità portuale di Gioia Tauro	Calabria	€ 25.000.000,00	NO	Fine progettazione definitiva
14	I	I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	Autorità portuale di Gioia Tauro	Calabria	€ 6.970.000,00	NO	Progettazione definitiva

Gli interventi del PON Reti e Mobilità: elementi per il monitoraggio ambientale del Programma

15	I	I.1	I.1.2	Nuovo scalo e collegamenti ferroviari del terminal di Levante del porto di Napoli e adeguamenti dei collegamenti stradali	Autorità portuale di Napoli	Campania	€ 17.500.000,00	NO	Fine progettazione definitiva
16	I	I.1	I.1.2	Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	Autorità portuale di Salerno	Campania	€ 146.600.000,00	SI	I Lotto: Aggiudicazione gara; II Lotto: progettazione esecutiva
17	I	I.1	I.1.2	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	RFI	Puglia	€ 35.000.000,00	NO	Progettazione definitiva
18	I	I.1	I.1.2	HUB Portuale di Augusta: Consolidamento banchine	Autorità portuale di Augusta	Sicilia	€ 27.527.196,64	SI	Progettazione definitiva
19				HUB Portuale di Augusta: realizzazione banchina containers 2° stralcio	Autorità portuale di Augusta	Sicilia	€ 37.343.096,24		Fine progettazione definitiva
20				HUB Portuale di Augusta: realizzazione banchina containers 1° stralcio	Autorità portuale di Augusta	Sicilia	€ 20.129.707,12		Fine progettazione preliminare
21	II	II.1	II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	RFI	Sicilia	€ 76.000.000,00	SI	Progettazione definitiva
22	II	II.1	II.1.2	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 538	ANAS	Calabria	€ 179.316.288,68	SI	Fine progettazione definitiva
23	I	I.1	I.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praia Ajeta - Reggio Calabria C.le; Sibari - Reggio Calabria C.le; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	RFI	Calabria	€ 28.000.000,00	NO	Fine esecuzione lavori
24	I	I.1	I.1.1	Nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti: miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN	RFI	Campania	€ 37.000.000,00	NO	Fine esecuzione lavori
25	II	II.1	II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: nodo di Bari tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto	RFI	Puglia	€ 46.000.000,00	NO	Fine esecuzione lavori
26	II	II.1	II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo - Messina e Messina - Siracusa, Tratta Trapani - Palermo	RFI	Sicilia	€ 42.000.000,00	NO	Fine esecuzione lavori
27	II	II.2	II.2.1	Linea Palermo - Messina e tratta Palermo - Trapani: SCMT Sottosistema Terra Sicilia	RFI	Sicilia	€ 47.000.000,00	NO	Esecuzione lavori
28	II	II.2	II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	ENAV	Campania	€ 8.972.010,00	NO	Esecuzione lavori

Gli interventi del PON Reti e Mobilità: elementi per il monitoraggio ambientale del Programma

29	II	II.2	II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi. Programma di potenziamento TBT VFR	ENAV	Puglia	€ 1.636.319,00	NO	Conclusa fase verifiche e controlli
30	II	II.2	II.2.4	Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET	ENAV	Puglia	€ 3.818.524,70	NO	Esecuzione fornitura
31	I	I.1	I.1.2	Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	Autorità portuale di Messina	Sicilia	€ 11.400.000,00	NO	L'intervento risulta chiuso e funzionale
32	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Palermo. Ampliamento piazzale aeromobili	GESAP SPA	Sicilia	€ 20.784.957,81	NO	Esecuzione lavori
33	II	II.1	II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI	Puglia	€ 36.000.000,00	SI	Esecuzione lavori
34	II	II.1	II.1.1	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	Puglia	€ 29.000.000,00	SI	In attesa di collaudo
35	I	I.2	I.2.2	Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari	Regione Puglia	Puglia	€ 16.000.000,00	NO	Progettazione esecutiva
36	II	II.1	II.1.2	S.S.N. 100 di Gioia del Colle, Tronco: Bari-Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500	ANAS	Puglia	€ 36.259.717,20	NO	Fine progettazione definitiva
37	II	II.1	II.1.2	S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle	ANAS	Puglia	€ 128.000.225,32	SI	Progettazione definitiva
38				S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento della sezione tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: II stralcio del km 84+154 al km 94+040	ANAS	Puglia	€ 80.761.230,59		Progettazione definitiva
39				S.S. 96. Variante dei lavori di adeguamento alla sezione III delle norme C.N.R. della SS:96 "Barese" - Tronco: variante di Altamura - 1° lotto S.S. 96 del km 84+154 (inizio variante Altamura) al km 81+300 (innesto con la S.S. 99)	ANAS	Puglia	€ 27.993.853,54	SI	Fine progettazione definitiva
40	I	I.1	I.1.1	SCC Nodo di Palermo	RFI	Sicilia	€ 16.000.000,00	NO	Esecuzione lavori
41	I	I.1	I.1.1	SCC Fiumetorto - Messina	RFI	Sicilia	€ 15.000.000,00	NO	Esecuzione lavori
42	I	I.3	I.3.1	Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP)	MIT	Regioni Convergenza	€ 3.445.000,00	NO	Definizione e stipula contratto
43	I	I.3	I.3.1	UIRNET Realizzazione modulo HW/SW base per le piattaforme regionali Uinret e relativa sperimentazione pilota	Uirnet SpA	Puglia	€ 3.040.000,00	NO	Esecuzione fornitura

Gli interventi del PON Reti e Mobilità: elementi per il monitoraggio ambientale del Programma

44	I	I.3	I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II fase I)	Regione Puglia	Puglia	€ 3.000.000,00	NO	Definizione e stipula contratto
45	I	I.3	I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II fase II)	Regione Puglia	Puglia	€ 2.000.000,00	NO	Definizione e stipula contratto
46	I	I.3	I.3.1	SIMMEC (Sistema Intermodale di monitoraggio delle merci pericolose della Calabria) fase I	Regione Calabria	Calabria	€ 3.000.000,00	NO	Definizione e stipula contratto
47	I	I.3	I.3.1	SIMMEC (Sistema Intermodale di monitoraggio delle merci pericolose della Calabria) fase II	Regione Calabria	Calabria	€ 2.000.000,00	NO	Definizione e stipula contratto
48	II	II.1	II.1.1	Intervento "linea veloce Palermo - Catania"	RFI	Sicilia	€ 20.000.000,00	NO	Progettazione preliminare
49	II	II.1	II.1.1	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro - Taranto - Bari	RFI	Puglia	€ 26.000.000,00	NO	Esecuzione lavori
50	II	II.1	II.1.1	Nodo di Catania (Catania Ognina - Catania Centrale)	RFI	Sicilia	€ 35.000.000,00	NO	Esecuzione lavori
51	II	II.1	II.1.1	Potenziamento tecnologico Nodo di Napoli	RFI	Campania	€ 77.000.000,00	SI	Progettazione definitiva
52	II	II.1	II.1.1	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	RFI	Calabria	€ 153.000.000,00	SI	Progettazione definitiva
53	II	II.1	II.1.1	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	RFI	Puglia	€ 129.000.000,00	SI	Fine progettazione definitiva
54	II	II.2	II.2.1	SCC Bari - Taranto	RFI	Puglia	€ 27.000.000,00	NO	Fine progettazione definitiva
55	II	II.2	II.2.1	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	RFI	Puglia	€ 30.000.000,00	NO	Fine progettazione definitiva
56	II	II.2	II.2.1	SCC Messina - Siracusa	RFI	Sicilia	€ 22.000.000,00	NO	Esecuzione lavori
57	I	I.2	I.2.2	Interporto Bari. Scalo pubblico Bari Lamasinata	RFI	Puglia	€ 7.000.000,00	NO	Progettazione esecutiva
58	I	I.3	I.3.1	SI.TRA.MER sea-side	Regione Siciliana	Sicilia	€ 3.000.000,00	NO	Definizione e stipula contratto
59	I	I.3	I.3.1	SI.TRA.MER land-side	Regione Siciliana	Sicilia	€ 2.500.000,00	NO	Aggiudicazione gara
60	II	II.1	II.2.1	ACC Bari Lamasinata	RFI	Puglia	€ 25.000.000,00	NO	Progettazione preliminare
61	II	II.1	II.2.1	ACC e PRG Foggia	RFI	Puglia	€ 39.000.000,00	NO	Progettazione definitiva

