



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 1
Ancona	Data: 26/02/2016	

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA P.F.
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
N. 10/VAA DEL 26/02/2016**

Oggetto: Dlgs 152/2006, DGRM 1813/10. Rilascio contributo istruttorio in qualità di SCA per l'Allegato Infrastrutture 2015 al Documento di Economia e Finanza del 13 Novembre 2015. Autorità Procedente: MIT; Autorità Competente: MATTM

**IL DIRIGENTE DELLA P.F.
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

- . . . -

VISTO il documento istruttorio riportato in calce al presente decreto, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di emanare il presente decreto;

VISTO l'art. 16 bis della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20;

VISTA la D.G.R. N. 78 del 27 gennaio 2014 con la quale sono state individuate, nell'ambito del Gabinetto del Presidente, della Segreteria Generale e dei Servizi, le posizioni dirigenziali individuali e di funzione e sono stati assegnati i relativi incarichi dirigenziali;

- D E C R E T A -

DI ESPRIMERE, in merito all'Allegato infrastrutture 2015 al documento di economia e finanza del 13 novembre 2015 (Autorità competente ai fini VAS Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) il proprio **contributo istruttorio** nell'ambito delle consultazioni pubbliche di VAS di cui all'art. 14 del D.lgs. 152/2006, come di seguito specificato.

1. Non essendo possibile in questa fase una valutazione contestualizzata alle peculiarità territoriali e ambientali del territorio della Regione Marche, pur condividendo le linee strategiche e le scelte dell'Allegato Infrastrutture, si ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una VAS adeguata nella quale considerare anche le possibili alternative.
2. Si chiede di considerare nell'Allegato Infrastrutture, tra le Linee di Intervento (e i relativi OS e AF), anche la forme di mobilità sostenibile come le ciclovie.
3. Si ritiene opportuno che le misure di mitigazione indicate nel Rapporto Ambientale siano integrate e contestualizzate rispetto agli impatti valutati, e diventino così uno strumento di accompagnamento alle successive fasi di pianificazione/progettazione delle singole opere.
4. Si evidenzia che alcuni impatti negativi non sono stati valutati e, di conseguenza, non sono state indicate le relative misure di mitigazione; in particolare:



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag.
Ancona	Data: 26/02/2016	2

- a. per l'OAS2, relativo alla resilienza ai cambiamenti climatici, non sono stati considerati gli effetti negativi derivanti dalla diminuzione della resilienza di un territorio a seguito della realizzazione di infrastrutture lineari e dell'impermeabilizzazione del suolo;
- b. per l'OAS3, relativo alla biodiversità, non sono stati considerati i possibili impatti negativi sulle risorse naturali marine; inoltre gli impatti individuati per questo OAS non sono stati contestualizzati rispetto a tipologie ecosistemiche, rendendo l'individuazione delle misure di mitigazione generica;
- c. per l'OAS5, relativo al paesaggio e ai beni culturali, sebbene siano stati indicati effetti negativi per le componenti archeologiche, non sono state indicate opportune misure di mitigazione.

Si chiede pertanto di adeguare la valutazione e conseguentemente le misure di mitigazione.

5. Si chiede che nella definizione del PMA dell'allegato infrastrutture, vengano adeguatamente chiarite modalità, responsabilità e tempi relativi all'integrazione con i PMA di piani e opere derivanti dall'Al stesso; si chiede inoltre che il sistema degli indicatori sia integrato al fine di monitorare tutti gli effetti negativi valutati.
6. In merito alla Valutazione di Incidenza si ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una Valutazione di Incidenza adeguata che valuti gli aspetti di frammentazione della Rete Natura 2000 e nella quale siano considerate le possibili alternative, le mitigazioni, e, in subordine, le eventuali compensazioni.

DI RILEVARE che non sono pervenuti contributi da parte degli enti gestori dei Siti Natura 2000, soggetti competenti per la valutazione di incidenza ai sensi della Legge regionale 6/2007

DI TRASMETTERE il presente provvedimento alla Autorità Procedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e all'Autorità Competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

DI RAPPRESENTARE che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini stabiliti dalla Parte seconda, Titolo II del D. Lgs 152/2006 e non sostituisce in alcun modo ulteriori pareri od atti di assenso comunque denominati di competenza di questa o altre Amministrazioni.

