



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA



Ministero delle Infrastrutture



**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
DEL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE
“RETI E MOBILITÀ”**

**OBIETTIVO CONVERGENZA
2007-2013**

DICHIARAZIONE DI SINTESI

(ai sensi dell'Art. 9, paragrafo 1. b) della Direttiva 2001/42/CE)

L'articolo 9, paragrafo 1 punto b), della Direttiva 2001/42/CE stabilisce che sia predisposta una dichiarazione di sintesi in cui sono illustrate:

- a) in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Programma e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale;
- b) come si è tenuto dei pareri espressi dalle autorità ambientali e dal pubblico;
- c) le ragioni per le quali è stato scelto il Programma adottato alla luce delle alternative analizzate.

a) In che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Programma e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale.

A livello strategico, la valutazione ambientale condotta ai sensi della Direttiva 2001/42/CE ha consentito una più appropriata allocazione delle risorse verso operazioni che potevano garantire un più elevato livello di compatibilità ambientale.

Infatti, nella prima versione del PON, l'allocazione delle risorse destinata a "FERRO + GOMMA" era pari al 70% del totale delle risorse del Programma, nella versione definitiva tali risorse ammontano al 75,3% con un incremento del 5,3%.

Le verifiche di coerenza sviluppate nel Rapporto Ambientale hanno evidenziato come le componenti ed i fattori ambientali sui quali l'attuazione del Programma genera effetti potenzialmente significativi sono:

- per quanto riguarda l'Asse I, ambiente marino e costiero, aree naturali e biodiversità, cambiamenti climatici, consumi energetici e, in misura minore, ambiente urbano, suolo e sottosuolo, rischi ambientali e antropogenici.
- per ciò che concerne l'Asse II, suolo e sottosuolo, aree naturali e biodiversità, aree rurali o di interesse agroforestale, paesaggio e patrimonio culturale ed energia.

In fase attuativa, le operazioni a valere sugli Assi I e II dovranno prevedere precauzioni progettuali e mitigazioni tali da contrastare, contenere e ridurre gli effetti sulle componenti ambientali, così come evidenziato nel Rapporto Ambientale.

Tali mitigazioni ambientali dovranno essere affinate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza.

L'integrazione della componente ambientale è assicurata attraverso l'avvio di una sistematica attività di cooperazione con l'Autorità Ambientale nazionale, regolata attraverso un apposito piano (vedi § 5.4.2), l'introduzione di criteri preferenziali di carattere ambientale nella selezione delle operazioni (vedi § 5.3.1), l'introduzione di specifiche procedure di monitoraggio ambientale e di reporting (vedi § 5.3.2) e l'introduzione del periodico aggiornamento della Valutazione Ambientale Strategica.

È prevista la redazione annuale e la presentazione al comitato di Sorveglianza del Rapporto sul monitoraggio e la gestione degli aspetti ambientali del PON "Reti e Mobilità", finalizzato a dare conto dell'andamento degli indicatori ambientali e delle modalità di gestione degli aspetti ambientali legati all'attuazione del Programma.

b) Come si è tenuto conto dei pareri espressi dalle autorità ambientali e dal pubblico.

La sintesi delle osservazioni pervenute è contenuta nell'Allegato 1.

Di seguito si riportano le considerazioni del Ministero delle Infrastrutture in merito alle osservazioni pervenute.

Considerazioni generali**1. Le indicazioni della VAS nel documento di programmazione**

La dichiarazione di sintesi, predisposta ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PON "Reti e Mobilità 2007-2013" e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale, dei pareri espressi, dei risultati delle consultazioni, nonché le ragioni che hanno portato al Programma adottato, alla luce delle alternative che erano state individuate.

2. Gli obiettivi ambientali sono stati utilizzati per la VAS e non nel PON

Il PO persegue obiettivi di competitività e coesione ovviamente nel pieno rispetto della normativa di tutela ambientale. Nella analisi di contesto si è tenuto conto degli obiettivi generali e specifici che il PO persegue in modo diretto. La tutela dell'ambiente è un obiettivo indiretto del PO e la verifica della piena rispondenza agli adempimenti ambientali è realizzata attraverso la Valutazione ambientale strategica, la valutazione di impatto ambientale e la valutazione di incidenza.

In tal senso, in ottemperanza a quanto disposto, l'applicazione della Direttiva 2001/42/CE al PON è finalizzata a garantire l'elevato livello di protezione ambientale.

3. Sovrapposizione VAS-VIA

Il punto (19) delle considerazioni iniziali della Direttiva 2001/42/CE stabilisce il principio di continuità tra VAS e VIA laddove, al fine di evitare duplicazioni della valutazione, è data facoltà agli stati membri di prevedere procedure coordinate e comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente legislazione comunitaria.

Le linee guida sulla VAS¹ trattano in modo diffuso il significato della frase "definisce il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti" e ciò sta ad indicare la chiara volontà del legislatore comunitario di trattare in modo "integrato" le procedure di VAS e VIA.

Contrariamente a quanto affermato dal Ministero dell'Ambiente, il Rapporto Ambientale non sovrappone indebitamente VAS e VIA, ma applica le disposizioni della Direttiva 2001/42/CE.

¹ Attuazione della Direttiva 2001/42/ce concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente

Al riguardo, l'art. 5 punto 2. della Direttiva 2001/42/CE stabilisce che i contenuti del Rapporto Ambientale devono tener conto "*...della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter*" e ciò al fine di evitare duplicazioni della valutazione.

Metodologia e procedura della VAS

1. La consultazione in fase di scoping

La procedura di scoping non è normata nell'ambito VAS, ma è realizzata al fine di assicurare che le autorità ambientali siano consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio così come previsto all'art. 3 punto 4. della Direttiva 2001/42/CE.