Gli interventi del PON Reti e Mobilità: elementi per il monitoraggio ambientale del Programma

62	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Raccordi C e D e Riqualifica Piazzali	Aeroporti di Puglia SpA	Puglia	€ 5.520.000,00	NO	Progettazione esecutiva
63	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Centre Line - ILS - Apparecchiature AVL	SACAL SPA	Calabria	€ 1.350.000,00	NO	Fine progettazione preliminare
64	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Ampliamenti dei piazzali Aeromobili fase II	SACAL SPA	Calabria	€ 4.500.000,00	NO	Progettazione definitiva
65	I	I.2	I.2.2	Interporto Catania - polo intermodale	Regione Siciliana	Sicilia	€ 16.000.000,00	NO	Fine progettazione esecutiva
66	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme-Completamento impianti pista di volo Testata 28	SACAL SPA	Calabria	€ 1.080.000,00	NO	Progettazione definitiva
67	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme- Adeguamento strip della pista di volo	SACAL SPA	Calabria	€ 1.170.000,00	NO	Progettazione definitiva
68	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme- bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28	SACAL SPA	Calabria	€ 5.400.000,00	NO	Progettazione preliminare
69	I	I.2	I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Impianti AVL	Aeroporti di Puglia SpA	Puglia	€ 3.200.000,00	NO	Fine progettazione preliminare

3.2 Ripartizione per tipologia di intervento

Considerazioni di maggior dettaglio sull'articolazione interna agli Assi prioritari possono essere formulate alla luce dell'analisi della distribuzione tra le diverse tipologie di intervento. Il Programma, infatti, non presenta una suddivisione sulla ripartizione delle risorse all'interno dei singoli Assi ad eccezione di una stima dell'importo comunitario alla luce della classificazione per "Temi prioritari"⁴, così come meglio illustrato nella tabella seguente.

Cod.	Temi prioritari	Da PO	Da VI Decreto
16	Ferrovie	21,60%	21,13%
17	Ferrovie (RTE-T)	34,70%	30,78%
20	Autostrade	0,70%	-
21	Autostrade (RTE-T)	2,50%	-
22	Strade nazionali	17,10%	16,45%
26	Trasporti multimodali	2,30%	1,42%
28	Sistemi di trasporto intelligenti	3,00%	7,71%
29	Aeroporti	3,00%	2,09%
30	Porti	13,70%	14,42%
85	Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	0,80%	0,86%
86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione	0,60%	0,54%
	Totale	100%	95,39%

Gli interventi del VI Decreto, così come il loro riflesso sulla ripartizione percentuale degli interventi all'interno del Programma rispetto alla modalità di trasporto, fanno parte di una più vasta proposta di rimodulazione del Programma.

Il raffronto operato alla luce della ripartizione in temi prioritari vede il sussistere di una condizione di sostanziale equilibrio per quanto riguarda gli interventi portuali e le attività legate alla gestione e sorveglianza del Programma. La variazione percentuale rispetto alla dotazione indicativa da PO è invece significativa – in termini di minori risorse allocate – per gli interventi aeroportuali e sui trasporti multimodali e, in misura minore, per strade e ferrovie. I progetti relativi ai sistemi intelligenti (ITS) sono invece gli unici che registrano un sensibile aumento, con una dotazione di risorse quasi triplicata. In larga parte tali interventi sono riconducibili alla modalità ferroviaria (circa l'84% dell'importo decretato). Questa osservazione costituisce un fattore di compensazione per la riduzione delle risorse allocate per

⁴ Cfr. Allegato I - Ripartizione indicativa del contributo FESR per categoria di spesa, Tav. 10 Classificazione degli interventi dei Fondi per il periodo 2007-2013 - Dimensione 1 "Temi prioritari" (rif. Allegato II del Regolamento CE 1828/2006)

la modalità “Ferrovia”, che è considerata, in ambito comunitario e internazionale, una modalità pienamente coerente con i principi di sviluppo sostenibile.

A questa considerazione va aggiunta anche l’osservazione prodotta dal MISE-DPS in sede di Tavolo Interministeriale Ambiente⁵ in cui si fa notare la capacità da parte degli ITS di “migliorare complessivamente il servizio complessivo di una modalità di trasporto” con le conseguenti implicazioni ambientali che ne possono scaturire.

Con riferimento alla nuova distribuzione delle risorse determinata dal quadro degli interventi approvato nel VI Decreto, si può notare come venga attuata un’azione riequilibratrice tra asse I e Asse II a favore del II che evidenzia un **vettore della compatibilità ambientale** più sostenibile rispetto a quello dell’Asse I, come mostrato nella figura seguente.

Fattori e componenti ambientali		Qualità dell’aria	Rumore e vibrazioni	Risorse idriche	Suolo e sottosuolo	Aree naturali e Biodiversità	Ambiente marino e costiero	Aree rurali o di interesse agroforestale	Ambiente urbano	Paesaggio e patrimonio culturale	Popolazione e salute	Cambiamenti climatici	Energia	Rischi naturali e antropogenici
Asse prioritario	Obiettivo specifico													
Asse I	Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale	IV	III	III	III	III	III	III	III	III	IV	IV	III	III
Asse II	Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi 1 e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico	IV	IV	III	III	III	IV	III	IV	III	IV	IV	III	III

Classi dell’Indice di compatibilità ambientale: I – Incompatibilità, II – Compatibilità scarsa, III – Compatibilità media, IV – Compatibilità alta.

*Figura 4 - Vettori di compatibilità ambientale degli Assi I e II
(fonte: Rapporto Ambientale VAS del PON Reti e Mobilità)*

3.3 Procedure e documentazione ambientale

Coerentemente a quanto dichiarato in precedenza, uno degli obiettivi del presente documento è quello di restituire lo stato di avanzamento progettuale e delle procedure ambientali a cui sono sottoposti gli interventi e di fornire un quadro conoscitivo dei potenziali impatti degli interventi alla luce della definizione del nuovo parco progetti stabilito dal VI decreto dell’AdG.

⁵ Seduta del 7 febbraio 2012

Al fine di reperire tutte le informazioni utili a costruire il quadro conoscitivo ambientale è stato necessario tener presente che la documentazione disponibile associata ai singoli interventi varia in base alla natura dell'intervento classificabile sostanzialmente in due categorie:

- realizzazione di opere e lavori pubblici;
- acquisizione di beni e servizi.

Nel primo caso, infatti, sussistono precisi riferimenti normativi sulla documentazione associata ai differenti livelli di progettazione mentre nel secondo la documentazione disponibile potrebbe anche essere priva di considerazioni e informazioni di carattere ambientale.