Si attesta inoltre che dal presente decreto non deriva, né può derivare, un impegno di spesa a carico della Regione.

IL DIRIGENTE DELLA P.F.
(Dott. Geol. David Piccinini)



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 3
Ancona	Data: 26/02/2016	

- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

1.1 - NORME E ATTI AMMINISTRATIVI RELATIVI ALLA VAS E ALLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

- Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 “*Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente*”
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “*Norme in materia ambientale*”;
- Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6 “*Modifiche e integrazioni alle Leggi regionali 14 Aprile 2004, n. 7, 5 Agosto 1992, n. 3, 28 Ottobre 1999, n. 28, 23 Febbraio 2005, n. 16 e 17 Maggio 1999, n. 10 – Disposizioni in materia ambientale e rete natura 2000*”;
- Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, n. 43 “*concernente la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche*” (Direttiva “Habitat”)
- Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (Direttiva “Uccelli” – ex Direttiva 79/409/CEE)
- Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 “*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*”.

La Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, introduce nell’ordinamento legislativo europeo la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “*Norme in materia ambientale*”, disciplina nella Parte Seconda le “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione integrata ambientale (IPPC)*”, e costituisce per il nostro paese il formale recepimento della Direttiva 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di determinati piani e programmi. Il decreto legislativo dopo alcune proroghe è entrato in vigore il 31 luglio 2007.

L’art. 7, comma 1, del D.lgs. 152/2006 stabilisce che sono sottoposti a VAS in sede statale i Piani e Programmi la cui approvazione compete ad organi dello Stato.

L’art. 14 del D.lgs. 152/2006 disciplina le modalità di partecipazione pubblica per l’espressione di un parere sul Piano e Programma e sul relativo rapporto ambientale.

La Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6, al Titolo II, disciplina l’applicazione della VAS nella Regione Marche.

La Direttiva 92/43/CEE “Habitat” istituisce una rete ecologica europea coerente di zone speciali di conservazione, denominata Natura 2000. Tale rete include i siti istituiti ai sensi della Direttiva 79/409/CEE (ora Direttiva 2009/147/CE).

Il DPR 8 settembre 1997, n. 357 è il regolamento che reca attuazione della direttiva 92/43/CEE



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag.
Ancona	Data: 26/02/2016	4

relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. L'art.5 di tale DPR stabilisce che vengano preventivamente valutati gli effetti che il piano o programma può avere sui siti della Rete Natura 2000.

Ai fini della semplificazione dei procedimenti amministrativi il D.lgs. 152/2006, all'art. 10 comma 3 prevede che la VAS comprenda la Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del DPR 357/1997.

1.2 - NORME E ATTI AMMINISTRATIVI DI RIFERIMENTO PER L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE 2015 AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA DEL 13 NOVEMBRE 2015

- LEGGE 15 giugno 1984, n. 245, "*Elaborazione del piano generale dei trasporti*";
- D.P.C.M. del 10 aprile 1986 "*Piano generale dei trasporti*";
- D.P.R. del 29 agosto 1991 "*Aggiornamento del Piano generale dei trasporti*";
- D.P.R. 14 marzo 2001 "*Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica*";
- Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*" (c.d. Legge Obiettivo);
- Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 "*recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca*";
- Accordo di Partenariato 2014-2020 tra Commissione Europea e Italia sull'uso dei fondi strutturali e di investimento per la crescita e l'occupazione nel 2014-2020;
- Delibera CIPE n.26 del 1 agosto 2014 "*Allegato Infrastrutture, nota di aggiornamento al DEF del 2013*".

La Legge n.245/1984 istituisce il Piano Generale dei Trasporti, con il fine di "*assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano*" (art. 1).

Il primo Piano Generale dei Trasporti è stato approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986, e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991. Il PGT attualmente in vigore, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) costituisce un adempimento della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. Legge Obiettivo) dove si stabilisce che "*Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti*" (art. 1).

Il Regolamento (UE) N. 1303/2013 stabilisce i principi di condizionalità "ex ante", ovvero un insieme di condizioni minime di carattere normativo, amministrativo e organizzativo volte a garantire un



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 5
Ancona	Data: 26/02/2016	

efficace ed efficiente impiego dei Fondi. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, la condizionalità principale è rappresentata dall'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T. Tale quadro generale deve inoltre soddisfare i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica.