Contrariamente a quanto affermato, le autorità ambientali sono state tempestivamente ed adeguatamente consultate ed i loro pareri tenuti in considerazione, in ottemperanza alle disposizioni della Direttiva 2001/42/CE.

A tal proposito si veda il documento "Stato di avanzamento dell'attività finalizzata all'applicazione della Direttiva 2001/42/CE sulla VAS per il PON "Reti e Mobilità 2007-2013" - Obiettivo Convergenza ed il Rapporto Ambientale l'Allegato D "Esiti delle consultazioni. Contributi delle autorità ambientali"

2. Consultazione delle parti interessate

La Direttiva 2001/42/CE, contrariamente a quanto affermato dal Ministero dell'Ambiente, non cita in nessun punto procedure di "partecipazione e condivisione" ma, viceversa, obbliga ad una attività consultazione delle autorità ambientali e di messa disposizione della proposta di piano e del Rapporto Ambientale.

Così come prevede la Direttiva, la proposta di PON ed il Rapporto Ambientale sono stati oggetto di consultazione con le autorità ambientali e resi disponibili al pubblico.

Inoltre, ai sensi dell'art. 6 della Direttiva 2001/42/CE, le parti interessate hanno avuto "*un'effettiva opportunità di esprimere in termini congrui il proprio parere...*", disponendo di un periodo non inferiore a 45 giorni.

La bozza di PON "Reti e Mobilità 2007-2013", il Rapporto Ambientale e la sintesi non tecnica sono stati pubblicati sulla homepage del Ministero Infrastrutture e Trasporti all'indirizzo:

<http://www.infrastrutturetrasporti.it/page/standard/site.php>

Si ricorda infine che la Direttiva 2001/42/CE non stabilisce alcun obbligo circa le informazioni sull'avvio della consultazione.

3. Analisi del contesto ambientale

L'analisi del contesto ambientale è stata oggetto di una approfondita verifica in sede di consultazione delle autorità ambientali per stabilire la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio.

Le osservazioni inviate dalle autorità ambientali in merito all'analisi del contesto ambientale sono state adeguatamente considerate.

Sugli aspetti strategici generali si ricorda che il 70% dei fondi del PON sono destinati alla realizzazione di infrastrutture (porti e ferrovie) che sono considerati in sede comunitaria ed internazionale modalità pienamente coerenti con i principi di sviluppo sostenibile.

La tutela dell'ambiente e il contributo del PON allo sviluppo sostenibile dovranno essere confermati e potenziati in sede di attuazione degli interventi e potranno essere verificati attraverso gli idonei strumenti di valutazione dei progetti (VIA e Valutazione di Incidenza).

4. Valutazione degli effetti ambientali e delle alternative

Il metodo TRIPOD non è stato sviluppato in questa sede poiché tratta questioni che esulano dal campo di applicazione della Direttiva 2001/42/CE destinata a valutare gli effetti ambientali di determinati piani o programmi.

Il metodo TRIPOD, viceversa, consente di stabilire l'influsso sulle possibilità di sviluppo locali determinato dalle infrastrutture dei trasporti e risulta adeguato per analizzare gli effetti di progetti esistenti.

La natura strategica del PON "Reti e Mobilità 2007-2013" non consente realistiche valutazioni quantificate degli effetti ambientali generati.

Peraltro, la Direttiva 2001/42/CE non fornisce indicazioni circa la quantificazione degli effetti ambientali generati da una Programma ma stabilisce la necessità di "...individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi che l'attuazione del programma potrebbe avere sull'ambiente...".

Inoltre, l'aggiornamento e la qualità delle informazioni ambientali messe a disposizione da Agenzie, Ministeri e Istituti è tale da non consentire adeguate ed utili analisi di scenario.

Il metodo di valutazione dei potenziali effetti ambientali generati dal PON è considerato adeguato, così come l'assegnazione di punteggi.

Le alternative considerate nel Rapporto Ambientale sono ragionevoli così previsto dalla Direttiva 2001/42/CE e tengono conto degli obiettivi e dell'ambito territoriale del PON.

5. Valutazione paesaggistica

La valutazione degli impatti paesaggistici è stata adeguatamente sviluppata nella predisposizione della matrice di verifica degli impatti che correla le componenti ambientali con gli interventi del Programma.

Peraltro, il livello strategico del Programma non consente una più approfondita valutazione degli aspetti paesaggistici che sono legati alla fase di attuazione, e che potranno essere adeguatamente sviluppati in sede di valutazione di impatto ambientale.

6. Ulteriori osservazioni

Ambiente marino costiero

Oltre gli indici proposti TRIX e CAM il Ministero dell'Ambiente suggerisce di considerare ulteriori indagini.

Non è chiaro se tali indagini debbano essere considerate per selezionare ulteriori indicatori di analisi del contesto ambientale o di monitoraggio.

In tal caso dovrebbe essere indicata la fonte di informazione dove reperire tali dati e la frequenza con la quale sono monitorati.

d) Le ragioni per le quali è stato scelto il Programma adottato alla luce delle alternative analizzate.

La selezione dell'alternativa

La Direttiva 2001/42/CE stabilisce l'obbligo di valutare "le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano o del Programma".

Il Rapporto Ambientale ha individuato, descritto e valutato cinque alternative:

- Alternativa 0: "Do Nothing" (effetti ambientali in assenza di attuazione del Programma)
- Alternativa 1: Investimenti prevalenti su gomma (GOMMA Vs FERRO + MARE)
- Alternativa 2: Investimenti prevalenti su ferro e mare (FERRO + MARE Vs GOMMA)
- Alternativa 3: Investimenti prevalenti su ferro (FERRO Vs GOMMA)
- Alternativa 4: Investimenti equilibrati per le tre macro-categorie (MARE – FERRO – GOMMA)

L'alternativa 2 "Investimenti prevalenti su ferro e mare", alternativa sulla quale è stata costruita la prima stesura del PON, si è rilevata quella preferibile poiché assicura un adeguato ed accettabile equilibrio tra interventi infrastrutturali per lo sviluppo e qualità ambientale.