Nel caso della “realizzazione di opere e lavori pubblici”, in accordo alla legislazione nazionale (D.Lgs. 163/2006), il progetto può essere corredato da uno Studio di Prefattibilità Ambientale associato al progetto preliminare, di uno Studio di Fattibilità Ambientale, nel caso si tratti di un progetto definitivo o di uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) da presentare insieme al progetto definitivo nel caso il progetto sia sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Infine, qualora il livello di progettazione fosse quello esecutivo, il progetto dovrebbe comprendere, ove opportuno, elaborati grafici relativi alle opere di ripristino e miglioramento ambientale.

Qualora i progetti rientrino nelle tipologie stabilite dai provvedimenti disciplinanti la Direttiva Habitat (92/43/CE) e cioè tra quelli che possono avere incidenza significativa sui Siti di Importanza Comunitaria o su Zone di Protezione Speciale, l'intervento sarà sottoposto alla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VIInCA) e, quindi, corredato da uno Studio di Incidenza.

Una prima ricognizione della documentazione di carattere ambientale disponibile presso l'Autorità di Gestione è stata svolta dal Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale nel corso del 2010 con riferimento agli interventi approvati al IV e V Decreto. Tale analisi si è conclusa con una nota⁶ al Ministero delle Infrastrutture convertita successivamente in una richiesta formale dell'AdG ai beneficiari, in cui veniva esplicitata la necessità di reperire ulteriore documentazione per alcuni progetti.

Un aggiornamento dello stato di realizzazione e/o dell'avanzamento progettuale degli interventi è stato invece condotto nei primi mesi del 2012, portando a completare il quadro presentato nel presente documento in base alle informazioni disponibili.

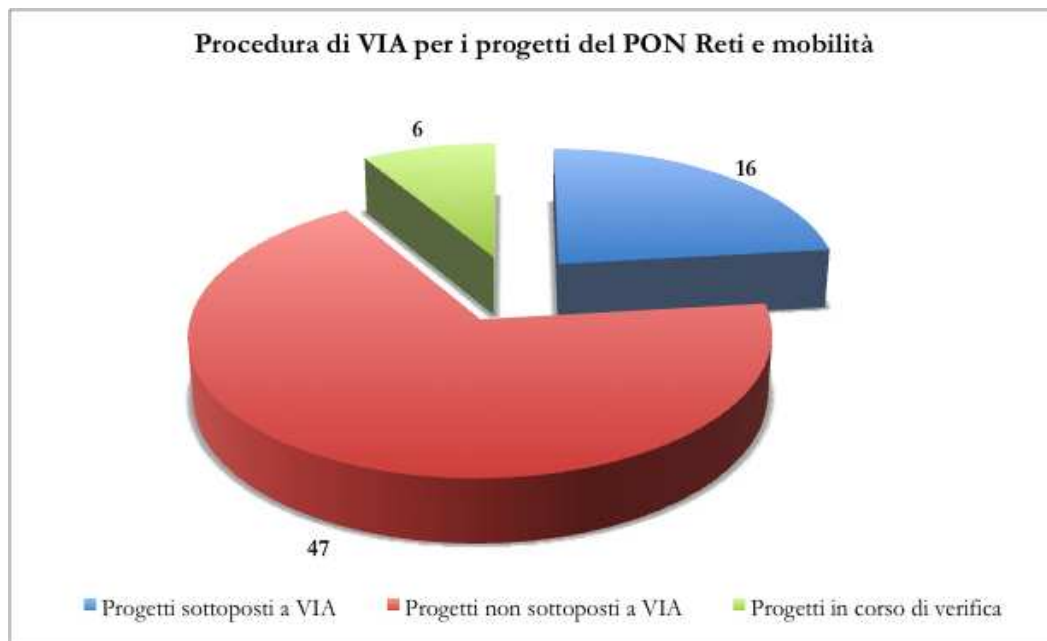
In seguito alla definizione della loro natura (realizzazione lavori pubblici o acquisizione di beni e servizi) e dopo aver constatato, in base all'importo, se si fosse trattato di un Grande Progetto e se i progetti fossero soggetti a VIA e VIInCA, sono stati indicati i documenti di riferimento per le informazioni di

⁶ Nota Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale del 15 aprile 2011

carattere ambientale. Sulla base di tale disponibilità sono stati poi compilati i Focus sugli interventi distinti per regione così come presentati in allegato.

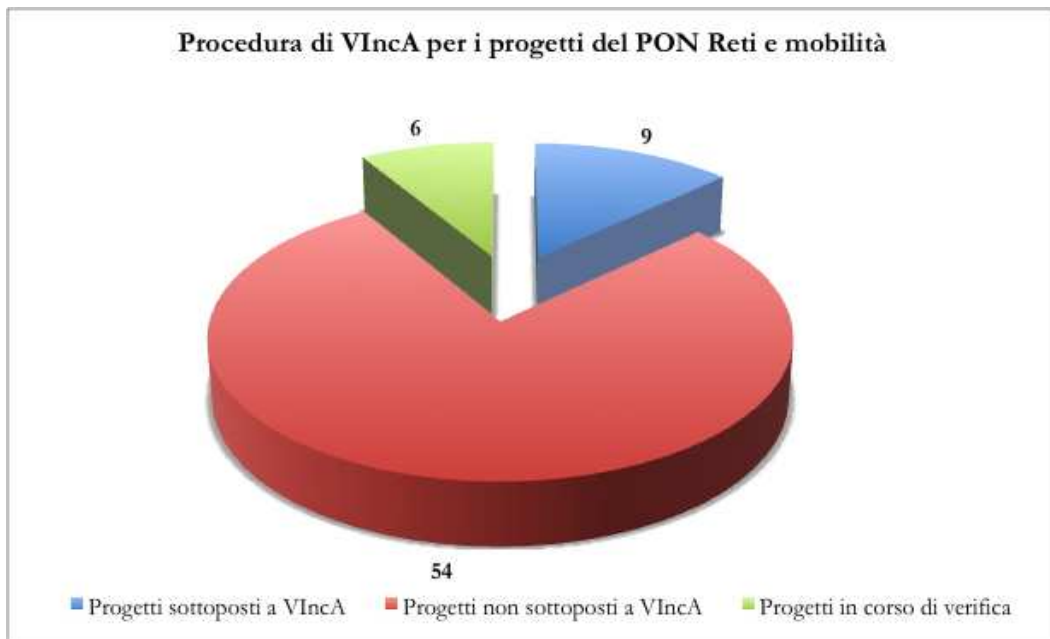
In assenza della suddetta documentazione alcune informazioni, pur non essendo esaustive, sono state desunte da relazioni di tipo tecnico-descrittivo e dalle schede di valutazione prodotte in sede di selezione degli interventi. A tal proposito vale la pena osservare che il reperimento della documentazione, e in particolare, quella di carattere ambientale è risultata una delle criticità operative dell'attuazione del processo di monitoraggio del Programma.

Un focus è stato condotto sulle procedure di valutazione ambientale VIA e VIInCA in termini di distribuzione complessiva e di distribuzione a scala regionale. Nei seguenti grafici sono evidenziate le percentuali degli interventi, individuati come ammissibili a finanziamento sulla base del VI Decreto, in funzione dell'assoggettabilità degli stessi alle procedure di Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza Ambientale e dell'esito della procedura, qualora noto.