L'Accordo di Partenariato 2014-2020 individua l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, opportunamente integrato, come lo strumento di programmazione delle linee strategiche nazionali per i trasporti atto a soddisfare la condizionalità ex ante in materia.

Nella Delibera CIPE n. 26/2014 viene stabilito che l'Allegato Infrastrutture costituisce il quadro di riferimento nazionale in relazione al ciclo di programmazione 2014-2020.

2. MOTIVAZIONE

2.1 ITER DEL PROCEDIMENTO

Con nota prot. 6304 del 07/08/2015 (ns. prot. 567106 del 07/08/2015) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha comunicato l'avvio delle consultazioni di scoping di cui all'art. 13 comma 1 del D.lgs. 152/2006.

Questo ufficio, con nota prot. n. 658285 del 21/09/2015, ha trasmesso al MIT e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) il proprio contributo istruttorio per la fase di scoping.

Con parere n. 1953 del 18/12/2015 il MATTM, Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto, ha dato conto delle consultazioni svolte.

Con nota prot. n. 10832 del 22/12/2015, il MIT ha comunicato l'avvio delle consultazioni pubbliche ai sensi dell'art. 13 comma 5 e dell'art. 14 del D.lgs. 152/2006.

Al fine di coordinare eventuali contributi da parte degli enti territoriali regionali e contributi in merito alla Valutazione di Incidenza, con nota prot. 41939 del 21/01/2016 la PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali (PF VAA) ha comunicato l'avvio delle consultazioni pubbliche agli SCA regionali ed ha indetto un incontro per il giorno 28 gennaio 2016, a cui hanno partecipato i rappresentanti della Regione Marche PF VAA e PF Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto, nonché della Provincia di Ancona e del Parco Regionale Gola della Rossa Frassassi. Con nota prot. 85181 del 08/02/2016 è stato trasmesso il resoconto dell'incontro; gli elementi emersi in tale sede sono stati inclusi nella presente istruttoria.

La Regione Marche – P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto, con nota ID 9530669 del 18/02/2016, ha inviato il proprio contributo.

La Regione Marche – Servizio Infrastrutture Trasporti Energia, con nota ID 9537708 del 19/02/2016 ha inviato il proprio parere.



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 6
Ancona	Data: 26/02/2016	

2.2 PRINCIPALI ELEMENTI EMERSI DALL'ISTRUTTORIA

La presente istruttoria tecnica si basa sugli elaborati messi a disposizione per la fase di consultazione pubblica e di seguito elencati:

- **Allegato Infrastrutture 2015:** Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (AI);
 - Parte prima: il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto
 - Parte seconda: il Programma delle Infrastrutture Strategiche
 - Allegato 1: Corridoi multimodali TEN-T
 - Allegato 2: progetti trasmessi alla Commissione Europea per accedere alla *Connecting Europe Facility*
 - Allegato 3: opere prioritarie del Programma Infrastrutture Strategiche
- **Rapporto Ambientale (RA)** con matrice di valutazione;
 - Allegato 1: Quadro di riferimento normativo e programmatico;
 - Allegato 2: Dossier di Valutazione;
 - Allegato 3: Relazione per la Valutazione di Incidenza;
- **Sintesi non Tecnica** del Rapporto Ambientale (SNT).

L'AI rappresenta un quadro strategico di vasta portata per la programmazione degli interventi nel settore dei trasporti (Prima Parte), nonché uno strumento abilitante il finanziamento di alcune opere infrastrutturali (Seconda Parte). Questa duplice natura dell'AI rende complesso il procedimento di VAS, il quale da un lato deve considerare le linee strategiche di settore e dall'altro scendere al dettaglio di opere già progettate o in fase di realizzazione.

Da un esame degli allegati alla parte seconda dell'AI, le infrastrutture che interessano il territorio della Regione Marche risultano essere le seguenti:

- *Corridoio Multimodale TEN-T Scandinavia Mediterraneo:* Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze (Allegato 1 parte seconda AI);
- *RAIL:* Upgrading corridoio Baltico-Adriatico (Allegato 2 parte seconda AI);
- *Maritime: Porto di Ancona – studi per il miglioramento dell'accessibilità marittima e terrestre* (Allegato 2 parte seconda AI);
- *Strade Quadrilatero Marche – Umbria*, in realizzazione (Allegato 3 parte seconda AI);



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 7
Ancona	Data: 26/02/2016	

L'AI elenca i corridoi multimodali TEN-T (Trans European Network - Transport) che possono in qualche misura interessare le Marche. In Particolare sono indicati il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Baltico Adriatico.