L'analisi delle alternative sviluppata in sede di Rapporto Ambientale ha evidenziato come, spostandosi verso un'alternativa con investimenti significativi sul ferro, si registra un miglioramento delle prestazioni ambientali dell'intero Programma.

In base a queste considerazioni, nella stesura del documento definitivo del PON, le risorse sono state allocate su operazioni a più elevata sostenibilità ambientale.

La Valutazione Ambientale Strategica ha contribuito a spostare la destinazione delle risorse finanziarie verso operazioni relative alle macro-categorie FERRO e MARE accentuando così la vocazione allo sviluppo sostenibile del Programma.

Infatti, come risulta dalla tabella seguente, nella prima versione del PON l'allocazione delle risorse destinata a "FERRO + GOMMA" era pari al 70% del totale

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

delle risorse del Programma, nella versione definitiva tali risorse ammontano al 75,3% con un incremento del 5,3%.

MACRO-CATEGORIA	Prima stesura del PON	Stesura definitiva del PON
	Ripartizione delle risorse finanziarie (%)	
FERRO	53	56,3
GOMMA	27	20,3
MARE + MULTIMODALITÀ	17	19

Roma, 2 agosto 2007

Firma

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

ALLEGATO I**SINTESI DELLE OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE DEL PON RETI E MOBILITÀ**

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

APAT - AGENZIA PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE E PER I SERVIZI TECNICI - DIPARTIMENTO STATO DELL'AMBIENTE E METROLOGIA AMBIENTALE

REGIONE SICILIA - DIPARTIMENTO REGIONALE TERRITORIO E AMBIENTE. SERVIZIO 2 - VAS E VIA

Introduzione

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
<p>1. Necessità di un "passaggio" fra la previsione degli effetti ambientali e la definizione di un piano informato a principi di sostenibilità ambientale.</p>	<p>Le analisi e le valutazioni realizzate nel Rapporto Ambientale ha suggerito la revisione dell'impianto strategico generale del Programma e la rimodulazione della destinazione dei fondi. Infatti, alla luce degli esiti della VAS il 70% dei fondi è destinato alla realizzazione di porti e ferrovie, infrastrutture che sono considerate in sede comunitaria ed internazionale pienamente coerenti con i principi di sviluppo sostenibile.</p> <p>La tutela dell'ambiente e il contributo del PON allo sviluppo sostenibile sono stati verificati in sede di VAS e dovranno essere rafforzati in sede di attuazione degli interventi attraverso l'uso delle condizionalità indicate nel Rapporto Ambientale ed utilizzando gli idonei strumenti di valutazione ambientale dei progetti (VIA e Valutazione di Incidenza).</p>	
<p>2. Mancanza di una effettiva consequenzialità tra le analisi ambientali svolte nell'ambito del processo di VAS e il processo programmatico. La maggior parte degli esiti delle valutazioni condotte nelle diverse fasi del processo, infatti, non sviluppano indicazioni per migliorare l'integrazione della componente ambientale nella definizione del PO.</p>	<p>Nella dimensione strategica, l'integrazione della componente ambientale è stata assicurata attraverso l'analisi di coerenza dei Grandi Progetti con i principi dello sviluppo sostenibile e con gli obiettivi del Programma.</p> <p>In sede di VAS, inoltre, sono state considerate tutte le categorie di intervento finanziabili nell'ambito del Programma e per ciascuna di esse sono stati valutati i potenziali impatti ambientali ed elaborate indicazioni circa le modalità attraverso le quali l'integrazione della componente ambientale debba essere perseguita a livello di progetto.</p>	<p>L'osservazione è ritenuta pertinente, tuttavia gli approfondimenti richiesti sono contenuti nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>3. I criteri che dovrebbero essere individuati attraverso un processo di VAS mirano ad informare le scelte strategiche del programma ai principi della sostenibilità ambientale, indicando le modalità della selezione degli interventi, le condizioni di ammissibilità e priorità degli stessi e solo in ultimo mirano a "minimizzare i possibili effetti negativi e potenziare gli effetti migliorativi sull'ambiente, garantendo al contempo la tutela e salvaguardia delle risorse" quando poi quest'ultimo obiettivo è più efficacemente raggiungibile attraverso la VIA. Sarebbe opportuno che tali criteri fornissero orientamenti per l'integrazione ambientale concernenti la fase di elaborazione della strategia e non di attuazione (cantierizzazione ed esercizio).</p>	<p>Per tutte le categorie di intervento finanziabili nell'ambito del Programma sono state indicate le condizionalità ambientali che consentono la piena tutela delle risorse ambientali e naturali e assicurano la coerenza ai principi dello sviluppo sostenibile delle attività di progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture.</p>	