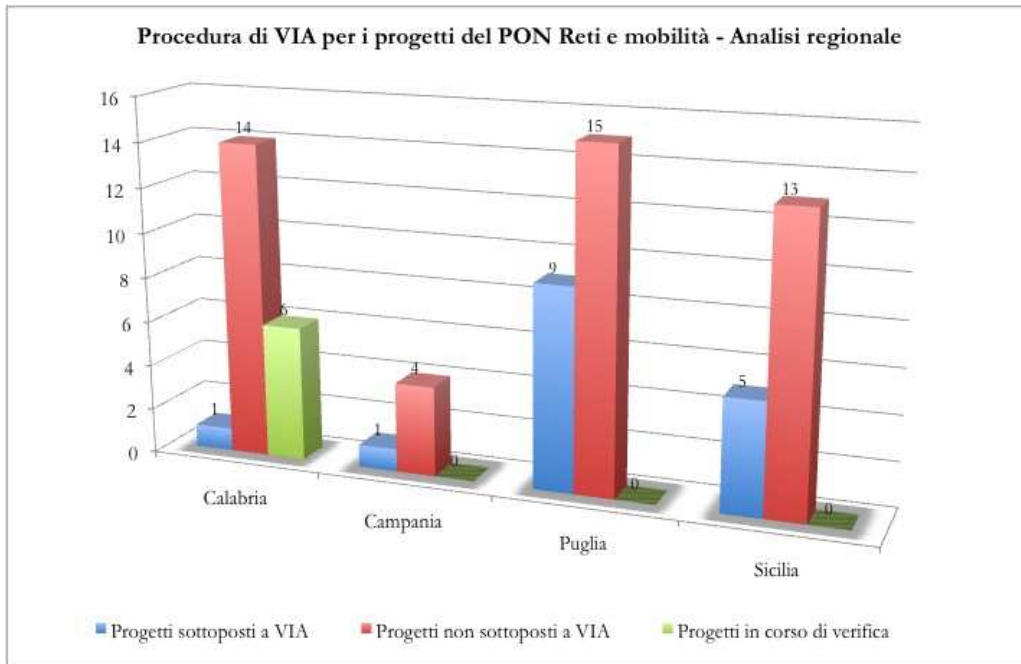


Dei **progetti ammessi a finanziamento che saranno sottoposti a monitoraggio ambientale (69)**, il 23% risulta sottoposto a procedura di VIA (16 progetti), il 68% (47 progetti) non risulta soggetto a V.I.A e il restante 9% (ovvero 6 progetti) risulta essere “in fase di verifica”, intendendo così far riferimento sia a quei progetti la cui verifica di assoggettabilità è in corso e sia a quelli che si trovano ad uno stadio progettuale ancora prematuro per l'analisi degli aspetti di carattere ambientale previsto da normativa.

Per quanto riguarda la VInCA, il 13% dei progetti risulta sottoposto alla procedura (9 progetti), il 78% (54 progetti) non risulta soggetto a VInCA e il restante 9% (ovvero 6 progetti) risulta essere in corso di verifica.



È inoltre interessante esaminare la distribuzione dei progetti per regione in relazione alle suddette procedure ambientali in quanto se ne può trarre un'indicazione in merito alla maggiore esposizione di un contesto territoriale rispetto ad un altro in termini di potenziali maggiore effetti. Si noti che entrambe le elaborazioni su base regionale sono state effettuate su 68 progetti rispetto ai 69 complessivi ammessi in quanto l'intervento "Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP)" è un progetto afferente a tutte le Regioni Obiettivo Convergenza e non può essere attribuito ad una sola delle quattro Regioni.

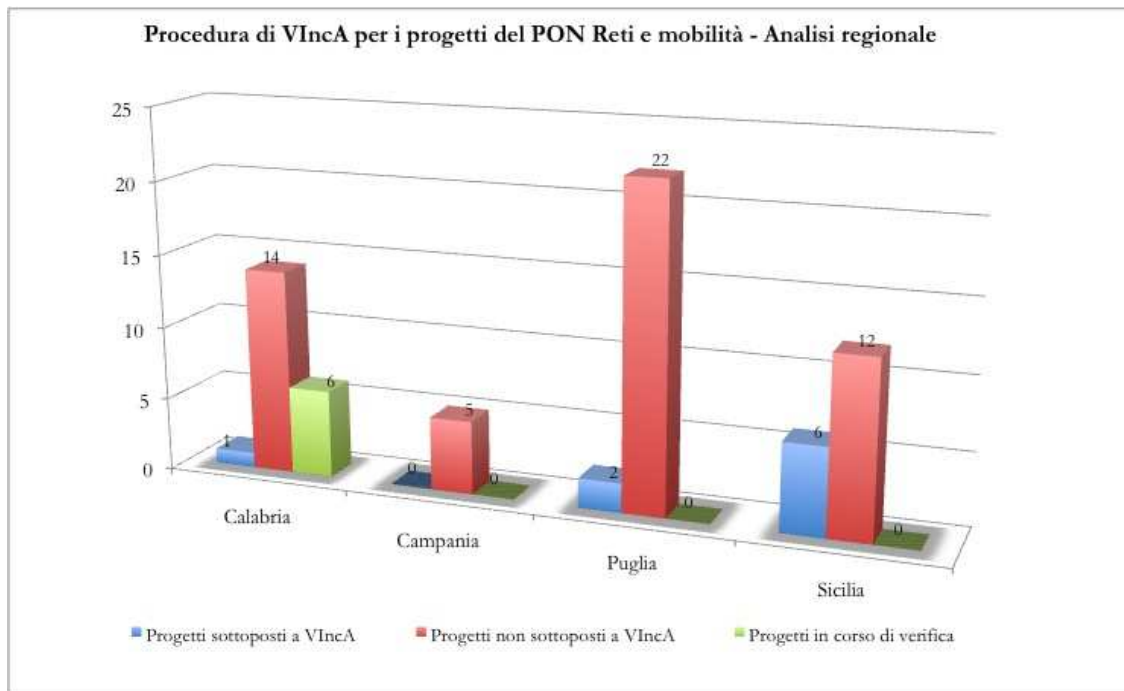


In relazione alla VIA, la Regione Calabria è l'unica regione avente progetti (6 su 21) la cui assoggettabilità a VIA, a norma del Regolamento Regionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale (D.G.R. 153 del 31.03.2009), sia ancora in fase di verifica. Dei restanti 15, 1 è soggetto a VIA e 14 non rientrano tra i casi soggetti a VIA.

La Regione Campania, su un totale di 5 progetti, riporta un unico intervento sottoposto a VIA, ovvero il Grande Progetto "Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest".

Tra i progetti della Regione Puglia, 9 sono sottoposti a VIA e 15 non sono soggetti agli obblighi della Direttiva. La Regione Puglia risulta dunque essere la regione con la percentuale maggiore di progetti che necessitano, in accordo con le normative comunitarie e nazionali, di una Valutazione di Impatto Ambientale.

Infine, la Regione Siciliana riporta, su un totale di 18 progetti, 13 progetti non sottoposti a procedura VIA e 5 sottoposti alla suddetta procedura.



In relazione alla VInCA, la Regione Calabria è l'unica regione avente progetti (6 su un totale di 21) sottoposti a verifica di assoggettabilità alla VInCA, 1 progetto è sottoposto a VInCA e i restanti 14 non rientrano nell'ambito di tale procedura. La distribuzione risulta dunque la medesima rilevata per la procedura di VIA.

La Regione Campania non riporta nessun intervento avente potenziale incidenza su aree appartenenti alla rete Natura 2000 e che, di conseguenza, siano da sottoporre a VInCA.

Sui 24 interventi della Regione Puglia, 2 sono sottoposti a VInCA mentre i restanti 22 non sono sottoposti a tale procedura.