Secondo le indicazioni dell'Unione Europea, ogni corridoio deve includere tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere. La definizione di tali corridoi e delle opere che verranno incluse in essi è ancora vaga, in quanto dovranno successivamente essere sviluppati "piani di sviluppo di corridoio" volti a coordinare efficacemente i lavori svolti lungo il corridoio in Stati membri diversi e in diverse fasi del progetto.

L'AI, nella Prima parte, elenca Linee strategiche, Obiettivi Specifici (OS) e Aree Funzionali di intervento (AF), che definiscono gli indirizzi e le modalità generali per lo sviluppo del sistema infrastrutturale e organizzativo trasportistico nazionale.

Per ciò che concerne il procedimento di VAS, nel RA le valutazioni sono state condotte a livello di OS, con riferimento alle Aree funzionali, mentre per le opere strategiche proposte e per i corridoi TEN-T non sono state effettuate valutazioni contestualizzate rispetto ai contesti ambientali e territoriali interessati. Pertanto, non essendo possibile in questa fase la localizzazione delle Linee di Intervento (e dei relativi OS e AF), nella presente istruttoria si prenderà in considerazione il meccanismo di valutazione nel suo complesso.

Considerazioni generali

Si rileva che, tra gli interventi strategici elencati negli allegati dell'AI, oltre alla Quadrilatero Marche – Umbria non compaiono altre infrastrutture essenziali per la nostra Regione (SGC Fano-Grosseto e l'Uscita Ovest dal Porto di Ancona per i trasporti su gomma e miglioramento / potenziamento della tratta Falconara Marittima – Orte per quelli ferroviari). Tuttavia, come precisato nella nota del Servizio Infrastrutture Trasporti Energia del 19/02/2016 (id. 9537708), a partire dal triennio 2017-2019 sarà il Documento Pluriennale di Programmazione lo strumento unitario di scelta, programmazione operativa, attuazione, monitoraggio dell'insieme degli interventi ricadenti sotto la competenza del MIT; pertanto, a seguito della fase di ricognizione attualmente in corso e della successiva negoziazione, le suddette opere potranno essere ricomprese nel Documento Pluriennale di Programmazione.

Si rileva inoltre, che l'impianto strategico dell'AI non considera forme di mobilità sostenibile come in particolare le piste ciclabili. A tal proposito, si ricorda che nella Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di stabilità 2016) all'art. 1, comma 640, si stabilisce che *"Per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018."* Le ciclovie costituiscono un'infrastruttura fondamentale, strategica per l'incremento del turismo di qualità e praticamente privo di impatti ambientali. All'interno delle aree urbane le piste ciclabili sono un fattore fondamentale per le politiche di mobilità sostenibile. Trovando una linea di finanziamento specifica all'interno della Legge di stabilità 2016, si ritiene necessario integrare l'AI con le ciclovie e in generale con la mobilità ciclabile. Si ricorda che nel Regolamento (UE) 1315/2013 al punto 9 dei "considerando" si dice che *"In sede di attuazione dei progetti di interesse comune, occorre tenere debitamente conto*



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag.
Ancona	Data: 26/02/2016	8

delle particolari circostanze del singolo progetto interessato. Ove possibile, è opportuno sfruttare le sinergie con altre politiche, ad esempio con gli aspetti connessi al turismo, includendo, all'interno di strutture di ingegneria civile quali ponti o gallerie, infrastrutture per piste ciclabili di lunga distanza come la rete ciclabile EuroVelo". Per quanto riguarda il territorio regionale si segnala che, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 946 del 27 giugno 2012, la Regione Marche ha approvato lo *Schema quadro dei percorsi d'interesse sovra-regionale e regionale*. Lo *Schema* è stato delineato considerando l'esigenza di mettere a sistema le risorse naturalistiche e storico-culturali delle Marche, al fine di contribuire a creare e rafforzare i presupposti per una valorizzazione socio-economica delle diverse realtà territoriali regionali. Nell'Allegato a tale Deliberazione vi sono alcuni percorsi aventi tra le modalità di fruizione possibili o da privilegiare quella ciclabile: Antica Via Salaria, Antica Via Romea, Antica Via Laurentana (percorsi di particolare interesse nazionale / regionale); percorsi in parallelo alle linee ferroviarie esistenti o seguendo i tracciati di quelle dismesse.