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

1. Metodologia e procedure della VAS

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
4. L'enunciato processo integrato di programmazione e valutazione ambientale (pag. 32, Cap. 3) non è stato caratterizzato, come invece dichiarato, da "...una proficua integrazione tra il programmatore valutatore e autorità ambientale durante tutta la fase di predisposizione del programma" in quanto l'avvio delle consultazioni sulla fase di Scoping sono avvenute su una bozza di programma già in fase avanzata di elaborazione e, conseguentemente, le possibilità di incidere sulla strategia posta in essere o sulla definizione delle linee di intervento si è rivelata di difficile attuazione.	L'attività di scoping è stata svolta correttamente rendendo disponibili i documenti necessari alla verifica da parte delle Autorità Ambientali che sono state adeguatamente consultate ed il loro pareri tenuti in considerazione, in ottemperanza alle disposizioni della Direttiva n. 42/01. È opportuno, a tale riguardo, ricordare che la procedura di scoping non è normata nell'ambito VAS, ma è realizzata al fine di assicurare che le Autorità Ambientali siano consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio (art. 3 punto 4.).	L'osservazione è stata rigettata perché non ritenuta pertinente.
5. Le diverse analisi valutative compiute con il RA (come ad esempio la identificazione della matrice delle criticità ambientali, la valutazione degli impatti e l'analisi degli scenari alternativi) non si relazionano compiutamente e, in particolare, sembrano non incidere nella revisione e/o integrazione della proposta di PO avanzata.	Vedi punti 1, 2 e 3.	Vedi punti 1, 2 e 3.

2. Consultazioni delle parti interessate

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
6. Non è stato dato il necessario risalto alla fase di avvio della consultazione con una adeguata pubblicità all'iniziativa mediante ad esempio un avviso sui principali quotidiani o sull'home page del Ministero Infrastrutture e Trasporti Inoltre l'informativa per il pubblico è partita con notevole ritardo, quasi a ridosso della scadenza della consultazione, e la modalità di promozione della partecipazione pubblica basata sulla semplice pubblicazione dei documenti si ritiene non essere sufficiente per uno strumento importante come il PO in oggetto.	La Direttiva n. 42/01, contrariamente a quanto affermato, non cita in nessun punto procedure di "partecipazione e condivisione" ma, viceversa, obbliga ad una attività consultazione delle Autorità Ambientali e di messa disposizione della proposta di piano e del Rapporto Ambientale. Così come prevede la Direttiva, la proposta di Programma ed il Rapporto Ambientale sono stati oggetto di consultazione con le Autorità Ambientali e resi disponibili al pubblico. La Direttiva n. 42/01 non stabilisce alcun obbligo circa le informazioni da dare sull'avvio della consultazione, tuttavia i documenti sono stati resi disponibili sul sito del Ministero delle Infrastrutture. La citata Convenzione di Aarhus adottata attraverso le Direttive ² non si applica alle procedura di VAS secondo quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 2 della Direttiva 2003/35/CE. In questa sede risulta quindi errato il riferimento a tale convenzione. Gli avvisi per la consultazione delle parti interessate sono stati inviati in due tempi; in entrambi i casi è stato garantito un termine di 45 giorni per la comunicazione delle osservazioni.	Si rigetta l'osservazione perché non è pertinente E le osservazioni avanzate sono state adeguatamente risolte nel Rapporto Ambientale.
7. Si suggerisce un qualche superamento della prospettiva concertativa di ambito istituzionale in favore di un approccio di tipo autenticamente partecipativo, anche attraverso l'uso di strumenti	È stato predisposto un link dedicato al PON Reti e Mobilità e al processo di consultazione del Rapporto Ambientale sulla home page del Ministero Infrastrutture e	L'osservazione è pertinente, tuttavia gli approfondimenti richiesti sono contenuti

² Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio

Direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia - Dichiarazione della Commissione

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

che agevolino il confronto. Un primo passo potrebbe essere l'attivazione di una finestra dedicata al nuovo PO sulla prima pagina del portale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	Trasporti: http://www.infrastrutturetrasporti.it/page/standard/site.php?p=cm&o=vd&id=2760	nel Rapporto Ambientale.
--	---	--------------------------

3. L'analisi del contesto ambientale quale supporto delle scelte strategiche d'intervento

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
8. Si riscontra un forte scollamento tra le problematiche connesse alle questioni ambientali e la definizione delle strategie poste in atto dal Programma. L'individuazione delle criticità ambientali non influenza la definizione degli ambiti di intervento né degli interventi medesimi che trovano, all'interno del PON, una prima individuazione.	Vedi punti 1, 2 e 3.	Vedi punti 1, 2 e 3.
9. L'illustrazione del PO riportata al capitolo 2 del RA non è in grado di mettere in evidenza come il PO mostri di prendere in considerazione la dimensione ambientale quale mainstreaming trasversale, ma solo come "priorità strategica" espressa in termini di "riduzione degli impatti ambientali", mancando di indirizzare la definizione della strategia del programma, indirizzare le scelte logistiche e la selezione degli interventi.	Vedi punti 1, 2 e 3.	Vedi punti 1, 2 e 3.
10. Sarebbe stato utile, per le zone potenzialmente interessate da interventi sul sistema infrastrutturale, presentare carte tematiche che descrivano lo stato dell'ambiente quali carte dei valori naturalistici, carte dei vincoli ambientali e territoriali, carte dei fattori di pressione che insistono sul territorio.	L'analisi del contesto ambientale è stata realizzata analizzando tutta la documentazione disponibile in materia ed è stata oggetto di una approfondita verifica in sede di consultazione delle Autorità Ambientali per stabilire la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio. Le osservazioni inviate dalle Autorità Ambientali in merito all'analisi del contesto ambientale sono state adeguatamente considerate ed intergate nel Rapporto Ambientale. Inoltre, le verifiche richieste sono state effettuate nell'ambito dell'analisi di coerenza dei Grandi Progetti che costituiscono il Programma.	L'osservazione è pertinente, tuttavia le informazioni ambientali sollecitate sono state adeguatamente considerate in fase di scoping ed inserite nel Rapporto Ambientale.