Infine, la Regione Siciliana riporta 12 progetti non sottoposti a VInCA e 6 riconosciuti come sottoposti alla suddetta procedura.

3.4 I Grandi Progetti

All'interno del parco progetti del PON assumono particolare importanza i Grandi Progetti (GP) in virtù del loro rilevante impegno finanziario che si traduce in una potenziale maggiore capacità di trasformazione del territorio e di modifica del contesto ambientale.

Nella tabella seguente è riportato l'elenco dei 13 Grandi Progetti così come approvati nel VI Decreto dell'AdG. Nel dettaglio l'intervento "Raddoppio Bari –Taranto" è presente in tabella due volte essendo

stata riportata anche la versione successiva alla richiesta di modifiche della CE. Nello specifico si è effettuata una distinzione tra i Grandi Progetti previsti nel Programma al momento della sua approvazione che costituiscono l'unico elenco di progetti inizialmente definito e i progetti inseriti nel programma successivamente a partire dal III Decreto.

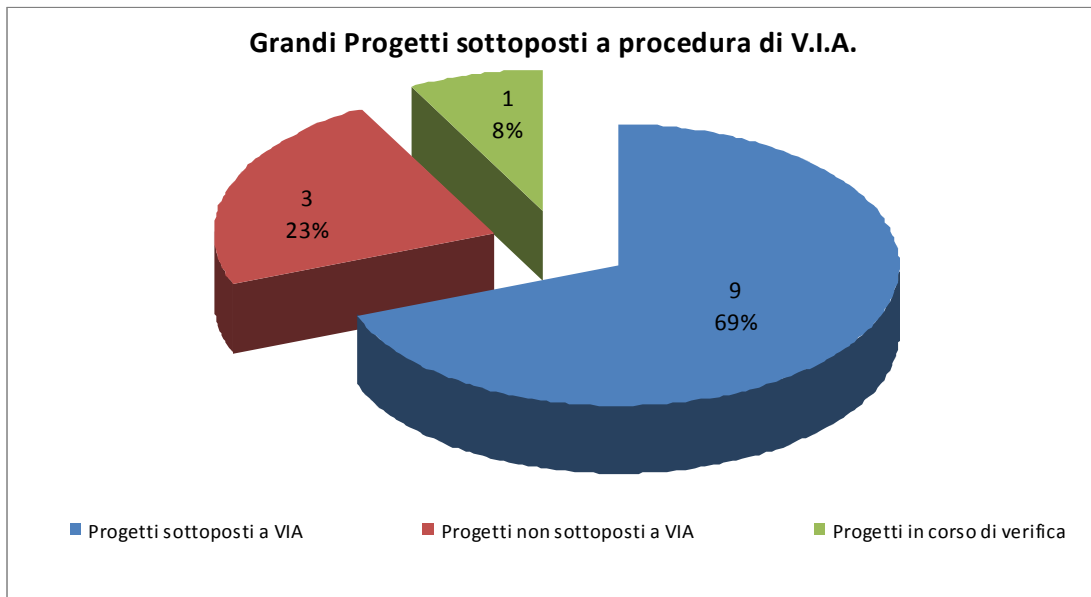
I Grandi Progetti sono sottoposti, ai sensi della normativa comunitaria, all'obbligo della predisposizione di una scheda dedicata da inviare alla Commissione Europea. In tale scheda sono descritti anche gli aspetti di carattere ambientale e, in particolare, viene trattato il tema dell'interferenza con i siti Natura 2000 attraverso la presentazione dell'Allegato I rappresentato proprio dalla Dichiarazione dell'Autorità competente per la Sorveglianza dei siti Natura 2000.

Per tale motivo, nella tabella contenente l'elenco dei GP si è ritenuto opportuno indicare anche lo stato di avanzamento della procedura relativa alla Scheda Grandi Progetti in termini di preparazione/invio/approvazione/richiesta di modifiche e integrazioni da parte della Commissione Europea, in quanto significativa dell'ulteriore verifica da parte della Commissione in termini di espletamento degli obblighi in tema di siti appartenenti alla Rete Natura 2000. Tale prospetto, riportato anche durante l'incontro del Tavolo Interministeriale Ambiente (TIA) nella seduta del 7 febbraio 2012, può essere così sintetizzato: sui 13 Grandi Progetti presenti nel Programma, 7 hanno già avuto l'approvazione della Scheda GP e di conseguenza dell'Allegato I inerente la Dichiarazione Natura 2000, 2 GP hanno la relativa scheda in fase di integrazione, 3 GP hanno la relativa scheda in fase di istruttoria presso la CE e 2 GP hanno la relativa scheda in fase di preparazione.

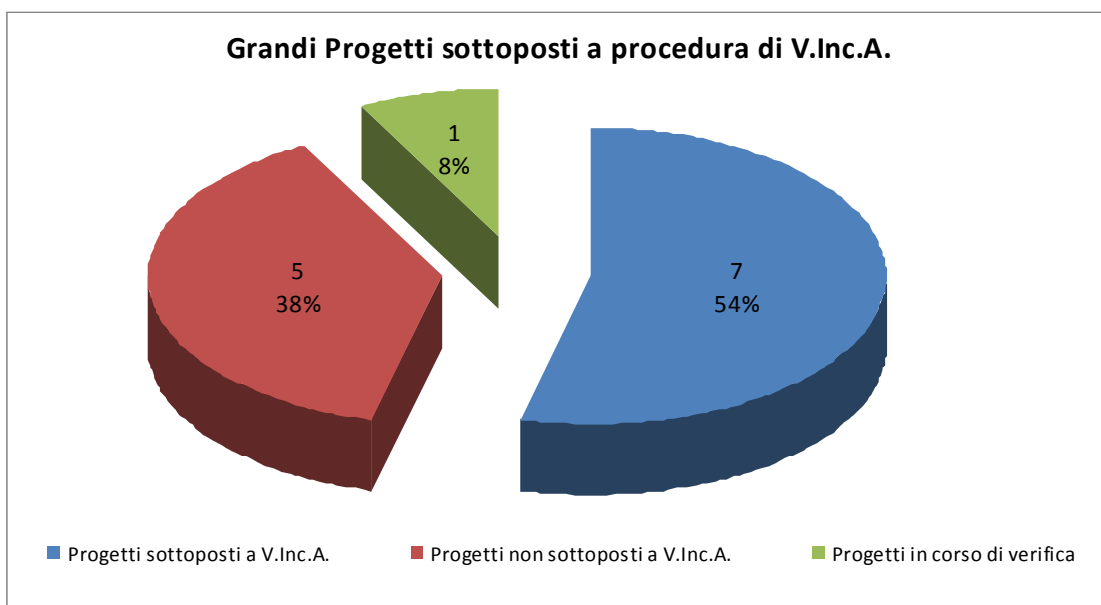
Titolo intervento	Soggetto/Ente beneficiario	Status Scheda GP
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta Foggia. Raddoppio delle tratte Cervaro – Bovino e Bovino-Orsara	RFI S.p.A.	Approvata
Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea (V.1)	RFI S.p.A.	Approvata
Raddoppio Palermo-Messina – Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	RFI S.p.A.	Approvata
Porto di Salerno – collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	Autorità portuali	Approvata
Nodo ferroviario di Palermo – passante Palermo. C.le Brancaccio-Carini	RFI S.p.A.	Approvata
Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	RFI S.p.A.	Approvata
S.S.N. 106 Jonica – megalotto 4. Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS106 Firmo- Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS S.p.A	Approvata
HUB Portuale di Augusta	Autorità Portuali	Ulteriori integrazioni in fase di predisposizione
S.S. 96 “Barese” (Palo del Colle – Altamura Toritto – Variante di Altamura)	ANAS S.p.A	Integrazioni in fase di predisposizione
Velocizzazione Catania – Siracusa – Tratta Bicocca- Targia	RFI S.p.A.	In istruttoria presso la CE
Raddoppio della tratta Bari – Sant’Andrea Bitetto della linea Bari - Taranto	RFI S.p.A.	In istruttoria presso la CE
Raddoppio Bari-Taranto e C.T.C. intera linea (V.2)	RFI S.p.A.	In istruttoria presso la CE (v.1 già approvata)
Potenziamento Itinerario Gioia-Tauro Taranto 1 fase potenziamento tratta Metaponto – Sibari – Bivio S. Antonello	RFI S.p.A.	In preparazione
Potenziamento tecnologico Nodo di Napoli	RFI S.p.A.	In preparazione
	Legenda	Grandi Progetti presenti nel programma nella versione originaria
		Grandi Progetti inseriti successivamente all’approvazione del Programma.