In ogni caso, come ricordato dalla P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto con nota del 18/02/2016 (id. 9530669), la Regione Marche ha tra i suoi obiettivi la promozione della mobilità urbana multimodale e sostenibile, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture destinate ad una mobilità alternativa di tipo dolce e l'ultimazione di diversi tratti di piste ciclo-pedonali; tra questi, di rilevante importanza è il completamento della Ciclovia Adriatica. La stessa PF rileva inoltre che le infrastrutture ciclo pedonali costituiscono, proprio per la loro natura, un elemento fondamentale anche per l'incremento del turismo di qualità a bassissimo impatto ambientale.

Considerazioni relative al metodo di valutazione

Il Rapporto Ambientale (RA) presenta un approccio valutativo logico e sufficientemente chiaro. Tuttavia, benché si possa condividere la scelta degli OAS - Obiettivi Ambientali Specifici (cap. 6 del RA), si rileva che gli OES - Obiettivi Economici e Sociali sono stati incentrati esclusivamente sulla valenza delle infrastrutture, tralasciando tutti gli altri aspetti economici e sociali quali, ad esempio, le possibili ricadute in termini occupazionali delle previsioni dell'AI. In tal modo gli OES risultano essere una trasposizione degli obiettivi dell'AI. La valutazione complessiva risulta quindi sbilanciata verso il positivo, perché gli effetti negativi rilevati per la parte ambientale vengono controbilanciati da quelli positivi relativi agli aspetti economici e sociali (si vedano i punteggi aggregati dei Dossier valutativi dell'Allegato 2 al RA). Tale sbilanciamento non rende possibile un'adeguata individuazione di idonee misure di mitigazione.

Anche per quanto riguarda il metodo di valutazione adottato nell'Allegato 3 del RA (Valutazione di Incidenza sui Siti Natura 2000) si ritiene che l'approccio sia logico e condivisibile, ma non coerente nelle conclusioni. L'avvio dello studio è difatti valido in quanto si cita il documento della Commissione Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC", EC, 11/2001" (d'ora in avanti "Guida") e, viste le caratteristiche e la portata di quanto indicato nell'AI, si utilizza il documento "VAS – Valutazione di incidenza, Proposta per l'integrazione dei contenuti" (MATTM, ISPRA settembre 2011). La valutazione viene condotta inizialmente stabilendo tre "livelli di attenzione" che hanno il seguente significato:

- Livello di attenzione basso (I): l'esigenza di eseguire valutazioni di incidenza sito-specifiche non è escluso ma probabilmente riguarderà solo situazioni particolari;
- Livello di attenzione moderato (II) : probabilmente buona parte degli interventi associati all'area funzionale potrebbero richiedere una valutazione di incidenza sito/specifica;



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag.
Ancona	Data: 26/02/2016	9

- Livello di attenzione alto (III): probabilmente quasi tutti gli interventi associati all'area funzionale potrebbero richiedere una valutazione di incidenza sito/specifica.

A ciascuna AF è stato associato un determinato livello di attenzione (Tabella 4 – *Definizione del livello di attenzione in relazione alla possibilità di interazione con aree della rete Natura2000*). Pertanto, già a partire da questa fase, la valutazione non è più conforme al suo ambito (cioè dall'AI) ma viene indirizzata verso l'ambito progettuale (*“Le risposte più operative e, soprattutto, le definizioni delle misure da adottare per ridurre l'incidenza degli interventi sulla rete Natura2000 dovrà essere ovviamente ricercata nelle successive valutazioni di incidenza sito/specifiche relative ai singoli progetti.”*).