4. Analisi di coerenza interna e esterna

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
11. Con riferimento agli obiettivi di protezione ambientale selezionati (tabella pag. 192 del RA), potrebbero essere individuati per il programma, obiettivi ambientali, specifici e quantificati, laddove vi siano target stabiliti dalle norme, utili per valutare il contributo del programma al perseguimento degli obiettivi ambientali più generali stabiliti dalle norme di livello comunitario, nazionale, locale e per il monitoraggio delle performance ambientali del programma in fase di attuazione (es. quantificare la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera di inquinanti prevista a seguito dell'attuazione delle misure di Programma).	Gli obiettivi di protezione ambientale assunti per la valutazione ambientale del PON "Reti e Mobilità" sono stati definiti a partire dall'esame di: <ul style="list-style-type: none"> ▪ piani, programmi e strategie nazionali e comunitarie; ▪ strumenti di programmazione e pianificazione regionale vigenti, ove disponibili; ▪ del contesto ambientale, che ha permesso di evidenziare criticità e potenzialità rispetto alle diverse tematiche e ai sistemi territoriali delle regioni interessate dal Programma. A ciascuno degli obiettivi di protezione ambientale così individuati sono stati associati, quando disponibili, i target di riferimento definiti a livello nazionale e comunitario ed un set di indicatori coerente con quelli proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE, ONU) e nazionale (ISTAT, APAT) necessario per il monitoraggio degli effetti ambientali del PON "Reti e Mobilità".	L'osservazione è pertinente. Tuttavia il Rapporto Ambientale ha considerato gli obiettivi di protezione ambientale previsti dai documenti nazionali e comunitari per gli aspetti legati ai trasporti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

<p>12. L'analisi di coerenza così come è stata condotta, sia interna che esterna, sembra non influenzare la definizione degli obiettivi e degli interventi - come appare anche dallo schema a pag. 199. Questo aspetto è importante in quanto, come si evince dall'allegato A, il PO presenta incoerenze con la pianificazione regionale e, come si evince dall'allegato C, presenta diverse incoerenze tra gli interventi previsti e gli obiettivi di protezione ambientale selezionati. La coerenza esterna, benché condotta in maniera approfondita, dovrebbe indirizzare maggiormente la definizione degli obiettivi specifici di sostenibilità del Programma, mentre la coerenza interna dovrebbe contribuire alla ridefinizione delle linee di intervento a seguito delle potenziali incoerenze riscontrate.</p>	<p>Vedi punti 1, 2 e 3.</p>	<p>Vedi punti 1, 2 e 3.</p>
<p>13. Per l'analisi di coerenza interna, gli obiettivi di sostenibilità ambientale cui devono tendere le linee di azione messe in atto non devono essere "esterni" al PO e limitati alla fase dell'elaborazione del RA, ma assunti dal Programma e presenti tra gli obiettivi specifici e operativi degli assi e delle singole linee di intervento. Invece, è stata scelta una rosa di obiettivi di sostenibilità che "potevano" essere in sintonia con i temi trattati nel PO per l'"esercizio" della coerenza interna in sede di stesura del RA cui però non è seguita una proposta di integrazione degli obiettivi del PO con quelli ambientali assunti né un'integrazione delle linee d'interno al fine di soddisfare la coerenza interna.</p>	<p>Vedi punti 1, 2 e 3.</p>	<p>Vedi punti 1, 2 e 3.</p>
<p>14. Ancora sulla coerenza interna, si sottolinea che non sono state date indicazioni per revisioni o integrazioni al PO.</p>	<p>La verifica di coerenza interna ha appurato che gli interventi finanziati nell'ambito del Programma e le condizionalità ambientali identificate sono tali da assicurare una rispondenza piena con gli obiettivi di protezione ambientale selezionati nell'ambito dell'esercizio di VAS.</p> <p>Infatti, i risultati di tale verifica non hanno fornito indicazioni tali da rendere necessaria una revisione o integrazione del Programma.</p> <p>Peraltro, l'analisi di coerenza interna (verifica della corrispondenza interventi-obiettivi di protezione) non è contemplata dalla Direttiva 42/01.</p>	<p>L'osservazione non è ritenuta pertinente e gli argomenti indicati sono stati trattati in modo approfondito nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>15. Incoerenza Assi I e II</p>	<p>I contenuti degli Assi I e II sono coerenti con le finalità del Programma e con i principi dello sviluppo sostenibile elaborati in sede nazionale e comunitaria.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente.</p>

5. Valutazione degli effetti ambientali e delle alternative

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
<p>16. Non si condivide l'affermazione dove si afferma che: "l'esercizio di valutazione ambientale si basa sull'assunto che la Valutazione Ambientale Strategica è rivolta a valutare i rischi di un potenziale impatto mentre è la Valutazione di Impatto Ambientale che si deve occupare di stabilire i livelli di un impatto" in quanto la VAS valuta gli "effetti" ambientali di un piano/programma</p>	<p>Il punto (19) delle considerazioni iniziali della Direttiva n. 42/01 stabilisce il principio di continuità tra VAS e VIA laddove, al fine di evitare duplicazioni della valutazione, è data facoltà agli stati membri di prevedere procedure coordinate e comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente legislazione comunitaria.</p>	<p>L'osservazione non è ritenuta pertinente.</p>

³ Attuazione della Direttiva 2001/42/ce concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente
Le linee guida sulla VAS³ trattano in modo diffuso il significato della frase "definisce il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti" e ciò sta ad indicare la