Il focus sulle procedure di valutazione ambientale VIA e VInCA in termini di distribuzione complessiva e di distribuzione a scala regionale è stato condotto anche sui Grandi Progetti.

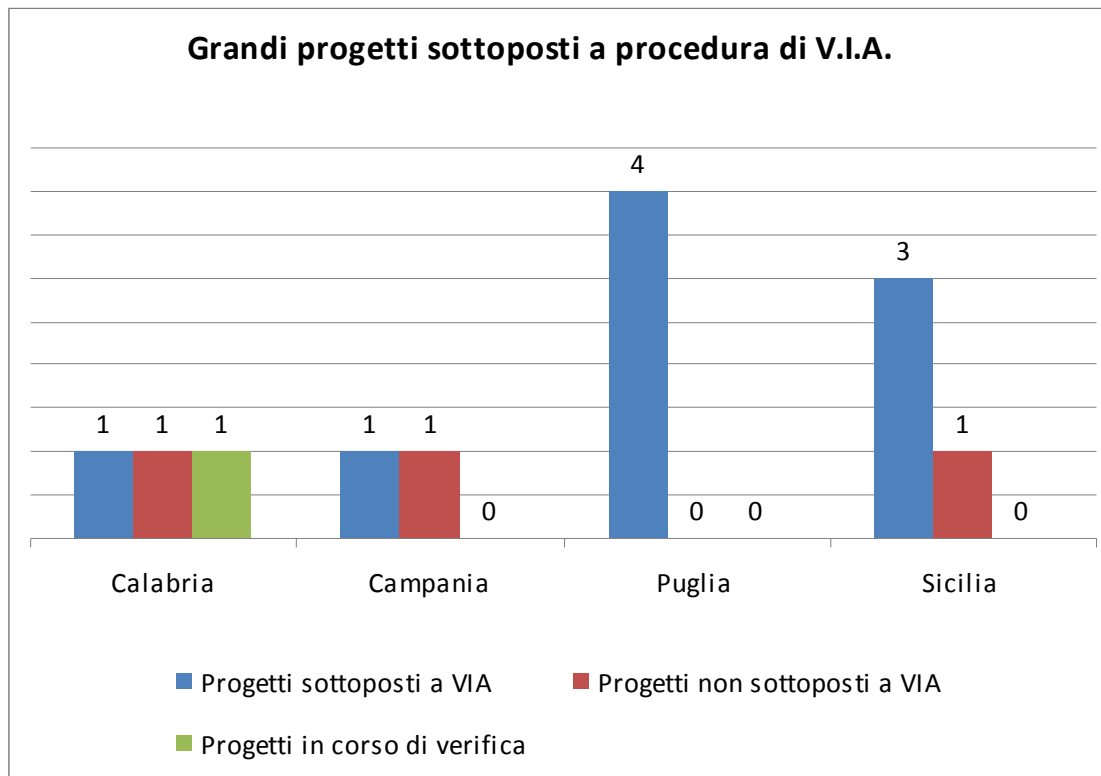
Nei seguenti grafici sono evidenziate le percentuali dei Grandi Progetti, individuati come ammissibili a finanziamento sulla base del VI Decreto, secondo l'assoggettabilità degli stessi alle procedure di Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza Ambientale.



Dei 13 Grandi Progetti ammessi a finanziamento, 9 progetti (69%) risultano sottoposti a procedura di VIA, 3 progetti (23%) non risultano soggetti a VIA e 1 progetto (8%) risulta essere in fase di verifica in quanto non ancora sviluppato al livello di progettazione definitiva (Gateway ferroviario di Gioia Tauro).



Per quanto riguarda la VIncA, 7 progetti (54%) risultano sottoposti alla procedura, 5 progetti non risultano soggetti a VIncA e 1 progetto (8%) si trova in fase di verifica.



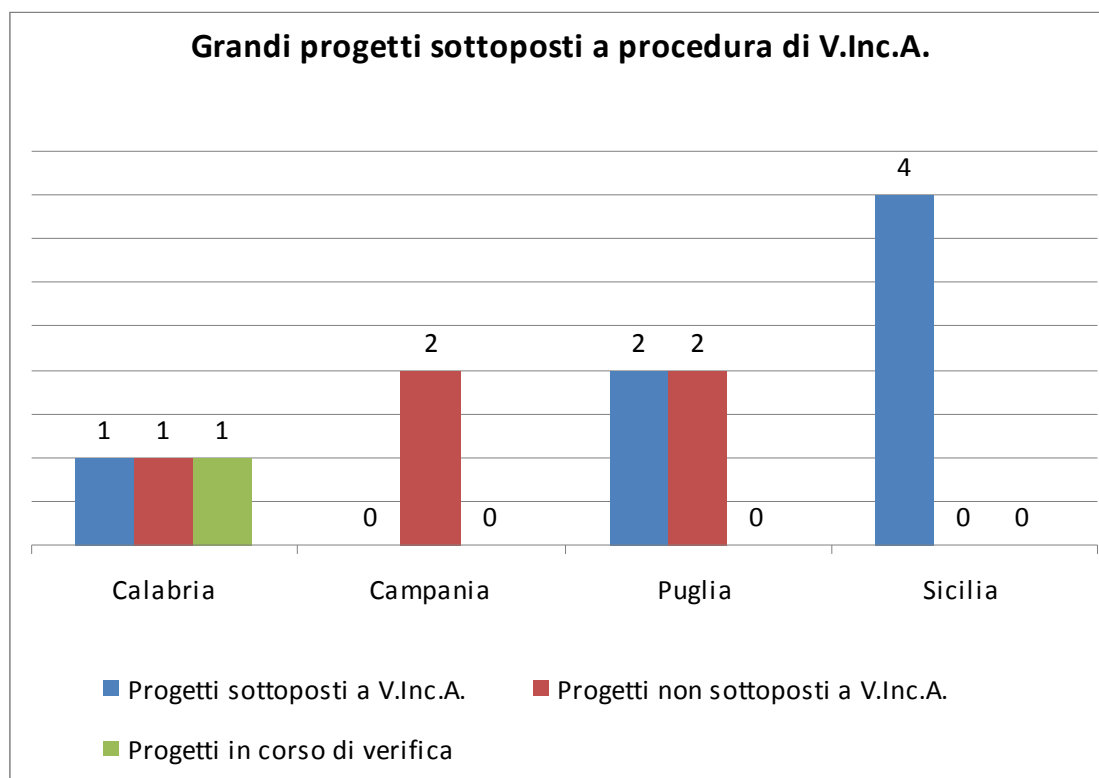
Di interesse risulta inoltre la distribuzione dei Grandi Progetti per regione in relazione alle procedure di VIA e VInCA in quanto se ne può trarre un'indicazione in merito alla maggiore esposizione di un contesto territoriale rispetto ad un altro in termini di potenziali maggiore effetti, osservazione questa che assume ancora più significato nel caso dei Grandi Progetti.