Non vi è pertinenza neanche nelle prosieguo poiché, anche se l'affermazione *“Sicuramente la Valutazione di incidenza applicata all'Allegato Infrastrutture rientra nella casistica in cui bisogna operare significativi adeguamenti dell'approccio analitico e valutativo.”* (pag. 6) è condivisibile, non si può, a nostro parere, non applicare almeno il processo logico codificato nella Guida. Se siamo in presenza di *“forte probabilità che in fase di approfondimento progettuale sarà necessario eseguire delle valutazioni di incidenza sito-specifiche”* già nei primi livelli decisionali occorrerebbe non limitarsi al Livello I (*screening*) indicato dalla Guida, ma proseguire con i livelli successivi (*valutazione appropriata, valutazione delle soluzioni alternative, valutazione in caso di assenza di soluzioni alternative*). A nostro parere sarebbe stato possibile stabilire almeno criteri di indirizzo per stabilire alternative e categorie di mitigazione da giustapporre alle singole AF, rendendo così il documento pertinente all'AI non soltanto come analisi delle criticità ma anche come indirizzo per la soluzione delle stesse.

Si sottolinea infine che oggetto della Valutazione di Incidenza è la Rete Natura 2000 e non soltanto l'incidenza sito-specifica: si sarebbero pertanto dovute analizzare anche gli effetti della frammentazione derivante dalla pianificazione in esame, analisi questa pienamente coerente con l'AI e niente affatto pertinente con le valutazioni sito-specifiche a cui si rimanda nella Relazione per la Valutazione di Incidenza. Difatti, trasferendo alle valutazioni sito-specifiche anche l'eventuale adozione di misure di compensazione per l'incidenza di infrastrutture strategiche, è difficile assicurare che sia adottata *“ogni misura compensativa necessaria per garantire la coerenza globale della rete Natura 2000”* (art. 5, comma 9, DPR 357/97).

In definitiva si concorda con le conclusioni della Relazione per la Valutazione di Incidenza riguardo alla necessità di *“introdurre nella progettazione ed anche nei meccanismi di finanziamento delle opere forme di incentivazione e/o premialità all'adozione di misure di inserimento e compensazione ambientale”* ma si ritiene tale indicazione insufficiente. Occorre pertanto stabilire che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una Valutazione di Incidenza adeguata nella quale considerare, oltre alle possibili mitigazioni, anche le possibili alternative e, in subordine, le necessarie compensazioni.

Considerazioni relative alla valutazione dei singoli Obiettivi Ambientali Specifici (OAS, cap.7 e cap. 8 del RA).

Per l'OAS2 *“Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico”* gli effetti positivi riscontrati sembrano sovrastimati. Si attribuisce un valore eccessivo nel perseguimento dell'obiettivo ad interventi di messa in sicurezza dell'infrastruttura rispetto a rischi peraltro non sempre riconducibili agli aspetti di adattamento ai cambiamenti climatici (risanamento acustico, sicurezza in galleria, rischio sismico...). Di contro non vengono considerati gli effetti negativi derivanti dalla diminuzione di resilienza di un territorio a seguito della realizzazione di infrastrutture e dell'aumento dell'impermeabilizzazione del suolo. Nel RA (pag. 97) si legge che *“nessun impatto negativo importante è stato rilevato perché si è dato per scontato che i temi della*



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 10
Ancona	Data: 26/02/2016	

gestione del rischio geomorfologico, idraulico e sismico, unitamente ai loro correlati in termine di adattamento ai cambiamenti climatici, saranno correttamente impostati come da normativa vigente in fase di pianificazione/progettazione dei singoli interventi". Dando attuazione a questo principio, tutto l'assetto della VAS risulterebbe inutile. Fermi restando gli adempimenti normativi relativi alle singole tematiche, il processo di valutazione ambientale strategica dovrebbe essere la sede in cui fornire indicazioni per le successive fasi di pianificazione/progettazione al fine di garantire la sostenibilità delle scelte di piano. Si rileva che nel cap. 8.3 del RA si fa riferimento a documenti nazionali e comunitari in cui sarebbero incluse indicazioni relative all'adattamento ai cambiamenti climatici, in particolare alla "Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamento Climatici" e al manuale "Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment" (EU 2013). Tuttavia mancano indicazioni, contestualizzate rispetto alle valutazioni effettuate, sulle misure di mitigazione da porre in atto, non solo in fase progettuale, ma anche nelle eventuali fasi di pianificazione intermedia. Si ritiene pertanto necessario che l'effetto negativo sia adeguatamente valutato e che vengano indicate opportune misure di mitigazione da applicare nelle successive fasi di pianificazione/progettazione