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

e non i “rischi” di un potenziale impatto.	chiara volontà del legislatore comunitario di trattare in modo “integrato” le procedure di VAS e VIA. Contrariamente a quanto affermato dal MATTM in sede di consultazione, il Rapporto Ambientale non sovrappone indebitamente VAS e VIA, ma applica i contenuti della Direttiva n. 42/01.	
17. Nel par. 5.1 (Gli effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto) viene fatto un breve cenno a una tematica che si ritiene invece di grande rilievo per l'esercizio di valutazione, senza condurne poi nel seguito un'analisi più approfondita. Si fa qui riferimento agli effetti indotti sullo sviluppo territoriale dalle infrastrutture di trasporto, del loro influsso “sugli sviluppi locali, regionali e sovraregionali”. Come modello di analisi da utilizzare è citato Tripod, e viene anche sottolineata l'importanza di considerare il decorso temporale degli effetti ambientali, ma tutto questo sembra rimanere solo una ipotesi di lavoro. Resta di fatto la scelta effettuata nel RA di non sviluppare queste considerazioni.	Il metodo TRIPOD non è stato considerato in sede di valutazione poiché tratta questioni che esulano dal campo di applicazione della Direttiva n. 42/01 destinata a valutare gli effetti ambientali di determinati piani o programmi. Il metodo TRIPOD, infatti, è finalizzato a misurare gli effetti di determinate infrastrutture di trasporti sullo sviluppo locale e “risulta adeguato all'analisi degli effetti ambientali di progetti esistenti”. ⁴	
18. Riguardo alla Metodologia di valutazione, riportata al par. 5.2.1, non risulta pienamente comprensibile la scelta di considerare per gli interventi solo il livello di rischio ambientale, quando sarebbe invece stato più utile, e avrebbe contribuito a migliorare la trasparenza del processo seguire il seguente percorso: - scomporre le linee di intervento nelle loro specifiche azioni - definire per queste le componenti ambientali interessate - definire i criteri e motivare l'attribuzione di pesi per l'intensità dell'impatto atteso da ogni azione sulla singola componente e della linea di intervento nel suo complesso.	La natura strategica del Programma non consente realistiche valutazioni quantificate degli effetti ambientali generati.	
19. Avrebbero potuto essere condotte valutazioni più approfondite che tenessero conto anche di scenari e proiezioni relativamente, ad esempio, ai flussi di passeggeri e merci e alle loro conseguenze in termini di emissioni di inquinanti, rumore e vibrazioni, consumo i territorio e/o frammentazione degli habitat. Del resto, l'elenco degli interventi cosiddetti “coerenti”, e il possibile contenuto del già citato Allegato II, sembrano confermare la possibilità di una valutazione più dettagliata, che tenga anche in considerazione la territorializzazione degli interventi.	Peraltro, la Direttiva n. 42/01 non fornisce indicazioni circa la quantificazione degli effetti ambientali generati da un Programma ma stabilisce la necessità di “...individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi che l'attuazione del programma potrebbe avere sull'ambiente...”. Inoltre, l'aggiornamento e la qualità delle informazioni ambientali messe a disposizione da Agenzie, Ministeri e Istituti di ricerca è tale da impedire analisi di scenario più approfondite di quelle realizzate.	L'osservazione non è considerata pertinente.
20. Sarebbe opportuno creare scenari emissivi previsionali derivanti dalle variazioni dei volumi di traffico, merci e passeggeri, indotte dagli interventi sul sistema infrastrutturale viario e ferroviario e stimarne l'impatto conseguente sulla qualità dell'aria per le zone interessate e per gli inquinanti più critici, anche attraverso l'impiego di modelli di simulazione degli inquinanti atmosferici.		
21. L'analisi delle criticità ambientali, la valutazione dei potenziali effetti, la coerenza con la pianificazione regionale vigente, la	Vedi punti 1, 2 e 3	Vedi punti 1, 2 e 3

⁴ Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto. Imparare dal passato... per il futuro. Confederazione Svizzera. Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

<p>classificazione degli interventi in funzione del loro potenziale impatto ambientale tabelle 72 e 73 del RA, potrebbero comunque contribuire, anche in assenza di cambiamenti sostanziali di carattere strategico, alla definizione di "criteri/indirizzi ambientali" (es: evitare l'incremento delle emissioni in atmosfera nelle zone con livelli critici di inquinamento, evitare l'incremento di superficie occupata da infrastrutture in aree tutelate ...) da utilizzare in fase di attuazione del programma, invece di essere finalizzati esclusivamente alla predisposizione di eventuali azioni di mitigazione o compensazione.</p>		
<p>22. Nella valutazione dei potenziali effetti ambientali delle alternative prese in esame non vengono definiti i criteri e le motivazioni di assegnazione dei singoli punteggi relativi all'intensità dell'impatto atteso pertanto tale processo valutativo appare poco oggettivo e trasparente.</p>	<p>I criteri di assegnazione dei singoli punteggi relativi all'intensità dell'impatto ambientale delle alternative considerate sono gli stessi utilizzati per la valutazione qualitativa dei potenziali impatti del PON "Reti e Mobilità".</p> <p>Le alternative considerate nel Rapporto Ambientale sono ragionevoli così come previsto dalla Direttiva n. 42/01 e tengono conto degli obiettivi e dell'ambito territoriale del PO.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente e le richieste sono già considerate nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>23. La matrice di verifica degli impatti che correla le componenti ambientali con gli interventi del programma è costruita su di un sistema di pesi che sono attribuiti in base a criteri che vengono solo illustrati, e non spiegati, sia nel corpo del RA quanto nell'Allegato B2: vale a dire non si chiarisce attraverso quale metodo sono stati attribuiti i pesi (un panel di esperti, una consultazione allargata, ecc.) e perché a quell'intervento, rispetto a quella matrice ambientale, è stato assegnato un certo peso tutte le attribuzioni di peso dovrebbero essere corredate da un commento esplicativo che illustri le motivazioni della valutazione).</p>	<p>La definizione dei criteri per l'attribuzione dei pesi che sono stati utilizzati per le matrici di verifica degli impatti ambientali, così come specificati nell'Allegato B2, è avvenuta seguendo un percorso logico tanto semplice quanto oggettivo e trasparente.</p> <p>I pesi degli impatti sono stati attribuiti in base al "giudizio del valutatore" che in virtù della propria esperienza stima gli impatti potenziali.</p> <p>Il metodo del giudizio del valutatore è riconosciuto come valido dalla letteratura in tema di valutazione.</p> <p>A partire dall'elenco degli interventi infrastrutturali previsti da ciascuna Linea di intervento del Programma è stato possibile determinare i fattori e le componenti ambientali interessate dalla realizzazione dei singoli interventi.</p> <p>Questo passaggio è stato possibile grazie alla notevole disponibilità di materiale relativo alla valutazione degli effetti ambientali dovuti alla realizzazione di infrastrutture del comparto dei trasporti: Studi di Impatto ambientale, studi di fattibilità, studi di settore, nonché le seguenti pubblicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione per lo Sviluppo Sostenibile, Autorità Ambientale per i Fondi Strutturali 2000-2006. Programma Operativo Nazionale Trasporti, Nuova Stesura della Valutazione ex ante ambientale (2002). ▪ Commissione Europea, Direzione generale Energia e Trasporti. The Sea Manual. A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans and Programmes (2005). ▪ Commissione Europea, Direzione generale Energia e Trasporti. Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans (1999). ▪ United Kingdom, Department for Transport. Strategic Environmental Assessment Guidance for Transport Plans and Programmes. Transport Analysis Guidance (TAG) (2004). <p>Tali informazioni, correlate alla natura degli interventi previsti dal PON, hanno reso possibile la definizione dei criteri di cui al citato Allegato B2.</p>	<p>L'osservazione è pertinente tuttavia la metodologia di attribuzione dei pesi è rigorosa e, quindi, non si avvede la necessità di una loro modifica.</p>
<p>24. L'utilizzo di un approccio matematico in una valutazione qualitativa non consente di tener</p>	<p>Nell'ambito della valutazione di tipo qualitativo l'approccio "pesato" si rende necessario per individuare</p>	<p>L'osservazione è pertinente, tuttavia non</p>