La Regione Calabria è l'unica regione avente un Grande Progetto (su un totale di 3) la cui assoggettabilità alla VIA, a norma dell'art.6 del Regolamento Regionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale (D.G.R. 153 del 31.03.2009), è in corso di verifica per effetto di un prematuro livello progettuale; dei restanti 2 interventi, uno solo ricade nella tipologia soggetta a Direttiva VIA.

La Regione Campania, su un totale di 2 GP, riporta un intervento sottoposto a VIA e l'altro esente dalla suddetta procedura.

I quattro Grandi Progetti della Regione Puglia risultano tutti sottoposti a VIA. La Regione Puglia risulta dunque essere la regione con la percentuale maggiore di Grandi Progetti che necessitano, in accordo con le normative comunitarie e nazionali, di una Valutazione di Impatto Ambientale.

Infine, la Regione Siciliana, su un totale di 4 Grandi Progetti, riporta 3 interventi sottoposti a VIA e 1 non sottoposto alla suddetta procedura.



Rispetto alla procedura di VIncA, la Regione Calabria è l'unica regione avente 1 progetto, su un totale di 3, in attesa di valutazione rispetto all'eventuale assoggettabilità, mentre degli altri 2 un progetto risulta essere soggetto a VIncA, mentre l'altro ne è escluso. La distribuzione risulta la medesima rilevata per la procedura di VIA.

La Regione Campania non riporta nessun intervento riconosciuto come avente potenziale incidenza su aree SIC/ZPS e tale quindi da essere sottoposto a VIncA. Entrambi i Grandi Progetti della Regione Campania non rientrano quindi nell'ambito di applicazione della suddetta procedura.

Dei 4 interventi della Regione Puglia 2 sono sottoposti a VIncA mentre i restanti 2 non sono sottoposti a tale procedura.

Infine, per quanto concerne la Regione Siciliana, tutti i 4 Grandi Progetti ricadenti nel territorio regionale risultano sottoposti a VIncA, in quanto riconosciuti come potenzialmente impattanti sulle aree appartenenti alla Rete Natura 2000.

4. IL CONTRIBUTO ALLE SUCCESSIVE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PROGRAMMA

L'attività condotta oltre a consentire di restituire il quadro conoscitivo degli interventi del Programma nei termini precedentemente descritti, si configura come un utile contributo all'espletamento delle preliminari attività di acquisizione ed analisi documentale finalizzate ad un esaustivo monitoraggio ambientale del Programma.

Con riferimento allo schema di governance del PMA, riportato in precedenza, il presente documento risponde essenzialmente all'attività (preliminare) di *“acquisizione dei dati e delle informazioni ambientali necessarie per la creazione dell'Inventario del PON Reti e mobilità”*.

La redazione del documento assume rilevanza in termini di strumento conoscitivo e di analisi per l'implementazione delle successive attività di monitoraggio. Le considerazioni di carattere ambientale svolte sino ad ora fanno, infatti, riferimento al solo Rapporto Ambientale e alla valutazione dei potenziali effetti ambientali delle tipologie di intervento così come definite nel Programma al momento della sua approvazione.

Allo stato attuale, a seguito della pubblicazione di una serie di decreti da parte dell'AdG del PON, è stato invece definito un preciso quadro degli interventi da realizzare. Questa osservazione non è irrilevante in quanto consente di affrontare l'analisi dei potenziali impatti ambientali ad una scala di maggiore dettaglio, sulla base delle specificità dei singoli progetti. Tale attività appare funzionale anche all'*“aggiornamento del contesto di Programma”*. Al riguardo è opportuno anche segnalare la proposta, ad oggi in valutazione, di un nuovo set di indicatori di realizzazione del programma che, qualora approvato, impone il confronto con quello precedentemente utilizzato all'interno del PMA e l'eventuale revisione degli indicatori di contributo del programma alla variazione del contesto ambientale.

Un ulteriore utile contributo fornito si ritiene possa individuarsi:

- nell'accertamento dell'obbligatorietà delle procedure di valutazione ambientale;
- nella definizione dello stato dell'iter autorizzativo ambientale (qualora pertinente);
- nell'acquisizione dei relativi documenti (Studi di Impatto Ambientale e gli Studi di Incidenza) prodotti nell'ambito delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza di ogni intervento ammesso a finanziamento.

Altra utile, benché sintetica, informazione fornita dal presente documento appare la descrizione:

- a. del contesto ambientale interferito dai singoli interventi;

- b. degli impatti ambientali potenziali indotti dalla singola realizzazione;
- c. delle misure di mitigazione adottate dai proponenti o prescritte in sede di procedura autorizzativa.

Tali elementi, riportati nei Focus in allegato al presente documento, sono stati desunti dalla documentazione disponibile e forniscono utili indicazioni per una approfondita attività di monitoraggio, in particolare di quegli interventi che, in relazione alle loro peculiarità e alla sensibilità ambientale del contesto interferito, si configurano come potenzialmente critici.

CONCLUSIONI

Questo documento costituisce il primo quadro conoscitivo degli aspetti ambientali del Programma comprendente elementi essenziali per la realizzazione delle attività legate al processo di monitoraggio e delle successive azioni di valutazione degli effetti ambientali.

Nel dettaglio il documento ha:

- fornito un quadro aggiornato degli interventi del Programma, permettendo di caratterizzare, all'interno dei Focus regionali, gli specifici impatti potenziali e di individuare, in base all'intervento, quelle che possono essere le matrici ambientali maggiormente interessate;
- restituito un prospetto degli interventi sottoposti a procedura di VIA e VInCA, sottolineando che solo il 23% del parco progetti è sottoposto a Procedura di VIA e che solo il 13% degli interventi è sottoposto a procedura di VInCA. Inoltre sono state realizzate elaborazioni per valutare la rappresentatività delle procedure dal punto di vista territoriale come indicazione della maggiore esposizione potenziale del territorio a modifiche del contesto ambientale. Tali elaborazioni indicano che sono gli interventi della Regione Puglia a ricadere maggiormente tra quelli assoggettati a VIA, così come è la Regione Sicilia a detenere il maggior numero di progetti sottoposti a VInCA;
- effettuato un approfondimento sui Grandi Progetti con il quale si è visto che circa il 70% del parco progetti del PON è sottoposto a procedura di VIA, mentre, rispetto alla VInCA, il rapporto è di circa 1 a 2. Ciò conferma un risultato atteso che è quello relativo alla maggiore potenziale incidenza dei Grandi Progetti sulle trasformazioni del territorio e le variazioni del contesto ambientale.

- riportato le informazioni, tratte dalla documentazione più rappresentativa per i singoli progetti in virtù del loro stato di avanzamento, sia progettuale che procedurale-ambientale, dei potenziali impatti e delle eventuali misure di mitigazione;
- fornito contributi all'espletamento delle successive attività di monitoraggio ambientale del Programma.