Per l'OAS3 "*Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine*", non sono stati considerati i possibili impatti negativi sulle risorse naturali marine. Si ritiene in particolare che l'incremento del traffico marittimo derivante dal perseguimento degli OS 3.B e 3.C possa avere non trascurabili effetti sulle biodiversità marina. Inoltre, effetti negativi sono stati segnalati nella scheda valutativa per le azioni dell'AF 3.B.2 per "gli impatti anche seri sulle bicomponenti marine" in mancanza di una non adeguata progettazione e gestione delle fasi di cantiere. Si rileva tuttavia che nel Cap. 8.4 non sono state individuate misure relative a tali tipologie di impatto. Inoltre, sebbene siano stati indicati nel RA effetti negativi derivanti dalle infrastrutture stradali e ferroviarie, anche in questo caso le possibili mitigazioni risultano generiche o sono sostituite dal riferimento a manuali. Nel caso specifico delle interferenze con la biodiversità, sarebbe stato opportuno contestualizzare gli impatti e le relative misure di mitigazione quantomeno rispetto a macro-tipologie ecosistemiche. Ad esempio, facendo riferimento alle "aree prioritarie per l'Ecoregione Alpi e Ecoregione Mediterraneo Centrale, riportate in figura 12 del RA, sarebbe stato utile se fossero state identificate specifiche misure di mitigazione o compensazione, da attuare nelle successive fasi di pianificazione o progettazione. Per ciò che concerne la Regione Marche, si ribadisce, come anticipato in fase di scoping, l'utilità dello strumento della REM (rete ecologica Marche) anche per l'individuazione delle misure di mitigazione di opere o interventi.

Anche nel caso dell'OAS5 "*Tutelare il Paesaggio e i beni culturali*", a fronte dell'individuazione di possibili impatti derivanti dall'attuazione dell'AI, non sono state adeguatamente indicate le misure di mitigazione, ma vengono anche in questo caso citati manuali di riferimento (Cap. 6). Si ribadisce la necessità di individuare le misure di mitigazione più idonee rispetto agli effetti valutati, da attuare nelle successive fasi di pianificazione o progettazione. Inoltre, sebbene nei dossier di valutazione siano stati individuati effetti negativi sulle componenti archeologiche (AF 2.A.2), non vengono citate misure o documenti di riferimento per tali impatti.

Considerazioni relative alle Misure previste per il monitoraggio

Sulla base di quanto riportato al cap. 9 del RA è possibile desumere che il PMA dell'AI seguirà un approccio *bottom up* basato sui "Piani di monitoraggio correlati", ovvero su quelli relativi a piani o interventi che derivano dall'AI. Si rileva che gran parte delle indicazioni contenute nel cap. 9 fanno riferimento al PMA del PON Infrastrutture e Reti, ed è meno chiaro come verranno integrati i PMA degli altri strumenti di pianificazione intermedia o addirittura relativi alle VIA delle opere. Anche alla luce della complessità del sistema delineato al Capitolo 9 del RA, che fa riferimento a strumenti con



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 11
Ancona	Data: 26/02/2016	

differenti scale territoriali, cadenze temporali e indicatori, si auspica che nella definizione del PMA dell'AI vengano adeguatamente chiarite modalità, responsabilità e tempi relativi a tale integrazione.

Per ciò che concerne la prima proposta di indicatori, si rileva che mancano alcuni indicatori associati agli effetti negativi emersi nel corso della valutazione, come ad esempio quelli relativi alla resilienza ai cambiamenti climatici (che non possono essere espressi solo in termini di rischio idrogeologico). Inoltre si rileva che alcuni indicatori di contesto proposti non sono stati sviluppati nell'analisi di contesto del RA (come ad esempio quelli per la biodiversità "sensibilità ecologica", "fragilità ambientale", ecc.).

Considerazioni conclusive

Anche se da un punto di vista strategico è possibile condividere già da ora le opere e i corridoi di interesse per la Regione Marche elencati nell'AI, si rileva la mancata considerazione delle ciclovie quali infrastrutture strategiche per lo sviluppo sostenibile.

Per quanto riguarda il RA, una valutazione ambientale completa delle opere è prematura in questa fase procedimentale. Si ritiene pertanto necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una VAS adeguata, nell'ambito della quale sia possibile esaminare e valutare anche le possibili alternative. In ogni caso si ritiene opportuno che le misure di mitigazione indicate nel RA (Capitolo 8) siano opportunamente integrate e contestualizzate rispetto agli impatti valutati; in tal modo esse potranno diventare uno strumento di accompagnamento alle successive fasi di pianificazione/progettazione delle singole opere.