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

<p>conto di aspetti complessi quali vulnerabilità degli elementi ambientali e territoriali ed irreversibilità degli impatti.</p>	<p>una scala di valore che consente di esprimere giudizi di merito relativi agli effetti ambientali generati dal fenomeno/intervento analizzato.</p> <p>D'altra parte, la natura strategica del Programma non permette le valutazioni suggerite dall'osservazione e rimanda tali approfondimenti in sede di VIA e Valutazione di incidenza.</p>	<p>tiene adeguatamente della natura strategica del Programma.</p>
<p>25. L'analisi delle alternative strategiche individuate appare nella Sintesi non tecnica, come pure nel RA, del tutto slegata dal resto del processo valutativo. Essa si basa sulla ripartizione percentuale delle risorse assegnate, e non riesce a valutare in maniera soddisfacente gli impatti ambientali.</p>	<p>Le alternative considerate nel Rapporto Ambientale sono "ragionevoli" così come previsto dalla Direttiva n. 42/01 e dalle Guida della Commissione - "Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente" e tengono conto degli obiettivi del Programma e dell'ambito territoriale in cui esso si sviluppa.</p>	<p>L'osservazione è pertinente e gli argomenti sono stati adeguatamente considerati nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>26. Le alternative valutate considerano solo tre macro categorie - gomma ferro e mare - quando invece sarebbe stato opportuno che esse almeno fossero articolate ad un livello diverso. Innanzitutto sarebbe stato opportuno distinguere le risorse destinate al sistema aeroportuale, ma manca soprattutto, specie nel contesto di una valutazione ambientale, la messa in valore di quanto assegnato all'intermodalità.</p>		
<p>27. Manca la distinzione fra trasporto merci e passeggeri, grave carenza considerandone la rilevanza per la mobilità sostenibile. Non vengono forniti, in particolare, dati o informazioni sulla ripartizione merci /passeggeri, sui flussi e volumi di merci e capacità del sistema di sostenerli, fino a definire le alternative in termini ad esempio di bilancio delle emissioni: sembra emergere un quadro in cui le alternative rappresentano programmi diversi, che però non vengono dettagliati nelle loro articolazioni e finalità.</p>		
<p>28. Nella scelta finale delle alternative, non vi è un spiegazione che motivi in modo comprensibile la scelta. Ad esempio, non vengono forniti chiarimenti rispetto ai "vantaggi socio economici", indicazione che viene presentata per scartare l'alternativa 3 rispetto alla alternativa 2, che rappresenta la soluzione migliore da un punto di vista ambientale.</p>		
<p>29. Nell'analisi delle alternative, infine, non si fa distinzione fra trasporto pubblico e privato, approccio che non si pone in linea con le indicazioni della politica comunitaria in materia di trasporti.</p>		

6. Monitoraggio

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
<p>30. La Direttiva prescrive che il RA includa una "descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio", ma esso pur identificandone gli obiettivi non definisce adeguatamente il sistema di monitoraggio del PO. Anche la definizione dei ruoli e degli strumenti di monitoraggio è solo ipotizzata.</p>	<p>Il soggetto responsabile della realizzazione ed implementazione del sistema di monitoraggio degli effetti ambientali del Programma è l'Autorità di Gestione, in sinergia con le attività degli Enti con specifiche competenze ambientali (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare - Autorità Ambientale Nazionale, APAT).</p>	<p>L'osservazione è pertinente e gli argomenti sono stati adeguatamente considerati nel Rapporto Ambientale.</p>
<p>31. L'Autorità ambientale nazionale, come indicato al par. 5.4.2. del PO, coopera con l'autorità di gestione nelle sue funzioni di "orientamento e sorveglianza per l'integrazione della componente ambientale e lo sviluppo sostenibile" può supportare le attività di monitoraggio per "accertare l'efficacia e la</p>	<p>Gli esiti delle attività di monitoraggio del Programma saranno descritti all'interno di un report periodico di monitoraggio, redatto con cadenza annuale a cura dell'Autorità di Gestione e in coordinamento con l'Autorità Ambientale (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare) e sottoposto Comitato di</p>	<p>L'osservazione è pertinente e gli argomenti sono stati adeguatamente considerati nel Rapporto Ambientale.</p>