Tale documento, infine, si ritiene possa configurarsi anche un utile preliminare strumento di informazione degli aspetti ambientali del Programma, rivolto, oltre che ai soggetti coinvolti direttamente nel processo di monitoraggio, anche ad un pubblico più ampio, al fine di rispettare un principio chiave del processo di valutazione ambientale (la divulgazione delle informazioni di carattere ambientale e la partecipazione del pubblico) e promuovere un processo di controllo degli effetti ambientali trasparente e partecipato.

ALLEGATI

ALLEGATO I - IL FOCUS SUGLI INTERVENTI DEL PON RETI E MOBILITÀ

REGIONE CAMPANIA

REGIONE PUGLIA

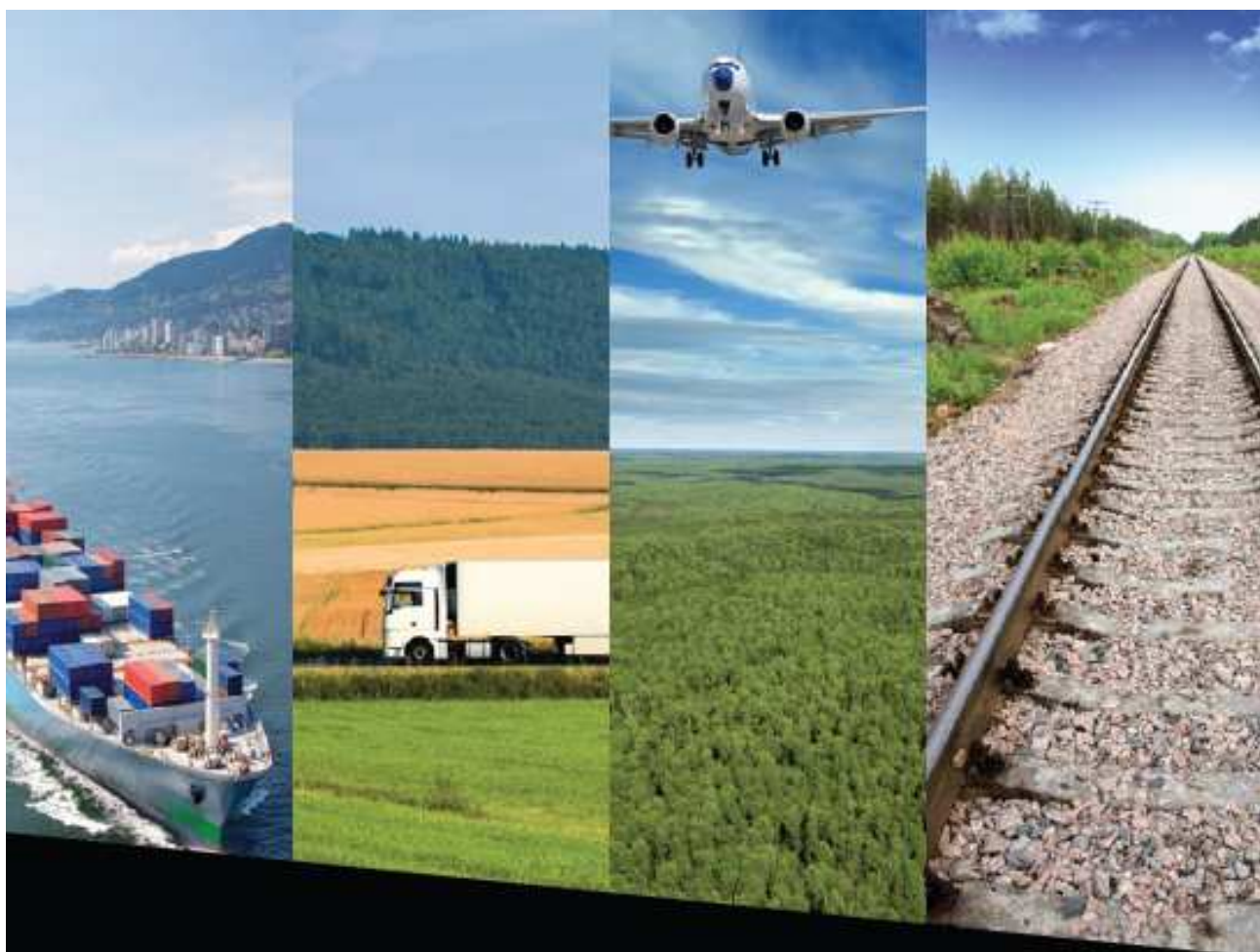
REGIONE SICILIANA

REGIONE CALABRIA

ALLEGATO II - ACRONIMI



PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE 2007-2013



Allegato II

ACRONIMI

Acronimi

ACC	Apparato Centrale Computerizzato
ACS	Apparato Centrale statico
AdG	Autorità di Gestione
ANAS	Azienda Nazionale Autonoma delle strade
AP	Autorità Portuale
ARPA	Agenzia Regionale per la Protezione dell’Ambiente
ASI	Area per lo Sviluppo industriale
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Systems
AVL	Aiuti Visivi Luminosi
BCA	Blocco Conta Assi (sistema di distanziamento)
BT	Blocco Tecnico
CDS	Codice della Strada
CC	Consiglio Comunale
CE	Commissione Europea
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CNR	Consiglio Nazionale delle Ricerche
CONV	Convergenza (obiettivo)
CTC	Controllo del Traffico Centralizzato
DCO	Dirigenza Centrale Operativa
DOTE	Dirigenza operativa della Trazione Elettrica
DPS	Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e coesione
DSS	Decision Support System
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
ENAC	Ente nazionale per l’Aviazione Civile
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ENAV	Ente nazionale per l’Assistenza al Volo
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FS	Ferrovie dello Stato
GdL	Gruppo di Lavoro
GESAP	Gestione Aeroporto Palermo
GIS	Geographic Information System

GP	Grandi Progetti
GPS	Global Positioning System
GPRS	General Packet Radio Service
GSM	Global System for Mobile Communications
HW	Hardware
ISO	International Organization for Standardization
ITS	Intelligent Transport System
LLM	Livello medio Marino
MATTM	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
MISE	Ministero dello Sviluppo Economico
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MP	Merci Pericolose
MPA	Master Plan Aeroporto
PMA	Piano di Monitoraggio Ambientale
PON	Programma Operativo Nazionale
POR	Programma Operativo Regionale
PRG	Piano Regolatore Generale
PRP	Piano Regolatore Portuale
PSA	Piano di Sviluppo Aeroportuale
PSE	Punta Scambio Estrema
PTA	Piano di Tutela Acque
QSN	Quadro Strategico Nazionale
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RFID	Radio Frequency Identification
RGL	Runway Guard Light
RSU	Rifiuti Solidi Urbani
SALS	Simple Approach Lighting System / Sentiero di Avvicinamento Luminoso Semplificato
SCC	Sistema di Comando e Controllo
SIN	Sito di Interesse Nazionale
SCMT	Sistema di Controllo Marcia Treni
SIA	Studio di Impatto Ambientale
SIC	Sito di Importanza Comunitaria
SITIP	Sistema Informativo Telematico Integrato dei Porti
SOA	Service Oriented Architecture
SS	Strada Statale

SSE	Sotto Stazione Elettrica
SST	Sotto Sistema Terra
SW	Software
TBT	Terra Bordo Terra
TEN	Trans-European Network
TEN-T	Trans-European Network Transport
TU	Testo Unico
UMTS	Universal Mobile Telecommunications System
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VIA	Valutazione di Impatto Ambientale
VInCA	Valutazione di Incidenza Ambientale
VFR	Vision Flight Rules
ZPS	Zona Protezione Speciale