Infine, anche per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza, si ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una Valutazione di Incidenza adeguata che valuti gli aspetti di frammentazione della Rete Natura 2000 e nella quale siano considerate le possibili alternative, le mitigazioni, e, in subordine, le eventuali compensazioni.

3. ESITO DELL'ISTRUTTORIA

Per tutto quanto sopra detto si propone pertanto:

DI ESPRIMERE, in merito all'Allegato infrastrutture 2015 al documento di economia e finanza del 13 novembre 2015 (Autorità competente ai fini VAS Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) il proprio **contributo istruttorio** nell'ambito delle consultazioni pubbliche di VAS di cui all'art. 14 del D.lgs. 152/2006, come di seguito specificato.

1. Non essendo possibile in questa fase una valutazione contestualizzata alle peculiarità territoriali e ambientali del territorio della Regione Marche, pur condividendo le linee strategiche e le scelte dell'Allegato Infrastrutture, si ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una VAS adeguata nella quale considerare anche le possibili alternative.



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 12
Ancona	Data: 26/02/2016	

2. Si chiede di considerare nell'Allegato Infrastrutture, tra le Linee di Intervento (e i relativi OS e AF), anche la forme di mobilità sostenibile come le ciclovie.
3. Si ritiene opportuno che le misure di mitigazione indicate nel Rapporto Ambientale siano integrate e contestualizzate rispetto agli impatti valutati, e diventino così uno strumento di accompagnamento alle successive fasi di pianificazione/progettazione delle singole opere.
4. Si evidenzia che alcuni impatti negativi non sono stati valutati e, di conseguenza, non sono state indicate le relative misure di mitigazione; in particolare:
 - a. per l'OAS2, relativo alla resilienza ai cambiamenti climatici, non sono stati considerati gli effetti negativi derivanti dalla diminuzione della resilienza di un territorio a seguito della realizzazione di infrastrutture lineari e dell'impermeabilizzazione del suolo;
 - b. per l'OAS3, relativo alla biodiversità, non sono stati considerati i possibili impatti negativi sulle risorse naturali marine; inoltre gli impatti individuati per questo OAS non sono stati contestualizzati rispetto a tipologie ecosistemiche, rendendo l'individuazione delle misure di mitigazione generica;
 - c. per l'OAS5, relativo al paesaggio e ai beni culturali, sebbene siano stati indicati effetti negativi per le componenti archeologiche, non sono state indicate opportune misure di mitigazione.Si chiede pertanto di adeguare la valutazione e conseguentemente le misure di mitigazione.
5. Si chiede che nella definizione del PMA dell'allegato infrastrutture, vengano adeguatamente chiarite modalità, responsabilità e tempi relativi all'integrazione con i PMA di piani e opere derivanti dall'Al stesso; si chiede inoltre che il sistema degli indicatori sia integrato al fine di monitorare tutti gli effetti negativi valutati.
6. In merito alla Valutazione di Incidenza si ritiene necessario che la localizzazione e le modalità di realizzazione di opere ed interventi siano oggetto di una pianificazione successiva di maggiore dettaglio, nell'ambito della quale sia possibile effettuare una Valutazione di Incidenza adeguata che valuti gli aspetti di frammentazione della Rete Natura 2000 e nella quale siano considerate le possibili alternative, le mitigazioni, e, in subordine, le eventuali compensazioni.

DI RILEVARE che non sono pervenuti contributi da parte degli enti gestori dei Siti Natura 2000, soggetti competenti per la valutazione di incidenza ai sensi della Legge regionale 6/2007

DI TRASMETTERE il presente provvedimento alla Autorità Procedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e all'Autorità Competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

DI RAPPRESENTARE che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini stabiliti dalla Parte seconda, Titolo II del D. Lgs 152/2006 e non sostituisce in alcun modo ulteriori pareri od atti di assenso comunque denominati di competenza di questa o altre Amministrazioni.

Il presente documento istruttorio è stato redatto con la collaborazione della Dott.ssa Gaia Galassi.

Il Responsabile del Procedimento
(Dott. Fulvio Tosi)



Luogo di emissione	Numero: 10/VAA	Pag. 13
Ancona	Data: 26/02/2016	

- ALLEGATI -
NO