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

<p>qualità del Programma Operativo". [...] un Programma delle proporzioni di quello "Reti e Mobilità" necessita che la sua implementazione possa venire monitorata in continuo attraverso un sistema integrato governato da un Piano organicamente strutturato.</p>	<p>Sorveglianza, al fine di rendere trasparente gli esiti e l'avanzamento del monitoraggio e fornire un valido strumento di supporto alle decisioni.</p> <p>Sulla base dei contenuti del report, l'Autorità di Gestione, in coordinamento con l'Autorità Ambientale, decide se avviare approfondimenti e analisi finalizzate a produrre effettive proposte di modifica del Programma.</p> <p>Un'attività di monitoraggio più consistente che preveda di fare il punto sulle variazioni intercorse nello stato del contesto ambientale, potrà essere svolta con una periodicità inferiore anche in coerenza con lo sviluppo di momenti valutativi particolarmente significativi all'interno del processo di valutazione ongoing del Programma.</p>	
---	---	--

7. Ulteriori osservazioni

Osservazioni pervenute	Motivazioni al recepimento o rigetto delle osservazioni	Decisione
<p>32. Le tabelle 76 e 77, relative agli indicatori per il monitoraggio degli effetti ambientali del programma, dovrebbero considerare obiettivi ambientali specifici da correlare agli indicatori (segue elenco indicatori da integrare).</p>	<p>Osservazione recepita.</p>	<p>L'osservazione è stata recepita.</p>
<p>33. Nella descrizione dell'"ambiente marino costiero" (pp 113-122 del RA) si segnala (segue elenco segnalazioni).</p>	<p>Oltre gli indici proposti TRIx e CAM il Ministero dell'Ambiente suggerisce di considerare ulteriori indagini.</p> <p>Non è chiaro se tali indagini debbano essere considerate per selezionare ulteriori indicatori di analisi del contesto ambientale o di monitoraggio.</p> <p>In tal caso dovrebbe essere indicata la fonte di informazione dove reperire tali dati e la frequenza con i quali sono monitorati.</p>	<p>L'osservazione può essere pertinente ma deve essere meglio specificata.</p>
<p>34. Relativamente al settore della qualità dell'aria, si ritengono opportune le seguenti integrazioni (segue elenco integrazioni).</p>	<p>Osservazione recepita.</p>	<p>L'osservazione è stata recepita.</p>
<p>35. Si fa presente che i dati e le informazioni riportati nella sezione "qualità dell'aria" per la città di Taranto non coincidono con quelli in possesso della scrivente Direzione.</p>	<p>Si rimane in attesa dei documenti in possesso del Ministero dell'Ambiente utili a correggere le incongruenze evidenziate tra dati utilizzati nel Rapporto Ambientale e quelli in possesso del Ministero dell'Ambiente.</p>	<p>L'osservazione è pertinente, ma per essere recepita dovrà essere acquisita la documentazione dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.</p>
<p>36. Paragrafo 4.2.3: si ritiene opportuno modificare, per le componenti ambientali "qualità dell'aria" e "ambiente urbano", la tabella relativa al paragrafo 4.2.3 "Matrice delle criticità ambientali". Inoltre, si fa presente che alcune informazioni riportate nella matrice non coincidono con quelle in possesso della scrivente Direzione.</p>	<p>Si sottolinea tuttavia, che molte delle incongruenze indicate non erano state segnalate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in fase di consultazione delle Autorità Ambientali nell'ambito della procedura di scoping.</p>	
<p>37. Paragrafo 4.3: con riferimento alla matrice del paragrafo "Sistema obiettivi- target-indicatori", nella colonna relativa agli indicatori si ritiene opportuno eliminare, per la componente ambientale "Qualità dell'aria", la dicitura "Zonizzazione in agglomerati (D.Lgs.351/99) approvata con D.D.G. del 19 dicembre 2005" ed inserire, per entrambi i settori "qualità dell'aria" e "ambiente urbano", tutti gli indicatori riportati nel paragrafo 6.3: "La definizione degli indicatori".</p>	<p>Osservazione recepita.</p>	<p>L'osservazione è stata recepita.</p>
<p>38. Paragrafo 6.3: con riferimento alla "Tabella 76 - Indicatori di contesto", si evidenzia l'opportunità di considerare tutti gli indicatori riportati nell'Allegato 1 del precedente documento di scoping. Si segnala inoltre che (seguono segnalazioni).</p>	<p>Osservazione recepita.</p>	<p>L'osservazione è stata recepita.</p>
<p>39. Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico: gli interventi devono essere conformi al quadro normativo</p>	<p>La verifica degli effetti sul paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico è stata segnalata nel Rapporto Ambientale e sarà oggetto di specifiche</p>	<p>L'osservazione è pertinente ed il Rapporto Ambientale</p>

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

vigente per la tutela del paesaggio, alle indicazioni della pianificazione di settore e, in particolare, ai progetti prioritari per il paesaggio previsti dalla L. 42/2004.	valutazioni in sede di VIA e di valutazione di incidenza.	affronta adeguatamente i temi proposti.
---	---	---